

第 4 章 モビリティ確保に向けた総合的な施策 の作成に当たっての留意点

第 1 節 地域の実情・課題の把握・整理

第 2 節 目標、方針の設定

第 3 節 需要者側の理解の醸成、啓発

第 4 節 構成要素

第 5 節 フォローアップ

第4章 モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成に当たっての留意点

ここまでは、地域のモビリティを巡る現状や課題、ニーズの傾向を概観し、それを踏まえ、モビリティ確保に向けた取組の着眼点を整理し、地域づくりと一体となった総合的な取組を検討する際には、多様な主体の参画を得て、地域の需要や実情に即して進めることが重要であるとした。

第4章では、第3章までに整理した内容を踏まえ、具体的に総合的な施策を作成し、これを実現するに当たって重要となる観点や、構成要素について整理した。

第1節 地域の実情・課題の把握・整理

モビリティ確保に向けた総合的な施策を作成するためには、まず、自らの地域の実情や課題を把握・整理することが必要である。これを怠ると、ニーズとかけ離れ、持続可能な対策とならない恐れがある。また、第1章第2節に示したような、人口減少、高齢化、環境負荷低減への要請の高まり等地域の社会状況の変化に対応するためには、従来の延長上では無い新たな発想も必要となるが、検討の基礎となるのは、自らの地域の実情や将来も見据えた課題認識である。さらに、住民等にとって説得力ある施策を作成し、理解を得るためには、住民等需要者側の視点も的確に把握する必要がある。

地域の実情や課題を把握するための方法には、統計等の既存データの収集やアンケート調査等様々あるが、この際、単にデータを収集するだけではなく、収集したデータを活用して、地域のモビリティの実情を一番の関係者である住民等に示し、関心を高める機会とするなどの工夫が求められる。

■意識調査

地域の課題や実情を把握する上で、住民等の交通に対する意識を把握しておくことが重要である。これは、住民等需要者側の理解を醸成するための広報、啓発を効果的に実施するためにも必要なデータとなる（第3節参照）。

また、調査の範囲や項目を工夫することによって、潜在的な移動のニーズ等、他の調査では把握できないデータを収集することもできる。

本書に掲載した事例でも、多くの作成主体が何らかの調査を実施している。

●例1 富山市（P51参照） 「富山市の公共交通に関する市民意識調査」

「公共交通活性化計画」策定にあたり、市民の移動状況や公共交通の満足度、交通政策への意見等の把握を目的に実施。

【設問例】「公共交通活性化の必要性について」

「公共交通活性化への行政の関与について」

「公共交通の便利な地域への居留意向」 ほか

<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/houkoku.htm#4>（富山市HP：「富山市公共交通活性化計画」）

●例2 京都府宇治市（P60 参照） 「ワンショット TFP」

クルマ以外の通勤を呼びかける冊子と地域の公共交通マップをアンケート票と共に配布。意識の調査と同時に車以外の通勤を考えるきっかけを作る。

【設問例】「車で通勤することについての意識（「環境」「健康」への影響）」
「車以外での通勤手段の可能性」「通勤出発時刻変更の可能性」ほか

http://www.pref.kyoto.jp/tdm/est_model3-1.html（京都府 HP）

<http://www.pref.kyoto.jp/tdm/resources/ujicommuter2005-2.pdf>（同アンケート表）

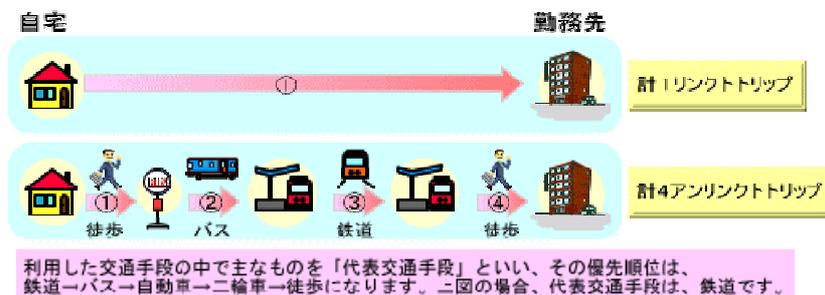
■移動実態の把握

交通機関等の利用状況は、それぞれの交通機関等に着目した、いわば定点観測であるが、一人一人がどのような交通手段を使って移動しているかを把握するためには、「人」に着目した調査が必要になる。

●例1 パーソントリップ調査

1日の人の動きを調べる調査で、アンケート調査により交通行動の起点（出発地）、終点（到着地）、目的、利用手段、行動時間帯等1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。

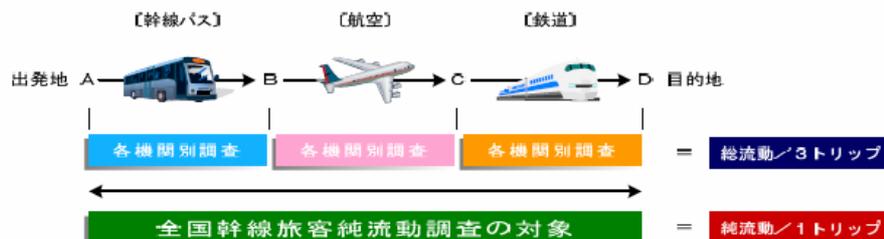
本書でも、第1章第1節（2）や第2章第1節（1）②でパーソントリップ調査の結果を掲載している。



http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/w_pt/index.html（国土交通省 HP）

●例2 全国幹線旅客純流動調査

通勤・通学を除く都道府県間を超える真の出発地から真の目的地への国内旅客流動を把握するもの。（「幹線」とは、航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等といった幹線交通機関を調査対象としているため。）



<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/jyunryuudou/index.html>（国土交通省 HP）

■交通機関等の利用状況の把握

交通機関の利用状況については、行政機関で定期的に調査を実施し公表しているものがある。これは、地域のモビリティの実態を把握する上で参考となるが、公表されているものは、集計の単位が広範囲であることが多い。

より詳細なデータは、地方整備局、地方運輸局等で提供している場合がある。

●交通機関等の利用状況について公表されている主なもの（国土交通省 HP）

- ・交通関係指定統計等資料

<http://toukei.mlit.go.jp/>

- ・交通関係統計資料（報道発表資料）

<http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/koutsu-toukei/index.html>

- ・道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>

■その他調査

地域に着目した交通の実態を把握するために、他の調査では把握できないきめ細かなデータが必要な場合には、独自で調査することが重要である。

また、持続可能な仕組みとするためには、各交通機関の利用者数や経営状況等のデータも含め、現状を正確かつ定期的に把握することも重要である。

●例1 富山市（P51 参照）

前出の意識調査において「車が自由に使えない人」「移動に困ることのある人」の実態（交通手段、外出頻度等）を合わせて調査。

<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/koutukeikaku/houkoku.htm#4>（富山市 HP：「富山市公共交通活性化計画」）

●例2 新潟県上越市

上越市総合交通計画策定時のアンケート（意識調査）において、合併前市町村間の移動手段、新潟市や東京都内への移動手段についても調査。

<http://www.city.joetsu.niigata.jp/contents/town-planning/pub/h18/04-kotsu/result/index.html>（上越市 HP：「上越市総合交通計画・基本計画（案）」）

●例3 新潟県長岡市 長岡駅前広場「歩行者通行量調査及びアンケート調査」

長岡駅前広場の利便性や快適性を高めるため、歩行者通行量調査及び駅構内、駅前広場等に関するアンケート調査を実施し、整備パターン案を検討。

<http://www.city.nagaoka.niigata.jp/shisei/kakusyutyusin/ekihirotyousa.pdf>
（長岡市役所 HP：駅前広場「歩行者通行量及びアンケート調査」報告書（概要））

●例4 埼玉県三郷市 「地域循環バス調査」

「無作為抽出市民アンケート」「自転車駐車場利用者調査」「公共施設利用者調査」「グループインタビュー調査」を組み合わせで実施し、バスに関連する交通実態や市民意識を把握。調査結果を参考として新しいバス路線網計画を策定、実証実験とフォローアップ調査を行い、計画の実現を図った。

http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/case/pdf/plan_5.pdf（国土交通省 HP）

事例 39 区内循環バス「めぐりん」利用実態調査（東京都台東区）

- 区内循環バス「めぐりん」の運行上の問題点及び課題を抽出し、効率化と利用者増の具体的方策を探ることを目的として、利用実態調査を実施。調査結果を基に運行時間帯の拡大、ルート変更等を実施。

■概要

- 2001年6月の運行開始から6ヶ月後に、利用の実態を調べる「カウント調査」と主に住民の意識を調べる「アンケート調査」を実施。（下記概要参照。）
- カウント調査では、利用者の多くが「女性」「区民」「65歳以上」であり、主な利用目的が「買い物」「通勤通学」であることが分かった。また、バス停別の乗降客数や利用ピーク時間帯も把握した。
- アンケート調査では、「休日の運行頻度」「運行時間帯（始発～終発）」「現状の運行経路」に対する評価・満足度が低いことが分かり、広報活動の不足や他の交通機関との連携不足等の意見が寄せられた。
- これら調査結果を踏まえ、具体的な対応策を検討。運行時間帯の拡大やルートの変更、パンフレットやホームページ作成等を実施した。
- また、調査結果は、後年の路線の増設（「南めぐりん」（2004年4月）「東西めぐりん」（2006年4月））の基礎データとしても活用されている。
- 2008年2月、第2回目調査を実施。

【カウント調査の概要】

〔調査方法〕

- 調査員が「めぐりん」に乗り込み、
- 乗客に調査票を配布し、その場で記入してもらい回収
 - 乗降者数をカウント

〔調査実施日〕

平日及び休日の2回

〔調査票の「問」〕（当てはまるものに○）

- 性別、年齢、
住所（台東区内・台東区外）
- 乗降車停留所（該当停留所に○）
- 利用目的（通勤（通学）・業務・買い物・公共施設へ・通院・観光・その他）
- 利用頻度（初めて・2回目以上・1週間に1～2回・1週間に3回以上）
- 利用の仕方（往復・片道・未決定）

【アンケート調査の概要】

〔調査方法〕

バス運行エリアの住民から無作為に抽出した1,050名に対し、郵送配布、郵送回収

〔アンケート項目〕

- 利用状況について
 - 利用経験の有無、その理由
 - （平日と休日別で）目的、区間、頻度
- 運行間隔について
 - 運行間隔は良いか
- 運行時間及び運行時間帯について
 - ルート1週の運行時間が良いか
 - 運行時間帯は満足か（不満足の場合はその理由）
- バス停の位置、間隔について
 - バス停の位置は満足か（不満足の場合はその理由）
- 運行経路について
 - バスが立ち寄って欲しい施設（具体名記入）
 - 運行経路は満足か（不満足の場合はその理由）
- 自由意見
- 回答者の属性
 - 性別、年齢、職業、住所（丁目まで）



出典：東京都台東区提供資料

第2節 目標、方針の設定

地域の実情・課題に応じて、目指す目標や方針は異なる。

例えば、都市部においては、コンパクトシティへの転換を目指したまちづくりや市街地の交通混雑の緩和、中心市街地の活性化を目標として、バイパスの整備により通過交通の市街地への流入を抑制しつつ、パークアンドライドやコミュニティバス、新交通システムの導入等により公共交通を軸とする交通体系に再編し、自動車の分担率の減少を図るための総合的な施策の作成が考えられる。

また、例えば地方部では、高齢者等移動制約者も含めたモビリティの確保に向けて、ニーズに応じた交通手段の選択や統合等交通サービス水準の維持を図りつつ、デマンド交通を導入し交通サービスの空白地域の解消を図るなどにより、安全・安心な生活を営むための基礎となる交通体系を再構築するための総合的な施策の作成が考えられる。

なお、いずれにしても、住民等需要者側のニーズを把握してこれに応える努力をしつつ、地域全体での意識の共有や合意形成を図り、移動手段の選択に当たって公共交通を利用する意識が定着することが重要である。このことは、交通に係る環境への負荷の低減を図る観点からも重要である。

さらに、持続可能な仕組みとする観点からは、交通体系を整備・運営するための経費の負担能力についての十分な検討や合意形成が欠かせない。

このように、第1章から第3章で整理してきた内容を参考にしつつ、本章第4節に例示する構成要素等を適切に組み合わせることにより、地域の実情や課題に対して適切に対応するための総合的な施策の作成が求められる。

以上の内容を的確に実施するためには、ある程度の調査・検討に要する時間が必要である。特に地方自治体は、地域のモビリティの状況について日頃からその把握に努めるとともに、中期的な見通しを持ち、住民等への情報提供等により、その状況についての理解と関心を高めるよう努めることが重要である。

■例1 地域づくりの目標、方針を示す

- ・青森市、富山市、金沢市、松山市（P50～P54 参照）

■例2 公共交通の利用促進のための方針を条例化

- ・金沢市（P52～P53 参照）

■例3 需要を把握し、交通体系を再編

- ・福岡県大野城市、北海道帯広市（P62、P68 参照）

■例4 地域公共交通の課題に対する最適な公共交通のあり方について計画を作成

- ・地域公共交通総合連携計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）
（P72～P74 参照）

■例5 目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確に示す

- ・都市・地域総合交通戦略（P70～P71 参照）

■例 6 陸海空にわたる総合的な交通体系の構築に向けたビジョンを作成

事例 40 沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県）

- ・ 世界に貢献できる広域国際交流拠点の形成を図りながら、真に自立的・持続的な発展と平和で豊かな県民生活の創出に向けた新たな交通体系のビジョンとして、2002年3月に策定。
- ・ 計画の目標年次は2020年（平成32年）とし、新たな「沖縄振興計画」の実現に寄与するとともに、総合交通体系のビジョンを県政の柱として、多様な主体の参画を促していくものと位置づけている。また、計画は、県土レベル及び圏域レベルの総合交通計画の体系論を示したもので、各方面で地域の特性に合わせた具体的な交通施策を推進する際の指針となる。

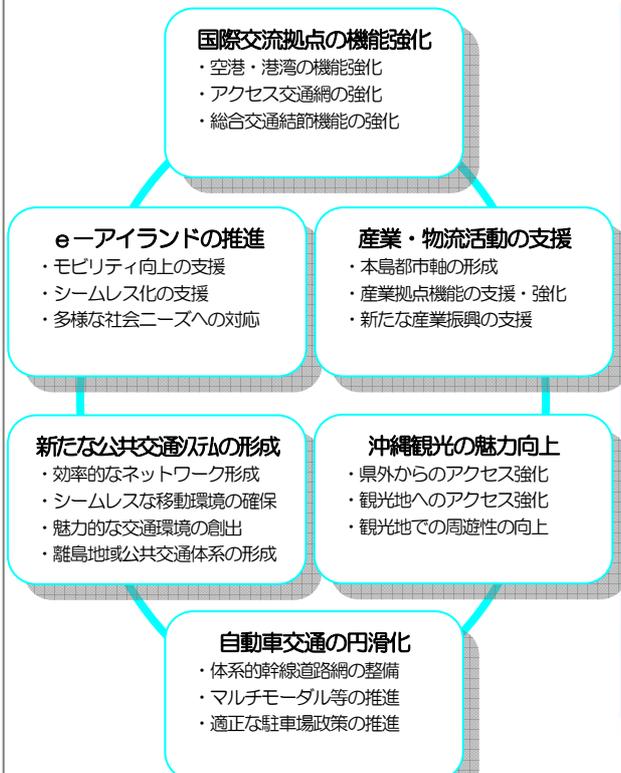
基本計画の理念と目標、施策体系・展開図

〈県土づくりの考え方〉 みんなが大好きな沖縄、未来に輝く新たな沖縄を自らが創出していく
 〈基本計画のスタンス〉 効率性、実行性の高い計画、地域で維持できる計画、先進的な分野にチャレンジする計画

【基本計画の理念】 沖縄の未来を育む交通体系の確立

- 計画目標 1 国際性、拠点性を育む交通体系の確立 <海外、全国レベルの目標>
- 計画目標 2 新たな活力と地域の魅力を支える交通体系の確立 <県土レベルの目標>
- 計画目標 3 環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系の確立 <地域レベルの目標>

【目標達成のための6つの戦略分野】



※ 陸・海・空のモード毎の施策、ハード面とソフト面の施策が有機的に連携し、トータルとして最大限の効果を創出していくことが必要

参考 9 交通需要マネジメント (TDM)

- 交通需要マネジメントとは、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。TDM(*Transportation Demand Management*)と略称。

【施策の分類】

- ①経路の変更
- ②手段の変更 (パークアンドライド等)
- ③自動車の効率的利用 (相乗り、カーシェアリング、共同集配等)
- ④時間の変更 (時差通勤、フレックスタイム制等)
- ⑤発生源の調整 (職住接近、在宅勤務、ロードプライシング等)



出典：国土交通省 HP <http://www.kkr.mlit.go.jp/road/toshikotsu/02.html>

第3節 需要者側の理解の醸成、啓発

地域のニーズや実情に即した総合的な施策を作成し、それを実現するためには、住民等需要者側の理解と協力が不可欠である。これは、単なる「理解」だけでなく、実際の「行動」に反映されることが必要であるが、少子化や高齢化が進み、モータリゼーションが進展する状況下においては多くの努力と工夫が必要である。

これまでも、それぞれの地域において、交通の課題を踏まえたキャンペーン等の啓発活動が行われているが、これからの取組のあり方として、「一人一人の交通行動を適切なものとしていく」（すなわち、個人に働きかける）という観点が重要である。この際、移動手段別の経費の総合的な比較等を示すことが考えられるが、特に、CO₂の排出量等環境への負荷を低減する観点も重要である。

■例1 キャンペーン

事例41 公共交通利用促進キャンペーン（熊本市）

- 熊本市中心部の渋滞緩和と、「環境に優しい公共交通」をPRし利用者の減少に歯止めをかけるため、公共交通機関利用促進キャンペーンを毎年実施。

■概要

- 「バスの日」（9月20日）に合わせ、熊本県バス協会や交通事業者により毎年約1ヶ月間実施。
- 「街頭イベント」（ボンネットバス試乗会、落書きバス等）「ノーマイカーデー」（毎週水曜日、参加者に公共交通利用半額券配布）「協賛店舗による公共交通利用者に対する各種サービス」等、多彩な取組が行われる。



■例2 一人一人の意識の転換（モビリティ・マネジメント）

- 京都市、京都府宇治市（P59～P60 参照）

■例 3 移動手段による違いを比較（経費、CO2 排出量等）

事例 42 ホームページで気軽に公共交通利用シミュレーション（金沢市）

- ・ マイカーから公共交通への転換を促進するための啓発として、2008年1月から市のホームページに、通勤経費やCO2排出量を示す「通勤シミュレーション&診断」システムを掲載。

■概要

- ・ 画面の質問に答える形で、通勤手段、時間、自宅や勤務先の住所等を入力すると、通勤経費・CO2排出量・カロリー消費量が、マイカーとバス通勤、パークアンドライドを利用した場合で比較できる。
- ・ 既に公共交通を利用して通勤している場合は、「仮にマイカー通勤であった場合と比較してどのくらいCO2排出量削減に貢献しているか」示すなどの工夫をしている。

URL:<http://www5.neting.or.jp/index.html>

ー通勤シミュレーション&診断ー

見直しませんか？あなたの通勤
公共交通の利用は、あなた個人だけでなく社会全体にも好影響をもたらします。このシミュレーションシステムは、あなたの通勤に公共交通を採り入れることにより、地球温暖化を防止しながら、経費の節約や健康増進にもつながるヒントを提供します。難しい操作はありません。ぜひお試しください。

対象となる方は？
金沢都市圏（金沢市、白山市、野々市町、津幡町、内灘町）にお住まいの方で、会社等へ通勤している方を対象とします。

シミュレーションの進め方は？
① 質問に従ってYES・NOをクリックすることで、あなたに合わせたシミュレーションが進みます。
② お住まいとお勤め先の住所（町名まで）、所要時間などの基本項目は入力ボックスで選択するか数字を入力します。
③ 入力された内容に従って、パーク・アンド・ライドや路線バス利用などの最適なパターンを作成して提案します。
④ 現在、公共交通や徒歩、自転車をご利用の方については、仮にその距離を車で走行した場合との比較を参考としてお示しします。
⑤ 計算に使われる値は、あなたの入力によるほか、ガソリン代、カロリー消費量等はシステム構築時の標準値、バス運賃は1ヶ月定期券計算によっています。ご自宅とお勤め先の場所によっては、バス利用経費の計算ができない場合がありますがご容赦ください。



第4節 構成要素

モビリティ確保に向けた総合的な施策を作成するに当たっては、地域の需要や実情に即して、様々な要素を適切に組み合わせて構成することが重要である。

この際、既存ストックを最大限有効活用するとともに、実験的な導入等によりニーズを見極め、導入後の維持経費も含めて過大な投資とならないよう、十分な検討が必要である。

ここでは、その構成要素となる、公共交通、基盤施設の整備・活用、利便性の向上等について、事例や留意点等を整理した。

(1) 公共交通の計画、運営、運行

公共交通は、第1章第2節に示した地域の課題への対応手段として、その活用を図ることが重要である。(P21 参照)

公共交通の計画、運営、運行については、第3章第2節(2)(P82 参照)で示したとおり、関与する主体によって様々な形態がある。

また、第1節で把握・整理した需要等や、第2節で設定する目標、方針を踏まえ、どの交通機関を選択^{注1}し、どのように運行経費を分担^{注2}するかについて、関係する主体(自治体、交通事業者、利用者等)による同意が必要である。

ここでは、収集した事例を公共交通に関して地域が抱える課題により分類した。

なお、第3章第2節(2)で示した分類については、P99~P100の一覧表(「類型」の欄)に記載している。

I. 交通サービス水準の維持

ー1 既存の体制を維持し経営を支援

現状の運営体制を、地域の取組・支援により維持しているもの

ー2 計画、運営、運行主体の変更

従前の事業者の撤退等の後、別の事業者がサービス水準を維持しているもの(自治体の支援方法に様々なパターンがある)

ー3 需要に応じた交通機関への転換

需要に応じて大型車から小型車への転換等を図っているもの(デマンド交通等付加価値を加える事例も見られる)

ー4 複数の交通機関の機能を統合

通常個別に運行されている個々の交通手段について、運行ルートが似通っていること、利用者数のピークに時間差があること等に着目し、統合することで効率化を図っているもの

ー5 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ

需要に応じて複数の交通手段を組み合わせているもの(乗換等の利便性を図っている)

ー6 サービス提供エリアの広域化(市町村合併の対応等)

市町村合併等を契機にして、広域的に交通サービスを提供するもの

Ⅱ. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

- －1 運行ルート固定
- －2 運行ルート非固定（デマンドバスの導入等）
- －3 都市中心部及び観光地等の交通サービスの高質化

注1：（例）幹線バスへのアクセス交通手段として、小型バスを運行するか、通常のタクシーとするか。

小型バス：利用者側の経費負担が比較的小さい。

タクシー：利用者側の経費負担が比較的大きい。

注2：利用者増のためには、運賃を低廉（無料、ワンコイン等）にすることが効果的だが、運営側の負担は大きくなる。

行政側が運行経費を負担する場合、住民等（＝納税者）が受ける便益がその負担に見合うものであるかどうかの観点で、合意形成を図る際に重要となる。

第4章 モビリティ確保に向けた総合的な施策の作成に当たっての留意点

I. 交通サービス水準の維持

項目	路線名等	地域等	類型*	事例番号
1) 既存の体制を維持し経営を支援				
路線存続に向けた地元支援活動	上田電鉄別所線	長野県	A-2	43
第三セクターの船舶保有による離島航路の高速化		島根県隠岐の島町他	B-1	44
2) 計画、運営、運行主体の変更				
運行主体の変更による鉄道維持	和歌山電鐵	和歌山県	B-1	45
運行主体の変更によるバス路線維持	遠州鉄道バス	浜松市	A-2	46
運行主体の変更によるバス路線維持	あやバス	京都府綾部市	B-1	47
上下分離方式による鉄道運営	上毛電気鉄道	群馬県	B-1	48
地元主体の第三セクター化による鉄道運営	万葉線	富山県高岡市	B-2	49
地元参画の第三セクター化による鉄道運営		富山市	B-2	前掲P16
市町村合併を契機にした離島航路の民営化		松山市	B-1	50
県境を超えた検討委員会による海上旅客定期航路の再生		熊本県苓北町他	B-1	51
離島航路の統合による合理化		宮城県女川町	B-1	52
3) 需要に応じた交通機関への転換				
代替交通手段によるモビリティの確保	あいのりタクシー	北海道帯広市	B-1	前掲P68
代替交通手段によるモビリティの確保	すずらん号	長野県富士見町	B-1	前掲P68
4) 複数の交通機関の機能を統合				
スクールバスと路線バスの統合		鳥取県日南町	B-1	53
自治体が主体となり運行する無料バス	中川町民バス	北海道中川町	B-1	54
路線バスの間合い運用によるコミュニティバス運行		大分県宇佐市	B-1	55
空き時間を対象とした福祉公用車の貸出		鳥取県日南町		56
5) 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ				
幹線バスと支線バスの連携(十津川方式)	村営バス	奈良県十津川村	B-1	57
コミュニティバスと乗合タクシーの連携	さんさんフィーダータクシー	愛知県三好町	B-1	58
DMV のデモンストレーション走行	岳南鉄道	静岡県富士市		59
鉄道とバスの併用機材	JR 北海道		A-1	前掲P67
6) サービス提供エリアの広域化(市町村合併の対応等)				
旧市町村の交通システムの統合再編		岐阜県高山市	B-1	60
協議会によるバス運営	紀ノ川コミュニティバス	和歌山県旧那賀郡4町	B-1	前掲P65
一部事務組合によるバス運営	安来能義広域行政組合イエローバス	島根県安来市他	B-1	前掲P66
複数自治体の共同出資による第三セクター	東頸バス	新潟県旧東頸城郡6町村	B-1	前掲P66

※類型：第3章第2節(2)(P82)の分類

II. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

項目	路線名等	地域等	類型*	事例番号
1) 運行ルート固定				
住民主導のコミュニティバス導入	醍醐コミュニティバス	京都市	E	61
自治体の補助を受け住民が運行するバス	長沢ミニバス	兵庫県淡路市	C-1	62
自治体が協賛金を得て運行するバス	自主運行バス「鈴の音バス」	三重県松阪市	B-2	63
協定に基づくバス運行	バストリガー協定	金沢市	A-1	64
海上運送における速達性向上	津エアポートライン	津市	A-1	65
地域住民との協働によるコミュニティバスの運行	マリンクス	福岡県新宮町	B-1	前掲 P58
専門家を市役所に入れてコミュニティバス導入を検討		福岡県大野城市	B-1	前掲 P62
2) 運行ルート非固定				
迂回型デマンドバス	平川市デマンドバス	青森県平川市	A-1	66
住民の要望を受け民間事業者が運行するバス	無料買物バス	三重県鈴鹿市	D-1	67
三次市民タクシー運行事業	三次市デマンド型乗合タクシー	広島県三次市	C-2	68
デマンド型乗合タクシー	おだかeーまちタクシー	福島県南相馬市	D-3	69
ボランティアによる福祉送迎サービス	津具村福祉送迎サービス	愛知県設楽町	C-1	70
3) 都市部及び観光地等の交通サービスの高質化 (都市部)				
住民の要望を受け民間事業者が運行するバス	桃花台バス	愛知県小牧市	C-3	71
企業の協賛金を基に運行するバス	丸の内シャトル	東京都千代田区	D-2	72
連節バスとフィーダーバスの連携	ツインライナーとふじみ号	神奈川県藤沢市	B-1	73
ガイドウェイバスの導入	ゆとりーとライン	名古屋市	B-1	74
日常生活における快適な移動手段の提供	コミュニティバス「はるかぜ」	東京都足立区	B-3	前掲 P15
日常生活における快適な移動手段の提供	区内循環バス「めぐりん」	東京都台東区	B-1	75
日常生活における快適な移動手段の提供	Bーぐる (ビーグル)	東京都文京区	B-1	76
中心市街地循環バス①	ふらっとバス	金沢市	B-1	77
中心市街地循環バス②	マイバス	前橋市	B-1	78
中心市街地デマンドバス	中心市街地玄関口バス	愛知県豊田市	B-1	79
地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行		甲府市	D-1	前掲 P59
新たなモビリティ確保の形態	カーシェアリング			前掲 P69
(観光)				
町と住民が連携した潤いのあるまちづくりを推進		長野県小布施町	B-2	前掲 P19
道頓堀川の水辺整備		大阪市	B-1	前掲 P19
観光船による離島のネットワーク化	せとうちおさんぼクルーズ	広島県瀬戸内海沿岸・島嶼部	A-1	80
河川舟運の活用によるまちおこし	「水上バス」と「ほとバス」の連携	東京都	A-1	81
河川舟運の活用によるまちおこし	堀川の活用による舟運事業	名古屋市	B-3	82
河川舟運の活用によるまちおこし	城下町・松江の堀川遊覧	松江市	A-1	83

※類型：第3章第2節(2)(P82)の分類

I. 交通サービスの水準の維持

I-1 既存の体制を維持し、経営を支援

事例 43 路線存続に向けた地元支援活動（上田電鉄別所線：長野県）

- ・ 上田電鉄別所線を存続させるため、地元自治会が中心となって回数券販売を斡旋。

■ 背景

- ・ 電車利用者の減少に歯止めがかからず存続の危機に直面。
- ・ 鉄道存続に向けた利用促進策が求められていた。

■ 対応

- ・ 53 の地元自治会から成る「別所線電車存続期成同盟会」が自治会回数券を販売斡旋。
- ・ 自治会回数券は有効期間が6ヶ月、20枚綴りで割引率15%（一般回数券は割引率9%）。
- ・ 販売斡旋は年2回実施。
- ・ 販売実績は10年以上。無人駅では出張販売も実施。

■ 結果

- ・ 回数券販売額全体に占める自治会回数券の販売割合は4~5割。
- ・ 自治会組織がマイレール意識を持つことにより、「別所線存続運動」の機運が向上。
- ・ 2006年度からの自治会回数券の有効期間を1年間、販売期間を2ヶ月に延長し、購入特典として市内循環バス無料乗車券等を付与し、売上げ増となった。
- ・ また、2007年度からは「別所線電車存続期成同盟会」の自治会会員数が62となった。



（長野県上田市都市建設部地域交通政策課）

事例 44 第三セクターの船舶保有による離島航路の高速化（島根県隠岐の島町他）

- ・ 島民の利便性向上と観光客増加に対応するため、第三セクターが建造、保有する高速船を航路事業者に貸与。

■ 背景

- ・ 隠岐島～本土を結ぶ航路は、島民の利便性向上と、観光客の増加に対応するため、新たな高速船の導入が望まれていたが、新船建造には多額の資金を要することから、民間航路事業者単独での負担は困難な状況であった。

■ 施策

- ・ 検討の結果、県、地元7町村^{*}、事業者等の出資により設立されている第三セクター「株式会社隠岐振興」が、地元自治体の補助を受けて高速船を建造、所有し、航路事業者に貸与することとなった。

■ 結果

- ・ 高速性と快適性の大幅な上昇により、乗客数の増加につながった。
- ・ 地元自治体は過疎債の交付税措置を受け補助、事業者は修繕費等を負担するものの、船舶購入に伴う多額の資金を必要とせず、相互に大幅な経費の削減が図られた。

■ 課題

- ・ 島民人口の減少等により利用者数の減少が予想されるため、地元自治体、事業者等が一体となって交流人口の増加を図る必要性。



^{*}西郷町、布施村、五箇村、都万村、海士町、西ノ島町、知夫村（西郷町、布施村、五箇村、都万村は市町村合併により現在は「隠岐の島町」）

（島根県隠岐の島町観光商工課）

I-2 計画、運営、運行主体の変更

事例 45 運行主体の変更による鉄道維持（和歌山電鐵：和歌山県）

- ・ 民間事業者が撤退した鉄道事業を、県と市の費用負担の基に新たな民間事業者が引き継ぎ。

■ 背景

- ・ 長期的な利用者減少により赤字が続いていた南海貴志川線では、地元で対策協議会が設立され、利用促進策を協議。
- ・ 事業者によるコスト削減策や利用促進策も効果が無く、赤字拡大が続き、2004年8月に事業撤退を表明。

■ 対応

- ・ 和歌山県、和歌山市及び旧貴志川町*で、存続維持のための経営形態を協議。
- ・ 新事業者による経営を目指し、鉄道用地取得や変電所大規模修繕の費用負担を県が、運営支援資金の負担を2市が実施、というスキームが決定。
- ・ 募集により選定された岡山電気軌道が100%出資する和歌山電鐵に営業を譲渡、2006年4月から運行開始。

■ 結果

- ・ 2006年度の利用者数は約211万人と、前年度の192万人より増加。
- ・ 同年度の年間赤字額は約5億円から約7,700万円（2市からの運営支援資金繰入後）へ減少。



*市町村合併により現在は紀の川市

（和歌山県企画部総合交通政策課）

事例 46 運行主体の変更によるバス路線維持（遠州鉄道バス：浜松市）

- ・ 過疎山間地区での既存バス事業者の撤退を受け、国、県、関係市町村及び乗合事業者が連携し、他の民間事業者による乗合バスを確保。

■ 背景

- ・ 静岡県西部の過疎山間地区における、既存バス事業者の撤退表明により、浜松市内への代替交通手段を確保する必要性。

■ 対応

- ・ 関係市町村、事業者による協議を経て他の民間事業者（遠州鉄道）へ事業を引き継ぎ。
- ・ 2002年10月から、旧天竜市*（西鹿島駅）より旧水窪町*への路線（延長51.9km）を1日5往復（6:30-20:00）運行。
- ・ 沿線で運行される自治体バスと連絡。

■ 結果

- ・ 2002年度利用者数
年間利用者：43,000人/年（区間便含）
日平均利用者：約250人

■ 課題

- ・ 過疎地域であり利用者増加には限度があるため、観光客等による利用者増加が必要。
- ・ 上記施策による、収支率の改善。



*市町村合併により現在は浜松市に編入

（浜松市都市計画部交通政策課）

事例 47 運行主体の変更によるバス路線維持（あやバス：京都府綾部市）

- ・ 市内を運行するバス事業者の経営破綻を受け、市は独自のバス運行を決定。運行は他の民間事業者へ委託。

■ 背景

- ・ 綾部市では、市内を運行するバス事業者が、利用者減少と経営悪化により 2004 年 1 月に経営破綻。
- ・ 営業譲渡を受けた事業者は、市内での運行継続にあたり、路線の減便や廃止、市補助金の大幅な増額を要求。

■ 対応

- ・ 市は当該事業者には頼らずに、関係者の意見をもとに市独自のバス運行を決定。運行はタクシー事業者（京丹タクシー）に委託。
- ・ 路線の全便を、市立病院や鉄道駅に乗り入れる等の工夫を実施。
- ・ 利用の少ない路線はタクシー車両を用いた、予約型交通システムを導入。

■ 結果

- ・ 利用者数は約 20 万人（2005 年度）で、当初予定の 15 万人を上回る。
- ・ 市費の投入はこれまでの補助金ベースで 2,500 万円を越えない範囲で計画。2005 年度総額は 1,400 万円。

■ 課題

- ・ 利用状況に合わせた路線や運行形態の見直し。
- ・ 従来バス事業者による路線維持に多額の費用を要する場合、自治体等は他事業者への変更を検討する必要がある。

（京都府綾部市市民環境部市民協働課）



事例 48 上下分離方式による鉄道運営（上毛電気鉄道：群馬県）

- ・ 鉄軌道整備法による欠損補助の打ち切りを受け、上下分離方式による鉄道沿線市町村及び県からの支援の実施。

■ 背景

- ・ 上毛電気鉄道では、旅客の減少により 1970 年代後半から鉄軌道整備法による欠損補助を受けていたが、打ち切りが決定。
- ・ 鉄道存続に向け、群馬県及び前橋市等 7 市町村※、関係者で上毛線再生等検討協議会が発足。

■ 対応

- ・ 1998 年 1 月に上毛線再生の基本方針が決定され、それに伴い、上下分離方式による公的支援を 1998 年度より実施。
- ・ 電路や線路等の設備及び車両修繕の一部に関する費用を県及び市町村が負担し、列車は鉄道会社が運行。
- ・ 公的支援に当たり、鉄道会社は収入確保を柱にした経営再建計画を策定し実施。

■ 結果

- ・ 自治体による上下分離方式を導入することにより、鉄道会社の経営が安定するとともに、以前より設備近代化や輸送環境の整備がレベルアップ。
- ・ 一方、1998 年度に 257 万人いた利用者は 2005 年度には 182 万人まで減少し、経営状況は依然非常に厳しい状況にある。

■ 課題

- ・ 今後も利用者の減少が予想されるため、沿線住民に利用を呼びかけるとともに、まちづくりの中に上毛線の駅を位置づけ、駅を利用しやすい周辺環境の整備や駅周辺に人の流れを促すような施策を実施するなど、事業者と自治体が連携した利用促進施策が必要。

※現在は市町村合併により 3 市



（群馬県県土整備部交通政策課）

事例 49 地元参画の第三セクター化による鉄道運営（万葉線：富山県）

- 乗客減から民間経営では維持が困難になった鉄軌道線「万葉線」を、全市民的合意の下、全国初の第三セクター方式の路面電車として存続。地域活性化の切り札として、サービス改善を推進。

■ 背景

- マイカー普及による中心市街地の空洞化や、都市の沈滞化等の問題が深刻化。
- 今後の高齢社会に対応し、沿線地域の再活性化のためには鉄軌道が必要不可欠との意識が地元で醸成される。



■ 対応

- 富山県、高岡市、旧新湊市*、市民等の出資により第三セクター「万葉線株式会社」を設立。
- 加越能鉄道より資産譲受（営業キロ 12.8km）。
- バリアフリーに適した LRV 車両（低床式高性能車両）を導入。運行所要時間の短縮、運行本数の増便、運賃体系の見直し、安全確保・利便性向上のための安全島の増設や駐輪場の設置等の改善策も検討。

■ 結果

- 転換後初年度の輸送人員が 100 万人を回復（加越能鉄道最終年度は 98 万 8 千人）。
- 運賃収入等も対前年度比微増。
- 各種イベント時における送客増加等により、周辺地域の活性化に寄与。

■ 課題

- 営業を含む運営体制の強化。
- 公共交通機関を取り巻く環境は依然厳しく、経営計画の再検討も必要。

※市町村合併により現在は射水市

（富山県知事政策室総合交通政策課）

事例 50 市町村合併を契機にした離島航路の民営化（松山市）

- 市町村合併を契機に、町営で行っていた離島航路事業を民営化。経営改善対策により損益を黒字化させる。

■ 背景

- 愛媛県旧中島町では、2000 年頃から市町村合併が行政の重要課題となり、航路がある松山市との合併方針を固め交渉を開始したが、合併に際しての「懸案事項」の一つとして、町営の航路事業の対処を求められる。



■ 対応

- 町は一層の合理化のうえ町営での存続の可能性等も探るが、最終的に「民営化」を決断。
- 2003 年 11 月に「民営化推進検討委員会」を発足させ検討を開始。翌月、委員会の答申に沿って譲渡先公募の結果、石崎汽船（株）を譲渡先に選定した。
- 石崎汽船（株）は受け皿会社として、新たに中島汽船（株）を設立。2004 年 10 月から航路を引き継ぎ運航開始。



■ 結果

- 民営化決定後から行っていた、船員の削減等の経営改善対策により、損益が黒字化。

2002 年度	△15,207 千円
2003 年度	10,217 千円
2004 年度	66,492 千円
- 2005 年 1 月 1 日、旧中島町は松山市へ編入合併。

（松山市総合政策部企画政策課）

事例 51 県境を越えた検討委員会による海上旅客定期航路の再生（熊本県苓北町他）

・ 運航事業者から廃止表明のあった海上定期航路を、県境を越えた関係地元自治体の「航路存続検討委員会」により検討し復活させる。

■ 背景

- ・ 長崎市（茂木）と熊本県苓北町（富岡）との間の海上定期航路は民間事業者により運航されていたが、輸送需要の低迷や累積赤字の増加より、2004年8月、航路の廃止が表明される。

■ 対応

- ・ 直ちに関係地元自治体*が「航路存続検討委員会」を組織し、航路の維持方策（フェリーの調達方法や財源問題）について検討を開始。
- ・ 同委員会では、フェリーを苓北町が調達した上で、意欲ある航路事業者に運航委託することとし、当面の間は現行事業者へ運航補助を行い継続することを要請した。

■ 結果

- ・ 2005年12月、苓北町が約3,600万円で船舶を購入。
- ・ 2006年4月から指定管理者制度により、運航を開始している。

■ 課題

- ・ 今後も地元自治体、事業者等が一体となって航路全体の活性化を図る必要性。



* 苓北町、本渡市、天草町、熊本県、長崎市、長崎県（本渡市と天草町は市町村合併により現在は「天草市」）

（熊本県苓北町企画課）

事例 52 離島航路の統合による合理化（宮城県女川町）

・ 2つの事業者が別個に運航してきた離島航路を、町が設立した第三セクター会社へ統合し、航路の維持を図る。

■ 背景

- ・ 女川町には、2つの民間航路事業者があり、別個に離島航路を運航してきたが、2003年10月、一方の事業者の資金繰り悪化が表面化。航路の存続が危惧される状態に陥った。

■ 対応

- ・ 当該事業者が航路事業の撤退を表明したため、東北運輸局、宮城県、女川町、事業者により航路存続についての検討を行った。
- ・ その結果、女川町が資本金3,000万円の第三セクター「シーパル女川汽船株式会社」を設立し、2つの離島航路を引き継ぐことに決定。

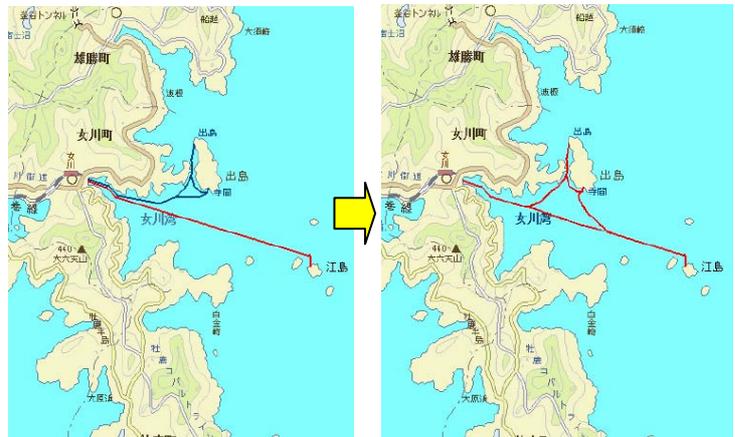
■ 結果

- ・ それまでの2社2隻体制から1社1隻体制となり、欠損額が大幅に減少、安定的に航路が維持される基盤が整備された。

■ 課題

- ・ 島民の高齢化が進み乗客数の減少が予想されることから、スリムな経営の継続が必要。

（宮城県女川町企画課）



I-3 需要に応じた交通機関への転換（前掲、一覧表参照）

I-4 複数の交通機関の機能を統合

事例 53 スクールバスと路線バスの統合（鳥取県日南町）

- ・ 町営スクールバスを廃止し代替バス（廃止路線バスから移行）へ統合することにより町内交通を確保。

■背景

- ・ 5路線のスクールバスが運行されていたが（1992年時点）、少子化による利用者減が課題となっていた。
- ・ 町内の路線バス事業者（日ノ丸自動車）も経営が深刻で、今後の好転も見込めないことから、町の補助金増額か路線廃止かの選択を迫られていた。

■対応

- ・ スクールバスと路線バスのルートがほぼ重複していたことから、両者の統合による効率化を検討。
- ・ スクールバスを全面廃止し、日ノ丸自動車も乗合路線を廃止して、町が主体の貸切代替バスに移行（通学利用の定期代を町が負担。日ノ丸自動車に運行委託）。
- ・ 登下校時間帯はスクール輸送をカバーするため、全便が中学校に乗入れ（廃止代替時にダイヤ改正）。

■結果

- ・ バス運行に要する町の経費が半減。
- ・ 日ノ丸自動車も、運行コストは変わらないが、増収となったため、担当営業所が黒字転換（その後赤字増大により、2004年10月より町営バスとして運行）。

（鳥取県日南町企画課）



事例 54 自治体が主体となり運行する無料バス（中川町民バス：北海道中川町）

- ・ 在来の路線バスが運行されていない地域における、自治体が主体となった住民バス（患者輸送バス、一般住民の利用可）とスクールバス（一部便での住民利用可）の運行。

■背景

- ・ 1952年～57年まで沿岸バス（民間事業者）が運行されていたが、不採算等の理由で廃止。
- ・ 1971年、診療所の統合を機に無料の「患者輸送バス」の運行をスタート。

■対応

- (1) 住民バス（中川～佐久・共和地区）
 - ・ 診療所送迎に加え通学、その他一般住民の利用も可能にした無料バス。1日10便（片道5便）。
 - ・ 運営を町内の民間タクシー会社に委託。委託費用は500万円。ガソリン代等実費は町費で負担。
- (2) スクールバス（中川～歌内・国府地区）
 - ・ 1日10便（片道5便）。幼稚園、小中学校、商業高校への送迎。便によっては住民の併用が可能。
 - ・ 教育委員会が管轄。実際の運営は町内運送会社に委託。

■結果

- ・ 民間事業者へ委託する方が、町直営より低廉な費用での運行が可能。住民バス利用者数は月約600人。

■課題

- ・ 乗務員の高齢化により人件費が増加。委託料が年々かさむ傾向。



（北海道中川町住民課）

事例 55 路線バスの間合い運用によるコミュニティバス運行（大分県宇佐市）

- ・ 公共交通政策及び福祉政策の一環として、路線バスを間合い使用する形でコミュニティバスを新設。

■ 背景

- ・ 市内で路線バスが運行しない地域において、高齢者の通院や買い物のための足を確保することが求められていた。
- ・ 路線バスの空き時間を有効活用してコミュニティバスを運行する方式を基本とし、山間部等道路の幅員が狭い地域はジャンボタクシーを使用することとした。



■ 対応

- ・ コミュニティバスを 20 路線で運行。1 路線あたり 1 往復の便を週に 2 日設定（運行は平日のみ）。ルートは、各地域と市の中心部の間に設定。
- ・ バスの運行は、民間バス事業者（大交北部バス）及び市タクシー協会に委託。
- ・ 運賃は片道一律 100 円で乳幼児は無料。

■ 結果

- ・ バス事業者としては、車庫で休んでいる車両を活用したためコスト増はほとんどなく、投資をせずに運賃増収が実現した。
- ・ また、タクシー会社としても、日中は比較的稼働率が悪いいため安定した収入源となっている。

（大分県宇佐市総務部企画課）

事例 56 空き時間を対象とした福祉公用車の貸出（福祉公用車以外制度：鳥取県日南町）

- ・ 町の公務に支障のない時間帯や休日等に、要介護高齢者や障害者等を対象に、車いす搭載可能な福祉公用車（4 人乗り四輪駆動の軽乗用車）を貸し出す制度。

■ 背景

- ・ 「県境サミット」（中国 4 県の 15 市町村で構成。2005 年 3 月 31 日解散）が、高齢者等の交通弱者の外出・社会参加を支援する方策の検討を開始。
- ・ 2000 年 10 月～2002 年 3 月に福祉公用車レンタルの社会実験を実施。

■ 対応

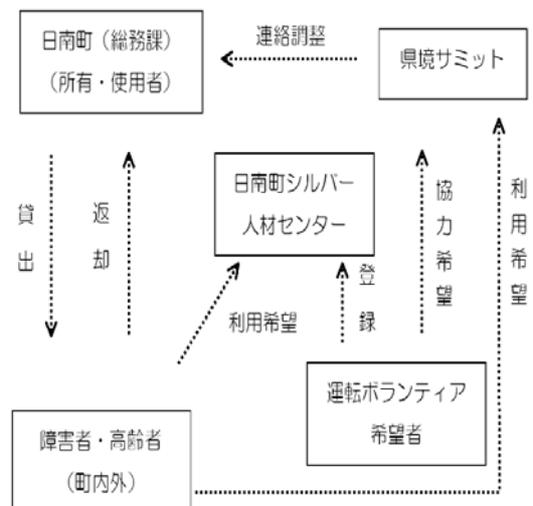
- ・ 希望者は前日までに申し込み、当日に貸出契約書に署名して公用車を借り受ける（基本的に無料、事故補償のための保険料の一部のみ負担）。
- ・ 運転者は利用者自ら確保（実際は運転ボランティアが担当）。利用後は燃料を満タンにして返却。

■ 結果

- ・ 実験期間中に 18 件の貸出あり（ほとんどが通院目的）。
- ・ 車両貸出による経済的負担軽減は大きく、今後の利用希望が多く出たため、実証実験後制度化。

■ 課題

- ・ 国、県からの補助等の支援策や、利用者負担の実費部分の増額等。



（鳥取県日南町総務課）

I-5 需要に応じた複数の交通機関の組み合わせ

事例 57 幹線バスと支線バスの連携（十津川方式による村営バス運営：奈良県十津川村）

・ 国道を走る幹線系統は民間事業者運行のバス、支線系統は村営バスに一元化するように調整・役割分化を図り、バス運営の効率化により村内交通を維持・発展。

■ 背景

- ・ 1975 年より村営バスが運行されていたが、全国一の面積をもつ村ゆえ、ニーズに適った交通サービスを村内全域に対し提供することが困難な状況にあった。
- ・ 村内で 4 支線を運行する民間事業者（奈良交通）も、その路線維持が次第に困難な状況に陥っていた。



■ 対応

- ・ 村と奈良交通の協議の結果、幹線系統（奈良交通）と支線系統（村営バス）の役割分化と有機的結合を図る交通体系を実現。
- ・ 村営バスの運行業務は、スクールバスも含め全て奈良交通に委託。
- ・ 支線系統では全区間フリー乗降制を、競合区間では共通乗車制を導入。

■ 結果

- ・ 村内に路線網が行き渡り、運行便数の増加等が実現。利便性向上により利用者も増え、料金収入も飛躍的に増加。
- ・ 奈良交通サイドとしては、支線系統の村営バスへの移管により合理化が実現。

■ 課題

- ・ 乗務員の高齢化により人件費が増加。委託料が年々かさむ傾向。

（奈良県十津川村総務課）

事例 58 コミュニティバスと乗合タクシーの連携（さんさんバスフィーダータクシー：愛知県三好町）

・ コミュニティバスがカバーできない交通空白地域への端末交通手段として、町が主体となり乗合タクシーの運行を開始。バスとタクシーの連携により町内全域で公共交通サービスの提供を実現。

■ 背景

- ・ 2001 年より町内にコミュニティバス 2 路線の運行を開始したが、バス停から 500m 以上離れた交通空白地域には、全人口の 4%が居住。
- ・ コミュニティバスのみで町内全域をカバーすると、路線が長大化し、所要時間が増大。

■ 施策

- ・ 交通空白地域をカバーする乗合タクシーを、対象地区の乗降場とコミュニティバスの乗継バス停の間で運行。
- ・ セダン型のタクシー車両を使用し、料金は乗継を含めて 1 乗車 100 円、乗客は運賃支払い時に受け取った乗継券で基本路線バスに乗車。
- ・ コミュニティバスとタクシーの事業者は同一。

■ 結果

- ・ 乗合タクシーとコミュニティバスの組合せにより、コミュニティバスのサービスに影響を与えずに、市内全域で交通手段の提供を実現。
- ・ 乗り継ぎが不便である等の利用者の声も聞かれる。

■ 課題

- ・ 地域内にバスや、タクシー両事業を展開している事業者が無い場合には、業務分担や採算性の確保。
- ・ 乗り継ぎポイントの改善や乗り場増設による利便性の改善。



（愛知県三好町政策推進部政策推進課）

事例 59 DMV のデモンストレーション走行（岳南鉄道：静岡県富士市）

- ・ 人口が拡散し、自動車保有や利用率が高く、近年公共交通利用の減少が著しい、静岡県富士市における DMV のデモンストレーション走行。

■ 背景

- ・ 静岡県富士市では、居住地が郊外部に低密度に拡散し、移動手段は自動車に強く依存、公共交通の成立が困難な状態にある。
- ・ しかし、今後の超高齢社会を見据えたとき、自動車に代わる交通手段（＝公共交通）が必要との問題意識で、「公共交通再生」に向けた取組を積極的に展開している。



■ 対応

- ・ 岳南鉄道や貨物線、市内中心部の道路等の既存ストックを有効に活用し、分散した中核エリアや中心市街地相互をシームレスに（継ぎ目無く）結ぶ公共交通として、DMV の導入を計画。
- ・ 計画づくりの初期段階から市民に対する情報提供を実施、市民と共に持続可能で効率性を兼ね備えた公共交通の確保に向け活動していくことが重要と考え、DMV のデモンストレーション走行を実施。

■ 結果

- ・ 2007 年 1 月 14 日（日）及び 21 日（日）、一般市民を乗せて、1 日 5 便をデモンストレーション走行。
- ・ バスから鉄道、鉄道からバスへのモードチェンジを駅、踏切で実施。

■ 課題

- ・ DMV 計画は、公共負担を前提としているため、引き続き市民等との協働を図り、合意形成を得ながら、事業を推進していく予定。

（静岡県富士市都市整備部都市計画課）

I-6 サービスエリアの広域化（市町村合併の対応等）

事例 60 旧市町村の交通システムの統合再編（岐阜県高山市）

- ・ 合併前の旧市町村地域にあった自治体運行のバスをベースに新設・拡充を行い、全市域をカバーする地域福祉バスを中心とした交通体系を確立。

■ 背景

- ・ 2005 年 2 月、市町村合併により全国一の面積を有する新「高山市」が誕生。
- ・ 特に旧町村地域では、高齢世帯の増加等により、日常生活における交通手段の確保が課題となっていた。



■ 対応

- ・ 各支所地域内を循環する「地域福祉バス」を運行（朝日・上宝地域等は新規開設。他地域は合併前の地域福祉バスを維持拡充）。各地域平日 2 往復の運行で、市民の地域内利用は無料。
- ・ 支所地域間は、路線バス、自主運行バス等で相互連絡。
- ・ スクールバスへの市民の混乗も実現。



■ 結果

- ・ 診療所や福祉施設等を中心に高齢者等の医療や買い物の交通手段が確保された。
- ・ 概ね公平な交通サービスが全市域を網羅。

■ 課題

- ・ 今後、地域間を結ぶ路線バスの拡充を検討。

（岐阜県高山市企画管理部企画課）

II. 交通サービスの需要への対応、需要の創出

II-1 運行ルート固定

事例 61 住民主導型のコミュニティバス導入（醍醐コミュニティバス：京都市）

- 地下鉄開業に伴うバス路線の再編を契機に、地域住民（市民の会）、事業者と協力施設の協働によりコミュニティバスを導入し、現在も継続して運行を行っている。

■ 背景

- 醍醐地域では、地下鉄東西線の開業に伴い、市・民間バス路線が大幅に再編・減便されたため、地域内の公共交通ネットワークが脆弱化した。また、高台や坂の上に住宅が多く、高齢化も進展。

■ 対応

- 地域内をきめ細やかに回る路線が必要であるとの認識の下、2001年9月に「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」を結成。
- 路線とダイヤは市民が、停留所は市民の会及び事業者が決定した。また、会社・病院・商業施設等はパートナーズとして利用促進活動と資金提供を実施。
- 2004年2月から4路線で運行開始。運行业務は民間バス事業者（ヤサカバス）に委託。運営開始時から団体名を「醍醐コミュニティバス市民の会」とした。



■ 結果

- 住民が中心となり、地域の公共交通を確保（全国初の「市民共同方式」）。
- 利用者は2年間で50万人を超え、2007年5月には100万人を突破。
- 住民が主体的に動くことにより、バスを自らの問題として捉え自らの手で支えていくという意識を生み出すことができた。

■ 課題

- 地域住民ボランティアによる利用者の案内等、利用促進のための活動の継続。
- 日曜日の中高年（男性）の利用促進と2008年3月から運行開始した新路線の利用動向。
(醍醐コミュニティバス市民の会)

事例 62 自治体の補助を受け住民が運行するバス（長沢ミニバス：兵庫県淡路市）

- 丘陵上に位置し、バス等の公共交通が運行されていない地区における、住民によるミニバスの運行。

■ 背景

- 淡路市長沢地区は丘陵上に位置し、近隣の商店まで3km、町中心まで10kmの距離があるが、バス等の公共交通の運行が無く、中心部の商店や役所まで移動する際、自動車を運転できない住民は、同乗するかタクシーを利用。
- 住民による自治会へのバス運行要望あり。

■ 対応

- 1995年6月より、住民が中心となりバスを運行。路線、バス停位置、時刻表作成等の計画から運転者確保、負担金徴収まで全て住民が実施。
- 住民はバス利用状況に関係無く世帯当たり1万円を負担（全体で100万円）。ボランティア運転手には1日3,000円の謝礼を支払い。
- 町は、車両購入・維持費（燃料、保険等）のみ負担。



■ 結果

- 全住民のうち、月1回以上利用者は31.2%。週2回以上利用者は6.9%。
- 利用目的には、「通院」「買物」の他に「目的を持たずに利用」があり、気軽な外出を支援。
- 自動車を運転できない住民の移動手段を確保。外出できるという安心感を与える。

■ 課題

- 事故発生時に、乗客は車両保険の範囲内でしか補償を受けることができない。
- 世帯分担金を得て、自家用車で運送する場合も、道路運送法第79条の許可が必要。

(兵庫県淡路市企画部まちづくり政策課)

事例 63 自治体が協賛金を得て運行するバス(自主運行バス「鈴の音バス」:三重県松阪市)

- ・ 中心市街地の活性化や高齢者等の交通移動手段として、コミュニティバスを市内事業者や市民からの協賛金を得て運行。

■ 背景

- ・ 松阪市は、中心市街地と郊外等を結ぶ在来バスが運行されている一方、中心市街地内等で交通空白地域が存在。
- ・ 需要調査の結果を基に、中心市街地の周辺住宅地と中心市街地との交流活動を通じた商業の活性化や高齢者等の通院、買い物に寄与する巡回路線を検討。また、駅・市役所・商店街・医療機関・大型店舗等を結ぶルートを設定。



■ 対応

- ・ 2005年より中心市街地1周約1時間の循環路線を導入。2006年に運行時刻を改正、2台で運行、16便/日、運賃100円。
- ・ 「地域ぐるみで運行するバス」を目指し、市民(個人)、地元企業等から協賛金を募り、運行経費の一部に充当。

■ 結果

- ・ 利用者数: 約6,680人/月(2006年度) 協賛数: 62企業、3団体、475個人
- ・ 事業収支(2006年度実績)
 収入: 2,056万円(運賃収入: 698万円、協賛金: 1,358万円)
 支出: 3,659万円(運行委託費: 3,562万円、設備費「時刻表作成費」: 97万円)

■ 課題

- ・ 平成17年4月の運行開始以来、利用者数は順調に推移しているが、今後も利用促進の啓発に関する工夫が必要。
- ・ 協賛金への理解と拡充の取組に関する工夫が必要。
 (三重県松阪市商工観光部商工観光課)

事例 64 協定に基づくバス運行(バストリガー協定: 金沢市)

- ・ バスサービス向上施策の実施時に、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すという協定(バストリガー協定)の締結。

■ 背景

- ・ 利用者増加を目的に、バス事業者がサービス向上策(運賃値下や増便等)を実施しても、利用者はそのサービスにすぐに慣れてしまい、結果として利用者が減少してしまうため、効果の継続的な維持が必要。



■ 対応

- ・ 運賃割引、運行本数増加等のサービス向上策実施時に、事前設定の採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー協定)を事業者、地域住民等で締結。
- ・ 市は、本協定を公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定の締結を仲介。
- ・ 2006年度は、金沢大学~市街地区間の運賃を170~200円から100円に値下げし、運賃値下げ前の運賃収入額を上回る利用者を目指した。

■ 結果

- ・ 年度目標利用者数の22万人を1月に達成。2007年度実績は約26万人となった。2008年度も継続して運行。

■ 課題

- ・ 目標が達成できなかった場合、バス事業者の減益分の補てん方法の検討が必要。
- ・ 市内他地域における協定の締結。

(金沢市都市政策局交通政策部交通政策課)

事例 65 海上運送における速達性向上（津エアポートライン：津市）

- ・ 空港への直線距離の短さを生かした航路を開設し、陸上交通に比べ大幅な時間短縮と利便性向上を図った。

■ 背景

- ・ 中部国際空港開港を控え、空港までのアクセス交通整備が検討される中、空港の対岸に位置する三重県では、海上交通が陸上交通に比して速達性で優位であることが予想された。

■ 対応

- ・ 2005年2月の空港開港に合わせ、津エアポートライン（株）により、津～中部国際空港を直結する航路が開設された。
- ・ 便数は1日15往復、料金は片道1,890円（鉄道のおよそ2/3）。
- ・ 港と空港を直線で結ぶため、時間は約40分と陸路に比べ半分以下となっている。

■ 結果

- ・ 乗客数は1日平均約1,000人。
- ・ 2007年8月、延べ乗客数100万人を達成。当初見込みより約半年早い。
- ・ 三重県方面から空港への重要なアクセス手段として確立している。



（津市都市計画部都市管理課）

Ⅱ-2 運行ルート非固定（デマンドバスの導入等）

事例 66 迂回型デマンドバス（平川市デマンドバス：青森県平川市）

- バス路線から離れた集落において、迂回型のデマンドバスを導入し集落内の移動手段を確保。集落内の世話役が予約を取りまとめバス営業所に連絡するといった簡易的な方法で導入を行い、配車コストの抑制を実現。

■背景

- 旧平賀町※切明地区では、集落内に乗り入れるバス路線が無い場合、自動車を運転できない住民は、バスに乗るため約2km先にある停留所まで30分程度歩く必要があった。



■対応

- バス事業者と住民との話し合いにより、2001年12月に集落内で予約があった場合のみ集落に立ち寄る迂回型のデマンドバスを導入（平日4便、休日3便）。
- 集落内からバスに乗る場合、前日夜までに利用日時を集落内の世話役に電話又は口頭で連絡。その後、世話役は予約をバス営業所へ連絡。
- 集落内で降車する場合には乗車時にバス運転者に連絡（予約に応じる配車機器は設置せず）。

■結果

- 2002～2003年月平均利用者は6～20人。
- 予約は路線バスの運行本数（100本程度）より少ないため、一部の便が集落へ迂回することで済んでいる。

■課題

- 簡易的な配車システムによりコストを抑制できたが、デマンドの箇所数を複数にする場合には、専用の配車機器や配車係が必要。

※市町村合併により現在は平川市

（青森県平川市企画財政部企画財政課）

事例 67 住民の要望を受け民間事業者が運行するバス（スーパーサンシ無料買物バス：三重県鈴鹿市）

- 交通空白地域に立地するスーパーマーケットが、地域の顧客への利益還元の見点から、買い物以外の目的でも利用できる無料のバスを導入。

■背景

- 公共交通空白地域に立地するスーパーマーケット（スーパーサンシ）が、地域の顧客への利益還元の見点から、地域に貢献する交通手段（バス）を導入し、長期的に利益を確保することを検討。



■対応

- スーパーが民間バス事業者（三重交通）に委託。
- 住宅地からスーパーまでの2路線を、週3回（火、木、土）の午前と午後各1往復運行。
- 運賃は無料で、自宅～スーパー以外の区間でも利用することが可能。

■結果

- 固定客が多く、利用者はスーパーへの行き返りが中心。
- 2005年に利用者の少ない午後便の減便。各路線午前の往復のみ。
- 2007年4月に廃止。

■課題

- バスを事業として運行しない場合、運営主体の意向のみで廃止される可能性があるため、継続運行に向けた枠組み（複数主体での運営費補助等）を検討する必要がある。

（三重県鈴鹿市産業振興部商業観光課）

事例 68 三次市民タクシー運行事業（三次市デマンド型乗合タクシー：広島県三次市）

- ・ 高齢者等が集団で定期的にタクシー等を利用した場合、その経費の一部を補助する制度を新設。

■ 背景

- ・ 三次市上田町地区では、路線バスが通学向けの1日1往復しかなく、通院や買い物に利用できない不便な状況にあった。
- ・ 地元が市に増便の要望を出したが、採算を理由に受け入れられなかったため、地元独自で「集落ハイヤー」を考案。

■ 対応

- ・ 1998年4月、町内会により地区と市中心部を結ぶジャンボタクシーのチャーター便の運行を開始。町内会が住民の利用ニーズを集約し、その結果を踏まえ民間タクシー事業者と直接契約。運賃は1人1,000円に設定。配車代金は1ヶ月毎の精算で、赤字が出れば町内会の積立金で補填する仕組み。
- ・ 2000年4月、利用実態を後押しする形で市が制度化。（住民が集団でタクシー利用した場合の配車代金の半額を公費補助。）

■ 結果

- ・ 住民の利用ニーズに適った生活の足が確保された。
- ・ 市の制度化後は、隔週運行が毎週運行に、運賃1,000円が800円に値下げされる等利便性が向上。



（広島県三次市自治振興部自治振興室）

事例 69 デマンド型乗合タクシー（おだかe-まちタクシー：福島県南相馬市）

- ・ 市内バスの路線数と運行本数が少なく、移動制約者のための公共交通の整備が必要であったため、商工会が主体となりデマンド型乗合タクシーを導入。

■ 背景

- ・ 市内バスの路線数と本数が少なく、自分で自動車を運転できない場合、家族等による送迎やタクシーを利用せざるを得ない状況にあり、移動制約者のための公共交通の整備が必要だった。

■ 対応

- ・ 商工会が主体となり、旧小高町*東部・西部・まちなかの区域に分割し路線設定。利用者の予約に応じ、その都度路線を設定して運行。
- ・ 利用の30分前までに配車センターに電話で予約希望を連絡し、配車センターでは予約に基づき配車。
- ・ GPSを用いた管理サーバーで、車両位置情報や利用者の乗降状況の把握が可能。



■ 結果

- ・ 平均利用者数：2001年度：82.4人、2002年度：90.2人、2003年度：113.5人
2004年度：107.5人、2005年度：108.2人、2006年度：124.5人
- ・ 補助金額（国及び町）：1億1,000万円（2004年度）

■ 課題

- ・ 2006年度から区内路線バス廃止に伴い、一部学校児童の送迎サービスを始めたが、全体の利用者増加には繋がっているものの、主である高齢者の女性の利用が横ばいから減少傾向にあるため、あらゆる機会をとらえ利用者の新規開拓が必要。
- ・ 2006年1月に1市2町が合併したことから、新市の公共交通の構築に当たっては、交通手段の組み合わせとそのエリアや時間帯の設定、費用対効果等、様々な調整要素があり、市全域にあったシステムの構築が課題。

*市町村合併により現在は南相馬市

（福島県南相馬市総務企画部自治振興課）

事例 70 ボランティアによる福祉送迎サービス(津具村福祉送迎サービス:愛知県設楽町)

- ・ バスサービスが不十分な過疎地域における、ボランティアによる高齢者等を対象とした福祉送迎サービスの実施。

■背景

- ・ 愛知県西北部の旧津具村*では、人口1,700人のうち660人が65歳以上の高齢者であり、高齢化率は38%。典型的な過疎地。
- ・ 村内にはバス路線が1日5往復の運行のみでタクシー事業者が無く、自分で自動車を運転できない場合、家族等による送迎が必要。

■対応

- ・ 厚生労働省の介護予防・生活支援事業の一環である「外出時補助」の方法として、村所有の自家用車(5人乗り)を用いた高齢者等への福祉交通サービスを2002年より開始。
- ・ 概ね65歳以上の単身、高齢者のみの世帯や、障害程度が2級以上の歩行困難者を対象(要登録)。運転ボランティアによる運行。運賃は1回80円で、運行委託料は800円。予約は2日前までに社会福祉協議会に連絡。



■結果

- ・ 2002年度利用者数: 847人/年(冬季の利用者が多い)
- ・ 主な利用先: 病院 650回(68.9%)、公共機関 105回(11.1%)、買物 89回(9.4%)
- ・ 利用者の事前登録制度により、需要をある程度把握することが可能。

■課題

- ・ 利用当日に予約が行えず、利用者に不便なため、予約方法を改善する必要がある。
- ・ 継続的な運行(ボランティア運転士の確保及び安全指導、予算確保)。

※市町村合併により現在は設楽町

(愛知県設楽町企画課)

Ⅱ-3 都市部及び観光地等の交通サービスの高質化 (都市部)

事例 71 住民の要望を受け民間事業者が運行するバス（桃花台バス：愛知県小牧市）

- ・ ニュータウンから鉄道駅や都心部へのアクセス性向上を目的としたバスを、住民と事業者が中心になり導入。

■ 背景

- ・ 名古屋都市圏の桃花台ニュータウンでは、都心方面の鉄道へアクセスする交通手段として、新交通システム※を整備。
- ・ その一方、アクセスする都心方面の鉄道の便が悪かったことや、ニュータウン内での交通手段までのアクセス性が悪いという問題が発生。

■ 対応

- ・ 2001年11月に住民が「桃花台バス運営会」を結成。バス事業者（あおい交通）との協議及び試験運行（2002年4～9月）を経て、桃花台ニュータウン～JR春日井駅間での乗合バスの運行を2002年10月より開始。
- ・ バス事業者がニュータウン付近で運行しているスクールバスの空き時間等を有効活用しているため、自治体補助金や協賛金を必要とせず。

■ 結果

- ・ 利用者数：約1.2万人/月（2007年4月）
- ・ 都心部へのアクセス時間が短くなり、かつ、運賃が安価なため、多くの住民に利用されている。
- ・ バス運行の無い深夜帯における乗合タクシー（ミゴン）の開設等、事業者の創意工夫によりサービス向上が図られた。

※2006年10月に廃止。

（愛知県小牧市環境交通部交通防犯課）



事例 72 企業の協賛金を基に運行するバス（丸の内シャトル：東京都千代田区）

- ・ 無料で乗車できる電気バスを導入し移動手段の選択肢を増やすことで、就業者や来訪者、買物客等の回遊性を高め、ビジネスと観光の両面でエリアの活性化を図ることを目的に、企業協賛金を基に民間事業者が運行。

■ 背景

- ・ 大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会（以下、大丸有協議会）に対して、日の丸リムジンより、既に臨海副都心でアクセス性向上や来訪者数増加の実績があった無料巡回バスの導入提案があった。
- ・ 大丸有協議会では、ソフトなまちづくりを推進する観点から、この導入を促進することとし、大丸有協議会会員企業や地域のNPO等からなる運行委員会の組成に至った。

■ 対応

- ・ 「エリア内の回遊性向上によるにぎわいの創出」と「交通分野での環境負荷低減」をコンセプトに導入。
- ・ 環境負荷や騒音が小さい電気バス（ニュージーランド製）を使用。
- ・ 丸の内地区を8時（休日は10時）から20時まで、1周30分を2台のバスが運行。約15分間隔、運賃は無料。
- ・ 事業主旨に賛同する19の企業・団体等（2007年8月現在）が協賛金（一口25万円）を負担。

■ 結果

- ・ 1日あたり利用者数平均は1,165名（2007年8月）。ビジネス客の他、ショッピングや観光を目的とした家族客や訪日外国人が利用し、地域の動くシンボルとなっている。

■ 課題

- ・ 無料バスは貸切バスとして運行され、乗合バスにならないため、路上に停留所の設置が出来ない。

（東京都千代田区まちづくり推進部都市計画課）



事例 73 連節バスとフィーダーバスの連携（ツインライナーとふじみ号：神奈川県藤沢市）

- ・ 藤沢市西北部地域における、幹線系交通の連節バス（ツインライナー）と、そのフィーダー路線である支線バス（ふじみ号）の導入により、モビリティを確保。

■ 背景

- ・ 藤沢市西北部地域では、計画にある都市高速鉄道整備に時間を要するため、短期的にはバスでのモビリティ確保が必要。
- ・ 1999年の鉄道新線乗り入れにより利用者が急増したこともあり、湘南台駅西口広場はバスで混雑。

■ 対応

- ・ 西北部地域～駅間のうち、駅と大学間を結ぶ路線に海外製のノンステップ連節バス（車長18m、定員129名）を導入。
- ・ 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。連節バスではPTPSの強化による定時性を確保。

■ 結果

- ・ 支線バスの運行により、西北部地域での公共交通手段を確保。
- ・ 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。

■ 課題

- ・ 連節車両は購入費用が高額（6,000万円/台）であるため、費用負担方法についての検討。また、車長が12m以上あるため、導入時に車両制限令の限定解除が必要。
- ・ 幹線バスと支線バスの接続時間の調整。

（神奈川県藤沢市計画建築部都市計画課）



事例 74 ガイドウェイバスの導入（ゆとりーとライン：名古屋市）

- ・ バス車両に格納式の案内装置のみを取り付けたシンプルな走行メカニズムであるガイドウェイバスシステムを導入。道路混雑の激しい区間は専用的高架軌道を走行し、平面一般道路との双方を乗り換えなしで走行することが可能なデュアルモードにより、所要時間短縮やシームレスなサービスを実現。

■ 背景

- ・ 都心部へ向かう自動車交通混雑の緩和と、地区開発に伴う新たな交通需要に対応するための交通手段が求められていた。
- ・ 道路ストックを活用し、平面区間の開発状況に応じて専用軌道の段階的な整備が可能なガイドウェイバスシステムの導入を決定。

■ 対応

- ・ 専用軌道区間を名古屋市が出資する名古屋ガイドウェイバス（株）が運営し、運転実務をバス事業者へ委託。平面区間はバス事業者が車両を借り受ける形で運営。2001年3月に開業。
- ・ 軌道区間と一般道路区間を乗り継ぐ場合には、運賃の併算割引を実施。

■ 結果

- ・ 高架区間では、路面バスが朝のラッシュ時に約32分要していたところを約13分で走行。定時性・高速性が確保され、都心部方面へのアクセスの利便性が格段に向上した。
- ・ 2006年度の1日当たり平均利用者数は9,200人（高架軌道区間）。

■ 課題

- ・ 利用者数は年々増加傾向にあるものの、さらなる乗客誘致を図っていく必要がある。

（名古屋市住宅都市局都市計画部特定交通経営管理室）



事例 75 日常生活における快適な移動手段の提供②（区内循環バス「めぐりん」：東京都台東区）

- ・ 鉄道等交通機関の利便性の低い地域を解消し、あらゆる人々の日常的な地域内移動を支援することを目的として区内循環バスの運行を開始。

■ 背景

- ・ 台東区では、鉄道等交通機関の利便性の低い地域において、既存バス路線や鉄道の連携強化により、公共交通の利便性強化を図る必要性があった。

■ 対応

- ・ 専門のコンサルタント会社へ事前調査を委託。ニーズ把握や採算性の検討等を行った上、2001年6月、区内循環バス「めぐりん」の運行を開始。
- ・ 2004年4月には「北めぐりん」（従来線ルート変更、北部循環）及び「南めぐりん」（南循環）が、2006年4月には「東西めぐりん」（東西循環）が運行開始。
- ・ 運行業務は入札等により民間事業者へ委託。
- ・ 運行開始後もフォローアップを実施（P91参照）。

■ 結果

- ・ 2001年の運行開始以来、約316万人が利用。
- ・ 1日あたりの平均利用者数は約3,200人（2006年度3路線合計）。
- ・ 地域の移動手段の確保だけでなく、区内を訪れる観光客の移動手段としても機能している。

■ 課題

- ・ 近隣の区のコミュニティバスとの間で、回数券の相互利用ができないか検討中（区民の広域的な移動に対する対応策）。

（東京都台東区都市づくり部道路交通課）

北めぐりん



南めぐりん

東西めぐりん



事例 76 日常生活における快適な移動手段の提供③（Bーぐる（ビーグル）：東京都文京区）

- ・ 公共交通不便地域の解消、病院や観光・文化施設等区内に点在する地域資源を生かすことを目的に、コミュニティバスの運行を開始。

■ 背景

- ・ 文京区では、JR、地下鉄、都営バスの公共交通機関が利用できるが、既存の鉄道駅及びバス停から200m以上遠の公共交通不便地域が存在した。

■ 対応

- ・ 2005年度に、交通需要、交通不便地域の実態、区民等の意向把握等の調査を実施（専門のコンサルタント会社に委託）。
- ・ 2006年度にプロポーザル方式により運行事業者を決定。選定委員会には町会、商店街、観光協会等が参加。
- ・ 関係者間の協議調整、運行許可申請を経て、2007年4月の運行開始に至った。

■ 結果

- ・ 運行開始から9ヶ月で約30万人が利用。1日あたりの平均利用者数は約1,100人。
- ・ 1日乗車券・定期券・回数券購入者を対象に、沿線の飲食店等（18店舗）で特典を提供する「+ワン（プラスワン）」サービスや、1日乗車券による小石川後樂園、六義園、東京ドーム施設での割引サービスを実施。（2008年3月現在）。
- ・ 事業目的に賛同する企業・大学（6社・2大学）から協賛を受けている（2008年3月現在）。

■ 課題

- ・ 100円の運賃で運行しているため、事業の黒字化は難しい状況。
- ・ 運賃・広告等の収入向上策に加え運行経費の削減を図り、行政に頼らない持続可能な運営体制の構築が必要。

（東京都文京区区民部区民課）



事例 77 中心市街地循環バス①（ふらっとバス：金沢市）

- 道路幅員が狭く在来のバスが運行できない地域や、都市環状方向へのモビリティ確保を目的に、市が中心となりコミュニティバスを導入。商店街内でのトランジットモールも実現。

■背景

- 市中心部に、道路幅員の制約により在来バスが運行できない高齢化率の高い地域が存在。
- 在来バス路線網は、都心と郊外部を放射線上に結んでいるため、環状方向を結ぶ少量多頻度の巡回型路線が必要であった。

■対応

- 1999年3月から市中心部に、1周約5kmの巡回型のコミュニティバスを導入（現在3路線）。高齢者・障害者の向けの輸送サービスは別途導入。
- 運営主体は金沢市で、運行を民間事業者（北陸鉄道）に委託。市は、車両購入費やバス停整備費用等の初期投資と、運行費欠損補助を実施。
- 商店街内では歩行者専用道路を走行し、トランジットモールを実現。

■結果

- 利用者数：路線当り約650～800人/日。利用者の外出頻度が65歳以上で約7割、65歳未満で約5割増加。
- 2001年度の運賃収支率は56%。一方、定員27人車両に21人が乗車。経費削減等により事業性が向上する可能性あり。

■課題

- 当初国内製のノンステップバスが無く海外製車両を導入したが、維持費用等に問題あり。近年、国内製のノンステップバスを導入。
- ルート間の乗継ぎ円滑化を目的とした停留所や運賃の設定。
(金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課)



事例 78 中心市街地循環バス②（マイバス：前橋市）

- 中心市街地の商店街（銀座通り）をトランジットモール化し、市街地を巡回するコミュニティバスを運行。

■背景

- 前橋市内の中心市街地等における移動の利便性を高め、市街地の活性化を図ることが求められていた。

■対応

- トランジットモール化した銀座通りを中心に、南北2ルートの巡回バスを運行。
- トランジットモール区間（約400m）では、ヘッドライトを点灯するとともに、BGMを流しながら10km/hで走行し、歩行者との共存化を実現。

■結果

- 市内でのイベント開催時等に利用者が増加。
- アンケート結果によると、特に高齢者の外出を促進する結果が現れている。
- 特徴あるバス車両の導入とトランジットモールとしての整備が地域イメージの向上に貢献。商店街の賑わい創出にも寄与。

■課題

- 市内他地域の住民から出されている要望も踏まえ、コミュニティバスの新設や既存ルートの延伸・見直しが求められている。



(前橋市市民部いきいき生活課)

事例 79 中心市街地デマンドバス（中心市街地玄関口バス：愛知県豊田市）

- ・ 市中心部では業務及び商業施設等が分散しているため、その活性化を目的に、駅前から施設を結ぶデマンドバスを導入。

■ 背景

- ・ 豊田市中心部では、業務及び商業施設等が分散しているため、その活性化が課題。
- ・ 1994年に公共施設等の巡回バスを実験運行し、ニーズを把握。一方、施設内にバスが乗入れた場合、その出入で遅延する可能性があった。

■ 対応

- ・ 駅前から商業施設や病院、市役所等を結び、正面道路から離れて立地する施設*では利用者の呼び出しに応じ施設内に乗り入れるデマンドバスを導入（延長：約2km、運賃：100円）。
- ・ 各施設*内に待合室を設け、バス呼び出しボタン、バス現在位置、接近表示や接続する鉄道時刻を案内するモニターを設置。

■ 結果

- ・ 2008年12月現在、1日当たり利用者300名程度（1便当たり約6人）。収支率は8割弱。
- ・ 路線長や予約に応じ運行する区間を短く設定し、予約がない場合は施設内に進入しないことにより、運行遅延の防止が図られた。

■ 課題

- ・ 市内の交通不便地域（山間の集落等）へのデマンドバスシステムの導入。



※病院、市役所の2施設。平成20年1月、病院の移転に伴い、病院のバス停を廃止。

（豊田市都市整備部交通政策課）

(観光)

事例80 観光船による離島のネットワーク化 (せとうちおさんぽクルーズ: 広島県瀬戸内海沿岸・島嶼部)

- 離島のネットワーク化、観光客の周遊・滞在型観光の促進を図るため、広島県の東西から乗り降り自由な高速船の運航を開始。

■背景

- 瀬戸内海沿岸・島嶼部地域は歴史と自然に溢れる魅力ある離島が点在しているが、横軸に離島を結ぶ「横のルート」が乏しく、離島同士のネットワーク化が図られていなかった。

■対応

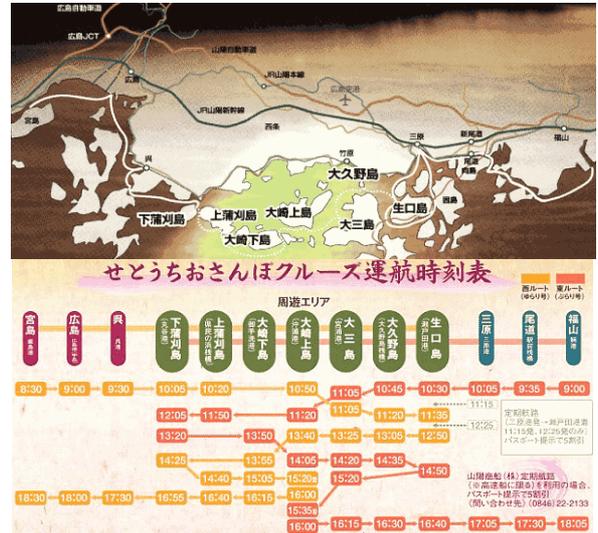
- 広島県の補助事業として、2002年秋から「せとうちおさんぽクルーズ」の運航を開始。東西2航路によって、出発地の6港と瀬戸内の7つの島々を乗り降り自由な2隻の高速船で結ぶ。
- 発売乗船券は、同一週の1日及び2日間有効のパスポートを設定。

■結果

- 2002年～2004年延べ利用者数: 8,242人
- 補助事業は2004年度で終了。現在は瀬戸内海汽船(株)が引き継ぎ旅行会社向けに運航。

■課題

- 旅行会社の募集型企画旅行での利用が中心のため、更なる利用者増を図るためには、運航コースの工夫や他の交通モードとの連携、地元自治体、観光関係者の協力が必要。



(広島県商工労働部産業振興局観光振興室)

事例81 河川舟運の活用によるまちおこし① (「水上バス」と「はとバス」の連携: 東京都)

- 観光船と観光バスが連携し水陸を結びつけ、観光コースの多様化を図り、外国人観光客にも国際観光都市東京の多様な魅力を発信。

■背景

- 東京都観光汽船(株)の隅田川・東京湾航路では、年々乗船客が減少傾向にあった。
- 増加傾向にある外国人観光客(特に中国人)に対して、何らかの対応が必要だった。

■対応

- 「はとバス」の「浅草観光コース」等に、同社の「隅田川12橋めぐり(隅田川ライン)」等を組み込み。
- 中国人観光客への対応のため、英語に加えて中国語で案内するコースを併設。

■結果

- 水上バスでの移動が加わったことで、コースに変化をもたらし、水辺の景観に触れゆったりとした時間が持てるようになった。
 - 一時9万人台まで落ち込んだ乗船客も10万人台に回復している。
- | | |
|--------|----------|
| 2002年度 | 97,055人 |
| 2003年度 | 117,579人 |
| 2004年度 | 101,990人 |

■課題

- 「はとバス」の企画部門とも連携しながら、常に話題を提供し新しい需要の掘り起こしに努め、顧客の更なる増大に努めることが必要。

(関東運輸局海事振興部旅客課)



事例 82 河川舟運の活用によるまちおこし②（堀川の活用による舟運事業：名古屋市）

- 堀川の護岸を前倒しして整備し、接岸岸壁の整備に欠かせない関係機関の調整を「舟運会議」で行うなど、関係者が一体となって舟運を実現。

■ 背景

- 2005年3月開催の「愛・地球博」等のイベントを契機に、名古屋城築城を目的に掘られた堀川をもっと市民に活用してもらい、中心市街地活性化の起爆剤にできないか、との機運が高まっていた。

■ 対応

- 中部運輸局、中部地方整備局、名古屋市等が中心となり堀川舟運活性化に係る「舟運会議」を開催。
- 当初2010年までの計画であった堀川の船舶発着場及び護岸等を前倒しで整備。
- (株)ナゴヤマリンコーポレーションが既に開設していた「納屋橋・名古屋港航路」を名古屋城付近の朝日橋まで延長（貸切船による不定期航路）。

■ 結果

- 市内のホテル客は、市内の交通渋滞に巻き込まれることなく、白鳥地区や名古屋港等へ行くことができるようになった。

■ 課題

- 舟運ルートと観光をタイアップさせた街づくりを行う等により舟運事業の活性化を図り、乗合定期船の就航を目指す。



(中部運輸局海事振興部旅客課)

事例 83 河川舟運の活用によるまちおこし③（城下町・松江の堀川遊覧：松江市）

- 宍道湖水の通年導水や下水道整備により水質が浄化した堀川を利用し、市内観光の目玉として遊覧船の運航を開始。

■ 背景

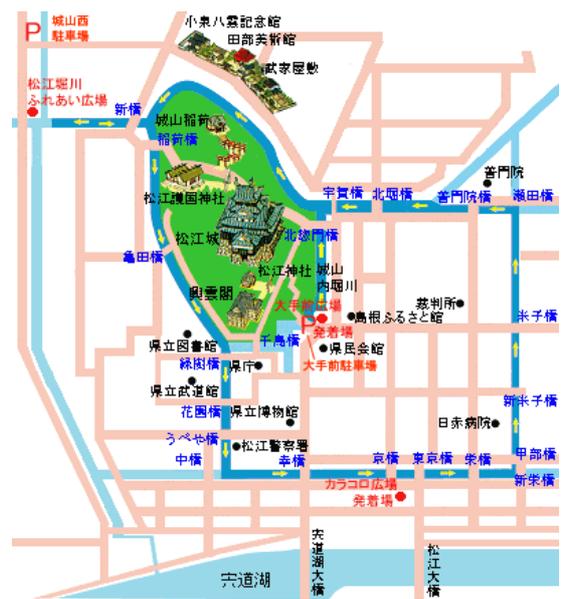
- 松江城の内堀・外堀（堀川）では、戦後生活様式の変化から水質が悪化していたが、宍道湖水の通年導水や下水道の整備により美しい河川が再生。
- もともと昔の佇まいを残し見所も非常に多かったため、観光関係事業者等から遊覧の就航を実施すべきとの声が上がっていた。

■ 対応

- 1997年7月20日、松江城の堀を周遊する遊覧船の運航を開始。
- 松江堀川ふれあい広場・大手前広場・カラコロ広場の3ヶ所からの発着ルートで、コースの全長は約3.7km、遊覧時間は約50分間。

■ 結果

- 松江城や武家屋敷、塩見縄手の老松等、美しい城下町を舟から眺めることができ、船頭のガイドや冬季のこたつ舟等が観光客に好評となっている。
- 年間30万人の利用者を維持しており、松江観光の主力として地域経済の活性化に大きく貢献している。



(松江市観光振興部観光文化振興課)

(2) 基盤施設の整備・活用

地域のモビリティ確保のためには、渋滞の緩和や緊急輸送の速達性、確実性の確保を図る道路ネットワークの形成や、公共交通の安定的かつ円滑な運行を確保するための施設整備、乗り継ぎの利便性の向上等を図るための交通結節点の整備・改善等を地域の需要を踏まえて進めることが必要である。

また、同時に移動制約者を含め一人一人のアクティビティが拡大するためには、バリアフリー化や歩行空間の快適性向上により歩いて暮らせるまちづくりを進めることも重要である。

これらを効率的、効果的に進めるためには、関係する主体の緊密な連携により、総合的に計画・実施することが必要である。

1) ネットワークの構築

地域のモビリティ確保のための計画の作成、実現に当たっては、既存ストックを最大限活用しつつ、地域の需要や実情に的確に対応するために必要な交通ネットワークの構築を図る基盤整備が重要である。

具体的には、都市部では、通過交通の市街地への流入を抑制するためのバイパスの整備や、新たな交通システムを導入する場合の基盤整備、総合的な踏切対策等、地方部では、市町村合併等を背景に広域的なサービスを展開する場合に相互の地域を連絡する道路の改良・整備等が考えられる。

このとき、需要に応じて規格を柔軟に選択することが重要である。

2) 機能の改善

第2章第1節(2)で示した公共交通への不満の中で、鉄道・軌道では「施設の利用しにくさ」、バス・路面電車では「時間の不正確さ」、共通して「路線の不便さ」が挙げられており、これらを改善していくことで、需要者側のニーズに応じていくことが重要である。

具体的な方策としては、以下が挙げられる。

- ① 乗り継ぎの利便性向上（交通結節点の改善）
- ② バリアフリー化
- ③ 円滑な運行の確保
- ④ 自転車通行環境の整備
- ⑤ 歩行空間の快適性の向上

また、交通体系を再構築するために必要であれば、空間の利用方法を見直すことも重要である。

- ⑥ 空間の利用方法の見直し（再配分）

① 乗り継ぎの利便性の向上（交通結節点の改善）

自宅等出発地から目的地まで複数の交通手段を利用する場合、乗り継ぐための施設（交通結節点）の利便性が確保されていることが重要である。交通結節点の利便性が利用者のニーズに対応できていない場合、公共交通の利用促進の妨げとなる。

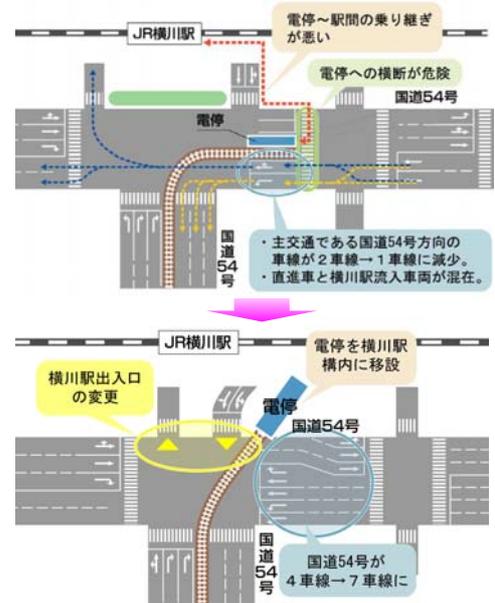
利便性向上のための対策は、それぞれの交通結節点のニーズに応じて講じられる必要がある。

事例 84 鉄軌道－鉄軌道結節点の改善（広島電鉄：広島市）

- 電停を車道内から駅構内に移動することで、乗換距離や道路横断時の事故発生等の問題を解消。

■ 概要

- 国道内の車道中央にある電停を駅構内に移設し、乗換での移動距離を短縮するとともに、電停に屋根を設置し乗換の利便性を向上。
- 電停の跡地に車線を増設し、上下4車線から7車線に増加。2003年3月工事完了。
- 路面電車と鉄道の乗換距離が140mから25mに短縮され、移動時間が約3分短縮。路面電車の朝ピーク時利用者数平均が、590人（整備前）から1,000人（整備後）に増加した。
- 駅前交差点での事故が減少し、通過時間が最大380秒短縮した。



事例 85 自家用車－鉄軌道結節点の改善（北九州モノレール：北九州市）

- 都心部と郊外を結ぶモノレールの利用者増加と、都心部での渋滞解消を目的に、郊外駅でのパークアンドライドを実施。

■ 概要

- モノレール終点（企救丘^{きくがおか}）の車両基地内の空地を利用した駐車場（※現在171台）及び駅周辺に整備した企救丘駐車場（62台）を利用し、1996年度から実施。

【駐車場料金】 2,000円/月

【利用台数】（2006年度末）

基地内：149台

企救丘：62台（満車。契約待ちあり。）

- 220人が参加した導入前の実証実験（1996年3月）では、幹線道路12ヶ所中8ヶ所で40～460m渋滞長が短縮、調査路線延長の約65%の区間で旅行速度が10%以上改善。



事例 86 水上交通－鉄軌道結節点の改善（京阪電気鉄道天満橋駅：大阪市）

- 大阪府が新設する船着場に直結するエントランスを設置する等の駅の改造を行い、「水陸交通ターミナル」の実現を目指す。（2008年3月完成予定）

■ 概要

- 京阪電気鉄道中之島線（建設中）の起点である天満橋では、大阪府による水都再生事業「八軒家浜整備」が行われており、2008年春には船着場が完成する予定。
- 船着場の建設と平行し、中之島線開通に向けた天満橋駅及び駅周辺活性化策を実施。
- 駅ビル北側部分にエントランスを設置し、船着場からエレベーターで直結。「電車を降りたら船着場」というロケーションを想定。合わせて駅ビルのリニューアル工事も実施。
- 工事完了後の天満橋駅は、鉄道と水上バスが一体化した「水陸交通ターミナル」となり、水都大阪のシンボルとして機能することが期待されている。

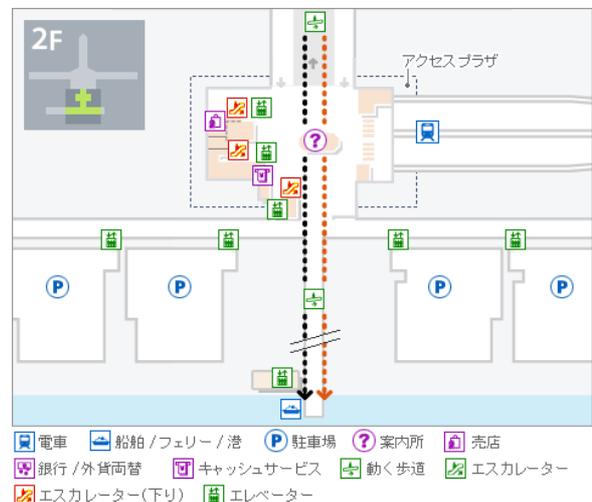


事例 87 水上交通－航空結節点の改善（中部国際空港：常滑市）

- 空港への交通機関と旅客ターミナルビルとの連絡機能を持つ「アクセスプラザ」の設置により、船舶と航空のシームレスな乗換を実現。

■ 概要

- 中部国際空港開港にあたり、空港への多様なアクセス手段と空港旅客ターミナルビルを連絡する機能をもつ施設「アクセスプラザ」を整備。
- 船着場～アクセスプラザ～ターミナルビル間の連絡通路は動く歩道で連結され、荷物をカートに乗せたまま空港ロビーへ移動可能となっている。
- 船着場からアクセスプラザまでは約250m。

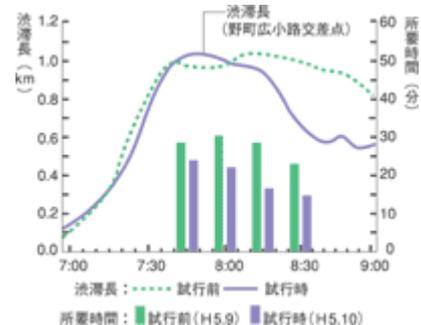
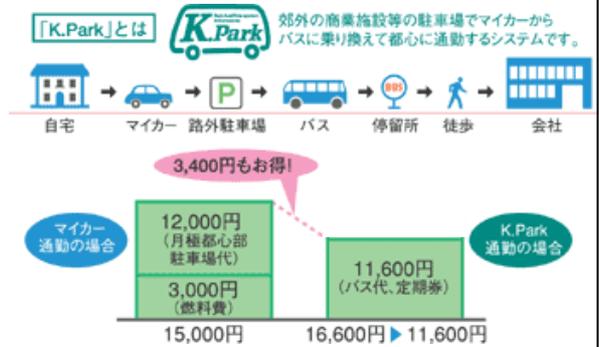


事例 88 自家用車ーバス結節の改善（「K.Park」：金沢市）

- 市内バスの利用者増加と、都心部の渋滞解消を目的に、郊外の商業施設等の駐車場でのパークアンドバスライドを実施。

■ 概要

- 郊外の商業施設等の駐車場で、マイカーからバスに乗り換えて都心に通勤するシステムを1996年度から実施。
- 1993年の試行実験では、5分～10分程度の所要時間短縮効果あり。
- ゴールデンウィークには、高速道路のインターチェンジ周辺に観光客向けの臨時駐車場を設け、兼六園までのシャトルバスを運行することで市内の交通渋滞の緩和を図っている。



② バリアフリー化

高齢者や障害者などが積極的に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせる社会を形成するためには、交通施設のバリアフリー化を推進することが重要である。

交通施設のバリアフリー化は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）等に基づき、進められている。

● バリアフリー新法ほか、国土交通省のバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する施策

http://www.mlit.go.jp/barrierfree/barrierfree_.html

③ 円滑な運行の確保

大都市のバスや路面電車では、「時間通りに来ない（着かない）」との不満が多い（第2章第1節（2）（P44～P45 参照））。主な原因は、これらが走行する道路に交通が集中し、渋滞が生じているためである。

ここでは、バスの利便性を向上する（定時性を確保する）ための対策及びバスの停車による交通への影響を軽減するための主な対策を挙げる。

（バスレーン）

路線バスの専用もしくは優先車線。多くは朝夕のラッシュ時間帯にのみ設定。カラー舗装化等他の車の侵入を防ぐ工夫がされており、バス路線の定時性確保を目指す。



（バスベイの整備）

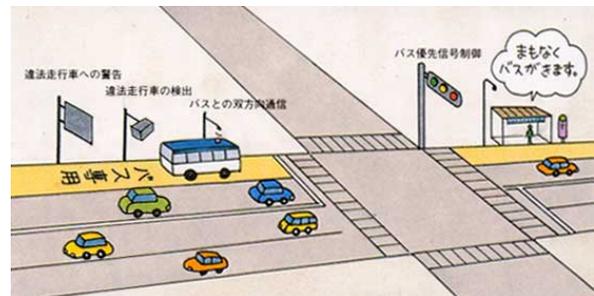
バス停付近に、バスが止まっても交通に支障を来さないための停車スペースを整備。



（PTPS「公共車両優先システム」）

バス等の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させる施策。

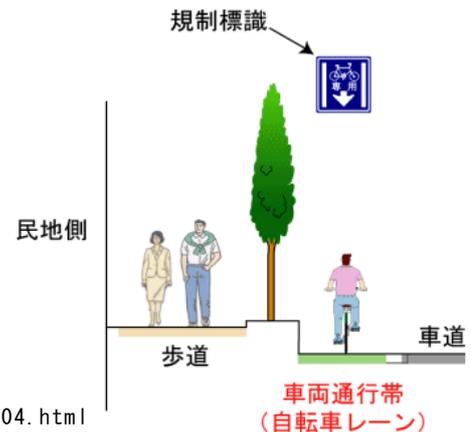
バスレーン等のような交通規制施策と交通信号機等交通インフラを制御するシステムをあわせたもの。



出典：国土交通省 HP <http://www.kkr.mlit.go.jp/road/tdm/03-02.html>
<http://www.ktr.mlit.go.jp/chiba/pdf/07032902.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01transit/ptps.html>

④ 自転車通行環境の整備

自転車は環境負荷の少ない交通手段として見直されているが、通行空間の確保が不十分な状況である。特に、車道上における自転車通行の危険性や、歩道上における自転車の歩行者の輻輳による危険性が高い箇所では、対策が必要である。



出典：国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/policy1-04.html>

歩行空間の快適性向上

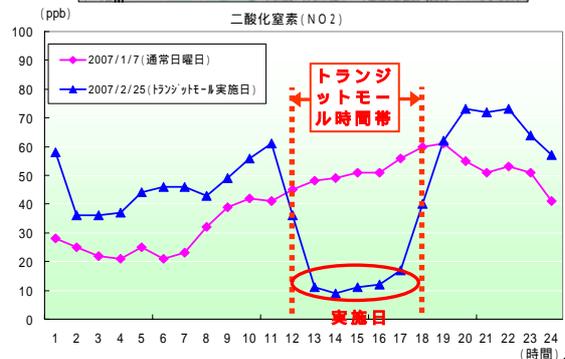
公共交通の利用促進のためには、駅や停留所等と出発・目的地の間の移動の快適性が確保されていることも重要な要素である。また、駅や停留所の周辺や中心市街地等では、歩いて暮らせるまちなか交通の環境整備を、「人が主役」の観点で進めることが重要である。

事例 89 歩行空間の快適性向上（国際通りのトランジットモール化：那覇市）

- ・ メインストリートである国際通りのトランジットモール化により、歩行者に開放された賑わいのある道路空間を創出。

概要

- ・ 渋滞緩和と環境改善、道路空間の活用による商店街の活性化を目指したトランジットモールの社会実験を実施。（2001年度～2006年度の6年間で計16回の実証実験等を実施。）2007年4月から本格実施（毎週日曜日12～18時）。
- ・ 約1.3kmの区間で一般車両の乗入れを禁止し、道路空間を歩行者に開放するとともに、1車線を使って移動の足となる「小型バス」を運行。
- ・ 来街者が、トランジットモール実施前（2006年12月10日）の2.1万人に比べ、実施後（2007年12月16日）は約1.4倍の2.9万人に増加。
- ・ ワゴンセール等の売上げが増加。（2008年3月に実施した商店へのアンケート結果では、飲食店は「売上げ増」、専門店・土産店は「売上げ減」との回答が多く、業種により明暗が分かれている。）
- ・ 沿道大気中の二酸化窒素や騒音レベルが低減するなど、沿道環境の改善にも寄与している。



出典：那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会資料

空間の利用方法の見直し（再配分）

地域、とりわけ都市の交通体系を効率的・効果的に構築するためには、それに合わせた空間の利用方法の見直しが必要となる場合がある。

バスレーン（P127参照）はその一例であるが、この他、海外で多く実施されているトランジットモールの導入や、駅の立体化により生まれる高架下の空間を利用してその両側にある交通機関の接続を計画する動きなどが見受けられる。

今後、第1章第2節（P21参照）で提示した地域の課題に対応する交通体系を形成していくためには、このような国内外の事例も参考にしつつ、空間利用のあり方について検討し、必要に応じて再配分を進めることも重要である。

なお、この際には、多くの関係する主体による合意形成が必要である。

■例 1 道路空間の再配分① (バスレーン) (P127 参照)

■例 2 道路空間の再配分② (トランジットモール)

- ・ 那覇市 (P128 参照)、金沢市 (P119 参照)、前橋市 (P119 参照)
- ・ 海外の事例

事例 90 海外のトランジットモールの事例 (フライブルク : ドイツ)

- ・ 狭い旧市街地の道路の混雑、排気ガスや騒音が深刻な問題となっていたため、1973 年から中心市街地でトランジットモールを導入。
- ・ 街に賑わいが復活し、公共交通機関のみが低速で運行するモール内では交通事故が激減、排気ガスや騒音といった諸問題も同時に解決された。

Freiburg



トランジットモール内を走行する連接バス



トランジットモール内をゆっくりと走る路面電車とまちのにぎわい

出典 : 国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/transit/intro.html>

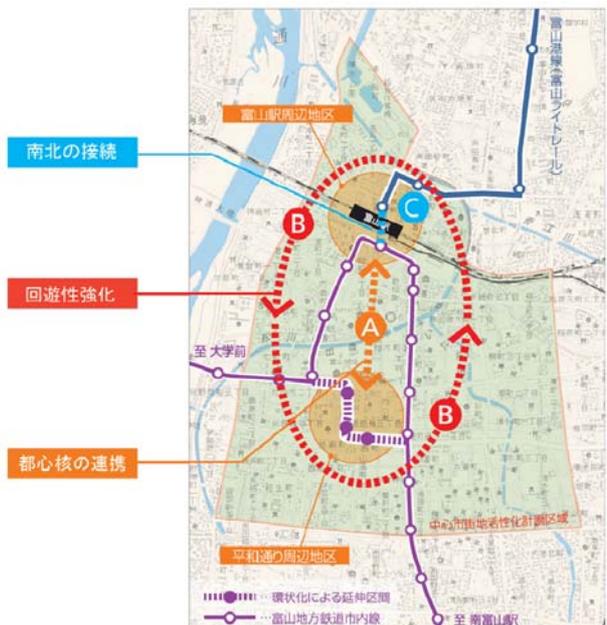
■例 3 鉄道の高架化により生まれた空間を利用して、交通の連携を強化

事例 91 鉄道駅の高架化に合わせて路面電車の連結を計画 (富山市)

- ・ 富山市公共交通活性化計画 (P51 参照) において、北陸新幹線開業に伴う JR 北陸本線の連続立体化交差事業により、駅南北の路面電車の連結を計画。

■概要

- ・ 北陸新幹線の開業に伴う連続立体交差事業による JR 北陸本線の高架化に併せ、LRT 化した富山港線 (富山ライトレール : P16 参照) を南に延伸する計画。
- ・ 富山駅高架下を南北に貫通させ、市街地北部の富山地方鉄道富山市内軌道線との接続が予定されている。
- ・ 併せて市内軌道線を環状化する事業を、2009 年度開業目標に実施中。
- ・ 中心市街地の回遊性の強化と、都心核 (駅周辺地区と平和通り周辺地区) の連携強化により、中心市街地全体の活性化を目指す。



(3) 交通の利便性向上等

(2) 2) では、第2章第1節(2)(P44~P45参照)で示した公共交通への不満に対して、施設の改善により対応する方法を挙げたが、例えば「時間通りに来ない」という不満に対しては、運行情報をリアルタイムで提供することで、不満を軽減できる可能性がある。

その他、需要側が公共交通を利用する際の抵抗感を軽減するための工夫も重要である。

また、企業等の勤務時間を交通が混雑する時間帯を避けて設定する取組も行われている。

■情報の提供

事例 92 バス路線網（阪神都市圏広域バスマップ：阪神都市圏）

- サービス内容や乗継が分かりにくいという問題を受け、複数事業者の情報を取りまとめたバスサービスの情報提供を、紙面及びブログ上で実施。

■概要

- 事業者、市民、行政等からなる「阪神都市圏公共交通利用促進会議」が、バスサービス（路線、停留所、運行本数、周辺施設等）を掲載したバスマップを作成。
- 紙面からの情報量が限られるため、地域が主体となり、バスマップ上のバス路線や停留所毎にバスブログを開設。
- ブログでは、利用者による写真付きの停留所紹介（屋根、時刻表、ベンチやトイレの設置）や花見等のイベント情報を掲載。
- ブログ上では随時情報の追加・更新があり、開設以来、停留所の情報が多数掲載されている。

ブログ URL : <http://www.hnpo.comsapo.net/busmap/>

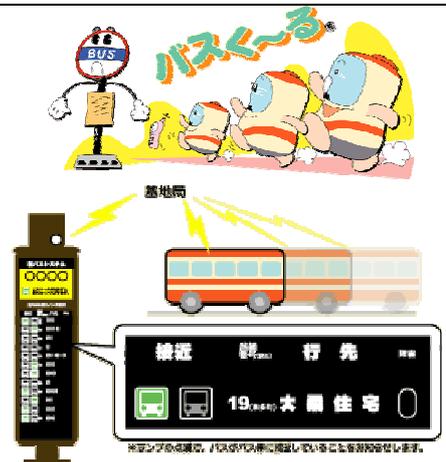


事例 93 運行情報の提供（「バスく〜る」：金沢市）

- 従来バス停でしか確認できなかったバスの位置が、パソコンや携帯電話から確認できるバスロケーションシステム。

■概要

- バスの利便性を高め、マイカーからバスへの転換を図ることを目的に、国土交通省金沢河川国道事務所が開設。
- 対象バスには無線機が搭載されており、走行中に信号（位置情報）を発信。その情報を元に、接近状況をバス停のランプで案内し、パソコンや携帯電話へバスの情報を提供している。
- 利用者のニーズに応じ、バスの接近情報や運行情報、時刻表等数種類の情報が取得可能。



■ 料金支払いの利便性向上等

事例 94 全国初の共通型非接触 IC カード（「長崎スマートカード」：長崎市）

- 近年のバス利用者の減少傾向を改善するため、公共交通機関としてのバスの利便性向上と利用促進を図る目的で、バス事業者 6 社共通の非接触 IC カードを導入。

■ 概要

- 長崎県本土の会社 5 社が、2002 年 1 月より全国初となる共通 IC カードを導入。2003 年 10 月より 6 社となる。
- 当初は発売額 3,000 円の回数券のみ。その後、IC 式定期券及び携帯電話を使用したモバイル長崎スマートカードを導入。
- 販売件数：スマートカード 約 25 万枚（2002～2005 年度）
モバイルスマートカード 4,000 件（2005 年 1 月～2006 年 5 月）
利用件数：約 3 千万件（2005 年度）
- 2008 年 3 月 20 日より、路面電車にも導入。



事例 95 IC カードを利用した乗り継ぎ割引（「RapiCa」：鹿児島市）

- IC カード乗車券を利用し市内公共交通を乗り継いだ場合に運賃を割引。

■ 概要

- 「RapiCa（ラピカ）」は鹿児島市交通局（バス・路面電車）、南国交通、JR 九州バスの共通乗車カードとして、2005 年 4 月 1 日から導入。
- 同一事業者間のバス～バスへ乗り継ぐと、2 度目の運賃から、総額の 5% を割引。市バス～市電乗り継ぎでも 2 度目の運賃から 40 円割引。
- 他にも、カード残額の積み増しに 1 割のプレミア、利用した金額に応じたポイント還元等の特典がある。



事例 96 IC カードを利用した回数割引（高松琴平電気鉄道「IruCa」：高松市）

- IC カード乗車券を利用すると、利用回数に応じて運賃を割引。

■ 概要

- 「IruCa（イルカ）」は、高松琴平電気鉄道の電車・バスの乗車カードとして、2005 年 2 月 2 日から導入。
- 利用開始日（起算日）から終了日の 1 ヶ月間を回数加算期間とし、回数に応じて 5～55% の割引。
- 他にも、同社の電車～バスへの乗り継ぎで割引を実施。



事例 97 ICカードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化①

- ・ 「PiTaPa」：2004年8月導入、関西圏等で民鉄とバスの共通化、「ICOCA（JR西日本）」との相互利用可能（ただしICOCAエリア内でのポストペイ機能は利用不可）電子マネー機能あり。
- ・ 「PASMO」：2007年3月導入、関東圏等で民鉄とバスの共通化、「Suica（JR東日本等）」との相互利用可能、電子マネー機能あり。

PiTaPa	PASMO
<p>〈鉄道〉</p> <p>大阪市交通局、阪急電鉄、京阪電気鉄道、阪神電気鉄道、大阪モノレール、北大阪急行電鉄、能勢電鉄、南海電気鉄道、山陽電気鉄道、泉北高速鉄道、神戸高速鉄道、神戸新交通、岡山電気軌道、神戸市交通局、北神急行電鉄、近畿日本鉄道、神戸電鉄、京都市交通局、静岡鉄道</p> <p>〈バス〉</p> <p>大阪市交通局、阪急バス、神姫バス、神姫ゾーンバス、大阪空港交通、岡山電気鉄道、下津井電鉄、両備ホールディングス、しずてつジャストライン、奈良交通、エヌシーバス、京阪バス</p> <p>【2008年1月現在】</p>	<p>〈鉄道〉</p> <p>小田急電鉄、京王電鉄、京成電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）、西武鉄道、東京急行電鉄、東京地下鉄、東京都交通局、東武鉄道、横浜市交通局等 26業者</p> <p>〈バス〉</p> <p>小田急バス、神奈川中央交通、川崎市交通局、京王電鉄バス、京成バス、京浜急行バス、国際興業、西武バス、東急バス、東京都交通局、東武バスセントラル、富士急行等 78業者</p> <p>【2008年1月現在】</p>

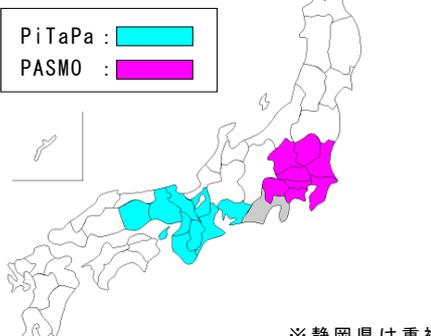
相互利用を進めるPiTaPaとICOCA



相互利用を進めるPASMOとSuica



PiTaPa : PASMO



※静岡県は重複

事例 98 ICカードの大都市圏での鉄道とバスの共通化、相互利用化②（関西圏）

- ・ 関西圏を中心とした「PiTaPa」については、交通機関だけにとどまらず、日常生活に関する様々な場面で使用できるよう、機能の広がりを見せている。

PiTaPaの使用例（交通機関以外）

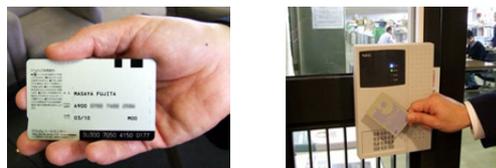
- ・ショッピング（コンビニ、スーパー、書店、飲食、ドラッグストア、クリーニング、家電量販店、空港売店等）
- ・レジャー施設（劇場、スキー場、遊園地、ホテル等）
- ・自動販売機、コインロッカー（多機能型）
- ・日本三文殊・安倍文殊院の拝観料等
- ・全国学習塾チェーン
- ・歯科診療所（関西・中京圏の32診療所）
- ・改札機通過情報通知サービス「あんしんゲーパー」（子供の防犯対策）
- ・ショッピング手荷物お届けサービス（社会実験として実施）

加盟店全国15,000店以上（2007年3月現在）
さらに加盟店は増加中！



**・入退室管理用のセキュリティカード
（大阪府池田市役所）**

- ・セキュリティ対策として、職員の入退室管理にPiTaPaを導入（自治体初の試み）
- ・庁舎各階の部屋の扉に電気錠とカードリーダーを設置し、PiTaPaカードをかざした時のみ入退室できる仕組みを構築。
- ・試験運用を経て2006年1月より本格導入
- ・通常のICカードよりも低コストで実現
- ・今後は市立病院にも拡大予定



※出典：「日経ガバメントテクノロジー」2006年4月1日号

・PiTaPa 対応の自動販売機（京都産業大学）

- ・校内にキャッシュレス（PiTaPaによる後払い決済）で24時間購入可能な飲料自動販売機を設置（教育機関では日本初）
- ・自販機に搭載している液晶画面を利用して、大学内の広報等を表示し、学生・教職員への有効なコミュニケーションツールとしても活用。

事例 99 複数事業者による広域的な取組（九州のバス乗り放題乗車券「SUNQパス」）

- 九州各県バス事業者 45 社で「SUNQパス運営委員会」を組織し、九州全土のバスが乗り放題となる乗車券を発行。

■概要

- 「SUNQパス」は、九州の高速バス及び一般路線バスのほぼ全線が3日間乗り放題となるフリーパスチケット。利用できるバス路線数は約2,200、九州全土の約99%のバスに乗ることができる。
- 「全九州」10,000円と「北部九州（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本）」6,000円（九州、中国地方で購入すると8,000円）の2種類。



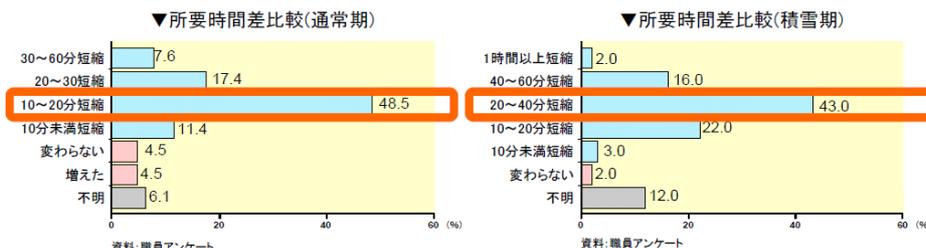
■時差出勤

事例 100 秋田市内での時差出勤の実施（秋田県）

- 市内の渋滞解消、地球温暖化防止の観点から、県職員を対象に時差出勤を実施。市内の民間企業へも時差出勤の協力を依頼。

■概要

- 秋田市内では、特に朝夕の通勤ラッシュによる交通渋滞が著しく、県内の渋滞の約4割が集中している状況。
- 渋滞解消を図るとともに、CO₂排出量を削減し、地球温暖化による環境への負荷を抑制することを目的として、2006年度から秋田市内へ自家用車出勤する県職員を対象に時差出勤を開始（約100人の職員が参加）。
- 同時に関係機関及び秋田市内の民間企業約1,000社に対し、時差出勤導入への協力を依頼。
- 参加した県職員の約85%の通勤時間が短縮され、特に積雪期の短縮量が大きいという結果が出た。
- 引き続き広報活動や協力依頼により、民間企業の参加拡大を図っている。



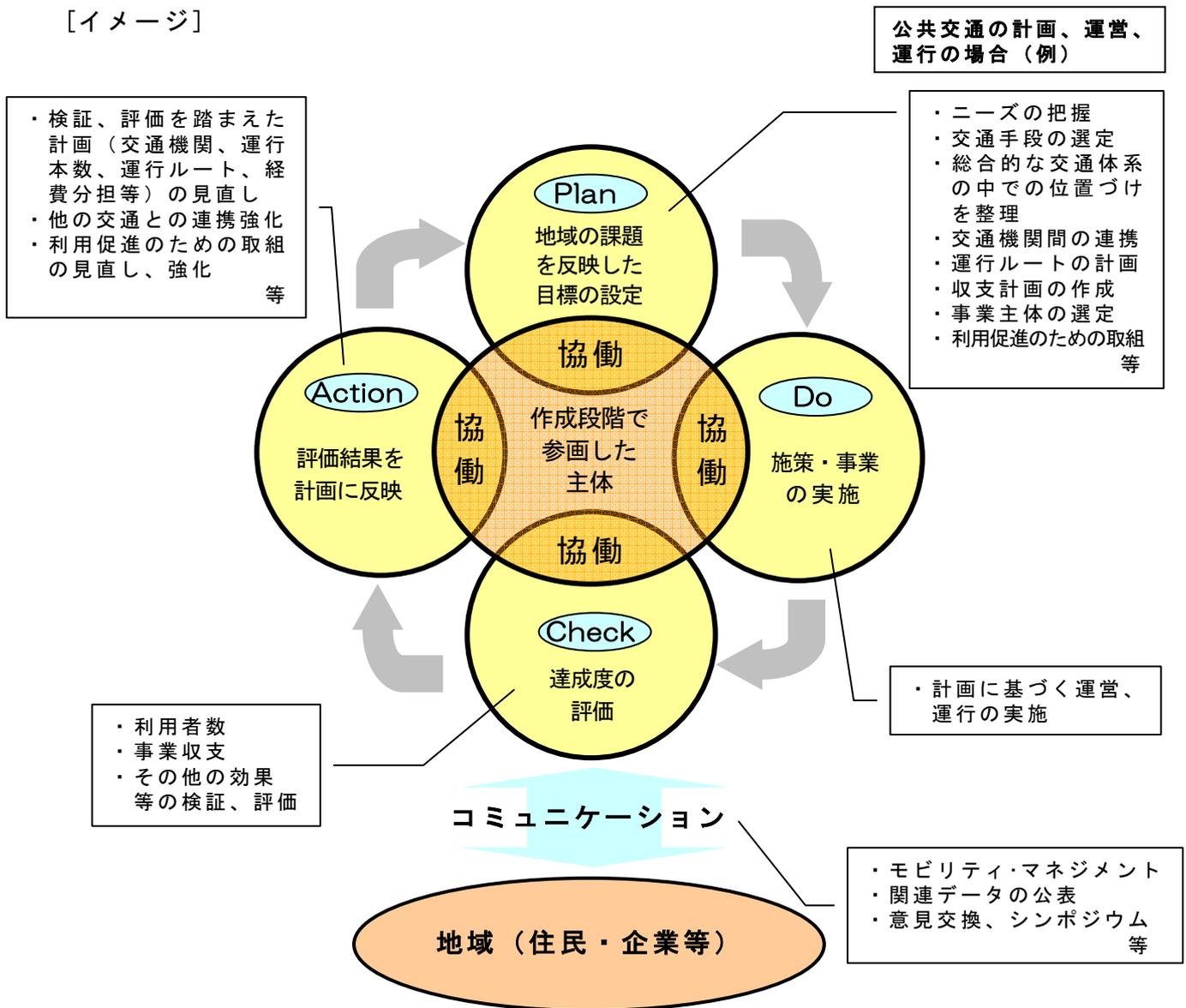
出典：秋田県 HP
<http://www.pref.akita.lg.jp/icity/browser?ActionCode=content&ContentID=1189747764139&SiteID=0>

第5節 フォローアップ

モビリティ確保のための総合的な施策は、作成段階で地域の実情を的確に把握し、多様な主体の協働で作成することが重要であるが、作成後これを推進する段階において、進捗状況や目標の達成状況をフォローアップし、必要な見直しを継続的に行うことも重要である。

これを円滑に進めていくためには、作成段階で参画した主体と引き続き協働するとともに、フォローアップを啓発・コミュニケーション（第3節）の機会と捉えるなど、地域全体、住民一人一人の関心を喚起することに努めることが重要である。

[イメージ]



■例 金沢市の交通政策（P52～P53 参照）

- ・ 1971年のバス専用レーン導入開始以降、多様な主体の参画と連携の下、様々な取組を実施してきており、PRや社会実験等による地域の住民・企業等とのコミュニケーションも積極的に実施。
- ・ これらの取組の成果等を踏まえ、公共交通の利用促進に向けた条例等を制定。