

佐賀県における地域公共交通網形成計画について

～持続可能な地域公共交通への取り組み～

佐賀県 地域交流部 新幹線・地域交通課

平成26年度に交通の全県調査を実施

平成26年度に実施した「佐賀県身近な移動手段実態調査」において、様々な問題点が明らかになった。

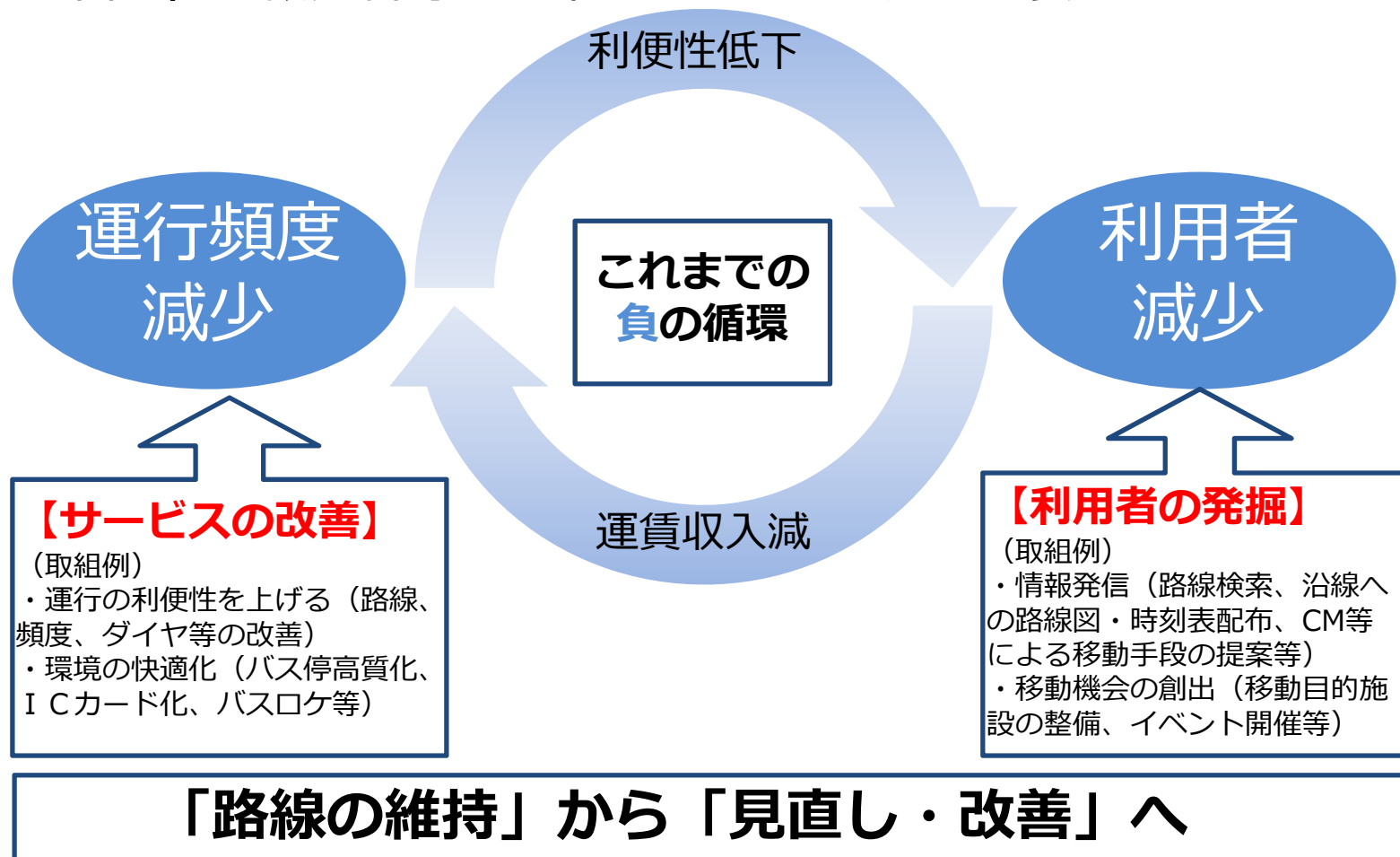
たとえば・・・

- ・ どの路線も、概ね8割以上の便で、多くても10人以下の乗車。特に枝線では、利用者が0人の便が3割。
- ・ 一方、路線バスの維持のための補助金は国・県・市町で7億円。
- ・ 路線バスの時刻表や路線図などの案内がわかりにくく、「いちげんさん」にとって利用しづらい。
- ・ 多くの交通事業者は、運転手の確保が難しく、このまま何も手を打たなければ、将来的に交通サービスを提供できなくなる可能性。
- ・ 地域交通に責任をもつ市町において専任の公共交通担当職員がいるところは1団体のみで、企画面でのマンパワーが不足。

しかし、公共交通が衰退すれば、困る人は確実に増え、域外からの人の流入（観光客、移住等）も見込めなくなる。

全県調査結果を踏まえた方向性

公共交通を少数の「移動制約者」だけで担うのは困難。
公共交通を持続可能にするためには「移動制約者」に加え、自家用車利用者（送迎含む）、観光客等にも乗ってもらう工夫が必要。



佐賀県として目指す地域公共交通

1. 暮らしの基盤

- ・ 県民の通学、通勤、通院及び買い物等の身近な移動手段の確保と生活の質の担保
- ・ 移動制約者の期待に応える地域公共交通

2. 交流の基盤

- ・ 観光客等来訪者の広域的な移動を支え、交流人口を拡大
- ・ 県民のコミュニティ活動等の外出機会、社会参画機会を担保

3. 地域活性化等の基盤

- ・ 単に移動だけでなく、地域住民の健康づくりやまちづくり、地域活性化等への好影響を期待

目指す地域公共交通を実現するための基本方針

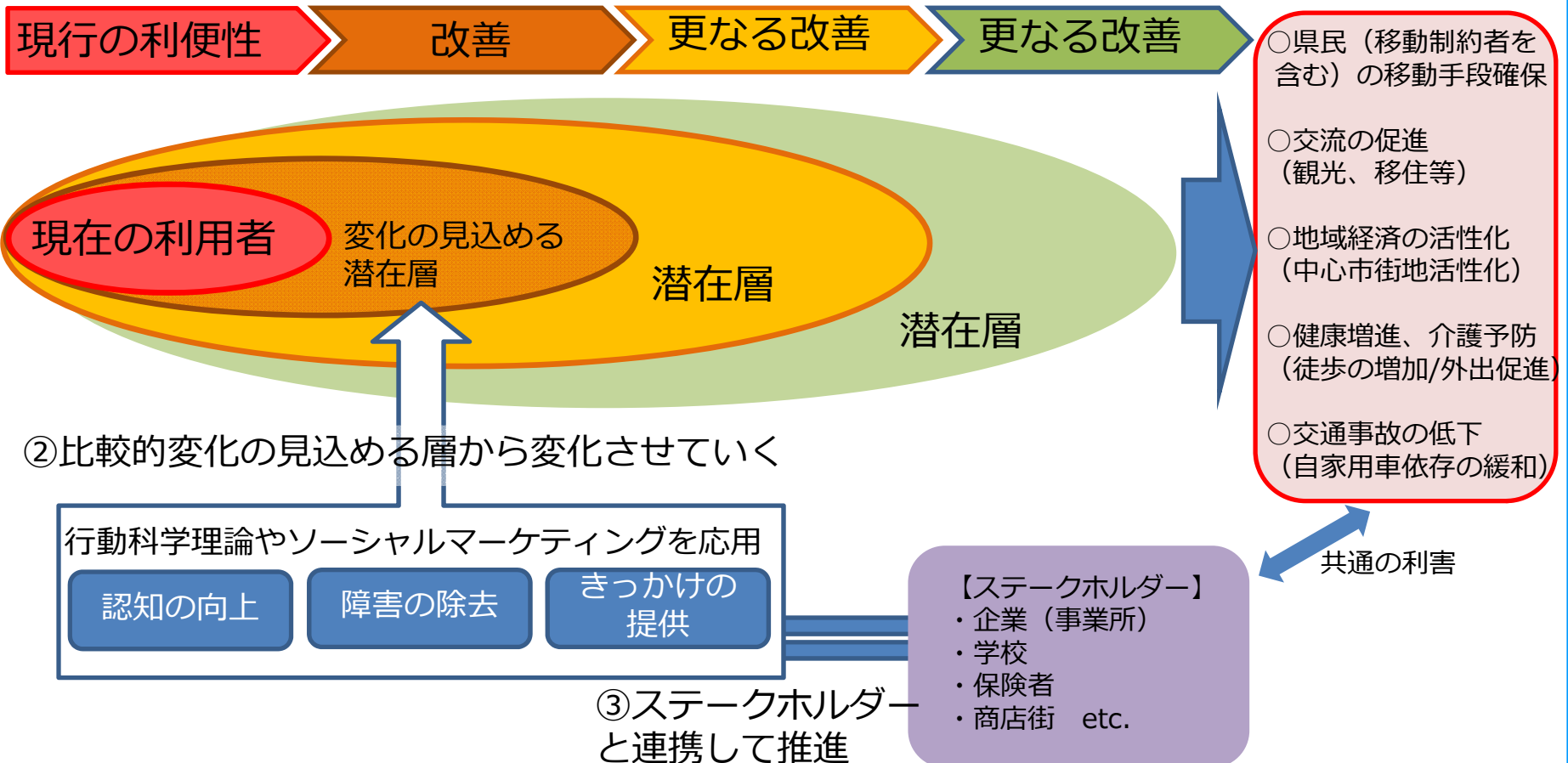
- ◎ 移動制約者だけでなく、自家用車利用者や観光客等を含めて利用増を図り、公共交通の品質と持続可能性の向上を達成する。
 - ・ 少数の移動制約者だけで公共交通を担うのは困難。移動制約者に加え利用者を増やすことにより、品質を向上させ、持続可能性を高める。
- 「利便性の改善」と「新規利用者の獲得」（潜在層の掘り起し）を繰り返す、品質を段階的に向上させていく。
 - ・ 現在、公共交通を利用していない人に利用を促すには、品質向上が不可欠。ただし、一度に品質向上はできないため、段階的に改善。
- 変化しやすいターゲットからアプローチしていく。
 - ・ 行動変化しやすい層、地域、路線etc.から始め、徐々に対象を拡大。
- 他分野におけるステークホルダーと連携して施策を推進する。
 - ・ 交通事業者だけでなく、公共交通利用の結果に共通の利害関係を有する企業（事業所）や学校、保険者等と連携して取り組む。

基本方針の概念図

基本的な方針

移動制約者に加え、自家用車利用者や観光客等を含めて利用増を図り、公共交通の品質と持続可能性の向上を達成する。

- ①公共交通の利便性の改善と新規利用者の獲得（潜在層の掘り起こし）を繰り返し、公共交通の質を段階的に上げていく。



計画について

計画の区域

佐賀県全域

市町計画との関係

市町計画・・・市町内の具体的な路線・系統・
移動手段に関するあり方の検討等

県計画・・・全県的な取組、モード共通の取組等

計画期間

平成29年4月1日～平成34年3月31日

計画の目標

- ①地域公共交通の利用者を増やす
- ②地域公共交通の運行効率を高める
- ③過度な自家用車依存を抑制する
- ④県民の生活の質（QOL）を高める

目標を達成するための取組について

定時定路線型（路線バス）

多くの乗客が乗り合うことで効率的な運行になり、多くの人々が特定の場所で乗降することにより、人の回遊が生まれ、住民の歩行促進や健康増進、まちなかの賑わい創出等にも寄与する

⇒自家用車利用者や観光客等の路線バス等利用を増加させる取組がメイン

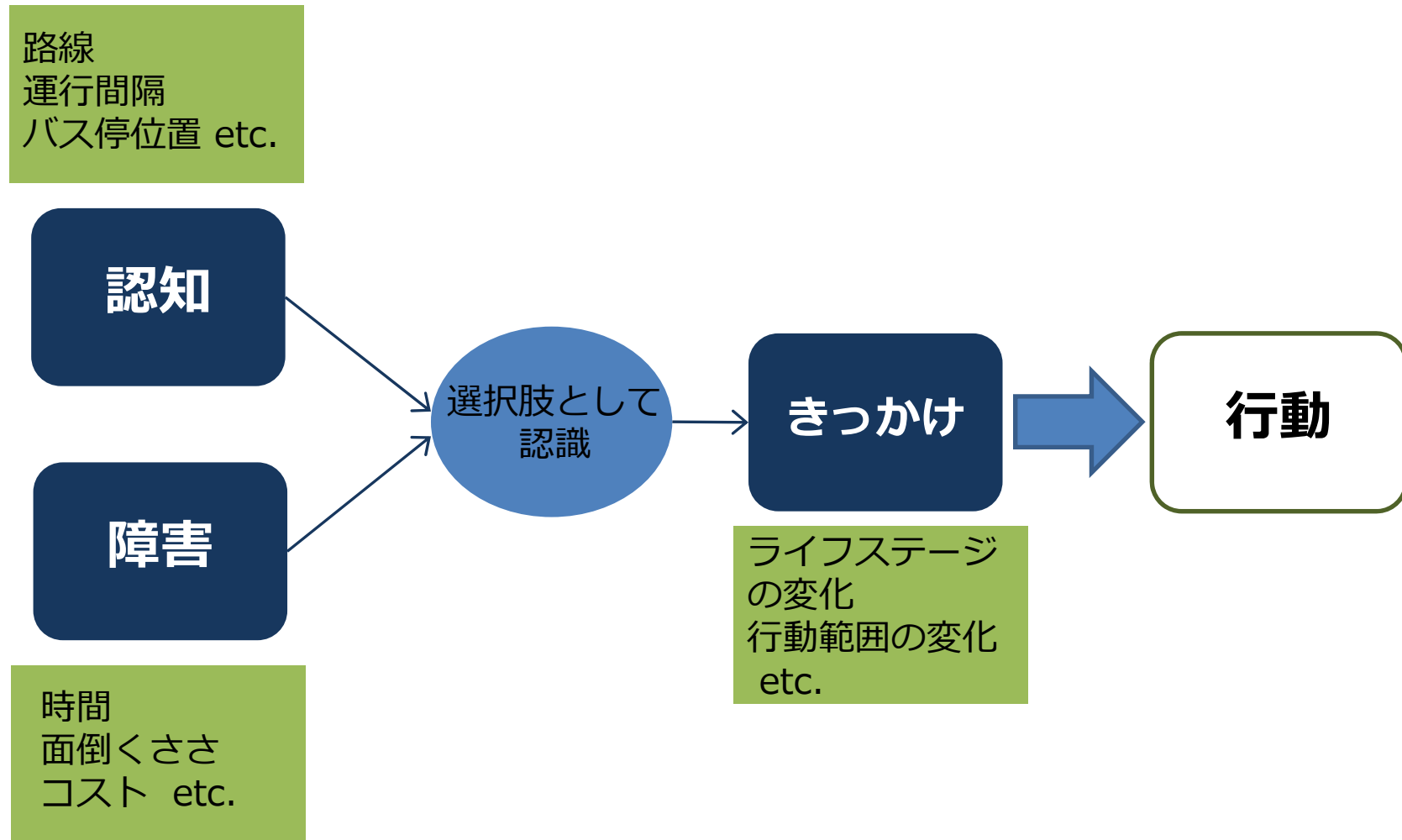
自由移動型（タクシー）

個別の需要に応じて運行するものであり、需給バランスが大きく崩れている現状を踏まえ、バランスの再調整を見据えた「需要の掘り起こし」と「サービス品質の見える化・改善」を行う

全体的な共通の取組

モード全体に共通する取組として、「移動の目的を増やす」こと、「交通モード間の接続の円滑化」、「人材育成」を行う

行動変化に必要な3要素



※行動科学理論におけるHealth Belief Modelを簡略化して応用

定時定路線型(路線バス)の取組

①認知の向上

利用者（潜在層含む）が路線・ダイヤ等の情報を認知しやすい環境をつくる

◆路線等情報の認知向上のための情報発信

路線やバス停、バスへの乗り方等の情報を周囲の施設や見どころ等を含めて紹介するマップ等ツール・媒体を作成し、情報発信を行う。

◆経路検索サイト（アプリ）への対応

利用意向者が路線やダイヤ等の情報を認知しやすい環境を整備するため、主要な経路検索サイト（アプリ）への対応を行う。

◆交通情報の集約とオープンデータ化

情報発信のための情報集約及びオープンデータ化（各事業者のダイヤ編成システムからデータの規格の統一化と公開等）を行う。

◆時刻表等へのノンステップバス情報等の表記

バスを必要な人が必要なときに利用しやすいよう、バスがノンステップバスであるか等の情報を時刻表等に明示する。

定時定路線型(路線バス)の取組

②障害の除去

利用者がバス等を利用する際のハードルとなるものを軽減・除去する

◆全国共通交通系ICカード導入

利用者の運賃支払い時の煩雑さや不安を解消するために、路線バスに全国共通交通系ICカードを導入し、ICカードの普及を行う。

◆バスロケーションシステムの導入

利用者の待ち時間の負担軽減、路線バス事業者の運行管理の円滑化等のためのバスロケーションシステムの導入を行う。

◆主要な交通結節点等における待合環境の高質化

主要な交通結節点等において利用者がバスを待つ間、快適に過ごせるよう、待合環境の品質を向上させる。

◆主要な交通結節点等における方面別案内表示の導入

主要な交通結節点等において、方面別の案内表示を行う。

◆ノンステップバスの導入

誰でもバスに乗降しやすくなるようノンステップバス導入を促進する。

定時定路線型(路線バス)の取組

③きっかけ提供

利用意向者が実際にバス等を利用する後押し、きっかけづくりを行う。

- ◆企業・事業所等による公共交通での通勤通学促進運動
協力する企業・事業所、学校等が従業員や学生に対して、公共交通で通勤・通学することを推奨する。
- ◆公共交通教育の推進
バス乗り方教室などの体験を通じた公共交通利用に関する教育活動を行う。
- ◆公共交通利用のためのイベント等の推進
公共交通利用を組み込んだ健康づくりイベントや街歩きイベントなどを行う。
- ◆公共交通利用促進のための普及啓発
広報媒体を使って公共交通のイメージをよいものに変える普及啓発を行う。

自由移動型(タクシー)の取組

① 需要の掘り起し

新規顧客の創出につながる取組を行う

◆ 「子育てタクシー」の推進

(社) 全国子育てタクシー協会が運営する「子育てタクシー®」の取組をベースに、佐賀県全域でサービス提供を行う。

◆ 運転免許証返納者に対する運賃割引

運転免許証返納者に対して運賃の割引を行う。

◆ UD (ユニバーサルデザイン) タクシーの導入促進

高齢者や障害者、妊産婦等誰もが利用しやすいよう、ユニバーサルデザインタクシーの導入を進める。

◆ タクシー利用に係る広報 (自家用車保有コスト比較)

タクシー運賃が高いと思っている県民に対して、自家用車保有コストとタクシー運賃の比較により、タクシー利用を促す広報等を行う。

自由移動型(タクシー)の取組

②サービス品質の見える化・改善

サービスの品質や乗客の反応等を「見える化」することにより、サービスの質の向上を図る

◆お客様の声をフィードバックする仕組みづくり

タクシー利用者の声（利用した感想、苦情等）を一元的に集め、各社にフィードバックしてサービス改善に役立てる仕組みを構築する。

◆タクシーのサービス内容の一元的な情報発信

どの会社がどのようなサービスを提供しているかをタクシー利用意向者が一目でわかるよう、提供サービスの情報を集約し、ホームページ等で発信する。

全体的な共通の取組

① 移動目的を増やす

◆ 「歩くまちづくり」の推進

自家用車に過度に依存することのない「歩きやすい」環境を、健康・医療、介護、商業振興等他分野との連携で整えることによって、公共交通利用による移動目的を創出する。

② 交通モード間の接続の円滑化

◆ 各交通モード間の接続を意識した路線の再編及びダイヤ調整

鉄道と幹線路線バス、幹線路線バスと枝線・コミュニティバス等、より広域の交通にあわせて路線及びダイヤの調整を行う。

③ 公共交通分野の人材育成

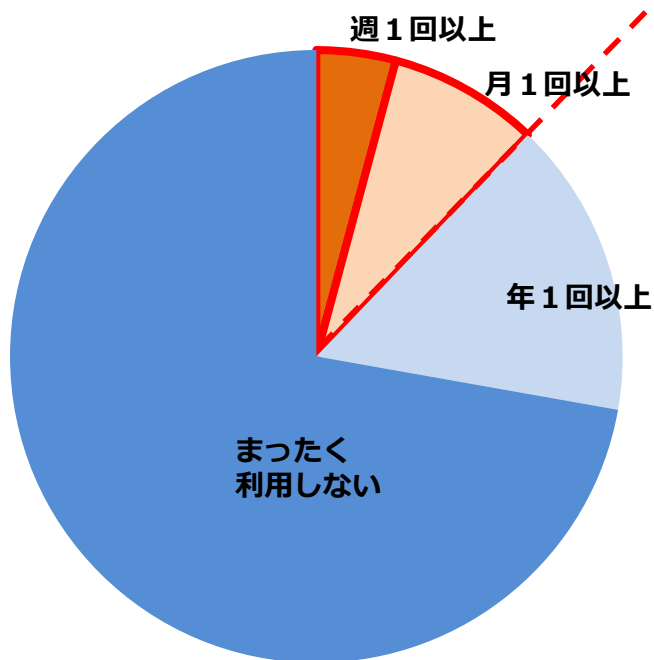
◆ 地域交通施策に携わる自治体職員の人材育成

県や市町の地域交通施策に携わる職員の研修会を開催する。

(参考)平成27年度移動手段・交通に関するアンケート調査(抜粋)

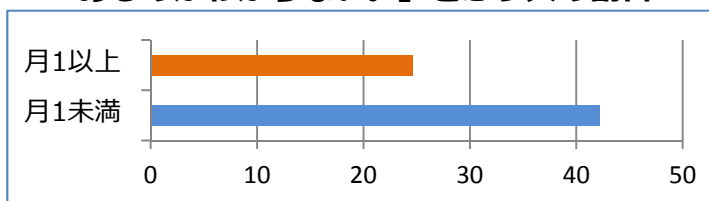
結果①

バスを月1回以上利用する人は
わずか12%

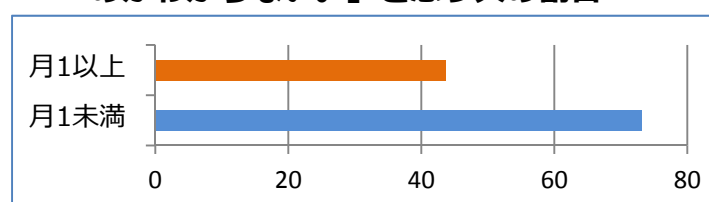


月1回以上/未満の違い

○「自宅近くのバス停からどこに行く路線があるのかわからない。」と思う人の割合



○「自宅近くのバス停には何時台の便があるのかわからない。」と思う人の割合

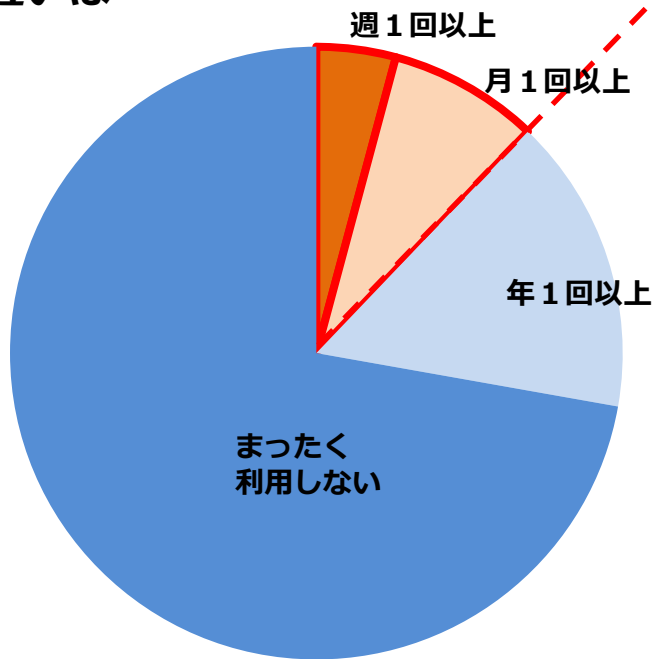


バスの利用がない人ほど情報不足。
まずは、情報が入手できる環境整備が必要。

(参考)平成27年度移動手段・交通に関するアンケート調査(抜粋)

結果②

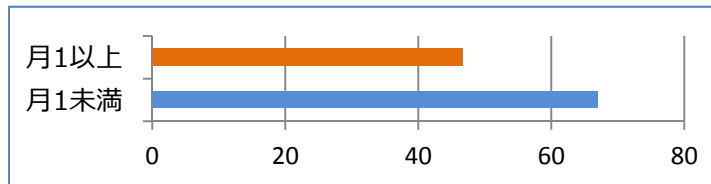
特に、普段、自家用車を利用する人^(※)のうち、バス利用が月1回以上/未満の違いは・・・



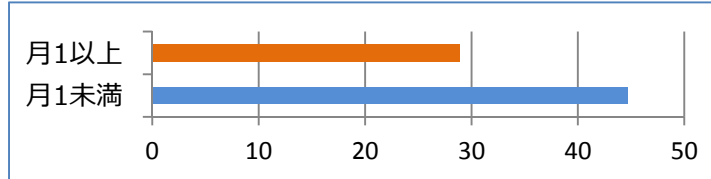
※ 条件をあわせるため、自宅から最寄のバス停まで300m圏内の人だけで比較

バスのイメージの違い

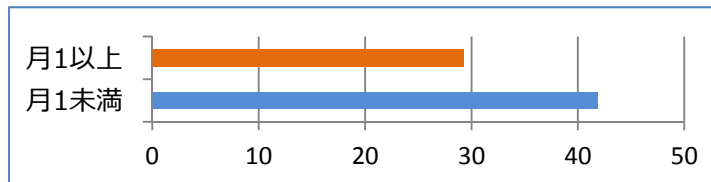
○「バスの便が少なく、待ち時間が長い。」



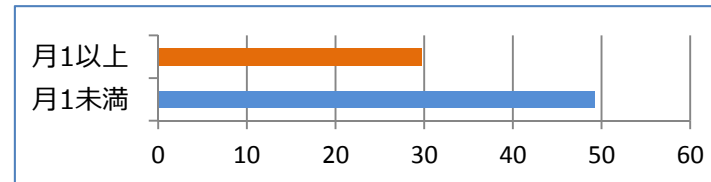
○「乗りたい時間帯にバスの便がない。」



○「ベンチがないバス停では、待ちたくない。」



○「雨の日など天候の悪い日にバスを待つくらいならバスには乗らない。」

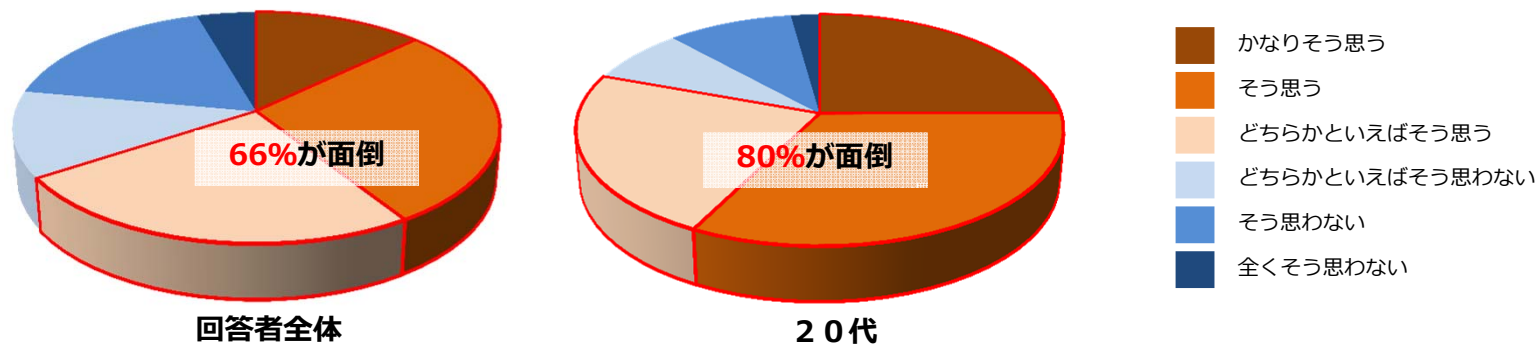


バス利用に関連があるのは、「待ち時間」や「待ち環境」に関するもの。
待ち時間軽減や待合環境の改善を図ることが利用者を増やすうえで必要。

(参考)平成27年度移動手段・交通に関するアンケート調査(抜粋)

結果③

○「運賃の支払いに小銭を用意するのは面倒だ。」と思う人の割合

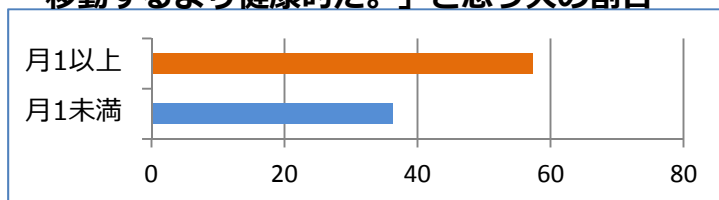


若い人ほど小銭を用意するのが面倒。
運賃支払時の障害除去が必要。

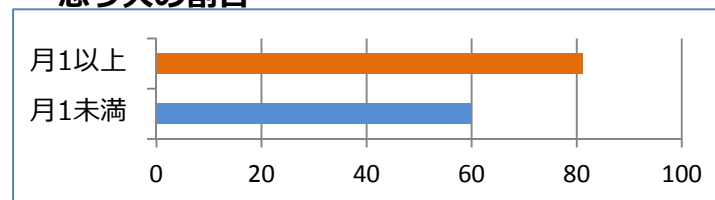
結果④

普段、家族の送迎で移動している人の、バス利用によるイメージの違い

○「バスに乗って出かけることは自家用車で移動するより健康的だ。」と思う人の割合



○「バスは自分で運転しないので楽だ。」と思う人の割合



バスの利用がある人ほどバスのポジティブイメージがある。
バスのイメージを好ましいものに変えていくことが必要。

(参考)平成28年度インタビュー調査結果①

バスを積極的に利用するセグメントの特徴

1) バス利用に感じている3つのメリット

①車止める必要がないので**身軽**

②乗っていれば目的地に着くのが**楽**

③**経済的** →一方で、バスを積極的に利用しないセグメントにとっては、バス運賃は“イレギュラーな出費”

2) バス利用のシチュエーションはかなり限定的

例) JRへの乗り換え、飲酒予定、雨の日

3) バスを使うか使わないかは、結局「**慣れの問題**」

子供の頃のバス利用経験の有無など

利用が見込める対象

1) 子どものためのバス利用

①小学生まで

子どもが小学生のうち、コストを払ってでも“積極的にバスに乗せたい”

・子どもにとっての楽しいイベント ・教育的側面 (= 自立につながる)

②小学生～中学生

乗り放題パスの利用は親にとっては喜ばしい。一方で、認知していない親も。

③中学生～高校生の子どもの送迎

イレギュラーな送迎は、親にとっては“楽しい時間”。一方、定期的な送迎は負担。

2) 大人の楽しみとしてのバス利用 (高齢者)

60代以降の高齢者にとっては、バスの利用は再び“楽しみなイベント”に

→時間を持て余している高齢者は、出かけるきっかけ・理由を求めている

(参考)平成28年度インタビュー調査結果②

狙いとするターゲット

バス利用意向の高い群

子供を持つ親
(子供の喜ぶ顔が見たい) ...

小学生 (中高生)
(単純にバスに乗るのが
嬉しい) ...

比較的元気な高齢者
(60代以降)
(どこかに出かける
きっかけが欲しい) ...

取組案

子供が喜ぶ
(親子で楽しむ)
バスイベント
(小学校低学年以下)

子供のための
バス教室
(小学校向け)

高齢者のための
バスイベント
(ウォーキング等)

狙いたい意識変容

「バスって結構
使えるな」
の気づき

バスが身近な
乗り物に

「バスは楽しく出か
けるもの」
「今後の交通手段」
(アクティブ・シル
バーの後押し)

「きっかけ」を定常化 するために

- ・ノーマイカーデー割引等のPR
- ・1日乗車券等格安企画切符

- ・学生デー割引等のPR
- ・夏休み限定パス
- ・通学定期土日100円等
- ・塾、習い事用の定期

- ・シルバーパス (乗り放題切符) 等の設定、PR