

平成28年度

地域活性化事例集

地域公共交通の活用と 地域づくり



はじめに

高度経済成長期以降、我が国の自動車産業は急成長を遂げ、急速にモータリゼーションが進展しました。それに伴い、自家用車保有台数が増加し、地域公共交通の利用形態に変化が表れ、鉄道や路線バスなどは利用者減少が見られ、採算の取れない路線などは縮小・廃止される例が多くなりました。その後、成熟社会に移行するにつれて、それまでは自家用車により移動していた地域住民が高齢化し、運転が困難な高齢者が増え、地域公共交通の確保ができていない地域にあっては、移動に支障を来している例も見受けられます。このことは地域住民の活力低下、さらにはその地域の存続自体に関わってくる非常に重要かつ喫緊の課題であると言えます。

そこで当センターでは、地域公共交通の存続と活用に向けて、この度、各地で実施されている地域公共交通の活用事例と、活用することによる地域づくりについて取りまとめた事例集を作成することといたしました。掲載事例はそれぞれ鉄道・バス・タクシー・自転車・その他と5つに分類し、各地でどのような対策や活用が実施されているかを、幅広く紹介する内容といたしました。

掲載事例については、各都道府県及び各市区町村に取り組み事例の推薦をお願いし、特徴的な91事例を収録することとし、それぞれ「特集編」、「本編」、「資料編」として掲載しております。

「特集編」の10事例はとりわけ特徴的かつ先進的な事例について、当センターが現地取材を行い、関係者の方々の生の声を伺って執筆いたしました。また、「本編」の29事例は、特徴的な事例を関係する自治体の担当者や実施主体の方々にご執筆いただきました。なお、そのほか参考とすべき52事例については、関係する自治体の担当者の方々にご執筆いただき「資料編」として掲載しております。

本事例集が、地域公共交通の活用と地域づくりについて、検討・実施している関係者の皆様の取り組みの一助となれば幸いです。

最後になりましたが、本事例集の作成にあたり、ご協力いただきました皆様方に厚く御礼を申し上げます。

平成29年1月

一般財団法人地域活性化センター

理事長 椎川 忍

地域公共交通の活用と地域づくり

はじめに	1
目次	2
ご利用にあたって	4

◆特集編5テーマ 10事例

① 鉄道編

秋田県	由利高原鉄道	地域鉄道の再生に向けた由利高原鉄道の挑戦	6
茨城県	ひたちなか 海浜鉄道湊線	廃線危機から延伸へ！	10
福井県	福井鉄道 えちぜん鉄道	全国初の異事業者の相互乗り入れ実現	14

② バス編

北海道	十勝バス 帯広市	お客様目線の営業で利用者増加	18
青森県	八戸市	八戸市及び八戸圏域における地域公共交通活性化の取り組み	22

③ 乗用車編

兵庫県	姫路市	地域の足は地域で守る！「坊勢コミュニティバス」	26
神奈川県	厚木市	交通不便地域における移動手段の確保	30

④ 自転車編

岡山県	岡山市	コミュニティサイクル『ももちゃり』	34
東京都	江東区 千代田区 港区 中央区	4区連携!! 自転車シェアリング	38

⑤ 物流大手と公共交通による「客貨混載」の拡大

宮崎県	ヤマト運輸 宮崎交通		42
-----	---------------	--	----





◆本編29事例

1	北海道	帯広市	地域密着の公共交通 大正地区「あいのりタクシー」	タクシー	48
2	岩手県	北上市	口内地区自家用有償旅客運送による地域公共交通の確保の取り組み	乗用車	50
3	山形県	山形市	地域主体のデマンド型乗合タクシー「スマイルグリーン号」	タクシー	52
4	山形県	長井市など	山形鉄道フラワー長井線～利用拡大と地域活性化に向けて～	鉄道	54
5	群馬県	桐生市	コミュニティバスを補完する新たな交通施策の導入	タクシー	56
6	埼玉県	秩父郡小鹿野町	ドアtoドアで快適に！ 小鹿野町乗合タクシー	タクシー	58
7	東京都	三鷹市	駐輪場の効率的な利用による放置自転車数の減少等への取り組み	自転車	60
8	東京都	目黒区	人と地域をつなぐサンクスネイチャーバス～資源の循環を促進～	バス	62
9	神奈川県		電気自動車地域導入促進モデル事業～箱根でEVシェアリング～	乗用車	64
10	新潟県	十日町市など	北陸新幹線開業に伴うほくほく線の利便性の向上と利用促進	鉄道	66
11	富山県	氷見市	「地域の足は地域で守る」～自家用有償旅客運送の氷見モデル～	バス	68
12	岐阜県	岐阜市	「コンパクト+ネットワーク」の実現を目指した岐阜市型BRT	バス	70
13	岐阜県	揖斐郡大野町	鉄道廃線後におけるデマンド型交通の導入	タクシー	72
14	静岡県	三島市	地域バス路線確保対策事業～生活の足を守る地域の力～	バス	74
15	静岡県	富士市	地域と協働でつくり上げるコミュニティ交通～主役は地域住民～	バス・タクシー	76
16	愛知県	岡崎市	学区住民による公共交通の利用促進	バス	78
17	京都府	京都市	パークアンドライド利用促進～鉄道やバスをかしこく使って、京都を満喫～	鉄道・バス・乗用車	80
18	岡山県	笠岡市	離島における島内交通の確保～住民主体による島のバスの実現～	乗用車	82
19	一般社団法人中国旅客船協会	(瀬戸内海地域)	官民連携による地域特性を生かした旅客船航路の活性化	その他(船舶)	84
20	徳島県	勝浦町	高校進学時の通学手段の確保～学校の選択肢を広げる取り組み～	タクシー	86
21	愛媛県	宇和島市	PBLによるコミュニティバス運行管理システムの導入	バス	88
22	愛媛県	内子町	過疎地の物流を考慮した「デマンドバス」運行	バス	90
23	高知県	高知市	量販店・交通事業者と協働したサイクル&ショッピングライド事業	鉄道・バス・自転車	92
24	福岡県	北九州市	北九州市のコミュニティサイクル事業～通称：シティバイク～	自転車	94
25	福岡県	嘉麻市	地域活性化と交通環境の改善に向けた「かまししちゃんツアー」	バス	96
26	大分県	大分市	富士見が丘団地『おでかけ交通』～地域主導で閉じこもりを予防～	タクシー	98
27	宮崎県	宮崎市	木花地区住民の足となるコミュニティバス「このはなバス」	バス	100
28	鹿児島県	鹿児島市	鹿児島市コミュニティサイクル運営事業 ～ひととまちをリンクする「かごりん」がもたらす相乗効果～	自転車	102
29	NPO法人バリアフリーネットワーク会議	(沖縄市)	社会参加を応援する「そらぽーと号」～観光と福祉を繋ぐ虹の架け橋～	その他(空港・バス等)	104

◆資料編52事例

資料編	108
-----	-----

ご利用にあたって

構 成

- 本書は、「特集編5テーマ10事例」「本編29事例」「資料編52事例」により構成されている。

データについて

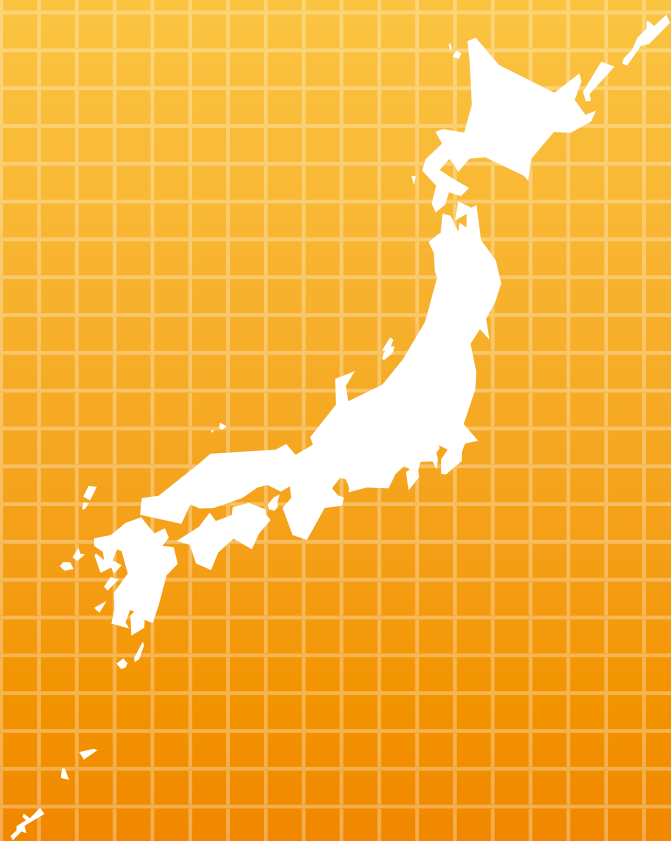
- 自治体の人口及び面積は、平成28年4月1日時点における数値である。
- 平成28年4月2日以降の市町村合併による人口及び面積の変更は反映されていない。

そ の 他

- 特集編の本文中に掲載の関係者の役職名や名称等は取材時(平成28年8～10月)のものである。
- 本編は執筆時(平成28年8月～10月)の内容に、一部時点修正等(平成28年11月)を加えたものである。
- 資料編は事例収集時(平成28年7月)の内容に、一部時点修正等(平成28年9月～11月)を加えたものである。

特 集 編

5テーマ 10事例



鉄道編

由利高原鉄道 ひたちなか海浜鉄道湊線 福井鉄道・えちぜん鉄道

公共交通としての鉄道の役割は、わが国の少子高齢化、とりわけ地方の人口減少により、新幹線や大都市等の一部の鉄道を除いて利用者が減少傾向にあることから、大きな転換期を迎えている。また、昭和62年の国鉄の分割民営化に際して各地で誕生した第3セクター（3セク）方式の鉄道事業者も、車両・施設等インフラの老朽化が進んでおり、コスト負担も大きく、厳しい環境に置かれている。

このような環境下、さまざまな手法で鉄道を「地域の足」として維持しようと知恵を絞り、地域特性に応じた工夫を施し、自治体も積極的に後方から支援している例がある。

この「鉄道編」では、積極的な広報戦略とユニークな取り組みによりファンを獲得している由利高原鉄道、2度の廃線の危機を地域一丸となって乗り越えたひたちなか海浜鉄道湊線、全国初の異事業者の相互乗り入れを実現させた福井鉄道・えちぜん鉄道の3事例を紹介する。

地域鉄道の再生に向けた由利高原鉄道の挑戦

由利高原鉄道

● 由利本荘市の概要

由利本荘市は平成17年に1市7町の合併により誕生した。人口は約8万人、面積は県内最大（秋田県の面積の10分の1）で、神奈川県の実面積の半分に当たる。秋田県の南西部に位置し、南に秀峰鳥海山を有し、西は日本海に面し、一級河川「子吉川」の流れとともに広がる



鳥海山を背景に美田地帯を走る由利高原鉄道

街である。

● 取り組みのきっかけ

秋田県由利本荘市を走る由利高原鉄道は、国鉄矢島線を転換して昭和60年に生まれた第三セクター鉄道である。沿線では随所で東北屈指の名山「鳥海山」が仰げ、由利地域の美田地帯を望めるなど、風光明媚な景色が広がる。しかし、由利地域でもモータリゼーションの発達による交通手段の変化、少子化、人口減少などの問題が顕在化し、由利高原鉄道も20年以上にわたり経営不振が続いていた。秋田県は人口減少率、少子高齢化率が全国ワースト水準であるとともに、高い道路整備率や二次交通の廃止など、鉄道にとっては不利な環境にある。

由利高原鉄道では、開業後利用者減少が進む中、利用実態に合わせた編成の減車、他社からの廃品の利用などによってコストダウンを図ったが、地域住民の利便性が低下し、経営改善には至らなかった。また、コ



由利高原鉄道株式会社 代表取締役社長 春田啓郎氏

ストダウンにより新たな取り組みに着手できず、地域の要望をくみ取れないなど悪循環に陥り、地域住民の鉄道離れに歯止めをかけられずにいた。

そういった状況の中、平成23年6月に春田啓郎氏が社長に就任したことで転機をむかえた。公募により選出された春田社長は、就任後いくつかの活性化策を打ち出した。

◎ 取り組みの内容

春田社長はまず、利用者を増やすためには、地域住民の数が一定である以上、地域外からの誘客が必要と考えた。そのために、大手旅行会社との契約による収入の向上や、旅行業登録の変更による多様なツアーが可能となる基盤づくり、女性アテンダントによる女性視点のイベント企画・運営などを行った。自治体と連携した新たな観光ツアーの開発や、駅愛好会の協力によるイベント列車の運行、ITアドバイザーと契約したIT基盤の強化や、「由利鉄応援団」の結成による鉄道存続へ向けたムードの盛り上げなど、知恵を絞り、外部の力も可能な限り活用した。

◎ ツアーの拡充

由利高原鉄道の女性アテンダントが乗務する、矢島発9:56と羽後本荘発10:46の列車を「まごころ列車」と呼び、「おばこ」と言われる緋の着物姿のアテンダントがお客をサポートしている。車内では、秋田弁まじりでパンフレットには載っていない沿線情報を話したり、アテンダント手作りの乗車記念品のしおりを旅の



緋の着物を着た秋田おばこ姿の列車アテンダント

思い出にプレゼントしたりするなど、顧客サービスの向上に寄与している。

平成23年秋には「かかし列車」というユニークなネーミングで、各駅に「かかし」を飾り、その出来栄を競うコンテストを開催し、地域の住民には「かかし」の作成をお願いした。これは、列車に乗車する女性アテンダントの発想を採用したもので、各駅には地域の住民が作成した104体の「かかし」が勢ぞろいした。このイベントも、地元新聞や、日本農業新聞、NHKなど数多くのメディアで放映された。自治体と連携し、自動車利用の抑制による環境保護と観光開発を両立した、500円で1日楽しめるワンデー・ワンコインツアーなども企画した。このほか、列車内の心地良い揺れを感じながら健康体操を学ぶ「エクササイズ列車」、地元の子供向けに「ハロウィン」を企画した「ハロウィン列車」、「クリスマス列車」など、さまざまなイベント列車を企画し、列車ごとにきめ細かな工夫をし、年間20本近くのイベント列車を運行し、今も人気を呼んでいる。

運輸収入以外の収入源として、平成23年に春田氏が社長着任後、旅行業登録を第3種から第2種に変更し、関東や関西などへのツアー商品を企画することができるようになった。平成27年度には、第1種に変更し、国内外の募集型企画旅行全てを取り扱える体制を構築した。これにより、日帰り旅行や1泊2日の短期ツアーを中心にツアーの本数が大幅に増加した。平成27年2月に

は台湾へのトップセールスを実施し、台湾の平溪線と姉妹鉄道提携を締結した。また、大手旅行会社とは船車券契約（旅行会社がクーポンを発券してその10%を送客手数料として支払う仕組み）を結んだことも、知名度向上と誘客において大きな成果につながった。

● 広報戦略、IT 戦略

首都圏から遠くアクセスが悪いという条件下でも全国から多くの方々に訪れてもらえるよう、由利高原鉄道の魅力を広く発信できる方法を考えた。広告宣伝費などを新たに捻出できる状況でないため、新聞、雑誌およびTVなどメディアを活用し、お金をかけずに露出を高めることに尽力した。また、秋田市内にも放送局や新聞社が存在するが、名刺交換した方々に対して「由利鉄きしゃクラブ」というメーリングリストを作成し、メールを活用して頻繁に情報を発信することで知名度を向上させた。常に「話題性のあるイベント」が



よこすかYYのりものフェスタ由利高原鉄道ブース



応援団オフ会記念撮影

あり、常に「ニュース」がある鉄道という新たなイメージを構築した。

さらに、都内在住の鉄道ファンでIT業界でマーケティング経験のある方をITアドバイザーとして雇用し、ホームページリニューアルのほか、公式Facebookページ作成、webショップの立ち上げを行い、IT基盤とマーケティング基盤の両方を強化した。

またFacebookを介し、主に首都圏、関西圏および中部圏のファンにて平成25年6月に前述の「由利鉄応援団」を結成した。現地での応援団活動の展開だけでなく、鉄道フェアなどのイベントをボランティアで手伝ってもらい、ファン層の全国規模の拡大につながっている。

● 取り組みの成果

これらの多様な取り組みが相乗効果を生んだ。メディアの露出が約90件増加したことで、知名度が向上し交流人口が拡大したほか、各種記念乗車券や由利高原鉄道応援Tシャツなど独自商品の販売により物販収入も増加した。ファンや会員の増加などによりWebアクセス数200%増などの成果を上げ、顧客満足度指数も列車アテンダントのサービス向上などにより春田社長の就任前と比べて11%上昇している。沿線には菜の花、水仙などの花や、「こいのぼり」「かかし」などの季節に応じた風物が観光客を楽しませてくれるなど、地域住民との協力体制も構築されている。また、リスクは多少あっても目新しいことに挑戦し、「いつも新しいことをやってくれる鉄道」として、ファンの関心を捉えた。その取り組みがファン自身のブログやFacebookで拡散され、さらに注目するファンが増加するなど好循環を生んでいる。

● 今後の課題と展望

運輸収入を基本とするが、少子高齢化が進むなか、利用者の減少は避けられない。足りない部分は別の収入源で確保することが必要である。今後も交流人口の増加による定期以外の乗客増での運輸収入の増加、グッズなどの商品販売の定期的な内容の見直し、新たなツアー企画・運行のほか、平成28年4月から開始した貸切バス事業にも注力し、矢島駅周辺の二次アクセスを



列車アテンダントとまごころ列車



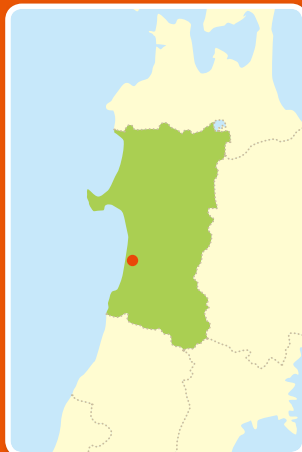
クリスマス列車

拡充することで、誘客を図りたいと春田社長は語った。

由利高原鉄道の積極的な姿勢からは、今後も新たな取り組みが生み出されるムードを感じる。由利高原鉄道は、地域や交通弱者にとって欠くことのできない公共交通機関として、また、観光利用促進などの地域活性化としても大きな役割を果たしている。由利高原鉄道の挑戦は全国の3セク鉄道にとって大いに参考となるものであり、今後の取り組みにも注目すべきである。



鳥海山と由利高原鉄道



自治体名 秋田県由利本荘市

- 人口：79,959人（平成28年8月31日現在） ● 面積：1,209.60平方キロメートル
- 事業実施主体：由利高原鉄道株式会社
- 利用している補助金等の名称：運営費補助金、地域公共交通確保維持改善事業補助金

連絡先

企画調整部地域振興課

TEL 0184 (24) 6378

廃線危機から延伸へ！

～地域で支えるひたちなか海浜鉄道湊線～

ひたちなか海浜鉄道湊線



おらが湊鉄道応援団写真部 船越知弘氏 撮影

取り巻く環境が厳しい中、湊線は年々利用者が増加する快挙が続いている。平成27年度の輸送人員は前年度を5.1%上回る98万7,515人を記録し、100万人まであと一步まで迫った。また、旅客運輸収入も前年度を4.4%上回る1億9,989万4千円と、いずれも過去最高を記録する好調ぶりだ。今では地域の足としてすっかり定着している湊線だが、これまで2回も廃線の危機に直面した。これを地域の力でどう乗り越えたのか、ひたちなか海浜鉄道株式会社代表取締役社長の吉田千秋氏と、おらが湊鉄道応援団団長の佐藤彦三郎氏、ひたちなか市の公共交通対策室長の神永明氏にお話を伺った。

● ひたちなか市の概要

ひたちなか市は人口155,573人、茨城県内では水戸市、つくば市、日立市に次いで4番目の規模を誇る。日立製作所関連の企業が多く存在し工業都市として発展した勝田市と、2つの漁港を有し水産業が盛んな那珂湊市が平成6年に合併してできた市である。旧勝田市の中心にある勝田駅からはJR常磐線が県庁所在地の水戸市まで約5分で繋いでいる。国営ひたち海浜公園をはじめ人気の観光地を有し、東京まで特急で約70分という好立地から、週末ともなると多くの観光客で賑う。

● ひたちなか海浜鉄道湊線の概要

ひたちなか海浜鉄道湊線（湊線）は、勝田駅から阿字ヶ浦駅までの計10駅、全長14.3kmを結ぶ第三セクター方式の鉄道で、沿線には前述の国営ひたち海浜公園をはじめ那珂湊おさかな市場、アクアワールド大洗水族館などの観光名所がある。全国的にローカル鉄道を

● 地域が一体となって廃線の危機を乗り越え～ひたちなか海浜鉄道誕生～

大正2年開業、ピーク時の昭和40年度には200万人を超える利用者数を記録した湊線だが、自家用車の普及等により利用者数は年々減少、平成16年度には70万人台にまで落ち込んだ。単独での運営が厳しい状況となり、平成17年12月、鉄道事業者である茨城交通㈱は平成20年3月末をもって廃線する意向をひたちなか市に示した。

当時、佐藤団長が住む那珂湊本町通り商店街では衰退が深刻化し、これを阻止するため、地元の自治会、商工会議所、那珂湊本町通り商店街振興組合、観光協会等で作る「那珂湊地区活性化懇談会」では活性化のための協議が重ねられていた。湊線廃線のニュースが飛び込んできたのは、市町村合併で空き家になった商店街の中心にある郵便局の建物をコミュニティセンターとして活用する方策を審議している時だった。「湊

線が廃線になったら地域はますます衰退してしまう…」。危機感をもったメンバーは、平成18年10月「コミュニティセンター設立委員会」に加え、「湊線廃線阻止のための応援団」も立ち上げることを決定し、佐藤氏が同応援団の団長に満場一致で推薦された。当初は「茨城交通が断念した鉄道を地域だけの力でどうにかなるはずがない」と周囲は冷ややかな反応だったという。佐藤団長が中心となり、2か月かけて応援団活動の計画書を作成し、そんな地域住民をまとめあげ、「存続」に向け動き出した。こうして、平成19年1月、自治会、商工会議所那珂湊ブロック、那珂湊本町通り商店街、ひたちなか市観光協会、湊地区高等学校3校、那珂湊地区各種団体16団体からなる住民主導の「おらが湊鉄道応援団」が結成された。

鉄道存続にかける思いはひたちなか市の本間源基市長も同じだった。今後高齢化が進めば交通弱者が増え、湊線は地域の足としてますます重要になるという強い思いがあったという。市長のリーダーシップの下、ひたちなか市でも、関係機関との調整、住民意識の醸成、先進事例の調査など存続に向け職員が一丸となって動き出した。平成18年6月には、ひたちなか市、自治会、商工会議所、沿線高校、茨城県などからなる「湊鉄道対策協議会」が結成された。「JR幹線の駅があり、首都圏などからの玄関口でもある勝田地区（旧勝田市）に住む人々にとっては、湊線は那珂湊地区の人々が勝田に来るために利用するものという認識で、住民の思いには温度差があった」と市の担当者は当時を振り返る。「特定の地区の問題ではなく地域全体の課題」という認識をもってもらうため、自治会等を通じて、住民意識の高揚を図るなど、官民一体となった様々な利用促進活動を展開した。一方で、メインバンクなど関係機関との根気強い協議を重ねた結果、平成19年9月、存続が決定、平成20年4月1日、茨城交通㈱が鉄道部門を分社化し、新会社の株式の半分を市が保有する第3セクター方式の「ひたちなか海浜鉄道株式会社」が誕生した。

● 利用者増に向けた官民一体の取り組み

この新会社の舵取りを任せられたのが、公募による52倍の競争率を勝ち抜いて選ばれた吉田千秋社長だ。

吉田氏は、富山県の万葉線で年間乗客数を5年間で98万人から115万人に増加させた実績を持つ。就任後、その手腕を発揮し、次々と施策を打ち出した。「地域住民の利用促進が最優先」と語る吉田社長がまず打ち出したのが、120日分の往復運賃で1年間利用可能な定期券の発売だ。これにより、沿線の高校生の利用が大幅に増加した。さらに、春休み期間中に利用可能な乗車券付きの定期案内リーフレットを市内の中学3年生と沿線高校入学者に配布し利用促進を図っている。また、JRとの接続を改善し、勝田駅発の最終列車の時刻を延長するなど、随時運行ダイヤの見直しを行い、利便性を高めている。他にも、駅にレンタサイクルを配置したり、車通勤の人々を湊線利用に転換するため、那珂湊駅近くに無料駐車場を整備するなど様々な取り組みを行っている。

その一方で、観光客を誘致するための施策も次々と打ち出した。ビール会社との提携で運行した「ビア列車」の大ヒットを皮切りに、地元の商店街などと連携した「日本酒」や「ワイン」など様々なイベント列車を運行し、地域活性化につながっている。

また、全国から旧国鉄などで使用されてきた車両を集めて運行している同鉄道は鉄道ファンからも注目を集めている。そんなファンのニーズに応えるため、車両の運行状況をネットで配信、人気車両が運行される日には全国から鉄道ファンが大勢集まる。こうした鉄道ファンや観光客を商店街に呼び込む仕掛けにも意欲的に取り組んでいる。

「基本的には提案されたことは断らない」というのが吉田社長のポリシーであり、次々とユニークな取り組みを続けている。



佐藤団長（左）と吉田社長（右）

● おらが湊鐵道応援団の取り組み

鉄道存続に向けて住民が主体となって結成された「おらが湊鐵道応援団」は、存続が決まった後も活動を続け、鉄道の取り組みを全面的にサポート、現在9年目を迎えている。存続決定後も継続した理由を佐藤団長に尋ねると「県外から知らない土地に来てくれた社長と地域を繋ぐサポートをしたかった」という答えが返ってきた。「社長はいつ休んでいるのかと思うくらい、鉄道に全てを捧げてくれている。応援団の活動について何でも受け入れてくれるのでここまでやってこれた」と佐藤団長は語る。月2回の応援団の会合には社長も必ず出席するという。「鉄道会社だけの力では限界がある。地域の皆さんと行政の大きな支えがあってこそ」と吉田社長。ひたちなか市でも、設備投資等の経済的支援をはじめ、利用促進の取り組みなど全面的にサポートしている^(*)。地域と鉄道、行政との強い連携こそがひたちなか海浜鉄道の好調の原動力になっているのだろう。

応援団の会員数は現在約2,300人で、月1回の各駅の清掃をはじめ、観光客向けの手作りマップの作成等に取り組んでいる。また、那珂湊駅の一部を借りてサービスステーションを開設し週末には観光客向けのサービスを提供するなど幅広い活動をしている。「市からのわずかな補助金だけで、自主的にこれだけの取り組みをボランティアでしていただけており、本当に頭が下がる」と市の担当者は感謝の言葉を口にした。

応援団にはいろいろな部会があり、各自が得意分野を活かし、それぞれのやり方で湊線を応援している。写真部には毎日欠かさず列車の写真を撮り発信してくれる団員がいる。出張で撮影できないときは、別の団員に頼んで撮影するという徹底ぶりだ。湊線で使われているポスターやチラシはすべて応援団からの提供だという。

絵手紙で応援している団員もいる。毎年、テーマを決めて全国から募集した湊線応援の絵手紙を車内に掲示し、全国からの熱いエールを届ける活動をしているという。今年のテーマは「目指せ100万人!」。勝田駅前のコミュニティスペースでは湊線の車両や魚などを描いた応援メッセージ付の絵手紙256枚が所狭しと展示されていた。全国から寄せられたこれらの絵手紙は全て9月末まで湊線の車内に掲示されていたものだ。

● 2度目の廃線の危機

存続決定後、利用者数も順調な伸びを見せていた湊線だが平成23年に再び廃線の危機に直面する。東日本大震災により沿線の溜池が崩落し、線路が宙づりになるなどの甚大な被害を受け、4か月の休業を余儀なくされたのだ。約3億円の負債を負うことになり、再び廃線の議論が起こってもおかしくない状況だった。しかし聞こえてきたのは「いつ再開するのか」という利用者の声だった。本間市長にも「廃線」という選択肢はなかった。市議会も満場一致で「復興」を支援。応援団も「絶対復活させるぞ湊線」を合言葉に、いち早く被災状況等を情報発信し、義援金を呼びかけるとともに、運休中にしかできない大がかりな除草作業や植樹を行うなど最大限の支援を行った。市でも、国の補助金などを使った復興のための資金面の支援をはじめ、市役所あげての再開に向けた取り組みがなされた。こうした地域一丸となった取り組みの甲斐あって、湊線は平成23年7月23日、見事全線再開を果たした。

こうした活動が評価され、おらが湊鐵道応援団は平成23年度「地域づくり総務大臣表彰」を受賞した。

● 今後の展望～延伸に向けて～

2度にわたる廃線の危機から奇跡的な復活を果たした湊線は、利用者が年々増加するという快挙を続けている。平成26年には、中根駅と那珂湊駅の間に新駅「高田の鉄橋駅」も誕生。設置工事費は、「マイレール」意識の下、市民や企業等から寄せられた寄付金を積み立



絵手紙応援隊の山口氏（左）と海老沢氏（右）

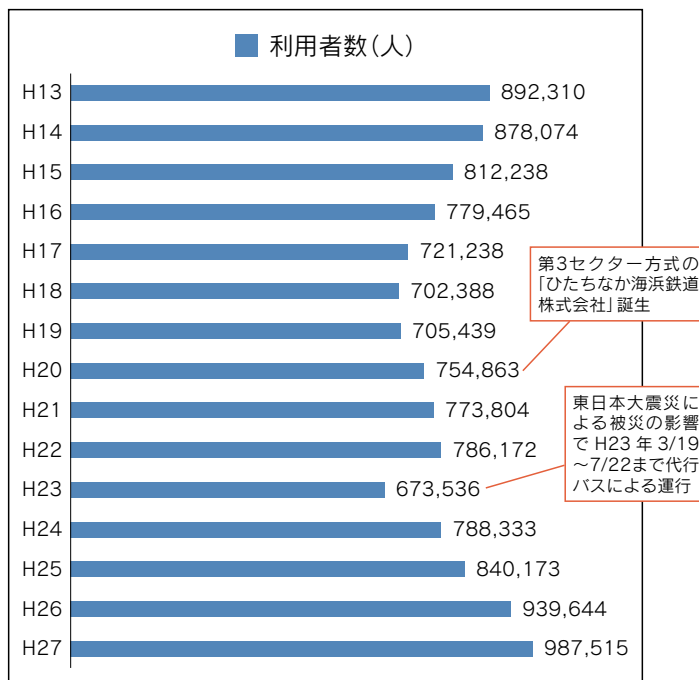
てた湊鉄道線振興基金で賄われた。さらに、平成28年5月には路線の延伸計画まで発表された。終点の阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園方面に接続するルートで、路線延長に要する費用は約65億円と試算されている。「これまでかなわなかった夢が次々と実現してきた」と佐藤団長は期待を寄せる。

● 鉄道による地域活性化

湊線の存続と発展に地域がひとつになる…まさにローカル鉄道を通じた地域活性化だ。「ひたちなか海浜鉄道の取り組みを通して得たローカル鉄道経営と地域共生のノウハウを全国に広げたい」と吉田社長は「ローカル鉄道・地域づくり大学」を設立した。佐藤団長も理事として就任している。平成24年夏にはまちづくりと一体となったローカル鉄道経営を担える人材の育成を目指し「ローカル鉄道・地域づくり大学 サマースクール」を開校し、早くもその卒業生から鳥取県の若桜鉄道の社長が誕生した。

地域の人々の夢と希望を乗せ、湊線は新たな第一歩を踏み出した。

利用者数（人）



ひたちなか市の湊線存続支援策の概要（＊1）

	支援策	内容	H27年度 補助金・負担金
設備投資に対する補助	安全な運行を継続するために必要な設備投資	・ 国の鉄道軌道安全輸送設備等整備事業補助制度（補助率1/3）を活用 ・ 残りの事業者負担分について県・市（各1/2）で補助	3,823万円 （H26年度補正予算分含む）
経営支援策	(1) 湊線経営支援補助	固定資産税・都市計画税相当額について市が補助	1,261万円
	(2) 湊線修繕費補助	(1)を補助してもなお発生する赤字額を限度に補助 県市の負担比率は各1/2	154万円



自治体名 茨城県ひたちなか市

- 人口：155,573人
- 事業名：地域で支えるローカル鉄道
- 事業開始年度：平成18年度
- 事業実施主体：おらが湊鉄道応援団
- 連携団体等：自治会、商工団体等

● 面積：99.93平方キロメートル

連絡先

企画部企画調整課
TEL 029-273-0111

地方都市の挑戦！全国初の異事業者の 相互乗り入れ実現で利便性を向上

福井鉄道・えちぜん鉄道



福井駅西口再開発後の様子



平成28年3月乗り入れ開始時の式典

概要

福井県は人口約78万人の北陸の地方都市。繊維など地場産業が今なお盛んで、全国トップのクルマ依存社会（平成28年3月の自家用乗用車の世帯当り普及台数1.75台）でもある。

一方、県内には歴史ある芦原温泉や東尋坊、永平寺等の観光スポットや、近年の恐竜ブームでファミリー層を中心に人気の高い恐竜博物館（勝山市）もあり、福井駅西口でも動く恐竜の巨大なオブジェが目を引く。平成34年度を目途に北陸新幹線が福井駅を経て敦賀駅まで延伸される予定であり、東口を中心に工事が進められる中、県庁所在都市・福井市を中軸として県内に複数の路線を有する2つの鉄道事業者が、全国で初めての異事業者（鉄道・軌道）間の相互乗り入れを平成28年3月27日より開始した。

取り組みのきっかけ

前述の通り、福井県は車への依存度が際立って高く、夫婦共働き率も高い。一方で公共交通利用者の減少が進み、20年ほど前から県内の鉄道事業者（私鉄）2社の廃線問題が持ち上がっていた。加えて、現・えち

ぜん鉄道は、前身である京福電鉄の2度にわたる衝突事故により国土交通省から運行停止命令を受け、当時、バスの代替運行が実施されたものの、生徒のマイカー送迎が増えるなどの要因により、道路の渋滞が激化した。特に冬期は混乱を招いたため、鉄道は今後にも必要不可欠、という沿線住民・自治体の強い要望と支援を受け、平成14年度にえちぜん鉄道が発足し、事業を継承した（第3セクター方式）。

一方、福井鉄道は平成18年度に利用者減少による赤字の拡大により自力での経営再建が不可能となり、沿線自治体に支援を要請した。親会社の名古屋鉄道も経営から撤退し、国土交通省の「鉄道事業再構築事業」の認定（全国第1号）を平成21年2月に受け、10年間の再構築事業実施計画に基づくスキームによる支援の下、鉄道事業の再建が行われている。

両鉄道は福井市内中心部の田原町駅で接続し、乗り換えは可能だったが、冬期の降雪による乗り換えの不便さや、列車運行の遅れ等による接続が課題となっており、そのことが公共交通利用者減少の一因とされていた。平成15年には福井県知事の Manifesto に本事業（相互乗り入れ実現）が入り、その後、関係自治体も交えて路線の高架化、LRT化等さまざまな検討が行われてきた結果、既存の鉄軌道を活用し、交通ネット



ホームが低床化された田原町駅
(福井鉄道「レトラム」とえちぜん鉄道「キーボ」)

ワークを組み直すことで、効率の良い都市再生を目指す本案が採用され、両鉄道の相互乗り入れが実現することとなった。

● 取り組みの内容

両鉄道の接続駅・田原町駅を介しての両鉄道の相互乗り入れ事業で、具体的には、えちぜん鉄道区間6.0kmと福井鉄道区間20.9kmの合計26.9 kmの乗り入れである（えちぜん鉄道・鷺塚針原～田原町⇄福井鉄道・田原町～越前武生間）。乗客の利便性改善、公共交通の利用促進を目指し、福井県および沿線自治体と両鉄道事業者が連携して、平成28年3月末より運行開始に至った。異なる事業者による、鉄道（えちぜん鉄道）と軌道（福井鉄道の路面走行区間）の相互乗り入れは全国で初めての事例だ。

さらに、同時期には福井駅西口広場の整備に合わせて、それまでJR福井駅からやや離れた場所にあった福井鉄道の電停を駅前広場まで延伸した。また、えちぜん鉄道の新型低床車両の導入や各駅ホームの低床化、加えて、道路渋滞防止策として、中心市街地交差点の信号システムの改良（右折車両分離方式信号等の導入）も実施した。福井駅西口の電停に隣接する形で近郊への路線バス、タクシーそれぞれのロータリーを設け、さらに観光物産館、グルメ街、託児施設、上層部にマンションを有する西口再開発の高層ビル「ハピリン」や、新たに観光案内所も設けた。それらが、降雪期対応も配慮した近代的なデザインの屋根で接続したことにより、公共交通がJR福井駅東西に集約され、全国的

にも稀な集積度の高い交通の結節が実現したことは、まさに都市そのものの姿を変える「まちづくり」と言えよう。取材の際、福井鉄道福井駅電停で車イスの乗客が低床車両「フクラム」からスムーズに降車し、女子高生たちが電車から隣の路線バスへ慣れた足取りで乗り換える姿に、人口規模の決して大きくない北陸の県庁所在都市が挑戦した大胆な都市交通政策のインパクトを実感した。



福井駅前まで延伸した福井鉄道
(福井駅電停に入線する「フクラム」)

● 苦心した点やその解決策

両鉄道は、線路幅は同じであるものの、相互乗り入れにあたっては、鉄道法、軌道法の双方に基づいた整理が必要であった。また、接続駅・田原町駅に乗り入れ用の新たな線路を敷設し、切符売り場やホーム案内表示の改良、信号電気設備を新設した。特に信号電気設備は本事業において他の駅や交差点にも必要なシステムであり、当初想定以上のコストを要した。また、規模の小さな鉄道会社が、未経験の事業をさまざまな支援を受けながら実施することは、技術面を含め、単独事業の数倍の労力を割いた。

◎財源について…事業開始までの事業費計は予算ベースで約26億円であり、その内訳は以下の通りである。

- ・福井鉄道…事業費10.2億円〔(内、国費4.5億円…国土交通省鉄道局、環境省から)、県費4.8億円、福井市費0.9億円〕
- ・えちぜん鉄道…事業費16.1億円〔(内、国費6.3億円…国土交通省鉄道局・都市局、環境省から)、県費6.6億円、福井市費3.2億円〕

● 取り組みの成果

両鉄道の相互乗り入れにより、越前武生駅～鷺塚針原駅間の所要時間が約1時間20分から約1時間に短縮され、乗り換えの解消によって福井市中心部に集中する大学、高校への通学利用者、同様に集中する病院への高齢者を主とした通院の利便性が向上した。従来は田原町で下車し徒歩で移動する学生や、家族送迎による高齢者の通院が多かったが、相互乗り入れ開始後の3か月間の乗車利用人数は、前年同期比で約2.9倍に増加した。また、乗降しやすい新型の低床式車両がデザインの良さも相まって好評を博し、車から公共交通機関への転換を促進することで、環境面でもCO2削減等の地球温暖化対策への貢献が期待される。特に、マイカーに頼り過ぎずに公共交通を活用する生活環境の整備は、都市中心部の再活性化につながる施策であり、実際に福井駅西口の電車通り界隈では、商店街再開発の動きも出ている。

また、その利用者数の伸びのベースにあるのが、乗り入れ開始までの長年にわたる両鉄道事業者の地道な経営努力と、それを一貫して支えてきた沿線自治体との連携だ。えちぜん鉄道で平成15年に我が国で一早く取り組んだ女性アテンダントによる案内・車掌業務は、当時のアテンダント・嶋田郁美氏自身による著作「ローカル線ガールズ」で書籍化され、全国的に話題となった。現在も13名が乗務し（平成28年9月現在）、地域の乗客と顔見知りになるほどの心のこもったサービスを実施している。また、「えち鉄サポーターズクラブ」や福井鉄道との共通乗り放題きっぷ等、沿線地域の飲食等の事業者とも連携した地元住民への地域密着型のサービスで、微増ながらも利用者を増やしてきた。他県において、鉄道ファンや旅行会社のツアー客を対象とした利用者増に取り組んでいる事例は多いが、“地域密着”に軸足を置いて両事業者が連携して次々と打ち出す施策は基本に立ち返ったものでブレがない。「私たちは運命共同体です」と、えちぜん鉄道・佐々木大二郎営業開発部長からお話を伺った通り、事業者の幹部自らが汗をかくて推進する地域間交流を、福井県および沿線自治体が、官民一体で支えてきたからこそ、今回の相互乗り入れ実現につながったのであり、志に溢れる地元の“人材”が何よりも肝要と感じた。

● 今後の課題と計画

取材は本事業開始後5か月が経った時点で行ったが、朝夕の通勤通学時は利用者が多く、大きな需要があると感じられた。一方、日中時間帯は高齢者などの利用はあるものの利用人数は少なく、沿線市民へのさらなる認知度向上が第一の課題と感じた。しかし、この点について、福井鉄道の村田治夫社長は「クルマ社会から県民の行動パターンを急にシフトさせるのは無理があり、じわじわと認知度を浸透させていく地道な取り組みが大切」とコメント。前述の両鉄道の共通割引きっぷ等の一層の充実も図り、「クルマは使いつつも、休日に出かけるときには電車で」というライフスタイルを浸透させるべく、沿線の公民館や商工会などへ地道なPRを進めている。一方、自治体サイドも財政面のみならず広報活動も積極的に行っており、郊外の住民へのPRによる乗客増は、今後まだ伸びしろがあろう。これは維持・管理コストの負担を減らしていく上でも重要な点である。

第二の課題は相互乗り入れ電車の定時運行で、軌道区間を有する異例の相互乗り入れ運行のため、朝夕の道路渋滞による遅延はある程度避けられない。路面電車の直進をスムーズにするため、交差点で前方を遮断する自動車を減らす必要があり、前述の右折車両分離方式信号のほか、電車の接近に合わせて青信号の延長・赤信号の短縮を行い、電車の信号待ち時間を短縮するシステム（電車PTPS：公共車両優先システム）を導入した。また、道路管理者による軌道と車道間の見直しを行い、白線の位置を引き直した。さらに渋滞時には郊外の単線区間での列車交換駅を臨機応変にずらすなどの対応も両事業者間で行われている。

本誌が発行されている頃には相互乗り入れ後初めての降雪期を迎えるが、両事業者もこうしたシステム整備のほか、市役所前電停の改良（バリアフリー化）等が実施され



えち鉄アテンダント

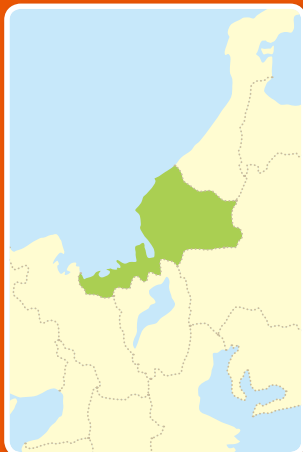


相互乗り入れに伴い、えちぜん鉄道の駅ホームも低床化（新田塚駅）

ることになっており、沿線自治体と一体となって継続的なPRを行い、相互直通列車の利用者を今後3年間で、平成27年度の約4万人からさらに10万人増やすことを目指している。（平成30年度の相互直通列車利用者目標：約142,000人）



通学など幅広い利用者で賑わう福井鉄道福井駅電停



自治体名 福井県

- 人口：783,382人
- 面積：4,189平方キロメートル
- 事業名：福井鉄道・えちぜん鉄道相互乗り入れ事業
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：福井鉄道・えちぜん鉄道
- 利用している補助金等の名称：二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金、利用環境改善促進等事業（LRT）、社会資本整備総合交付金

連絡先

総合政策部交通まちづくり課

TEL 0776-20-0722

バス編

十勝バス株式会社・北海道帯広市 青森県八戸市

人口減少や少子高齢化が進展するなかで、公共交通機関の輸送人員が減少している。それに伴い、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念される。

中心市街地の空洞化という都市構造の変化やモータリゼーションの進展による自家用車の普及によって、乗合バス事業の輸送人員及び運送収入の減少が続いている。さらに景気の低迷は、乗合バスを取り巻く環境の厳しさに拍車をかけている。

乗合バスの輸送人員は、昭和43年ピーク時の約100億人から現在は約40億人まで減少し、ここ10年は微減もしくは横ばいの傾向が続いている。また収支状況は、全国のバス事業者の約7割が赤字、特に大都市以外では約9割の事業者が赤字という状態である。

今回事例で取り上げた、帯広市の十勝バス株式会社、そして八戸市及び八戸圏域の路線バスに関する一連の取り組みは、厳しい状況の最中であっても、一定の成果を上げることになったものである。

帯広市の十勝バスは、「なぜバスを利用しないのか」を地域住民に尋ねてまわる等、小さな行動から始めて検証を重ねていった。その結果、平成23年度に40年振りに利用客数が増加に転じ平成27年度まで5期連続のプラスを達成した。

八戸市では、東北新幹線の開業に伴う八戸駅での路線バスの「競合」状態を、事業者との調整や協議を重ねることで「共生」の状態に導いた。加えて八戸圏域を巻き込んだ一連の交通政策によって、輸送人員の増加と、運送収入の下げ止まりを実現した。

以下、帯広市と八戸市の路線バスの事例について見ていく。

お客様目線の営業で利用者増加

～十勝バスの営業戦略～

十勝バス株式会社・北海道帯広市

● 帯広市の概要

北海道十勝地方のほぼ中央に位置する帯広市は人口



空港から市街地に行く連絡バスから見える風景

約17万人、農業を主要産業とする十勝地方の中心都市であり農産物の集積地、商業の中心としての役割を担



黄色いバスがトレードマーク

っている。

● 十勝バスの概要・経緯

帯広市に本社を置く「十勝バス株式会社」は大正15年に設立、90年という長年にわたり地域の公共交通を支えてきた。255名（平成28年9月）の従業員で、帯広市を含め十勝管内の14市町村をカバーしている。

今でこそ利用客数が5期連続（2015年度時点）で増加し、メディアでも取り上げられるほど有名な会社であるが、十勝バスも例外に漏れず全国のバス会社同様、厳しい経営状況に苦しんでいた。

十勝管内のバス利用者は、昭和44年の2億3,000万人（他社含む）をピークに毎年約2%ずつ減少し、平成22年には4,021万人と、ピーク時の5分の1以下にまで落ち込んだ。その間、十勝バスは二度にわたる自主再建計画等の策定や、資産売却、車両買替引き延ばし、人件費削減等の経営合理化を段階的に行うことで事業を継続してきた。平成2年には希望退職者を募り、約90名が退職する等、まさに血のにじむような努力であった。

モータリゼーションの影響を受け「時代の流れには勝てないのか」という諦めの意識があったのと、利用者数が毎年約2%ずつゆるやかに減少し続けたため、気がついた時には経営的にかなり落ち込んでいる状況だったという。そのような厳しい状況の中、十勝バスは「収入の減少にあわせて支出を抑える」という今までの方針から「収入を増加させる」方向に考え方をシフトした。

● お客様の声を聞く（戸別訪問）

まず出来ることから取り組みを開始した。一つの停留所に的を絞り、周辺家庭約200軒にチラシを配るという会社として初めての営業活動を平成20年に始めた。当初は郵便受けにチラシを投函していたが効果は上がらなかった。そのため、次のステップとして戸別訪問を開始し、お客様の小さな声を拾っていった。そこで見えてきたのは、バスの利便性が悪いというような「不満」ではなく次のような「不安」であった。「運賃支払は乗る時なのか、降りる時なのか？」「乗車は前のドアからなのか？後ろからなのか？」という、分かって当たり前だと思っていた部分に利用者の不安が隠れてい



目的別時刻表

た。その小さな声に対して、バスの乗り方を説明するチラシを作成し、1軒ずつ訪問し丁寧に説明していくことでお客様の不安を解消していった。

● 「脇役」に徹する

訪問活動が続けることで気付いたことは、お客様にとってバスは移動の「目的」ではなく「手段」であるということだった。従来は、各路線の運行を時刻表として営業所に置いて周知するだけであったが、「利用目的を提案する」ことに取り組んだ。「目的別時刻表」の作成である。路線にある量販店や病院等の「写真」をチラシに掲載し、そこに行く手段としてバスがあることを周知し、利用の促進を図った。あくまでもお客様の目的は「バスに乗る」ことではなく、「行きたい場所に行く」こと、「その手段としてバスがある」ことを強調し、自社のPRは抑え脇役に徹した広告をすることで、住民のバス利用のきっかけづくりに取り組んだ。

この目的提案活動は、地域の活性化にもつながっている。

● 目的提案で地域外からの交流人口を増やす

お客様目線での戦略的な営業を続け、社員の提案から従来の路線を活用した「日帰り路線バスパック」を平成22年度に開始した。これは、既存のバス路線にある観光施設等と連携し、施設までのバス乗車往復料金及び施設利用料金をセット割引価格で提供することでバス及び観光施設の利用者増加を図るものである。

①バス会社にとっては、住民ではなく地域外からの

新たなバス利用者という新規顧客の発掘につながり、②観光施設は、少しの割引で自身の魅力をアピールし、利用者の増加につなげられ、③利用者にとっては、従来の利用方法よりも安価な値段でバスに乗って観光ができるという、バス会社・観光施設・観光客の3者にとって有益なシステムである。

まず、地域の中でも有名な観光地である十勝川温泉に協力を求め事業を開始した。以降、他の観光施設も積極的に連携し、事業開始初年度には7種類のパックで利用者約2,100名と好調なスタートをきった。毎年パック数を増加させ、より魅力的な内容にした結果、平成27年度の利用者は5,000名を超え、6年連続で利用者が増加している。

平成28年度は約30種類のパックを提供しており、地域の資源を活かすことで地域外からの交流人口を増やし、バス利用の促進だけでなくまちの活性化にもつなげている。

平成25年には交通機関としては競合関係にあったタクシー会社とも連携し「十勝圏二次交通活性化推進協議会」を設立した。十勝の魅力ある観光地や施設と共同で商品を開発し、「移動」と「魅力」をセットで発信することでより多くの観光客に来てもらい地域の活性化につなげていくことを目指している。

● 帯広市と連携した取り組み

環境モデル都市である帯広市では、公的機関や商業施設が連携し廃食油の回収と再生エネルギーの利活用を推進している。

十勝バスは平成19年度に市と連携し、BDF（バイオディーゼル燃料）でのバス運行実証実験を始め、以後本格導入、現在は2台のBDF車が街中を走っている。

バス車内には廃油回収ボックスが設置されており、



回収ボックス

利用者に回収協力を呼びかけている。

今まで廃棄されていたてんぷら油を車内で乗客から回収し、燃料として利用することで「資

源を有効活用」し、また毎日運行している路線バスが排出する「排気ガスの排出抑制」につながり、環境配慮行動とバス利用の相互的な活性化を進めている。乗客も自分が提供した廃油でバスが運行されているということで、環境活動に取り組んでいる実感が湧き、さらにそのバスに乗ることで親近感を抱くことができる。

十勝バスはさらにこのBDFバスを活用し、小学校や高齢者学級での環境教育を行っている。帯広市及び帯広運輸支局、燃料会社である株式会社エコERCと協働し、環境問題と運輸の関係について理解を深め、環境に優しい公共交通であるバスを身近に感じてもらうことを目的に活動している。実際に小学校までバスを持って行き、乗車体験してもらうことで、バスに触れ合い興味をもってもらい、将来の利用につなげている。

また、運転免許を持ち自家用車で行動することが多い高齢者にも、バスに乗る機会を提供することで、いつでも自家用車からバスに交通手段を転換することができるよう取り組んでいる。

このBDFバスの排気ガスからは唐揚げ等の匂いがするため、特に子どもには評判が良く、街中を走っていてもBDFバスであると分かってもらえるそうである。この出前講座を受けた小学生が高校に進学する年に、定期券の売り上げ枚数が増加しており成果が現れている。

このような取り組みの結果、十勝バスは平成23年度一般生活路線で利用客数が対前年度比0.5%増（路線バス全体で4.3%増加）、平成24年度には同11.7%増（路線バス全体で12.4%増加）と40年ぶりに利用客数が増加した。利用客数の減少、収益の低下が続いていた中でこの奇跡とも言える回復であった。この奇跡は平成27年度まで5期連続で続いている。



BDFバス

●さらなる成果を求めて

◆アプリの開発

電車等と比較して、停留所が多く、利用方法が複雑なバスの利用者の不安を解決するためのクラウドアプリ「もくいく&バスロケ」を北海道大学、(株)ユニ・ブランドと連携して開発し、バスに乗りやすい環境を提供している。

バス停名や住所を用いての検索だけでなく、地図をタップすることで経路や料金の検索が可能な「もくいく」は、観光やビジネスで訪れ土地に馴染みのない人でも気軽にバスを利用できるようにしている。

また、「バスロケーションサービス」ではバスの位置情報をスマートフォン等で確認することができる。冬の降雪量が多いという北海道ならではの地域特性上、バスの到着時間が遅延することが多く待合室で「いつまで待てばいいのか分からない」という利用者の不安解消にもつながっている。

◆ドライバー確保に向けて

バス運転手への関心や興味を喚起し、運転手の安定的な確保と育成のため、十勝バスではバス運転手募集説明会やドライバーコンテストを実施し、運転手の魅力を発信することにより、現職の運転手の自信向上につなげ、将来の運転手の確保に取り組んでいる。

◆地域とのつながりづくり

町内会のお祭りには毎年参加し、バスの無料乗車体

験を積極的に実施することにより普段バスに乗る機会がない子どもや高齢者に触れ合ってもらえる場を作っている。町内会とのつながりができ、コミュニティ維持、活性化の一翼を担っている。

◆海外観光客への対応

帯広空港と市街地をつなぐ空港連絡バスには、FREE Wi-Fiが整備され、海外からの観光客にも分かるように各シートに英語案内が設置されている。市街地への移動中にネット環境を提供することで利便性の高い観光地の条件を満たしている。

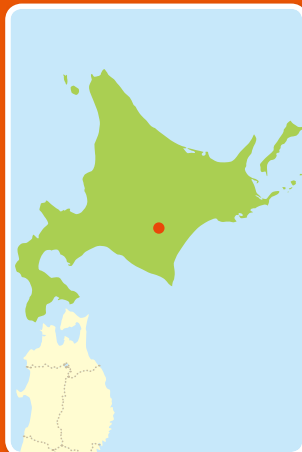
●今後に向けて

今後地域の人口は一層減少し、高齢化が進展するが、だからこそ事業者・行政及び住民を巻き込んだ枠を超えた取り組みが必要であると十勝バスでは考えている。

社内では部署を超えたプロジェクトチームを作り、横断的にブランド化や情報収集・発信、商品開発に力を入れ、お客様の目線に立った営業を続けることでさらなる発展を目指している。

また、帯広市地域公共交通活性化協議会の一員として行政、他の公共交通事業者、住民等と連携して持続可能な公共交通の実現に取り組んでいる。

十勝バスは地域の交通を支え、まちづくりの根幹となる100年企業を目指し、これからも走り続けていく。



企業名 十勝バス株式会社

- 設立：大正15年3月
- 資本金：5,000万円
- 従業員数：255人
- 事業内容：一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業、介護事業、学童保育事業

自治体名 北海道帯広市

- 人口：168,276人(平成28年9月30日現在)
- 面積：618.9平方キロメートル

連絡先

商工観光部商業まちづくり課

TEL 0155-65-4165

八戸市及び八戸圏域における 地域公共交通活性化の取り組み

青森県八戸市

● 八戸市の概要

八戸市は、青森県南東部に位置する人口約23万人の都市であり、平成29年1月1日に中核市に移行した。日本有数の水揚げ量と加工業の集積を持つ水産関連業、北東北随一の集積を誇る工業、八戸港を利用した国際貿易など、恵まれた自然環境や歴史・文化等を背景に、多種多様な産業が立地している。

平成14年八戸駅に東北新幹線が開通した。「八戸の玄関口」である八戸駅から「八戸の顔」たる中心街までの距離は約6kmあるため、アクセスするにはJR八戸線（日中1時間1本程度）、路線バス、タクシーを利用することになる。

今回、「八戸市及び八戸圏域における地域公共交通活性化の取り組み」について、八戸市都市整備部 都市政策課 石橋副参事・高橋主査にお話を伺った。その主要な取り組みは以下の4つである。

八戸駅線の等間隔・共同運行化（H20～）

◎経緯

平成14年の東北新幹線八戸駅開業当時、八戸駅と中心街を結ぶバス路線（八戸駅線）は、新幹線の到着後の時間帯を中心に、公営バスと民間バスが競うように複数の便を集中させ、各事業者が供給過剰ともいえる非効率な運行となり、便数の多さが必ずしも利便性につながっていなかった（平日228便の運行）。

◎内容

そういった状況に鑑み、八戸市地域公共交通会議（市・事業者・道路管理者等で構成）は、事業者間の運行ダイヤの調整に取り組んだ。その結果、平成20年に八戸駅線の10分等間隔・共同運行化を実現し、時間帯による運行のムラを無くすとともに、利便性の向上が図られた。（平日182便で46便減）。なお、共同運行の開始にあわせ、八戸駅東口バスターミナルの乗り場を方面別に改修するとともに、公営・民営の共通定期券を発行し、両事業者のバスを相互に利用できる環境を整

備した。当該路線の業績は堅調に推移している。減便による効率化は事業者にもメリットとなった。

◎課題・展望

引き続き事業者との連携を密なものとし、10分等間隔の運行を維持するとともに、その利便性について情報発信し、さらなる利用促進を図る。



市営バス（八戸市内全域を運行）



南部バス（八戸市を中心に近隣6町村を結ぶ路線を運行）



十和田観光電鉄バス（八戸市と十和田市を結ぶ路線を運行）

「八戸中心街ターミナル」の位置付け（H22～）

◎経緯

八戸市中心街では、バス停留所ごとに行き先が異なる、または同じ停留所でも事業者ごとに名称が異なるなどの不便を来していた。

◎内容

そこで平成22年、中心街を「屋根のないバスターミナル」という位置づけにし、5箇所の停留所（三日町、八日町、中央通り、朔日町、六日町）を3事業者（市営バス、南部バス、十和田観光電鉄バス）共通のものとした。そして名称を「八戸中心街ターミナル●番のりば」に統一した。

方面別のアルファベット記号、路線ナンバリングとバスルートカラーも設定し、わかりやすさの向上を図った（例えば、田面木方面の場合は「T」という表示に「赤色」）。これらにより、3事業者の路線図が一本化し、それに伴い「バスマップはちのへ」を発行するに至った。

標柱設置費用については、八戸市地域公共交通会議と各事業者で折半した。

◎課題・展望

中心街に立地する市の文化観光交流施設「八戸ポータルミュージアム（愛称：はっち）」の正面に現在整備を進めている、（仮称）三日町にぎわい拠点「マチニワ」は、中心街における乗り継ぎに係る停留所の中間

点に位置しており、快適なバス待ち合い空間としての活用を検討している。

路線バス上限運賃政策の実施（H23～）

◎経緯

乗降客数と運送収入の減少に歯止めをかけるため、運賃の高さ、わかりづらさの解消に取り組む必要があった。また、八戸市は平成21年9月に「八戸圏域定住自立圏」を形成し（八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町）、地域公共交通をはじめ、医療、福祉、産業などの分野において連携施策の推進を図ることになった。そこで、八戸市内のバス路線のみならず、八戸市と近隣町村を結ぶ広域バス路線を含めた一体的な取り組みを行うことになった。

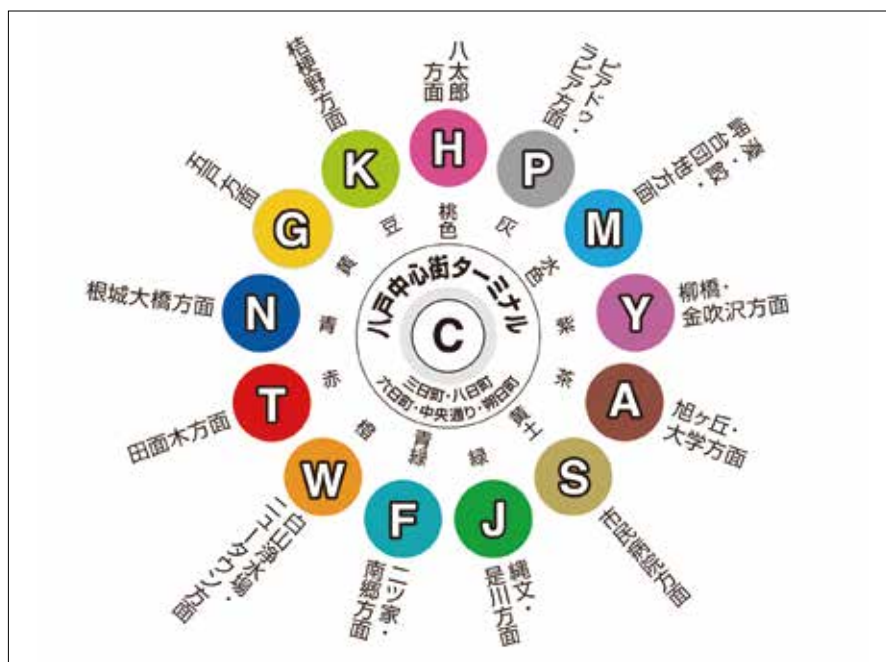
◎内容

圏域内の路線バス運賃を、初乗り150円とし、50円刻みで上限500円（八戸市内は上限300円）に改定した。

平成23年10月から平成25年9月にかけて2年間実証実験を実施した。乗降客数や運送収入に一定の下げ止まり効果が確認できたことから、平成25年10月から本格実施に移行した。また、50円刻みということもあり利用者にもわかりやすく、事業者にとっても釣銭の準備が容易などのメリットがあった。さらに上限運賃化による運賃の低廉化により通学定期券の価格も下がったことから、圏域内における高校進学時の進路選択の幅が広がったとの声も寄せられたという。



八戸中心街ターミナル（2番のりば「八日町」）



バスルートカラーと方面別のアルファベット記号でわかりやすく

実証実験の期間においては、運賃低廉化影響分の相当額を八戸市及び近隣町村が負担金として事業者に出したが、実証実験の効果を踏まえ本格実施の段階で負担金はゼロとなった（ただし平成26年の消費税5%から8%への増税影響分については事業者が負担金支出）。

一方で、初乗り150円運賃の導入により、従前の運賃体系で初乗りが130円や140円の近距離帯利用者にとっては値上げとなった。その対策として、中心市街地活性化をも念頭に、近距離帯利用者の3分の1以上が利用する八戸市中心街及び近隣ショッピングセンター周辺のエリアに限定し、300円で3回目以降の乗車が一日無料になるお得感のある企画乗車券「まちパス300」を発行している。

◎課題・展望

平成31年10月に予定される8%から10%への消費税増税については、持続可能な運賃体系の再構築に向けた検討が必要と考えている。

日帰り路線バスパック（H25～）

◎経緯

路線バスの通勤・通学・通院・買物などの日常利用だけでなく、人口減少の進行を踏まえ、新たなバス利用の需要掘り起こしを図る必要があった。特に八戸市と近隣町村を結ぶ広域路線においては、八戸市から町村へ向かうバスの乗車人数が多くない傾向であったた

め、その利用促進を図ることにした。

◎内容

バスパックとはバス乗車券と施設入場券等がセットになった企画乗車券で、交通事業者、沿線施設等と連携して企画・商品化したもので、北海道の十勝バス株式会社に着想を得たものであった。

路線バスの利用促進だけでなく、体験会の開催等により、協賛施設以外にも誘客効果が波及し、地域活性化にも期待がかかる。なお、「ごのへ馬肉料理バスパック」の利用者の内、約3割は普段バスを利用しない人であったという。利用者は女性が7割で50～70歳代であったという。因みに現在利用者の多いバスパックは上記の他に「十和田市現代美術館バスパック」、「是川縄文館バスパック」となっている。

事業費の一部に国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用している。

◎課題・展望

引き続きバス路線沿線の施設・店舗や近隣町村等との協議を通じ、路線バスの利用促進と地域の活性化に寄与する路線バスパックの企画・実施に取り組んでいく。

● おわりに

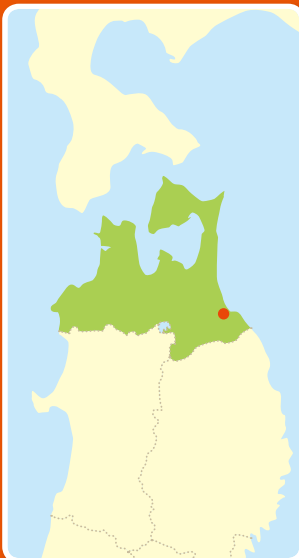
他に特徴的な取り組みを挙げると、平成24年から始まった、八戸公共交通アテンダント「はちこ」の取り

組みがある。「はちこ」は、利用し易く「迷わず乗れる」公共交通を目指し、八戸駅や中心街などのターミナルで公共交通の乗継案内や目的地案内、乗降支援を行っている。更にアテンダントのキャラクターを活かし、バスの乗り方教室などモビリティ・マネジメントを実施するとともに、三陸復興国立公園種差海岸等をまわる遊覧ワンコインバス「うみねこ号」の観光アナウンスを実施し、住民だけでなく観光客にも好評を博しているという。

これら八戸市を中心とした一連の路線バス地域公共交通活性化の取り組みについては、平成20年八戸駅線の等間隔・共同運行化に始まる行政と事業者の連携が大きな役割を果たしてきたものといえる。



八戸公共交通アテンダント「はちこ」案内、乗降支援などのおもてなし



自治体名 青森県八戸市

- 人口：234,441人(平成28年8月31日現在) ● 面積：305.54平方キロメートル
- 事業名(開始年度)：1. 八戸駅線の等間隔・共同運行化(H20)、2. 「八戸中心街ターミナル」の位置付け(H22)、3. 路線バス上限運賃政策の実施(H23)、4. 日帰り路線バスパック(H25)
- 事業実施主体：1. 八戸駅線の等間隔・共同運行化(八戸市地域公共交通会議：市・事業者・道路管理者等)、2. 「八戸中心街ターミナル」の位置付け(八戸市地域公共交通会議)、3. 路線バス上限運賃政策の実施(八戸圏域公共交通計画推進会議：市・圏域町村・事業者等)、4. 日帰り路線バスパック(八戸市地域公共交通会議、八戸圏域公共交通計画推進会議)
- 利用している補助金等の名称：地域公共交通確保維持改善事業費補助金

連絡先

都市整備部 都市政策課

TEL 0178-43-9124

乗用車編

兵庫県姫路市 神奈川県厚木市

高齢化・人口減少が進んでいる地域において、公共交通の確保は喫緊の課題である。利用者の減少により、採算の取れないバス路線が減便・廃止となる地域が各地に存在し、そのような地域での移動手段は自家用車に依存している。しかし、高齢化が進む地域では自ら運転ができない高齢者も増えており、そのような住民の“生活の足”が無い状況も存在する。

そのような状況下、道路運送法第78条に基づき国から許可を得て、自動車を用いた自家用有償旅客運送（以下「有償運送」という）や、地域住民による無償の自主運行システムを導入する自治体も増えてきている。地域によっては道路の幅員が狭く、バスのように車幅のある車両を導入できない、またバス事業者等に運送業務を委託するよりも、有償運送等の自動車を使用した運行システムを導入した方がコストを抑えることができるなどメリットが大きいこともある。

では実際に有償運送や地域住民による無償の自主運行システムを導入している地域では、どのような経緯から導入に至ったのか？この自動車編では、兵庫県姫路市に所在する坊勢島^{ぼうぜじま}における地域住民が運行する市町村運営有償運送の事例、また神奈川県厚木市の森の里地区における住民団体が無償で運行する「森の里ぐるっと」の事例の2つを取り上げる。

地域の足は地域で守る！「坊勢コミュニティバス」

兵庫県姫路市坊勢島

● 姫路市・坊勢島の概要

姫路市は、人口534,462人（平成28年4月現在）、池田輝政が築城した世界文化遺産・国宝姫路城など多くの観光名所を有する中核市である。

瀬戸内海にも面し、沖合約20kmには大小44の島々からなる家島諸島がある。

今回、そのうち有人島の1つである坊勢島で運行するコミュニティバス取材した。

坊勢島は、平成18年3月の市町合併により姫路市となった旧家島町の4つの有人島（家島本島、坊勢島、男鹿島^{だんが}、西島）の1つであり、人口の多くが家島本島と坊勢島に集中している。

姫路港から定期船で約30分に位置する「坊勢島」は、人口2,430人（平成28年4月現在）、面積1.87平方キロメ

ートルという小さな島である。

播磨灘の好漁場に恵まれ、漁業が盛んな坊勢島は、漁獲量兵庫県内1位、加えて一漁協が有する登録船隻数も兵庫県内1位と活気に満ちた島であり、高齢化率も約18%と若い世代が多い。



湾内には多くの漁船が係留され、高台まで家々が立ち並ぶ坊勢島

島内にはこれまで公共交通機関が存在せず、また島という地域性から道幅が非常に狭く、急峻な地形であり、住民の主な移動手段は徒歩や原付バイクが中心である。

今回、比較的珍しい「離島」で運行されている『坊勢コミュニティバス』について、担当の姫路市都市局交通計画室 松本健寛氏・福井健太氏、並びに運行を担われている地元自治会の坊勢区長 池田一憲氏と、実際にコミュニティバスを運転されている運転手の皆さんにお話を伺った。

● コミュニティバス導入の経緯

これまで、いずれの島も公共交通機関が存在しておらず、自動車を運転できない人や移動が困難な高齢者は家族の送迎に頼るほかなく、島内の交通手段確保に課題を抱えていた。そうした中、平成22年度に隣の家島本島で自家用有償運送「市町村運営有償運送」（道路運送法第78条）という事業手法で2年間のコミュニティバス社会実験運行が開始され、同様の課題を抱える坊勢島でも「コミュニティバスを導入したい」との声が上がったことから、平成23年6月に地元自治会の坊勢区会と姫路市による検討が開始された。具体的には住民の声を反映させるため勉強会や検討組織を立上げて、世帯アンケート調査による需要調査を行うとともに、運行ルートの検討を重ね、家島本島同様に2年間の社会実験からスタートすることとなった。

● コミュニティバス社会実験

勉強会等で検討を重ねる中で、道路幅員が狭いため



8人乗りミニバンの坊勢コミュニティバス車両

大きな車両で運行ができないこと、運行可能なルートが島の外周道路に限られること、交通事業者に運行を委託した場合、多額の費用を要するなど、様々な課題が浮き彫りになった。

これらの課題解決のため、既に社会実験運行を開始している家島本島を参考に、地域が運行を担い、地域住民が運転手を務める自家用有償運送の「市町村運営有償運送」による事業手法とし、車両は8人乗りミニバンで定時定路線運行方式を採用した。

運転手も地元から公募し8名が大臣認定講習を受講、うち4名が実際運転を担当している。

運行ルート及び停留所は、事前アンケート調査をもとに地域の勉強会、分科会にて検討した結果、島内の外周道路を右回り（時計回り）する1周約30分で巡回するルートを設定し、1日11便運行とした。

停留所位置は、アンケート調査結果に基づく移動実態を参考にしつつ、医療機関や公的機関などの主要施設への接続のほか、姫路港への唯一の移動手段である定期船発着場への接続を重視し、特に定期船の発着時刻に合わせたダイヤに最大限配慮している。

これらの検討を重ね、平成24年10月から2年間の社会実験運行がスタートした。

- ・ 運行方法……………定時定路線運行
- ・ 車両……………8人乗りミニバン車両
- ・ 運行ルート……………島の外周道路を時計回りに巡回
- ・ 運行日……………月曜日から金曜日
- ・ 便数……………1日11巡回
- ・ 料金……………1乗車100円
- ・ 社会実験の目標値…1年目 乗車人員20人／日
2年目 25人／日

2年間の社会実験期間中、運転手からの聞き取り調査



非常に狭い島内の道路

や勉強会での意見を踏まえ、島内唯一の医療機関の診療日に合わせるため、木曜午後を運休、土曜午前の運行を開始するなど、一部運行日の変更をしている。

実質的に運行日の組み替えのみであるため、運行経費や運転手の負担は変わらず利用者のニーズを反映することができた。

このように運行を地域で担うことで、利用者との距離が近くなり利用者のニーズを把握し、速やかに対応しやすい利点がある。

また、運行主体である坊勢区会の率先した利用、各種会合でのPRなど、地域に根ざした活動が続け、「地域のバス」という意識が広く芽生えてきた。

このような取り組み成果もあり、社会実験1年目、2年目の目標をクリアし、平成26年10月より本格運行へと移行した。



島内の外周を時計周りに巡回する運行ルート

● 本格運行に移行

平成26年10月から坊勢コミュニティバスは本格運行を開始した。

利用者も増加し続けており、平成25年の社会実験運行時は年間利用者数6,655人、1日平均27.7人であったが、平成27年度は年間利用者数7,390人、1日平均31.1人となっている。

また、利用者アンケートからも「外出機会が増えた」「これまでは家族に送迎をお願いしていたが、負担をかけず気兼ねなく外出できるようになった」との声が多いという。

運行に係る財源は、運賃収入および広告収入（時刻表に掲載）のほか、国庫補助金として地域公共交通確保維持事業費補助金（地域内フィーダー系統）、県交付金として市町振興支援交付金により支援を受けている。



利用者に手を携え乗車をサポートする運転手

● 運行主体の声～坊勢区会 取材～ 「走る応接室」コミュニティバス

坊勢島へ渡り、坊勢コミュニティバスの運行を担っている坊勢区長の池田一憲さんとコミュニティバスの運転手の荒木さんに話を伺った。

坊勢区会は、これまでも島内の様々な事案に対処するため、事務所を設置し、職員を配置するなど、自治組織としてしっかりと自立し、運営を行っていた。

坊勢コミュニティバスはそのような区会が実施主体を担っており、また運転手も同じ坊勢島の住民であるため、利用者も信頼して乗ってくれる方が多いという。また運営サイドと利用者の距離が近いと、意見や要望も区会や運転手に直接言う利用者が多いとのことである。例えば、「コミュニティバスができて、家族に負担をかけず外出できるようになった」などの喜びの声のほか、「停留所をこちらにした方がいいのでは」など、様々な話が飛び交う。利用者の多くは病院や定期船の利用、買い物や友人宅へ向かうという目的で利用する人が多いが、中には「コミュニティバスの居心地がいいから」「他の利用者とも会話ができるから」という理由で乗る人も少なくないという。これは、利用者に安心して会話を楽しめる空間、快適な空間づくりに運転手が努めている結果が表れているのではと感じた。

運転手も利用者も同じ島内に住む住民同士だから得られる安心感によって利用されているという点では、まさにこの交通手段自体が“コミュニティ”として機能しているということではないだろうか。

そのような光景を間近で目にしている運転手目線から、コミュニティバスを「走る応接室」と表現されて

いた。

また「車体についている表示が小さく、コミュニティバスかどうかわかりづらい」という要望を聞いた際には、区会と市で協議をし、よりわかりやすい表示に取り換えた。全ての要望を汲み取ることはできないが、地域の声をダイレクトに受け取り、素早く改善することができるのは利用者との距離が近いコミュニティバスの利点ではないかと感じた。

この坊勢コミュニティバスの大きな特徴は、地域住民の理解を非常に得られている点だと池田区長は語る。コミュニティバスとすれ違いそうになると、率先して道を譲ってくれる、利用者が「自分たちが利用して存続させていこう」という意識を持っている、とのことだ。

満員の際は利用者同士が譲り合って利用してくれるなど、まさに地域に根差したコミュニティバスと言える。そのように地域住民によって守られて運行して

いるという点もあり、社会実験も含めた現在までの4年間、事故は一度も無いという。

現地で話を伺いながら、まさに「地域の足は地域で守る」という意識のもと、コミュニティバス運行に取り組まれていると感じた。

● 坊勢コミュニティバスの今後

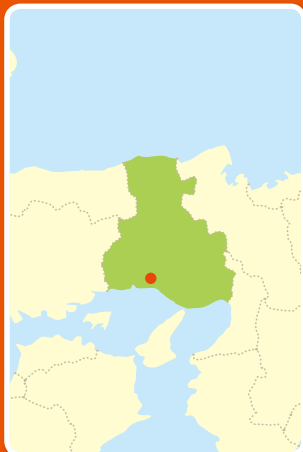
現段階では、利用者からも好評であり、また実施主体の坊勢区会・運転手にとっても無理なく運行できしており、事業の変更は行わない方向でいるという。しかし、高齢化率の低い坊勢島においても転出による若い世代の流出が目立ってきており、今後は高齢化が進んでいくのでは、と市の担当者は語る。今後も利用者数の維持・拡大に努めていくとのことである。

坊勢コミュニティバスは計画当初から現在まで、坊勢区会と姫路市の協働で進めてきた事業であるため、良好な信頼関係も築けており、調整を行う際もお互い納得しスムーズに進められているという。また前述の通り、地元自治会が運営を担っているため、地域住民も“自分たちのコミュニティバス”という意識が強い。このように地域が運営し、地域が利用促進をし、地域自らが守ろうとするコミュニティバスは全国でも数少ないのではないだろうか。

離島での地域公共交通のモデルとして、また地域と行政の良好な信頼関係による地域づくりという観点からも、坊勢コミュニティバスの今後の発展が期待される。



(左) 運転手 荒木さん (右) 坊勢区長 池田一憲さん



自治体名 兵庫県姫路市

- 人口：534,462人
- 面積：534.34平方キロメートル
- 事業名：坊勢コミュニティバス
- 事業開始年度：24年度
- 事業実施主体：姫路市
- 連携団体等：坊勢区会
- 利用している補助金等の名称：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダーシステム）、兵庫県市町振興支援交付金

連絡先

都市局交通計画室

TEL 079-221-2493

交通不便地域における移動手段の確保

～地域の絆で守る「森の里ぐるっと」～

神奈川県厚木市

● 厚木市の概要

厚木市は、神奈川県の中央に位置し、東名高速道路や国道246号などの幹線道路の完成とともに急速に都市化が進み、本厚木駅周辺から国道・県道・河川沿いに放射状に市街地が広がっている。平成26年に開通した圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の圏央厚木インターチェンジを始め、今後の新東名高速道路や厚木秦野道路の開通に伴い、将来的に7つのインターチェンジが設置されることが予定されており、交通の要衝としての地理的優位性を活かした首都圏における流通・業務機能を担う拠点として更に発展していくことが期待される。

人口225,284人（H28.4.1現在）の市民の生活を支える公共交通は、鉄道駅を中心に放射状に発達したバスネットワークが主になっているが、大規模な面整備事業が行われた郊外部等では、地域の特性に応じた交通手段を確保することが課題となっている。

地域の交通課題の解決に向け、行政や地域が何をしてきたのか、厚木市森の里地区の事例について、厚木市まちづくり計画部都市計画課主幹 前場徹氏、同課主任 平井拓朗氏から行政の取り組み、また一般社団法人厚木ぐるっと代表理事の岩崎正昭氏、高倉実氏から地

域が自ら取り組む活動の内容をそれぞれ伺った。

● 取り組みの経緯

厚木市の公共交通は、交通結節点となる鉄道駅が市の南部に位置することから、路線バスが市民の主要な公共交通となっており、国道、県道を中心に駅から放射状にバス路線網が形成されている。鉄道、路線バスの徒歩圏カバー率（鉄道駅から半径800m又はバス停から半径300m内人口割合）は約84%となっている。これは神奈川県内における施行時特例市※の77%、関東圏における施行時特例市の66%と比較して高く、バス路線が発達し利用しやすい環境であると言える。こうしたことから同市では、バス交通を活性化させる施策として、通常のバスの2倍の輸送力のある連節バスの導入や、バス停周辺に自転車駐輪場を整備することで、バス利用圏域を拡大するサイクルアンドバスライド事業など、バス事業者と連携した取り組みを進めている。

同市では、昭和50年代から郊外部を中心に市内各所で大規模な住宅団地や研究開発型企業などが立地してきた背景もあり、本厚木駅の1日当たりの乗降客数は約152,000人と非常に多く、乗換路線のない私鉄駅では全国1位の乗降人員となっている。（平成28年11月現在）



首都圏における流通・業務拠点を担う厚木市



厚木市の位置

このように郊外における市街地面積が広がりゆく平成14年、同市森の里地区に「森の里ふぉーらむ」が設立された。同ふぉーらむは、森の里4丁目の自治会経験者が自治会をサポートする団体として組織され、主な活動内容は、交通問題、少子高齢化や防犯など、地域の身近な課題への対応であった。

森の里地区には、商業店舗をはじめ病院や銀行など一定の生活基盤は整備されており、多くの住民は徒歩や自家用車で買い物などに行っていたが、ある日、同ふぉーらむの仲間が道路沿いに立つ高齢者に出会ったところから話は始まる。

その高齢者は、買い物後の帰宅に利用するタクシーの到着を待っていたのであった。当時、同ふぉーらむの代表をしていた岩崎氏は、会合で仲間からその話を聞き、「ますます高齢化が進めば、自分で車を運転できなくなる方も多くなるだろう、何か地域でできることはないだろうか」と思ったという。

※施行時特例市：特例市制度の廃止（H27年4月1日施行）の際、現に特例市である市

● 取り組みの一步

森の里地区は、地区全体がバス停から300メートル以内のバス勢圏となっているが、坂も多く、地区住民の高齢化も進み、高齢者にとってはバス停までの移動も大変で買い物や公共施設などへの移動が大きな負担となっていた。

当初、厚木市では交通事業者に運営を委託するコミュニティ交通の導入を地域に提案したが、同ふぉーらむでは自主運営による無償運送を考えていた。しかし、必要な車両やその運行費用などを考えると、直ちに実現できるものではなかった。

その時、こうした活動に支援の手を差し伸べたのが平成21年度に始まった「厚木市市民協働事業提案制度」である。同制度は、身近な地域課題を市民活動団体と市が協働で実施する事業について、厚木市が1事業当たり年間200万円を上限に最長3年間にわたり支援するものである。

平成21年5月、同ふぉーらむは森の里地域におけるコミュニティバスの運行を同事業に提案することとし、同年7月厚木市に提案書を提出した。

地域住民が主体となって運営する無償の地域内循環

コミュニティバスの運行経費の支援を求めるこの提案は、公開プレゼンテーションを経て採択され、厚木市から車両の確保に係る平成23年度のリース費用として718,200円の支援を受けることになった。「いろいろ課題はあったが、とにかくやってみようという気持ちが先だった」と岩崎氏は語る。

車両の目途はついたが、燃料費、運転手や助手の報酬等はもともと市から受託していた地区内における市有地の草刈り請負費などで得た資金を充てた。まさに地域住民による自らの取り組みである。

しかし、ここで住民主体のバス運行に行政の不安はなかったのか、厚木市都市計画課の平井主任に当時の状況を伺った。バス運転手の条件や安全管理面については、運行団体が独自に定めた基準があり、また、関係法令との関わりについては市が国や県等関係機関に確認していたため、特に心配はなかったと語る。

そして同ふぉーらむは、平成22年5～6月、地区内アンケート調査を実施し、地区住民の交通ニーズを把握した。森の里自治会連絡協議会の協力を得て実施した結果、コミュニティバス運行の「必要性」については39.8%から「有り」とする回答があり、またその実施時期については、「すぐに」と「数年のうちに」を合わせ57.1%となった。その後平成23年2月～4月、自治会等への説明会を行うとともにワークショップを開催し、運行するバスの形式やルート等の検討を行った。

◆ワークショップの主な結果

- ①運行形式：自家用車（白ナンバー）による無償運行（道路運送法第4条によらない形態）
- ②車 両：1台・定員6人（運転手・助手を除く）
- ③運行経路：森の里地区を一方通行で循環（1周約6km、所要時間約20分）
※各自治会館など10停留所を結ぶ
- ④運 行 日：1日8便 月・水・金（第2、第4火曜日に臨時便を運行）
- ⑤乗車方法：自由乗降方式（手を挙げて合図）
- ⑥利 用 者：森の里地域乗合交通利用に関する重要事項の同意者（事前登録制）

● 「森の里ぐるっと」運行開始へ

平成23年10月、いよいよ森の里地域住民乗合交通「森の里ぐるっと」の運行に着手する。この運行は、ワ



地域の絆で守る公共交通「森の里ぐるっと」

ークショップで検討したルートを実際に回り、どのようなメリットがあるのかを地区住民が体験するための実証運行であるが、運行に先立ち厚木市と「森の里ふぉーらむ」との間に「森の里地域住民乗合交通事業」の実施に関する協定を締結している。

平成23年10月～平成24年3月までの6か月間にわたる運行の結果、延べ1,320人、1日当たり17人の利用があり、運行に当たっては、8名のメンバーが交代で運転手及び助手を務め、助手が日報を作成し、運行状況等日々の記録を欠かさず残すことをルール化した。

6か月間にわたる実証運行を終え、平成24年度から本格運行となったが、前年度同様、市から車両リース代1,436,400円の支援を受けながら、利用者数も順調に推移した。

実証運行開始から1年を迎えようとする平成24年8月、厚木市はバス導入の効果検証と今後の運行に向けた基礎資料作成を目的に、アンケート調査を実施した。アンケートでは、バスの運行について8割以上の回答が「地域に良い影響を与えた」「買い物や通院が楽になるなど、生活に変化があった」とし、また「今後も運行継続を希望する」というものであった。地域の理解を得て、「森の里ぐるっと」の運行2年目となる平成24年度は延べ4,531人、1日当たり25人の利用があった。

続く平成25年度は、前年度を上回り4,758人、1日当たり26人の利用があり、平成23年10月の実証運行開始から平成26年3月までの合計利用者数は10,609人、月平均の利用者数は353.6人となった。バスの乗務や草刈り作業については当初から手当を支払うこととし、事業が持続できる仕組みにした。



高齢者の乗降補助は運転助手が行っている

さらに平成26年度からは市の支援も終了し自主運行に移行した。自主運行移行後の利用者実績は、平成26年度5,169人、平成27年度5,269人と、年々増加している。

● 地域コミュニティバスが実現した理由

各地で同様の地域交通の問題がある中、森の里地区では、なぜ地域コミュニティバスの運行が実現したのか。それには3つの理由があったと岩崎氏は話す。

- ①もともとの自治会活動を通じて打ち解けた仲間がいたこと。
- ②仲間づくりを通してメンバーの得意領域を知り、事業に必要な人材配置ができたこと。
- ③草刈り作業の受託等自主財源づくりに取り組んでいったこと。

行政の支援は得ていたものの、これらが揃っていなければ、実現には至らなかった。

また、これまでの取り組みを通して見えてきたことがあるという。当初、バスの運行は高齢者の利便性を高めることが目的だった。しかし今では、「森の里ぐるっと」が住民同士のコミュニケーションの場となり、地域のことを知るためのいい機会になっている。さらに、定期的に地区内を巡回することで防犯パトロール的な効果も果たしているという。こうした2次的効果も含めた成果を見ると、森の里地区の取り組みはまさに「まちづくり」そのものではないか。

地域には、まだまだ企業や行政が入りにくい手つか

ずの領域があり、そうした課題の解決には、定年を迎え自由な時間とスキルを持った「プラチナ世代」が大きな役割を果たす。そして、それらを解決することで、快適な街が見えてくると、岩崎氏は話す。

● 今後の取り組みについて

平成28年度、「森の里ぐるっと」は、13名のメンバーが輪番でバスの運行に当たり、現在では高齢者だけでなく、子育て世代をはじめ地域の人々の利用も増えている。「森の里地区」も入居開始から30年が経過し、他地域の例に漏れず高齢化が進み、今後もコミュニティバスの役割が増していくものと思われる。「先のことは正直分からない」と岩崎氏は話す、が、「森の里ぐるっと」のノウハウをもとに、現在、市内他地区におけるコミュニティバスの運行に向けた支援に当たっている。

厚木市も地域のコミュニティ交通については、「厚木市地域公共交通総合連携計画」において地域自らが主体となる方針を示しており、市としてもこうした地域が支え合う仕組みを支援していきたいと都市計画課前場主幹は話す。

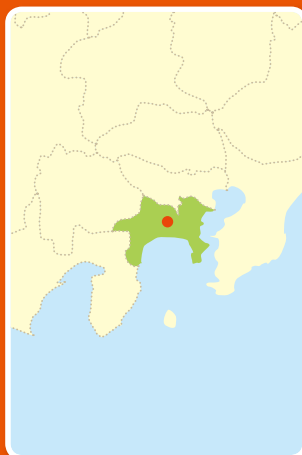
今後、本格的な人口減少や高齢化社会を迎え、社会や地域の状況も大きく変わりゆく中、直面する様々な課題に行政や地域はどのように対応していくのか。「森の里ぐるっと」は、住民自らが取り組んだ結果、交通利便性の向上だけでなく、様々な効果が派生するな

ど地域コミュニティの強化に繋がるものとなっている。

より豊かな地域づくりに向け、行政や住民は何をし、その果たすべき役割は何か。厚木市の事例は、交通不便地域における移動手段の確保のみならず、どのように地域のコミュニティを築き、地域課題にどのように対応しているのかを示唆するもので、他地域においても大いにまちづくりのヒントになる事例である。



一般社団法人「厚木ぐるっと」
代表理事 岩崎正昭氏（右）
同法人会員 高倉実氏（左）



自治体名 神奈川県厚木市

- 人口：225,284人
- 面積：93.84平方キロメートル
- 事業名：森の里ぐるっと
- 事業開始年度：平成23年度
- 事業実施主体：一般社団法人 厚木ぐるっと
- 利用している補助金等の名称：厚木市市民協働事業提案制度（H23年度～H25年度）

連絡先

まちづくり計画部都市計画課
TEL 046-225-2357

自転車編

岡山県岡山市 東京都江東区・千代田区・港区・中央区

近年、観光客の二次交通として整備されている「レンタサイクル」など、自転車の活用事例は多く、また自転車を持ったまま乗ることができる「サイクルトレイン」など、公共交通機関と自転車などの組み合わせにより、自転車の活用方法は広がっている。

そのような中で、近年「コミュニティサイクル」という新たな自転車利用の形態が注目されている。コミュニティサイクルとは「特定の区域内に複数設置されたサイクルポート(専用の駐輪場)で共用の自転車 را 乗り降りすることによって、多くの人 が自転車の相互利用する仕組み」である。コミュニティサイクルは既存の公共交通機関の補完、また自転車自体が“新たな公共交通”としての可能性を秘めているとし、各地で実証実験、導入を進めている自治体も増えている。

この自転車編では、コミュニティサイクルの社会実験から本格運用に至り、通勤・通学にも利用し始められた「岡山市 コミュニティサイクル」、また東京都の4区合同で広域実証実験を行っている事例について取り上げる。

コミュニティサイクル『ももちゃり』

～街中移動手段の選択肢を広げる“新たな公共交通”～

岡山県岡山市

● 岡山市の概要

岡山市は岡山県の中心に位置し、1市4町が合併してできた政令指定都市であり、人口は平成28年4月現在719,302人と、中国・四国地方の第2位を誇る。日本三

名園の一つである岡山後楽園を有する岡山城を中心に栄えた城下町は現在、商業・業務機能が集積し、市の中心部としての機能を担っている。また新幹線停車駅の岡山駅を有し、さらに路線バス、路面電車など公共交通が充実している。



日本三名園 岡山後楽園



『ももちゃり』サイクルポート

今回、そのような交通網の発展した岡山市で実施されている『岡山市コミュニティサイクル ももちゃり』について岡山市 都市整備局 交通政策課 自転車先進都市推進担当課長 今井洋孫氏にお話を伺った。

●『ももちゃり』誕生の経緯

岡山市は『晴れの国 おかやま』と称されるように、晴天日数が多い地域である。気象庁が公表している「年間降水量1mm未満の日数(平年値)」が276.8日と、データも全国1位であることを証明している。それに加え平地が多い影響もあるのか、元々通勤・通学時の自転車利用率は全国の政令指定都市で3位であった。しかし、自転車利用環境に対する満足度が低かったため、岡山市では平成24年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、『誰もが自転車を“安全”で“便利”に“楽しく”使うことができる都市』を目指し、自転車利用環境向上に向けた施策を展開することとなった。

●コミュニティサイクル実証実験

岡山市では、コミュニティサイクルを本格導入する前に実証実験を行った。平成23年9月～平成24年3月に行った実験は、岡山駅東口エリアに7ポート、自転車台数100台で実施した。実験ではドイツ製の車高が高い自転車を使用していたため、特に女性や高齢者からは重量もあり使いづらいとの声が挙がった。さらにクレジットカードのみでの利用登録方法にも手間がかかり、

多くの課題が浮かび上がった。

●取り組みの内容 (ももちゃり運営形態、実績)

実証実験の結果を踏まえ、平成25年7月より本格運用を開始した。自転車も小型化してより使いやすく、またクレジットカードのみの対応であった支払い方法も、交通系ICカードでの登録や現金でも支払いができるようにするなど、より利便性を高め、コミュニティサイクル『ももちゃり』がスタートした。

当事業の実施にあたっては、ポートの設置、自転車購入は岡山市にて担当し、運営は民間事業者(中央復建コンサルタンツ株式会社)が行うこととした。利用料金は事業者の収入となり、運営に係る人件費やメンテナンスなどは事業者の負担となる。事業者はプロポーザル形式によって選定され、運用方法、利用料金の設定価格・種別、運用計画などの提案を総合的に勘案して選定され、5年間の管理運営業務に関する協定を締結している。

利用料金は図1にあるように、個人・法人と分かれており、個人利用の中でも6種類の料金体系が設定されている。

様々な料金体系を設定することにより、その日だけ利用する人、回数券を利用し打ち合わせ先までの移動やちょっと遠くのお店までランチに行く「ちょい乗り」として利用する人、駅から職場までの通勤のために頻繁に使う人など、様々な利用方法に対応している。実際にももちゃりを「60分くりかえし利用」で利用してみたところ、使用60分以内でポートに戻すと追加料金はかからないため、細かい移動を繰り返す場合にとっても便利であった。

平成25年度の事業開始時には17ポート、140台にて運用していたが、利用促進・利便性向上のため、平成26年度には25ポート、232台、平成27年度には岡山駅西口エリアにも拡げ、35ポート、332台まで増やしていった。また回転数(自転車1台の1日の利用回数)も年々増加し、平成25年度は2.27、平成26年度は2.94、平成27年度には3.52と着実に増えている。単純計算でも、1日約1,170台の利用がある計算になる。

好調の理由としては、駅やバス停など交通結節点や商業施設付近へのポート設置、また簡単な利用登録・

支払い方法となっていることから、手軽に利用できる移動ツールとして、親しまれていることが考えられる。

またももちりの利用の特性として、平日朝と平日夕方の利用が多いことが挙げられる。通常のレンタサイクルやコミュニティサイクルは観光客に利用されるケースが多く、休日に利用が集中するという傾向がある。ももちりに備え付けられたチップによって個体識別されており、どのポートで借りられ、どのポートに返されたかわかるシステムが構築されており、そのデータを集計したところ、興味深い結果が出た。休日よりも平日の利用が多く、また平日の朝は岡山駅から市街地へ向けての利用が多く、平日の夕方は反対に市街地から岡山駅へ向けての利用が多いということがわかった。これは通勤・通学においても、ももちりが利用されているということが立証されたことになる。まさにももちりは“コミュニティサイクル”として機能しているということである。

また街中に目を向けると、写真のように、自転車専用レーンや歩行者と自転車の通行区分が明示された自歩道がある。幅も広く取られており、自転車利用者の視点からも安心して通行することができる。このよう



(左) サイクルポート、(右) ももちり サイクルポート案内看板

な整備もコミュニティサイクル利用促進に一役買っているのではないかと感じた。

● サイクルポート設置時の苦心

コミュニティサイクルを導入するにあたり自転車を設置するポートが必要となるが、公有地・民有地を含め、設置場所の確保に苦勞したという。

中でも道路上にポートを設置する場合、道路法上の占用許可が必要となる。通常、サイクルポートは道路占用許可対象物件とはならないが、「道路占有許可の特例の適用」を利用しポート設置を可能とした。道路占有許可の特例を簡潔に述べると、“まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設”について、都市再生整備計画に位置付けられる等、一定の条件下において無余地性の基準を緩和できることとした制度である。そこに着目し、岡山市の都市再生整備計画の中にサイクルポート設置の計画について盛り込み、設置する際に必要な道路管理者・都道府県公安委員会の同意を得た。

● 今後の課題・展望

現在岡山市では、ももちりの利用数の推移や動向を調査するにとどめ、ポートの増設等は行っていない。

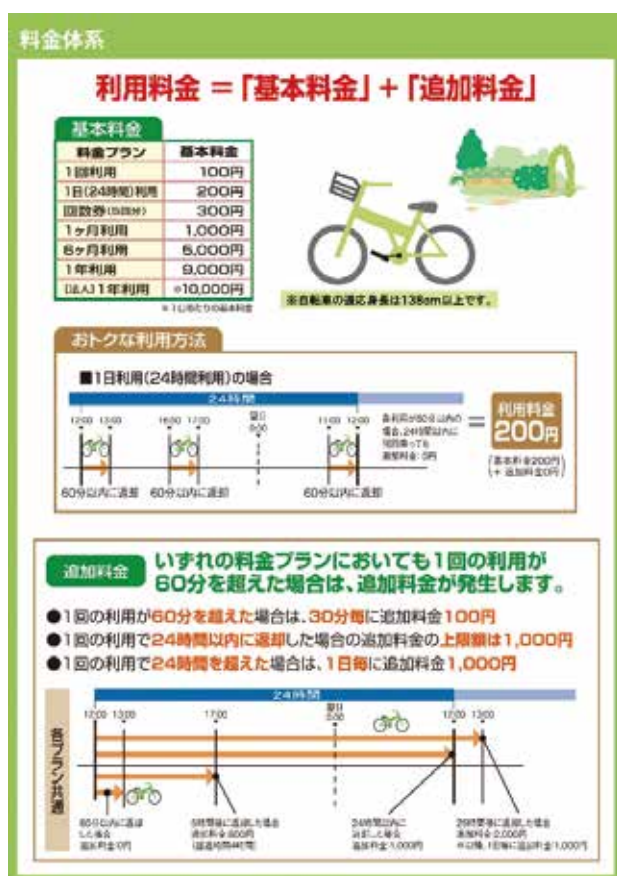


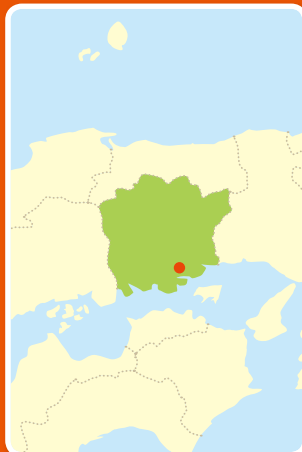
図1 [利用料金表]



(左) 自転車専用道路 標示、(右) 自歩道 表示

今後はももちゃりを持続可能なシステムとするため、収支改善につながる運営の工夫や、財源をどのように確保していくかという点を検討していかなければならない。また必要に応じて、ポートの増設や再配置などの対応も必要となってくるとの見解を持っている、と

のお話をいただいた。現在、ももちゃりは実際の利用者からも「ももちゃりによって移動範囲が広がった」「街中の滞在時間が増えた」など好評を得ているという。岡山市の“新たな公共交通”として、ももちゃりの更なる発展が期待される。



自治体名 岡山県岡山市

- 人口：719,302人
- 面積：789.91平方キロメートル
- 事業名：岡山市コミュニティサイクル『ももちゃり』
- 事業開始年度：平成25年度
- 事業実施主体：岡山市
- 連携団体等：中央復権コンサルタンツ株式会社
- 利用している補助金等の名称：社会資本整備総合交付金

連絡先

都市整備局交通政策課自転車先進都市推進室
TEL 087-803-1375

4区連携!! 自転車シェアリング広域相互 利用による利便性向上の取り組み

江東区・千代田区・港区・中央区

● 4区（江東区、千代田区、港区、中央区）の概要

江東区、千代田区、港区、中央区は東京の都心を構成する特別区である。4区は東京23区のほぼ中央に位置し、隣接している。江東区はマンションなどの住宅街が多く、千代田区、中央区はオフィス街が多いという特徴があり、港区は虎ノ門・新橋をはじめとしたオフィス街や六本木などの歓楽街、汐留・台場などの大規模開発地区なども抱える区である。

今回、『コミュニティサイクル事業実証実験（港区は自転車シェアリング実証実験と呼称）』について、4区それぞれの担当者に話を伺った。

● 取り組みのきっかけ

(1) コミュニティサイクル事業実証実験の導入経緯

コミュニティサイクル事業実証実験に関しては、それぞれの区の単独事業であり、コミュニティサイクルの導入経緯・時期はそれぞれ異なる。

1) 江東区

江東区は区民の環境意識の高まりや環境施策への取り組みの社会的要請、災害への対応、豊洲地区の新たなイメージの確立など社会的背景を受け、官民が連携・協働して、環境に最大限配慮したまちづくりの実現を目指すため、平成23年6月に『豊洲グリーン・エコアイランド構想』を策定した。この構想実現のための大きな具体的施策として、平成24年11月から江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験を開始した。

2) 千代田区

千代田区は東京都で唯一、国から「環境モデル都市」に選定され、環境モデル都市行動計画において都内の自転車の利用促進を掲げている。さらに、自転車の利用ニーズの高まりを受けて作成した自転車利用のガイドラインでは「安全で快適な自転車利用ができる都心千代田区」を目指し、その一つとしてコミュニティサ

イクルの導入を掲げている。

このような背景に加え、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催も視野に入れ、自転車のシェアリングシステムの本格導入に向けたコミュニティサイクル事業実証実験を平成26年10月から開始した。

3) 港区

港区では「港区基本計画」や「港区自転車等総合基本計画」において自転車シェアリングを総合的な自転車施策の一環として位置づけている。それに伴い放置自転車対策、環境負荷の低減、利便性向上、地区内の回遊性向上、観光振興など、関連する施策の推進を目的とし平成26年10月から港区自転車シェアリング事業実証実験を開始した。

4) 中央区

中央区は「中央区総合交通計画」、「中央区自転車利用のあり方」といった計画を経て、地域交通の補完、自動車から自転車への転換、自転車総量抑制による放置自転車の減少、利便性向上、観光振興などを目的とし、平成27年10月からコミュニティサイクル事業実証実験を開始した。

(2) 自転車シェアリング広域実験の経緯

前述のように各区単独事業としてコミュニティサイクル事業実証実験を展開してきたが、自転車とサイクルポートを共有することで、さらなる利用者の利便性向上を目指すこととなった。そして平成27年12月15日に4区、東京都、(株)NTTドコモ、(株)ドコモ・バイクシェアで「広域相互利用の実現に向けた自転車シェアリング広域実験実施協定書」を締結し、平成28年2月1日から自転車シェアリング広域実験を始めた。

● 実施内容

(1) コミュニティサイクル実験

区が事業主体、(株)ドコモ・バイクシェア（NTTドコモの子会社として設立）が運営主体（千代田のみ(株)



(左) 千代田区サイクルポート、(右) 江東区豊洲地区サイクルポート

NTT ドコモが運営主体）となり協定を締結し、以下の役割分担をしている。区は実証実験の統括、効果検証、自転車の貸出・返却場所であるサイクルポート（公有地）の確保、各行政機関との協議・調整を行っている。事業者は運営全般を担い、自転車の設置・所有・管理・整備、サイクルポート（民有地）の確保、当該実験の効果検証への協力等を行っている。

コミュニティサイクルで使用されている自転車は電動アシスト機能付きであり、他にもICカードリーダー、通信機能、GPS、遠隔制御機能を搭載している。これらの機能は簡易な貸出・返却の実現、GPS活用による位置データ分析、リアルタイムでの配置状況の把握、効率的な再配置、盗難防止に寄与している。サイクルポートは駐輪ラックの組み合わせで、駐輪可能な自転車数を調整することが可能である。自転車にバッテリーを搭載しているため、サイクルポートには電源敷設工事は不要で、設置・撤去が容易である。バッテリー残量が少ない自転車は、自転車の再配置時に充電済のバッテリーと交換する。

自転車の利用は①会員登録（パソコンまたはスマートフォンからWEBサイトにアクセス）、②借りる（WEBサイトで自転車を予約すると、4桁のパスワードをメールで受信。自転車操作パネルにパスワードを入力すると自転車の鍵が自動で開錠）、③一時駐輪（手動で鍵をかけ、再開は取得したパスワードを入力すると自動で開錠）、④返す（手動で鍵をかけ、自転車操作パネルの「ENTER」を押し返却完了。返却完了メールを受信）

の流れで行う。

また、交通系ICカード（Suica、PASMOなど）を鍵登録しておくと、自転車操作パネルに交通系ICカードをかざすことで自転車を借りることもできる。

料金は1回会員150円（税別）/回（最初の30分を超えると、30分毎に100円（税別））、月額会員基本料2,000円（税別）/月（月に何度利用しても最初の30分以内無料、その後30分毎に100円（税別））があり、他に1日パス、法人会員がある。



コミュニティサイクル事業実証実験の料金

(2) 広域相互利用の実現に向けた広域実験

4区単独事業の延長線上に広域実験があることから、4区統一の運営ルールを決める必要があった。自転車再配置の強化、個人情報の取り扱い、料金体系の統一、役割分担、利用実績の管理方法などを協議し、広域実験を開始した。

広域実験以前は、自転車の貸出・返却はそれぞれの区内のみでしか行うことができなかったが、広域実験では自転車とサイクルポートを共有することで4区内の全てのサイクルポートで貸出・返却が可能となった。



車体の広告

● 取り組みの成果

江東区では平成24年11月の事業開始月は回転数(自転車1台の1日の利用回数)が1.00未満だった。しかし広域連携の効果と実証実験の認知度の高まりもあり、時期や天候により影響されるが、基本的には右肩上がりで、平成28年7月の回転数は4.00を上回っている。また月額会員の利用回数が全体の7割を占めており、通勤、通学の移動手段として区民に定着してきている。

他の区も同様に、導入した自転車の数量を増やしているにもかかわらず、回転数、利用回数、登録者数は上昇している。特に3区に隣接している中央区は広域連携の効果が最も大きく、利用者が減と考えられていた冬場も右肩上がりで、事業開始の平成27年10月の回転数0.32から平成28年7月には3.55に大幅に上昇している。

利用者の声からも否定的な意見はほとんどなく、サイクルポートを増設して欲しいという前向きな意見が4区全てで多い。

● 今後の課題・展望

(1) サイクルポート設置

利用者の更なる利便性向上を目指し、4区はサイクルポートの増設を予定している。サイクルポートは公有地、民有地、公開空地(ビルやマンションなどの敷地内に設けられた空地のうち、一般に開放され自由に通行または利用できる区域)等に設置している。民有地は原則無償として土地使用の交渉を(株)ドコモ・バイクシェアが行っている。

コミュニティサイクルの認知度も高まって、当初よりはサイクルポート設置の理解を得られやすいが、今後も粘り強い交渉を行ってサイクルポート数を増やしていく必要がある。またサイクルポート設置に関しては法律に準拠した設置基準等がなく、公開空地はコミュニティサイクル事業実証実験期間中のみ特例で利用が認められている状況である。公開空地や公園などにおけるサイクルポート設置に関しては関係機関での継続的な協議、規制緩和を受けられるように国や都への働きかけが必要である。

(2) コミュニティサイクル事業の黒字化

コミュニティサイクル事業実証実験の事業収入は全て事業者(株)ドコモ・バイクシェア)に帰属する。主な収入源は利用料で、自転車のドレスガードや車体への広告掲載による広告料等からも収入を得ているが、現状では赤字運営である。自転車を新たな公共交通機関として位置付けるならば、利用料金は他の公共交通機関であるバスや電車などに近い料金体系とする必要があり、今後も車体の広告収入以外の副次的な収入源を模索する必要がある。

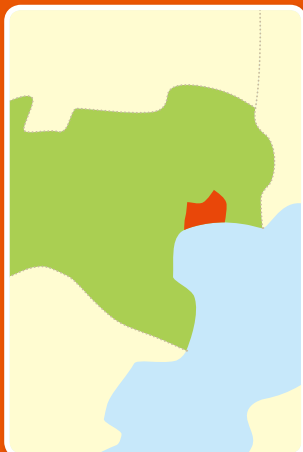
また当初の想定より順調に総利用数、回転数を伸ばしているが、黒字化を達成するには、さらに回転数を上げる必要がある。そのために、コミュニティサイクル事業実証実験の普及啓発や、今後他区の新たな参入も期待できることから、さらなる広域化による利用者の利便性向上を目指す必要がある。

(3) さらなる広域化へ向けて

10月1日から新宿区が新たに自転車シェアリング事業実証実験を行うことになり、新宿区を加えた5区で広域相互利用を行うこととなった。今後も他区の参入が想定されることから、更なる広域連携の本格化に向け、運営のあり方等も検討する必要がある。



さらなる広域化



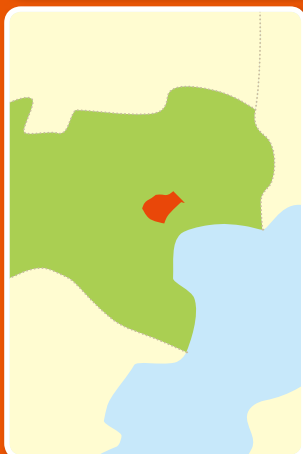
自治体名 東京都江東区

- 人口：502,779人
- 面積：40.16平方キロメートル
- 事業名：江東区臨海部コミュニティサイクル実証実験
- 事業開始年度：平成24年度
- 事業実施主体：江東区
- 利用している補助金等の名称：東京都区市町村との連携による地域環境力活性化事業

連絡先

都市整備部まちづくり推進課

TEL 03-3647-9714



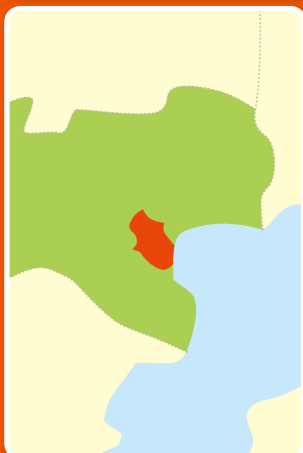
自治体名 東京都千代田区

- 人口：59,042人
- 面積：11.66平方キロメートル
- 事業名：千代田区コミュニティサイクル事業実証実験（ちよくる）
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：千代田区
- 利用している補助金等の名称：東京都区市町村との連携による地域環境力活性化事業

連絡先

環境まちづくり部交通施策推進課

TEL 03-5211-4248



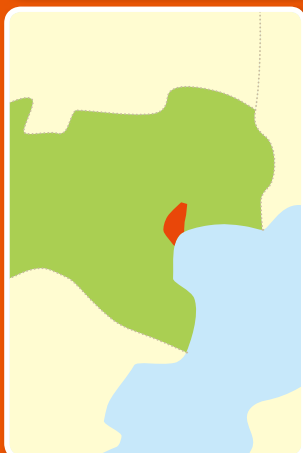
自治体名 東京都港区

- 人口：246,664人
- 面積：20.37平方キロメートル
- 事業名：港区自転車シェアリング事業実証実験
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：港区
- 利用している補助金等の名称：社会資本整備総合交付金、東京都区市町村との連携による地域環境力活性化事業

連絡先

街づくり支援部土木課

TEL 03-3578-2212・2278



自治体名 東京都中央区

- 人口：145,004人
- 面積：10.12平方キロメートル
- 事業名：中央区コミュニティサイクル事業実証実験
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：中央区
- 利用している補助金等の名称：東京都区市町村との連携による地域環境力活性化事業

連絡先

環境土木部環境政策課

TEL 03-3546-5407

物流大手と公共交通による「客貨混載」の拡大

宮崎県 ヤマト運輸 宮崎交通

◆客貨混載とは

客貨（貨客）混載とは人と貨物を同じ車両で運ぶことや、乗客を運ぶ際に一緒に貨物を運ぶことである。客貨混載に最初に取り組んだのは、宅配最大手のヤマト運輸で、客貨混載という言葉が誕生する前の平成23年5月に、環境負荷低減を目的として京都府の京福電鉄と連携して電車を利用した宅配便運送を開始した。その後、平成27年6月から同社と岩手県北バスが客貨混載を開始し、西日本では同年10月から同社と宮崎交通が客貨混載を開始した。

中山間地域における宅配便の集配効率の向上や、環境負荷低減、交通機関の収益性向上につながる、地域社会を支える新たな手法として注目を浴びた。平成28年9月には北海道、同年10月には熊本県で客貨混載が導入されるなど、各地域で新たな公共交通の活用事例として広がりを見せている。本事例集では、西日本で最初に客貨混載を導入した宮崎県の事例について見ていく。

● 宮崎県の概要

宮崎県は九州南東部に位置し、温暖な気候や県木「フェニックス」に代表される南国情緒豊かな美しい自然と、素晴らしい景観が有名で多くの観光客が訪れる。また、日本最古の歴史書と言われる「古事記」には、天照大御神の天岩戸隠れなど、この地に伝わる神話と伝説が多く書かれており、神々のふるさととしても知られ、数多くの史跡など、歴史資源の宝庫となっている。

● 取り組みのきっかけ

全国の中山間地域で過疎化や高齢化が進展するな



ヒト・もの・ハコぶエコロジーバス

か、全国のバス路線は、窮地に追いやられている。何よりも利用者の減少が影響しており、国土交通省によると平成15年度と比較して、乗り合いバスの輸送人員は三大都市では微減にとどまるものの、地方では約17%減少している。全国のバス路線においても廃止路線が増え続けており、地域住民の生活を支える移動手段の確保が課題となっている。

宮崎県の西米良村は熊本県との県境に接し、路線バスの通る国道219号線以外はどこに向かうにも、トンネルのない長いつづら折りの峠越えを強いられ、きわめて山深い地域にある。同村では、年々人口が減り、高齢化率も約40%になるなど、特に過疎化や高齢化が進んでいた。

そんな中、宮崎県では、平成23年に「宮崎県中山間地域振興条例」を制定し、中山間地域の課題解決や活性化、住民の安心安全な生活の確保に取り組んでいた。

県内の路線バスに目を向けると、宮崎交通は宮崎県のほぼ全域をカバーするバス路線網を保持し、県内最大手のバス会社として、効率的で持続可能な公共交通の維持に向けて奮闘していた。しかし、路線によっては、過疎化や高齢化による利用者の減少から収益性が低下し、中山間地域での路線維持について課題を抱えていた。

一方、ヤマト運輸では、中山間地域での集配におい

て、移動に時間を要することや、集配担当地域での滞在時間が限られるなどの課題を抱えていた。同社は当時、西都市東米良地区と西米良村に宅配便を配達する際、西都市にある集配センターから約50kmの距離を1時間半かけて集配車両で運送していたという。また両地域の住民から集荷した荷物は、西都市の集配センターに運送するため、集荷の締め切りは14時頃となっていた。そういった状況の中、宮崎交通の路線バスが、きめ細かい路線網を有している点に着目し、営業所から離れた地域への運送に活用出来れば、一層の物流の効率化を図ることが出来るのではないかと考えた。また、全国の自治体や地域と連携しながら「見守り支援」や「買い物支援」などを提供する「プロジェクトG (Government)」を推進し地域の課題解決に注力していたため、各関係者が連携することで様々な相乗効果が生まれると確信した。

● 取り組みの内容

前述の課題に直面しているとき、ヤマト運輸から宮崎交通への働きかけにより、西日本初となる客貨混載をスタートすることとなった。まず着手したのが、車両の開発である。道路運送法第82条では、「一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる」と規定しており、旅客の運送に付随して、少量貨物の運送が認められている。少量貨物とは「貨物の大きさや数量によって乗車スペースが損なわれないまで

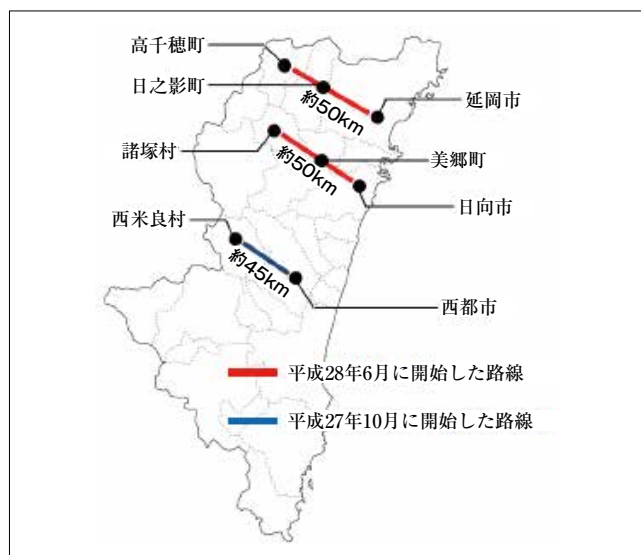
の物量」と定義されており、地域のトラック事業の妨げにならないことを条件としている。また、国土交通省では、運送できる貨物の重量を軽貨物の最大積載量を超えない範囲としており、その基準を満たす荷台スペースを製作する必要があった。併せて、荷物の安全面及び防災面のリスクも考慮する必要があり、ヤマト運輸と宮崎交通の両社間で協議を重ねた。

当初バス最後方の2列を荷物置き場に置き換えることを検討したが、車両後方には非常扉があり、通路にも段差があるため別のスペースを考えなければならなかった。再度協議を行い、バス中央部、乗車口の扉のすぐ前、中央部の座席を一部減らし、荷台スペースを確保した。この方法を採用したことで、当初予定より改造費を安く抑えることができた。このモデルは、荷物の運送量・積載量が多い地域には向かないが、荷物の絶対量が少ない、全国の過疎地域では応用しやすい。

また、客貨混載専用の路線バスということが客観的に分かるようにヤマト運輸のシンボルカラーであるイエローとグリーンを用い「ヒト・ものハコぶエコロジーバス」と大々的なラッピングを施した。ヒトともの



(上) 車両の一部を活用し荷台スペースを開発（サイズ：縦197cm×横80cm×高さ70cm）（下）バスへの積み込み状況



宮崎県内の客貨混載の路線

を運ぶバスということが分かりやすく表現されており、人の目を引くデザインになっている。

地域の知恵を結集し、ヤマト運輸の提案から半年と経たないうちに、ヤマト運輸、宮崎交通、宮崎県、西都市及び西米良村は相互連携を図り、西都市～西米良村の路線において西日本で初となる客貨混載を開始した。

● 取り組みの成果

客貨混載事業の導入は、多様な効果を生んだ。宮崎交通にとっては、路線バスの空きスペースで宅配便を運送することにより、バス路線の収益性が向上し、バス路線の維持につながる新たな収入源を確保できた。

ヤマト運輸にとっては、西都市東米良地区と西米良村のセールスドライバーが西都市の集配センターに戻る必要がなくなるため、両地域での滞在時間が増え、当日発送の集荷締切時刻を17時まで延長できた。約50kmを1時間半かけてトラックを運転していたが、大幅な削減によりCO₂排出量が低減できた。また、滞在時間が増えたことにより、買い物が不便な方々へ提供する「買い物支援」や、1人暮らしの高齢者へ向けた「見守り支援」も提供できるようになった。

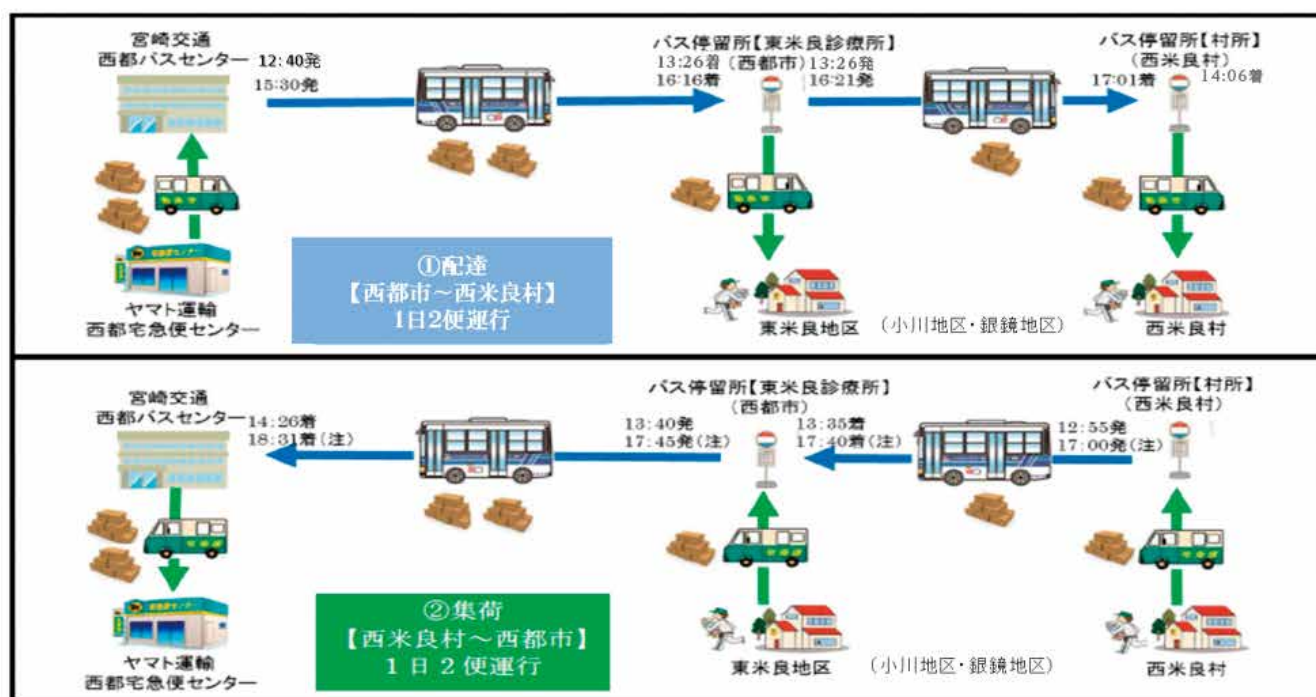
宮崎県や西米良村などの自治体にとっては、中山間



集配車からバスへの荷物の積み込み

地域で抱える公共交通の維持が可能になったことが大きいだろう。路線バスが安定的に維持できることで、病院やスーパーなどの多様な施設へアクセスでき、生活基盤の維持に繋がる。また、ヤマト運輸のセールスドライバーが西米良村や東米良地区に滞在する時間が増えたため、集配時に住民の異変を感じた場合に、自治体へ連絡する見守り支援を行うことで、住民サービスの向上に繋がっている。

客貨混載は、公共交通を維持し、物流の効率化による住民サービス向上に繋がるとして、配達に長時間を要する地域で広がりを見せている。平成28年6月には宮崎県内の、延岡市、高千穂町、日之影町、諸塚村、日



客貨混載の運行フロー

向市及び美郷町が新たに連携を開始した。上記市町村でも、同様に過疎化や高齢化が進んでおり、バス路線の維持が厳しく、住民サービスの向上が課題となっていた。この課題を解決するために、西都市―西米良村と同じく延岡市―高千穂町、諸塚村―日向市を結ぶ2路線で客貨混載を開始した。（※諸塚村―日向市の路線バスは回送便を利用し 荷物を積載している）

ヤマト運輸が宮崎交通に対して支払う費用は、3路線とも異なる。これは、地域性によるものであり、1日の運行距離や本数で設定するのか、個々の荷物で設定するのか、地域の実情に応じて持続可能な形態を考えて設定することとしている。

高千穂町は立地的に熊本県と近いため、熊本県の集配センターを介して配送しており、1日遅れた配送となっていたが、客貨混載の導入により、県内の当日便の提供も行うことが出来るようになった。諸塚村や美郷町においても、ヤマト運輸のセールスドライバーの滞在時間が増え、多様な住民サービスが向上した。



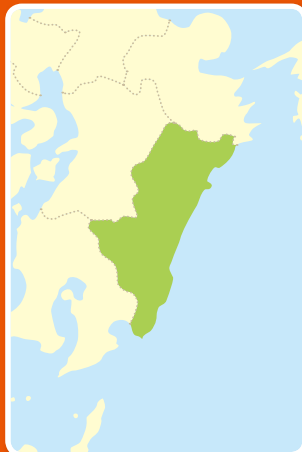
● 今後の課題と展望

今後の課題として、大型の荷物やクール便が増えた場合についての改善が求められる。現在、バス荷台スペースで対応できない場合には従来の集配車で対応しており、ヤマト運輸と宮崎交通では、クール便の対応拡充について改良開発を進めている。

また、現在のバスは小型化が進んでいるが、それと同時に高齢者や車椅子に対応したスペースの確保が求められる。この場合、宅配便のスペース確保が課題となる。

ヤマト運輸宮崎主管支店安全推進課の下課長は「客貨混載を進める際は、持続的に客貨混載を行えるよう、画一的に導入するのではなく、地域や状況に応じて流動的に対応していきたい」と話す。客貨混載の取り組みは、ヤマト運輸と宮崎交通、また地域住民にもメリットがある、互いがWin－Winとなるシステムである。運送が地域を支え、地域が運送を支えるシステムは、高齢化や過疎化が進む中山間地域等における問題解決と地域活性化のモデルとして、改善を図りながら、今後も拡大していくものと考えられる。

また、佐川急便が平成29年度から新潟県の北越急行と客貨混載を実施するなど、路線バスや鉄道会社との連携を中心に、客貨混載は広がりを見せている。国土交通省においても、「地域を支える持続可能な物流システム」の1つとして、客貨混載を「暮らし向上物流」の施策として拡大していく方針を示している。過疎化や高齢化が進む中山間地域の公共交通を維持する手法の一つとして、今後全国に広がることが期待される。



自治体名 宮崎県

- 人口：1,096,591人（平成28年9月1日現在） ● 面積：7,735.31平方キロメートル
- 事業名：客貨混載 ● 事業開始年度：平成27年
- 事業実施主体：ヤマト運輸株式会社、宮崎交通株式会社
- 連携団体等：宮崎県、西都市、西米良村、延岡市、高千穂町、日之影町、諸塚村、日向市、美郷町

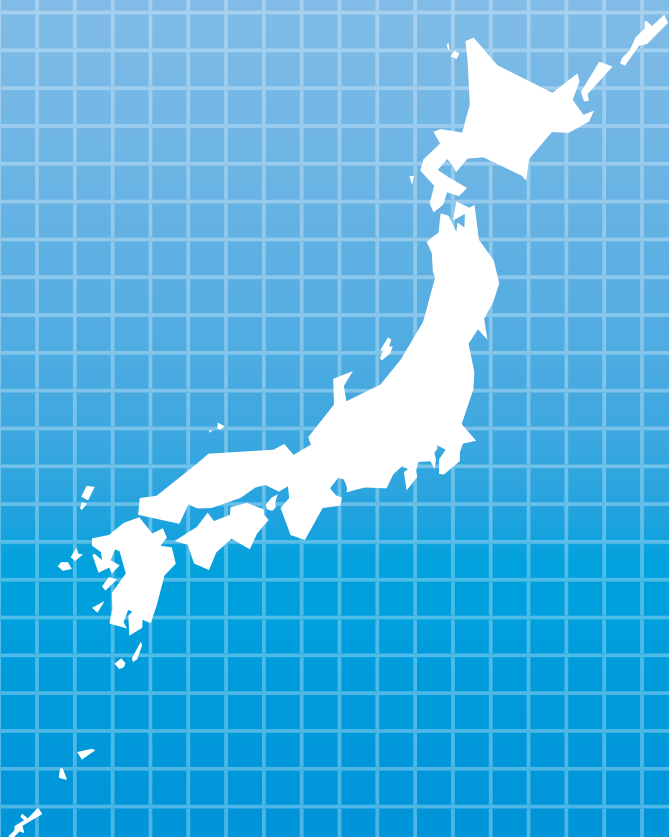
連絡先

宮崎県総合政策部総合交通課地域交通担当

TEL 0985-26-7037

本 編

29事例



タクシー

地域密着の公共交通 大正地区「あいのりタクシー」

北海道帯広市

◎ 帯広市の概要

帯広市は北海道東部に位置する人口約16万7,000人のまちである。北東端にある市街地に約9割の人口が居住している。市域の約6割を占める中央部の平地の約半分が全国でも有数の大規模経営の畑作地帯となっており、この広大な農村地区に住民が点々と居住している。

◎ 事業実施の背景と経緯

市街地の南に位置する大正地区では、路線バスが2路線運行していたが、散居型の農村地域であるためバス停まで2～3キロ離れている住宅が多く、バスを利用しづらい環境にあった。

農村部の公共交通を見直し、新しい交通システムを検討するため、平成14年度に地域の現況や交通需要等に関する調査を実施。スクールバスへの一般客の混乗や乗合タクシー等、様々な手法を検討した。

結果、少ない需要に適応し、高齢者利用に配慮した運行システムとして、ドア・ツー・ドアのデマンド型乗合タクシーを導入することとした。愛称を「あいのりタクシー」とし、地元のタクシー会社である大正交通に運行を委託して、平成15年度に実証実験運行を実施した。

◎ 事業の実施概要と成果

実証実験運行にあたっては、地域の交通手段としてより良い方法を検討する場として、大正地区の町内会・老人クラブ・農協・病院等の地域住民を中心とした「あいのりタクシー運営協議会」を設置した。実証実験中は、運行実績データの収集・分析や住民への意識調査やアンケート調査を実施し、車両への乗降ステップ設置や運行ダイヤの見直しといった改善につなげ

た。また、老人クラブ等の地域の集会に出向き、住民に対しあいのりタクシーの利用方法を説明する等、利用促進にも取り組んだ。

こうして、平成15年7月から平成16年3月まで9ヶ月間の実証実験運行を経て、平成16年4月にあいのりタクシーは本格運行を開始した。

あいのりタクシーは、乗車定員9人のジャンボタクシー1台で運行し、利用には事前予約が必要となる。大正地区を運行区域とし、バス停はなく、予約のあった場所から目的地までドア・ツー・ドアで運ぶ。予約のあった地点を効率的な経路で運行するため決まった路線はない。運賃は大正地区内は一律500円、帯広市中心部へはエリアによって400円～1,000円の範囲で運賃が決められている。

本格運行を開始した平成16年当時は、運行区域は大正地区のみとなっており、中心市街地へ行くためには路線バスに乗り換える必要があったが、利用者からの要望により、平成18年10月から市街地への乗り入れを開始した。市街地エリアは、商業施設や病院、駅前などの特定の駐車場所でのみ乗降できることとした。

また、大正地区から市街地行きの便では降車のみ、市街地から大正地区行きの便では乗車のみとすること



あいのりタクシー

とし、既存路線バスとの競合を回避した。

運行事業者である大正交通では、老人会など地域の集いに積極的に参加し、あいのりタクシーの利用方法の説明や事前登録の受付をするなど、地域に密着した周知活動を行ったほか、予約の際に必要な電話番号・時刻表等を見やすく携帯できるポーチを作成し、無料配布するなどの取り組みを行っている。

こうした利用促進の取り組みにより、あいのりタクシーの利用者数は、運行開始した平成16年度の2,507人に対し、市街地への乗り入れを開始した平成18年度に

は4,037人に増加。近年は、70歳以上の高齢者の運賃が無料となる制度を市が導入した効果もあり、平成27年度の利用者数は5,616人と、運行開始時の2倍以上となっている。

あいのりタクシーは、利用者の多くが地域の高齢者であり、通院や買い物、ゲートボールなど趣味のおでかけの際の交通手段として利用されている。あいのりタクシーの運行によって、移動手段のない高齢者等

が、送り迎えする余裕のない働き盛りの家族に頼らなくとも移動できる環境が整備されたこともあり、利用者のみならず、その家族からも好評を博している。

課題と今後の展望

あいのりタクシーの運行は、農村部における生活交通の確保を目的として実施しているが、広大な面積を誇る農村地域をカバーするには運行経費が多くかかるため、運賃収入では賄いきれない赤字部分については、市が負担することで運行を維持している。

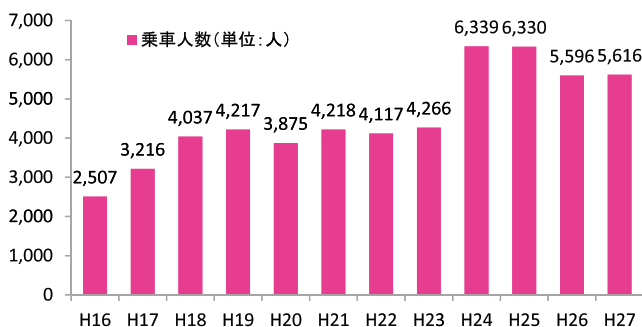
運行の収支を改善し、財政的にも持続可能な公共交通とするためには、利用者の増加が不可欠である。現在は利用者のほとんどが地域の高齢者となっているが、今後は通勤や通学等の若年層による利用や、地域住民だけでなく観光客による利用を取り込むことも視野に、予約方法やダイヤ改正など多様なニーズに対応できるよう改善に取り組んでいきたい。



あいのりタクシーのちらし



大正交通無料ポーチ



利用者推移

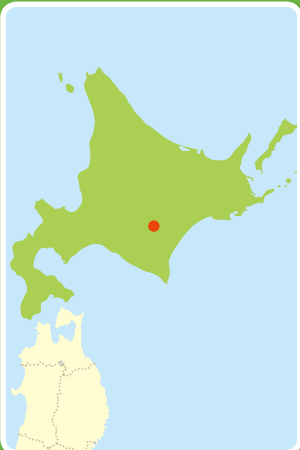
自治体名 北海道帯広市

- 人口：167,870人
- 事業名：大正地区乗合タクシー運行事業
- 事業開始年度：平成16年度
- 事業実施主体：帯広市
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：619.34平方キロメートル

連絡先

商工観光部商業まちづくり課
TEL 0155-65-4165



乗用車

口内地区自家用有償旅客運送による 地域公共交通の確保の取り組み

岩手県北上市

● 北上市の概要

北上市は、岩手県のほぼ中央、北上盆地の中ほどに位置し、北上川と和賀川とが合流し田園地帯が広がる。古くから交通の要衝として栄え、国道及びJR鉄道の幹線を骨格として、市街地が形成されている。盆地気候であるが、日本海側気候の影響により、比較的積雪量が多い地域である。

● 地域の強みを活かして

口内地区は、人口およそ1,600人、世帯数およそ570世帯の中山間地にある地域である。事業開始前年の平成19年における10年間での人口減少率がおおよそ14%（平成10～19年度）、高齢化率はおよそ9ポイントも増加（平成8～19年）しており、市内でも人口問題が深刻な状況にあり、今後地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されている。

このような状況下、地域住民が住み慣れた地域に住み続けることを目指して、地域に根ざした公共交通整備に着手。口内地区の強みである地域コミュニティの強さを活用し、「地域内の支え合い」としてボランティア輸送に取り組むことになった。



口内地区自家用有償旅客運送

● 過疎地有償運送の導入

平成20年度に、地域づくり組織の口内町自治協議会が事業主体となり、(財)都市農山漁村交流活性化機構の「山村再生プラン事業」を活用して、ボランティア輸送の社会実験を行った。

社会実験にあたり、アンケート調査や住民ワークショップを実施したことにより、地域内移動の実態及び需要を把握するとともに、地域全体の公共交通に対する関心が高まった。これを踏まえて、ボランティアドライバー12名を確保し、12日間の試験運行を実施。運行回数40回、延べ60人の利用者があり、地域自らが地域公共交通の必要性を認識した。

これらの結果を受けて、過疎地有償運送（現公共交通空白地有償運送）に取り組むこととなり、法定手続を進めるため、平成21年5月に「特定非営利活動法人くちない」を立ち上げ、平成22年7月には運送者登録を得て、本格運行に至った。

運行形態は、ドア・ツー・ドアのデマンド交通による、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の2形態である。公共交通空白地有償運送は、主に地区内だけの運行となり、自宅から路線バス停留所までに行きたいとき等に利用され、料金は100円となっている。一方、福



利用の様子

社有償運送は地区外まで運行し、住民が市街地の病院等に行きたいときに利用され、料金は距離に応じて800円・1,000円・1,200円となっている。

運行開始の平成22年7月では、利用登録者数が42人であったが、年々増加し平成27年度には78人となった。これに伴い、公共交通空白地有償運送の延べ利用者数は、平成27年度824人で33.5%の増加（平成23～27年度）、運行回数は平成27年度627回で32.0%の増加（同）となっている。また、福祉有償運送も同様に、延べ利用者数は平成27年度406人で、224.8%の増加（同）、運行回数は平成27年度400回で227.9%増加（同）となっている。

自家用有償旅客運送の取り組みに加え、平成25年度には、特定非営利活動法人くちないが事業主体となり、「過疎集落等自立再生対策事業」（総務省）を活用して、自家用有償旅客運送と地区内路線バスとの交通結節点となっている既存商店を改修する事業に取り組んだ。この事業によって、既存商店は待合所を含むコミュニティストアとして機能するとともに、地域住民の交流機会を創出し、さらには自家用有償旅客運送の

利用促進につながっている。

このように、ボランティア輸送の社会実験から、自家用有償旅客運送の実施、その利用促進の仕掛けづくりまでを地域主体で行ってきた口内地区の取り組みは、地域公共交通と地域づくりとが連携した先駆的事例となった。

● さらなる取り組みにむけて

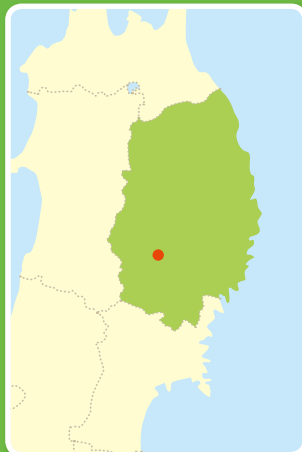
自家用有償旅客運送導入後の口内地区の人口減少率はおよそ16.6%（平成18年度末～27年度末）であり、地域公共交通の整備だけでなく、人口減少に歯止めをかけるあるいは人口流入を推し進めるために、さらなる魅力ある地域づくりの取り組みが求められている。

最後に、自家用有償旅客運送の運行経費に対して、運賃収入がおよそ3割、北上市支線交通運行事業費補助金がおおよそ4割、特定非営利活動団体くちないの自己資金がおおよそ3割であることから、収支改善にむけた取り組みが喫緊の課題となっている。加えて、取り組みの経緯やこれまでの運行状況などの引き継ぎ先である運

営側の担い手不足といった課題もある。しかしながら、このことは、口内地区の自家用有償旅客運送だけではなく、他の地区で導入されている乗合タクシーの取り組み、北上市のコミュニティバスや路線バス等においても同様であり、市全体としての「持続可能な公共交通」について検討が進められている。



（左）有償旅客運送使用車両 （右）特定非営利活動法人 くちない事務所



自治体名 岩手県北上市

- 人口：93,457人
- 事業名：山村再生プラン事業
- 事業開始年度：平成20年度
- 事業実施主体：口内町自治協議会
- 連携団体等：特定非営利活動法人くちない
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：437.55平方キロメートル

連絡先

都市整備部都市計画課

TEL 0197-72-8312

タクシー

地域主体のデマンド型乗合タクシー 「スマイルグリーン号」

山形県山形市

● 山形市の概要

山形市は、山形県の東南部に位置する、人口およそ25万人の県庁所在地である。市内には、松尾芭蕉の奥の細道で有名な山寺立石寺やスキーシーズンには樹氷が見事な蔵王山といった観光地があり、多くの観光客が訪れる。

● 事業実施の背景・経緯

市内北部に位置する大郷及び明治地区は、民間の路線バスが平成11年3月に廃止され、同年4月から市が高齢者の通院等に対する移動手段を確保するため、65歳以上を対象とした高齢者福祉バスを週1日2往復運行、平成15年からは年齢制限をなくし地域交流バス明治線として運行を行っていた。地域交流バス明治線は他の路線と比較し、利用者が比較的多かったことから、地元町内会が増便を市に要望し、協議した結果、地元町内会が運行主体となり市が支援を行う「自主運行方式」を検討する事となった。平成19年より大郷、明治両地区の町内会と市が学識経験者の指導を得ながら検討を進め、住民アンケート調査を基に運行の態様等を検討し、デマンド型乗合タクシーとして、平成21年4月から1年間の実証運行を行った後に、平成22年4月より運行を開始した。



スマイルグリーン号

● スマイルグリーン号の概要

【市内バス交通の現状】

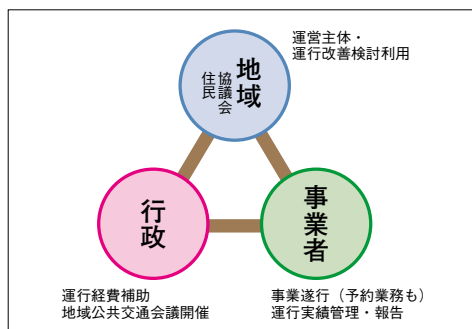
民間の路線バス53路線が中心市街地を核として市内及び近隣市町村に放射状のネットワークを形成している。また、中心市街地活性化の目的で、商工会議所が中心市街地100円循環バスを運行する他、市が民間事業者と協定を結び、バス交通不便地域や空白地域の移動手段の確保を目的としてコミュニティバス西部循環線、コミュニティバス高瀬線及び地域交流バス南部線の3路線を運行している。これらに加え、地元町内会が中心となり発足した大郷明治交通サービス運営協議会が主体となり運行しているスマイルグリーン号がある。

【運行方法】

大郷、明治両地区と中心市街地を結ぶデマンド型乗合タクシーとして運行を行っている。運行するにあたり、大郷、明治両地区の町内会が中心となって組織した「大郷明治交通サービス運営協議会」が運行主体となりタクシー事業者と運行委託契約を結んでいる。本年10月からは、山形定住自立圏協定に基づき、隣接した中山町間との広域的な公共交通ネットワークとして中山町への延伸を行い、併せて、運行日や運行便数などの拡大も行った。運行にかかる経費から、収入を差し引いた部分を行政負担とし、交通空白地域の移動手段の確保を目的に山形市及び中山町から補助金を支出し支援を行っている。

現在の主な運行内容は、次のとおり。

- ①運行日：毎週月曜日、水曜日、金曜日
- ②運行便：中山町⇒大郷・明治地区⇒中心市街地2便
中心市街地⇒大郷・明治地区⇒中山町2便



地域、事業者、行政の関係図

中山町⇄明治地区4便

中心市街地⇄大郷・明治地区1便

③利用方法：利用者は、原則利用前日の19:00までに予約を行う。

【大郷明治交通サービス運営協議会の活動】

同協議会においては、様々なPR活動等を実施し、利用促進に取り組んでいる。

例) ・地元の小学校からスマイルグリーン号の絵を募集して、その絵を回数券に印刷。

・中心市街地の各所を見学するツアーを企画

【事業の成果】

地域が主体となり運行改善の検討を行い、事業者は運行事業の遂行、行政は、運行経費に関する補助等を行うことにより、地域・事業者・行政が連携し合い、一体となった運行を実施できている。また、同協議会において上記の活動等を主体的に行うなど、市が直接運行に携わる他のコミュニティバス路線に比べ、自分たちの地域の公共交通であるという愛着が高まり、地域の公共交通は地域で守るという意識の醸成に繋がっていると思われる。



中山町延伸に伴う出発式（平成28年10月24日）



市内バス路線網図

ている。その理由として、利用者の多くが、もともと運転免許を持っていない高齢者に固定化されていること、また既存の利用者が、身体的な理由等により、利用できなくなっていることが挙げられる。全国的な傾向であるのだろうが、以前と比べ、自身で自動車を運転している高齢者が多いため、新たにスマイルグリーン号の利用者になる方が少なく、新規の利用者の確保、掘り起こしが課題となっている。

【今後の展望】

平成28年10月より、スマイルグリーン号のエリアを中山町へ拡大し、あわせて、運行日を週2日から週3日に、運行便数を1日あたり最大5便から9便に増やした。これにより、中山町の病院やショッピングセンターを利用する明治・大郷地区住民の移動ニーズや大型ショッピングセンターがある山形市北部に乗り換えなしで移動することができる中山町の住民ニーズに応えることで、利用率向上に繋がっていきたいと考えている。

● 課題と今後の展望

【課題】

路線の定着とともに、当初は利用が伸びていたものの、運行開始から7年が経過し、近年は減少傾向となっ

自治体名 山形県山形市

- 人口：251,738人
- 面積：381.58平方キロメートル
- 事業名：デマンド型乗合タクシー「スマイルグリーン号」
- 事業開始年度：平成21年度（実証運行）、平成22年度（本運行）
- 事業実施主体：大郷明治交通サービス運営協議会
- 連携団体等：大郷明治交通サービス運営協議会（運行主体）、山交ハイヤー株式会社（運行事業者）、山形市、中山町（行政）
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

企画調整課 TEL 023-641-1212（内線222）

鉄道

山形鉄道フラワー長井線

～利用拡大と地域活性化に向けて～

山形県長井市など

● フラワー長井線の概要

山形鉄道フラワー長井線は、山形県南部に位置する南陽市、川西町、長井市、白鷹町を結ぶ、全線17駅・30.5キロを運行する第三セクター鉄道である。沿線2市2町には花々の名所があることから、「フラワー長井線」と呼称し、車両外装もこれらに合わせたデザインとなっている。

● 協議会設立の経緯

国鉄長井線は、昭和61年に同路線を維持するよりもバス輸送としたほうが適切、と判断され廃線の危機に直面したが、沿線住民等の存続に向けた運動が功を奏し、昭和63年10月にJRからの転換を受け「山形鉄道フラワー長井線」として南陽市赤湯～白鷹町荒砥間の鉄道事業を開業した。

これを受け、山形県及び沿線市町である南陽市、川西町、長井市、白鷹町が中心となり、商工会や観光協会などの関係団体と連携し「フラワー長井線利用拡大協議会」を平成元年7月に設立した。協議会では沿線一



フラワー長井線路線図

体となったフラワー長井線の利用拡大と活性化及びその運営の安定化を促進することを目的に、「地域住民等に対する効果的な利用拡大策の企画、実施」「地域住民の共通理解醸成」「運営の安定化を図るための支援」の3つを柱に活動を行っている。

● これまでの取り組み

協議会ではこれまで、先に述べた3つの活動方針に基づき山形県、沿線2市2町及び隣接する市町からの負担金を活動資金として事業を実施してきた。具体的には、「効果的な利用拡大策の企画、実施」においては、フラワー長井線を活用した地域活性化につながるイベントや活動を企画する団体及び貸切列車を利用する団体に対して、財政的な支援を行ってきた。また、「地域住民の共通理解醸成」として、フラワー長井線の現状や取り組みを紹介する広報誌を沿線全戸に配布するとともに、県内の大学と連携し、主な利用客である高校生を対象として利用拡大に向けた講義やワークショップなどの勉強会を実施している。そして、「運営の安定化を図るための支援」では、地域住民に対して回数乗車券の購入運動の展開や、沿線に立地する4つの県立高校の新入生に対する通学定期券購入のお願い等の活動を行ってきた。

こうした取り組みの結果、徐々にではあるが住民が主体となった取り組みが生まれてきている。主なものを挙げると、平成26年度に開通100周年を迎えた長井線に向かって祝福と感謝の意を込めて沿線住民が手を振る「スマイルプロジェクト」の取り組みや平成27年度には車両をプロレスのリングに見立てた「ローカル線プロレス」が行われ、全国初の試みとしてマスメディ



四季折々の花が咲く沿線走るフラワー長井線

アを通じた全国報道により、フラワー長井線に対する注目度が増している。

また、沿線住民による長年にわたる駅周辺の環境整備が実

り、平成27年度に、羽前成田駅（長井市）及び西大塚駅（川西町）が国の登録有形文化財に登録されている。

これらは全て、沿線住民のフラワー長井線に対する想いにより生まれたものであり、併せて協議会の活動が実を結んだものといえる。

加えて今年度、県及び沿線自治体ではフラワー長井線を中心に「稼ぐ力」を創出するために、内閣府の地方創生加速化交付金を活用し、地域の観光資源を磨き直すとともに、これらを組み合わせた旅行商品づくり等の取り組みを官民協働により行っている。また、取り組みの中では、4つの車両に沿線2市2町の花をあしらったラッピングを施すとともに、1両を飲食が可能な観光列車に改造する予定であり、平成28年度内に順次披露される。フラワー長井線が沿線地域の地方創生のシンボルとして、変貌を遂げようとしている。

● 課題と今後の展望

フラワー長井線の利用客数は、平成2年度の144万人をピークに年々減少し、平成27年度には半分以下の60万人にまで減少している。その要因として、主な利用客である高校生の減少が挙げられるが、今後もこの傾向は続いていくと予測されることから、高校生以外の地域住民、沿線企業等による利用拡大が喫緊の課題となっている。

そのため、平成28年より先導的に県及び沿線自治体の職員が、自家用車を使わず通勤するノーマイカーデーを月に数回設けるとともに、会議、出張時にもフラワー長井線の利用を促進する等の取り組みを実施し利用拡大を目指しており、今後、沿線企業、団体にも実

施を呼びかけていくこととしている。併せて、山形鉄道(株)と連携して法人向け定期等の商品化を検討し、一般客の利用拡大を目指していく。

また、観光面での利用拡大については、東日本大震災による風評被害により、一時は観光による利用拡大に苦戦した時期もあったが、フラワー長井線は観光ツールとしても大きな魅力を持っていることから、先に述べた地方創生の取り組みに加え、平成28年度に長井市が立ち上げた観光DMO「やまがた長井観光局」とも連携し、観光面での利用拡大を図っていくこととしている。

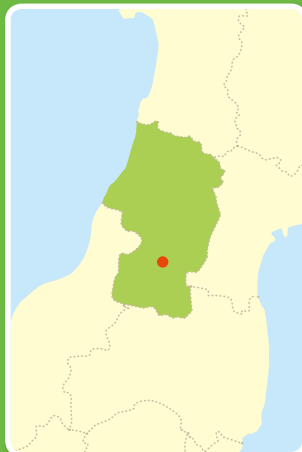
結びとして、協議会のこれまでの活動をPDCAサイクルにより見直しながらかみ上げていくことはもちろんだが、昨今の国の地方創生を追い風とし、フラワー長井線を地域で支える構造や仕組みづくりについて、官民連携を推進しながら、フラワー長井線がいつまでも地域に愛される存在としてあり続けるための道を絶えず模索していきたい。



ラッピング列車（川西町ダリア号）と西大塚駅



ラッピング列車（長井市あやめ号）と羽前成田駅



自治体名 山形県長井市

- 人口：27,515人
- 面積：214.69平方キロメートル
- 事業名：フラワー長井線利用拡大協議会事業
- 事業開始年度：平成元年
- 事業実施主体：山形県、長井市、南陽市、川西町、白鷹町、各市町商工会、観光協会、住民団体等
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

地域づくり推進課
TEL 0238-87-0817

タクシー

コミュニティバスを補完する 新たな交通施策の導入

群馬県桐生市

● 桐生市の概要

桐生市は、群馬県の東南部に位置し、平成17年6月に1市2村による市町村合併により、全国でも珍しい形の飛び地となっている。市街地には渡良瀬川と桐生川が流れ、山々が屏風状に連なり、水と緑に恵まれた地に織物産業として栄えた歴史と伝統が息づいている。

● 廃止経路の代替輸送手段

本市におけるコミュニティバス「おりひめバス」を将来にわたって持続可能な公共交通として維持するとともに、効率的でより利便性を向上させた運行内容とするため「おりひめバス見直しの方針」を平成26年に策定した。

この方針に基づき、乗降調査やアンケート調査等の結果を考慮し、利用の少ない路線の見直しを行った結果、広沢線の岡の上地区を経由する区間は利用者が極めて少ないことがわかり、廃止を検討することになった。

しかし、廃止となる区間の距離が3.3kmと長いため、代替輸送手段として、空きタクシーを活用した事前予

約制の乗合タクシーを地元へ提案した。その提案を地元が了承し、平成27年度、予約制乗合タクシー「愛称：予約制おりひめ」として実証実験運行を開始した。

● 運行形態と利用状況

〈運行形態〉

予約制乗合タクシーは、空きタクシーを活用した乗合旅客運送手段である。

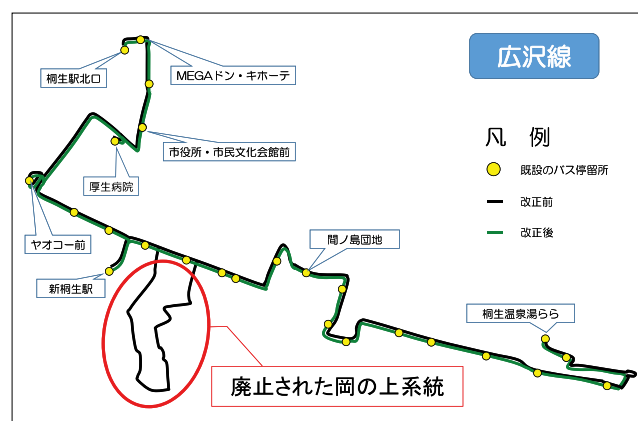
おりひめバスの交通結節点として設定しているJR桐生駅北口を起点に、一日に上り・下り各5便、あらかじめ決められた停留所と時刻に対し、予約のあった便のみ運行する。予約受付は、利用希望日の前日から、当日利用したい便の発車時刻30分前までとし、オペレーターに対して、利用したい日、便、人数、乗る停留所、降りる停留所を伝える。

タクシー業界との競合を避けることと、タクシーとの違いを利用者に認識してもらうため、停留所と時刻を固定し、タクシーのドアに「予約制おりひめ」のマグネットを貼って運行することで、乗合旅客運送としての印象を強めている。

運賃体系をおりひめバスと共通とし、回数券や定期券、一日フリー乗車券などが併用できる。運行経費に



予約制乗合タクシー



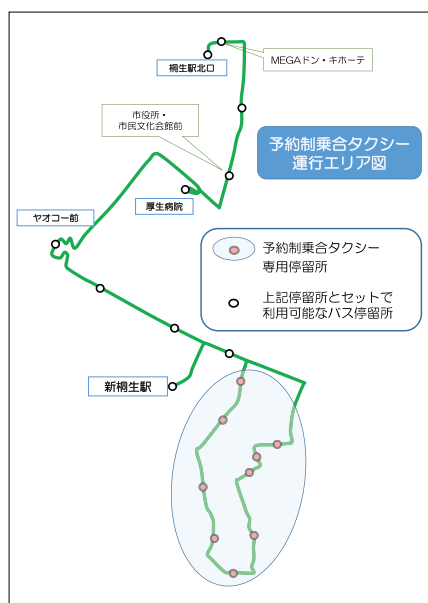
広沢線路線図

については、運行毎の輸送距離に応じた費用から運賃収入を差し引いた不足分を市が補助する形となっている。運行事業者については、市内に3社存在するタクシー事業者から、プロポーザル方式により選定し、運行経費の単価についてもここで提示されたものとしている。

〈利用状況〉

廃止経路の最奥の地域である、岡の上団地の住民が主な利用者で、その多くが経路上にある大型スーパー、総合病院、市役所、JR 桐生駅北口にて乗降している。

平成27年度実証実験の実績としては、月平均約79人、一日あたり約2.6人が利用しており、路線バスを経由するほどの利用者数ではないが、公共交通を必要とする人が一定以上見受けられたことから、平成28年度より予約制乗合タクシー岡の上線として本格運行に移行した。非効率なシステムを切り離したことで、も



予約制乗合タクシー 運行エリア図

ともとのおりひめバス広沢線と比較して約10分の時間短縮となり、バス利用者の利便性向上にもつながっている。

月に1度、岡の上団地の利用者が地元の集会所に集まり、岡

の上線の将来の存続に危機感を持って、利用状況などについて話し合いを行っており、利用促進に向けた地域の努力も伺える。

また、平成28年度からは、交通空白地域である宮本町地域でも予約制乗合タクシーの実証実験を開始したが、岡の上線よりも運行距離が短く、また、区域人口も少ないため、現在までの利用状況では、一日あたり1人程度という状況である。宮本線においては、予約制乗合タクシーがまだ地域住民に十分活用されていない状況にあることから、自治会などを通じて利用の活性化を促していくことが必要と考えている。

● 将来に向けた動向

他の地域の自治会からも予約制乗合タクシー導入を希望する声が出てきているが、おりひめバスの路線と予約制乗合タクシーの運行経路が競合しないように配慮しつつ、その地域の人口や高齢化率、バス停からの距離など、各地域の状況を総合的に勘案した上で、導入の可否を判断している。なお、今後は予約制乗合タクシーの導入にあたっての、より明確な基準づくりが必要であると感じている。

いずれにしても、本市の高齢化率は県内12市中トップであり、今後ますます交通弱者の増加が予想されている中で、自家用車を利用できない人達の移動手段の確保は喫緊の課題であると認識している。

また、おりひめバスを補完する移動手段としては、予約制乗合タクシーだけではなく、他市の事例等を参考とした新しい交通体系についても積極的に研究を進めていきたいと考えている。

自治体名 群馬県桐生市

- 人口：116,316人
- 面積：274.45平方キロメートル
- 事業名：桐生市予約制乗合タクシー運行事業
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：桐生市
- 連携団体等：桐生朝日自動車株式会社
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

総合政策部広域調整室

TEL 0277-46-1111 (内線387)

タクシー

ドア to ドアで快適に！小鹿野町乗合タクシー

埼玉県秩父郡小鹿野町

● 小鹿野町の概要

小鹿野町は、埼玉県北西部の中山間地に位置する人口約12,000人のまちである。町域に秩父多摩甲斐国立公園を有するなど、美しい自然やまつり・歌舞伎などを活かした観光、花きやキュウリなどの特産品が有名である。

● 公共交通網の再編

現在の小鹿野町は、平成17年10月の旧小鹿野町と旧両神村の合併により誕生した。その際、旧両神村のコミュニティバスが旧小鹿野町に乗り入れていたことから、合併後、重複路線の解消や運行経路の再構築など、利便性を確保しつつ効率化等を図っていくべきかが大きな課題であった。そこで路線や運行経路の統廃合の検討を進め、平成25年10月に運行経路の変更及び5路線から3路線への統廃合を実施した。

このような改善や効率化が図られた一方で、従前からの交通空白地域の解消までには至らず、さらに新たな交通空白地域が生じた。



小鹿野町乗合タクシー



乗合タクシー利用の様子

こうしたバス路線の空白地域の解消を主な目的として、乗合タクシー運行事業を開始したものである。

● 移動手段の選択肢拡充

乗合タクシー運行事業を開始するにあたっては、住民説明会を事前に複数回開催し、「車両は10人乗用の大型ワゴン車タイプとすること」、「乗降ステップや車内の手摺を設置すること」、「利用予約可能期間を1週間前から前日までとすること」、また、「年中無休の運行とすること」など、可能な限り利用者の声を取り入れた。

乗合タクシーを利用するには、まず利用者登録票（町民であれば誰でも登録可能）を提出、利用予約は月曜日から金曜日の8時から17時の間に、秩父丸通タクシー株式会社への直接電話により行う。運行時間は、1日4便（8時～9時・10時～11時・13時～14時・15時30分～16時30分）で、年中無休で実施している。

利用料金は、運行区域内（小鹿野地区・長若地区・両神温泉薬師の湯）であれば一律300円で、障害者手帳または高齢者バス優待乗車券（77歳以上）の所持者は無料となっている。

乗合タクシーは、国保町立小鹿野中央病院への通院者にも多く利用されている。通院者が診察時間の影響で、予定していた帰りの便に間に合わない場合、タクシーの出発時間を他の予約に影響がでない範囲で遅らせて対応をする場合がある。その際に、誰が乗合タクシー利用者であるかを病院職員間で把握するために「カルテ用把握カード」を使用している。また、タクシー運転手からも一目でわかるよう、待合室に「乗合タクシー利用者専用シート」を設置するなど、利用者の利便性をより高める取り組みも行っている。

加えて、当町は鉄道が無い地域であり、最寄りの鉄道路線(秩父鉄道、西武鉄道)までつなぐ路線バスの停留所までの移動手段も確保できていなかった。乗合タクシー事業は、そのようなバス路線までの移動手段の補完という点も考慮し導入されたものであり、鉄道駅までの交通手段としても乗合タクシーは利用されている。

これらの取り組みにより、それまでのバス利用時におけるバス停までの移動や待ち時間などの負担が軽減されたこと、また、説明会の開催やPR効果、口コミなどによって利用者も増加したと考えられる。

平成26年度利用者数：2,421人

平成27年度利用者数：2,949人(前年度比+22%)

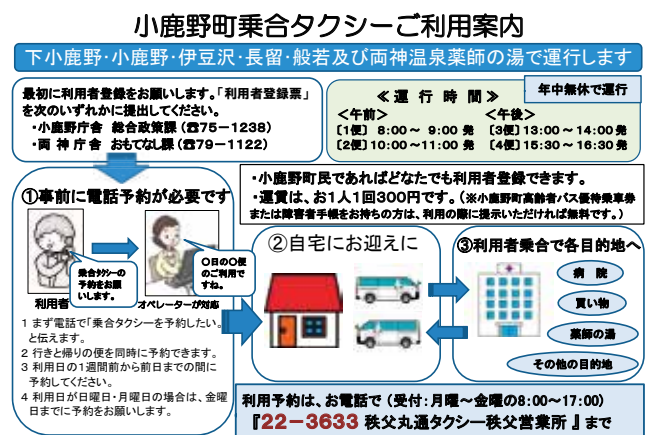
● 地域公共交通として

小鹿野町には鉄道路線がないことから、コミュニティバス、福祉有償運送、民間タクシー及び本事業である乗合タクシーが公共交通手段となっており、自動車や運転免許を持たない人の移動手段として重要な生活

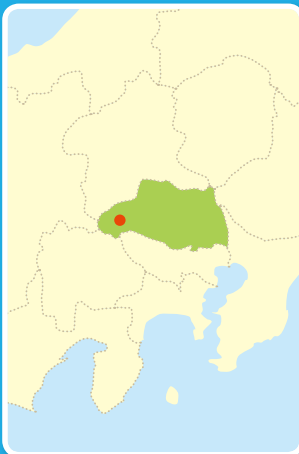
手段になっている。

乗合タクシーは、前述のとおり高齢者や障害者の利用が大部分を占めているため、平成27年度は大幅に利用が増加したものの、今後は人口減少がさらに進み、高齢者の運転可能割合も高まることなどから、順調な利用者数の増加は考えにくい。また、事業実施に要する経費は、国庫補助金・町補助金のほか、運行収益によって賄われているが、大部分が無料の利用者であるため、収入に占める運行収入の割合は低い。今後も利用者の増加に繋げるため、きめ細かな対応をはじめ、説明会の随時開催などPRや普及に努め、利用の促進を図っていきたいと考えている。

本事業を現行の運行形態・規模で実施している限りにおいては大きな課題等は見当たらないが、今後は少子高齢化・人口減少が著しい当町を含めた秩父地域全体で、地域公共交通の在り方について検討・改善を進めなければならないと考える。



乗合タクシー利用方法



自治体名 埼玉県秩父郡小鹿野町

- 人口：12,371人
- 事業名：小鹿野伊豆沢長若乗合タクシー
- 事業開始年度：平成25年度
- 事業実施主体：秩父丸通タクシー株式会社
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

連絡先

総合政策課

TEL 0494-75-1238

自転車

駐輪場の効率的な利用による 放置自転車数の減少等への取り組み

東京都三鷹市

● 三鷹市の概要

三鷹市は、井の頭恩賜公園や三鷹の森ジブリ美術館、国立天文台など、緑と水に恵まれた憩いの場が多いまちである。誰もがいきいきと豊かな暮らしが実現できる「高環境・高福祉」のまちづくりを進め、まち全体をうるおいをもった緑と水の公園都市として創造している。

● 新しい駐輪場の利用方法の研究

三鷹駅周辺駐輪場の定期利用の利用率は、ほぼ100%となっていたが、新しい駐輪場の整備は、駐輪場用地の取得が難しいため困難であった。さらに、平成28年4月の杏林大学井の頭キャンパス開設により、自転車通学の増加による駐輪需要増大への対応が迫られた。

三鷹駅の駐輪場利用者は、都心等に向かう通勤・通学者（正利用）と三鷹市内に向かう通勤・通学者（逆利用）が共存している。正利用と逆利用は、それぞれの目的地の違いから、駐輪場の利用時間に差がある。

その利用時間の差に着目し、自転車・駐輪場所をシェアすることで、この利用時間を活かした駐輪場の効率的な利用方法を、サイクルシェア事業の社会実験を

通して検証することとした。

● シェアの有効性の実証

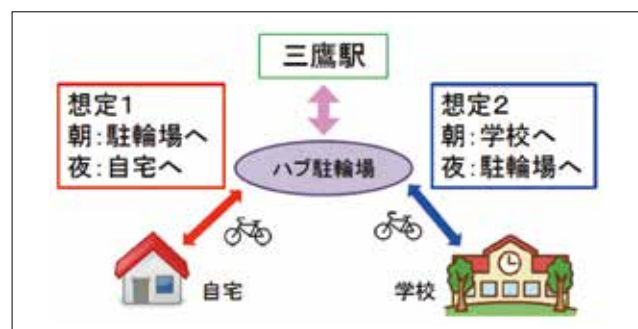
本市は、「放置自転車数の減少」、「環境負荷の軽減」、「まちの活性化」等が期待できるサイクルシェア事業の社会実験を平成28年4月に開始した。サイクルシェアは、正利用と逆利用を、それぞれ市民枠と大学生枠に区分けし、実験参加者としては通勤・通学者をターゲットにしている。正利用である市民枠は、朝自宅から駅に向かい、ハブ駐輪場（実験参加者が駐輪を許された駐輪場）に駐輪して都心等へ通勤し、夕方ハブ駐輪場から自転車を借りて帰宅する。一方、逆利用である大学生枠は、朝ハブ駐輪場から自転車を借りて大学に向かい、夕方ハブ駐輪場に自転車を返却した後、帰宅する。

市民枠、大学生枠の人数はそれぞれ80人、自転車は120台用意し、大学生枠には、杏林大学井の頭キャンパスに通う大学生を充てている。また、三鷹駅前にあるさくら通り第2駐輪場の一部をハブ駐輪場としている。

この社会実験の規模や方法を決定するために、本市は、平成27年10月から11月にかけてプレ実験として位置付けたミニ実験を実施している。ミニ実験は、市民10人、杏林大学三鷹キャンパスに通う学生5人、市職員5人、自転車22台で実施した。



実験用自転車



社会実験のイメージ

ミニ実験で得られたアンケート結果や利用実態を踏まえ、自転車の台数及び規格、利用時間や利用方法等を決定した。

当初、自転車台数を100台としていたが、ミニ実験の利用状況から120台に増やした。また自転車の規格は、コミュニティサイクルで多く利用されている小径車の使用を予定していたが、アンケート結果から26インチの軽快車を選定した。

さらにミニ実験のアンケート結果から、社会実験への参加を決定する上で重要なことの1つは、「自転車が必ず使えること」であることがわかった。通勤・通学手段での利用を想定していることから、当然のことであるが、自転車が足りなくなることによる実験参加者への影響は大きい。この課題を解消するために、台数の変更に加えて、利用時間については正利用、逆利用であることを明確にし、利用方法については1人が複数台同時に使用することがないようにルールを定めた。

現在、社会実験開始から5ヶ月経過しており、概ね順調に実施している。従来の定期駐輪では、1つの駐輪場所に対して1人の契約であったため、今回の社会実験では40人以上分効率的な運用ができています。まちの活性化としては、実験参加者は三鷹駅前前の駐輪場を必ず使用することになるので、三鷹駅前での買い物等の増加も期待される。今後、アンケートなどにより、市内での生活の状況や生活スタイルの変化などの検証も実施する予定である。

事業化と拡充の検討

課題の1つは、取り組みの拡充を行う際の利用者の確



鍵箱の中（市が配布するICカードもしくは利用者が所有するMifare・FeliCa・eLWise対応のカードも使用可）

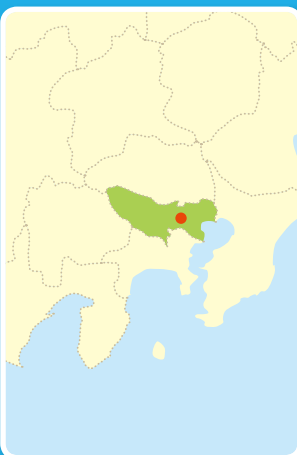
保である。サイクルシェアは、自転車をシェアして使用すること等、従来の自転車利用と異なる特徴を持つ。また、既に自転車を所持している方については、サイクルシェアへの移行は容易でないことが予想される。

2つ目の課題は、利用者のマナーである。自分の自転車でないために、段差に無理な速度で乗り上げたりする等の行為で、既にパンクが数件発生している。

今後、本市は社会実験の実施結果により、課題や改善点を抽出し、サイクルシェアの本格的な事業化、規模の拡充を検討していく。

事業化を検討する際は、仕組みが成り立つことの検証に加え、採算面の検証を行う。今後社会実験を続けていく中で、自転車修繕費を中心に費用が増えることも予想されるが、そういった点も含めて検証をする必要がある。

現在は三鷹駅前前のハブ駐輪場1ヶ所で社会実験を実施しているが、ポート数を増やしたり、他の駅での利用を可能にする等、より利便性を高める拡充が期待される。また、新しい自転車の導入時には、種類の異なる自転車を利用可能にする等の展開を検討していきたい。



自治体名 東京都三鷹市

- 人口：183,951人
- 面積：16.42平方キロメートル
- 事業名：サイクルシェア事業に向けた取り組み
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：三鷹市
- 連携団体等：杏林学園、株式会社まちづくり三鷹
- 利用している補助金等の名称：社会資本整備総合交付金

連絡先

都市整備部道路交通課

TEL 0422-45-1151（内線2883）

バス

人と地域をつなぐサンクスネイチャーバス

～資源の循環を促進～

東京都目黒区

◎ 目黒区の概要

目黒区は東京23区の南西部に位置する人口27万人のまちである。中目黒や自由が丘は、多くの情報誌に特集として取り上げられ、「住みたい街」にも挙げられている。近年は「目黒川の桜」が全国的にも知られている。

◎ 環境を考えるバス誕生

循環型社会が浸透し始めた1993年、廃食用油の燃料化「Vegetable Diesel Fuel (VDF) (ベジタブルディーゼル燃料)」を独自技術により開発に成功し、化石燃料の使用削減を図るために自社トラックで試験運行をして



「サンクスネイチャーバスを走らす会」発起人

いた廃油回収業「染谷商店」と、駅と地域をつなぐ、地域のつながりを深めるバスを走らせたいと考えていた園芸店「Thanks Nature」が協力し、1995年12月に「サンクスネイチャーバスを走らす会」が発足した。

運輸省陸運局からは廃食用油を燃料にするバスは前例がないと言われたが、警察署や消防署の理解と協力を得て、根気強く協議を重ねた結果、1997年4月から「サンクスネイチャーバス」の運行が始まった。

◎ 人と地域をつなぐバス

2003年、「サンクスネイチャーバスを走らす会」はNPO法人の認証を取得した。当初は赤と青の2台のボンネットバスで運行を開始し、現在はマイクロバスで運行している。

運賃は無料。

座席はベビーカーを乗せるスペースを作れる仕様になっている。駅から離れた住宅地や坂の多い丘陵地などで暮らす高齢者



ボンネットバス（運行当初）

や、赤ちゃん連れのお母さん達の外出をサポートしている。駅周辺はもちろん、少し離れたところにも様々な生活を支えてくれる店舗や施設が点在しており、これらのスポットを便利につなぐ地域のコミュニティバスとして活用され、毎月10,000人が利用している。

他区市町村のコミュニティバスとの相違点は、「手を挙げると気軽に停まってくれるバス」で、駅前など交通の妨げになるエリアを除いて、コース内なら好きな場所で手を挙げると停まって乗せてくれて、希望する場所で降ろしてくれる。誰でも無料で乗れるため、来街者にとっては、とても便利な存在である。

使用している燃料は、当初、染谷商店からの提案により、軽油に対してVDF20%を混合した混合燃料を使用した。その後、経済産業省から品質確保法が施行され、VDF5%、軽油95%の燃料を使用することとなった。このB5燃料はガソリンスタンドに保管して給油をしている。

運賃が無料のため、年間約2,000万円かかる運行費を賄う方法として、主旨に賛同する企業や店舗、個人からなる会員（サポーター）の会費で運営されている。法人（企業・店舗）によるメジャーサポーター（バス停設置・ポスター等最大スペースで紹介：月額162,000円）、キーエリアサポーター（ポスター等2番目のスペースで紹介：月額54,000円）、エリアサポーター（ポスター等で紹介：月額10,800円）と個人サポーター（6,000



サンクスネイチャーバス

円/年)が運営に協力している。その他、ラッピングやステッカーによる広告収入を運営運行費に当てている。

地元が主体の会員制で、しかも運賃無料でバスを運行している形態は他の街では見られない。1997年の運行開始以来、各メディアからの取材や多くの自治体、学校、商店街などが視察に訪れている。

また、環境省からの表彰、めぐろNPO大賞受賞など、地域と環境への貢献が高く評価されている。地域の人達に支えられて17年間走り続けて、人身事故はゼロである。駅前混雑状況から考えると、定時運行を続けている実績には目を見張るものがある。



乗車100万人記念感謝イベント

2014年4月1日に、乗客数累計100万人を達成した。その記念行事として、「乗車100万人記念感謝イベント」を開催し、バス

利用者、地域住民、地元商店街、公共団体などとともに、地域の人達から愛されている「サンクスネイチャーバス」の偉業を街を挙げてお祝いした。

● 先駆者として走るバス

サンクスネイチャーバスがVDFで走り始めてから、もうじき20年になる。この20年間で環境保護に対する人々の意識も大きく向上した。近年は「Bio Diesel Fuel (BDF) (バイオディーゼル燃料)」が注目され、ミドリムシ(ユーグレナ)を原料にしたバイオ燃料も研究・開発が進められている。

染谷商店のVDFは、各家庭や飲食店などから排出された廃食用油を資源として活用するものである。廃食用油は再生利用されているものもあるが、通常は生活排水として下水に流されたり、ゴミとして焼却処分されている現状がある。

推進するプロジェクト「TOKYO油田」では、オイルステーションの「油田カフェ」にある油回収ステーションで廃食用油を回収し、再資源化を進めるリサイクルプロジェクトを推進している。その他、寺院「立源寺」や目黒区施設「目黒エコプラザ」でも回収している。

「サンクスネイチャーバスを走らす会」の夢は、VDF100%のバスを走らせることである。東京中から回収した廃食用油で作ったVDFを使用すれば、その燃料でバスやトラックを走らせることができる。

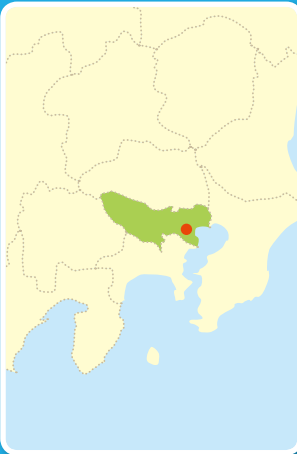
環境と地域の人達のため、夢を実現させるため、この先もずっと「サンクスネイチャーバス」は走り続ける。

自治体名 東京都目黒区

- 人口：272,478人
- 面積：14.67平方キロメートル
- 事業名：サンクスネイチャーバス
- 事業開始年度：1997年4月1日
- 事業実施主体：特別非営利法人サンクスネイチャーバスを走らす会
- 連携団体等：自由が丘商店街振興組合
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

産業経済部産業経済・消費生活課
TEL 03-5722-9881



乗用車

電気自動車地域導入促進モデル事業

～箱根でEVシェアリング～

神奈川県

神奈川県箱根町の概要

本事業の実施地域である神奈川県箱根町は、県の南西部に位置し、北は南足柄市、東は小田原市、南は湯河原町、西は静岡県3市2町と接している。

富士を映す名鏡芦ノ湖や美しい山並みなど、豊かな自然と古い歴史の中で培われた文化遺産と力強い産業を持つ国際観光地である。

事業実施にあたって

神奈川県における平成27年度末の電気自動車(以下、EV)登録累計台数は8,335台と全国1位である。EVの更なる普及を目指し、観光地における二次交通の手段として活用を考えていたが、事業採算性等課題も多く、普及が進まない状況であった。

そこで、宿泊施設でもEVを導入し、観光客の利用と宿泊施設での業務併用で利用できる「電気自動車地域導入促進モデル事業」を実施し、事業の採算性等を検証することにした。実施地域の選定は、元々積極的にEV普及に取り組んでいたこと、美術館やレジャー施設などの多数の観光スポットが点在しており観光客の回遊性を更に高める必要があったことなどから、箱根エリアとした。

箱根でEVをシェア

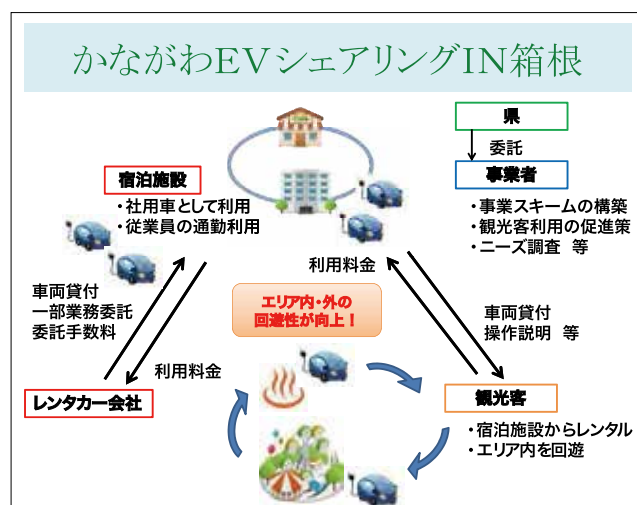
「電気自動車地域導入促進モデル事業」は、観光地におけるEVを活用したシェアリングモデルを実施することにより、環境負荷の低減と観光客の二次交通手段の充実を実現し、観光地の魅力を向上させるとともに、EVに搭載されている蓄電池の普及促進を図ることを目的としている。

実施にあたっては、次の要件を実現できるような提

案を募集した。

- ①宿泊施設等に配置されたEVをその場で借りて周遊できること
- ②観光客のみではなく、EVを配置する宿泊施設の従業員にも利用を促すこと
- ③将来の自立的な運用を目指すこと

結果、車両の調達を宿泊施設自体が実施し、宿泊客に貸し出すシステムをレンタカー会社と連携して構築し、観光客とホテルがEVをシェアして利用する、という提案が採択された。事業のフローは次のとおりである。



まず宿泊施設は、EVをリースするレンタカー会社から一部レンタル事業を受託し、宿泊客や観光客へEVをレンタルする。レンタル料の一部は、レンタカー会社から宿泊施設へ業務委託手数料として支払われるため、レンタルの回数が多いほど宿泊施設の利益となる仕組みとした。

また、EVをパック料金でレンタルした利用者へは、地元観光施設等で利用できるクーポンを配布。利用がなかったクーポンはモデル事業全体を受託している事業者が宿泊施設から買い取り、それを宿泊施設がEV



「電気自動車地域導入促進モデル」EV車

のリース代へ充当できるようにし、事業に参入しやすくした。レンタルがない時間帯は社用車として利用でき、既存の社用車のガソリン代の節約にも繋がる。加えて、従業員の通勤に利用すれば、従業員はガソリン代をかけずに通勤でき、通勤にかかる費用を削減できる。こうして1台の車を多様に使い分け、観光客と宿泊施設でシェアすることにより、車両1台あたりにかかるコストが下がり、事業採算性の向上が見込めるようになる。

平成27年度は事業開始が9月になったこと、また箱根山の活動が活発化したこともあり、箱根全体に訪れる観光客の減少の影響等から、事業実績は伸び悩んだが、実証事業の課題を明確にすることができた。

● 課題と今後の展望

事業初年度の実施結果を検討したところ、事業採算



宿泊施設に配車されているEV車

性を実証するには、観光客利用の促進が重要であり、課題として①利用者側のEVに対する航続距離への不安解消、②宿泊施設側の観光客へのレンタル手続きにかかる負担軽減、③観光客への広報、が明確となった。

このため、事業2年目にあたっては、追加充電無しで走行可能なモデルコースの掲載、EV車両の特性理解を促す周知方法の検討(上りはバッテリー消耗が激しく、下りはブレーキを踏むと回復する等)、宿泊施設の従業員向けマニュアルの作成、大手旅行会社のWEBサイトでの広報など、事業初年度の課題を解決していきたい。

現在、箱根は、多くの観光客数が来訪している。観光客に気軽にEVに乗車していただき、EVの一層の普及拡大に繋げていきたい。



自治体名 神奈川県

- 人口：9,129,317人
- 事業名：電気自動車地域導入促進モデル事業
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：神奈川県
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：2,415.86平方キロメートル

連絡先

神奈川県産業労働局産業部エネルギー課
TEL 045-210-4133

鉄道

北陸新幹線開業に伴うほくほく線の 利便性の向上と利用促進

新潟県十日町市など

● ほくほく線の概要

ほくほく線は、世界でも有数の豪雪地帯である新潟県魚沼地域（六日町）を起点として、日本一の大河信濃川を渡り、日本海側の新潟県上越地域（犀潟）に至る全長59.5キロメートルの第三セクター鉄道である。地域の生活交通を担うとともに、2015年3月の北陸新幹線開業までは首都圏と北陸地方とを最短で結ぶ幹線鉄道の役割を担ってきた。

● ほくほく線の現状

北陸新幹線開業に伴い、首都圏と新潟県上越地域や北陸地方の主要都市とを結ぶ高速幹線鉄道として大きな役割を担ってきた在来線特急「はくたか」が廃止された。運営会社である北越急行(株)は収益の大半を占めていた特急を失ったことにより、黒字経営から赤字経営へと転落した。長期的に地域の生活交通を担っていくため、より地域に密着した経営が北越急行(株)には求められた。

新潟県をはじめ、沿線自治体及び関係団体では、開業当初からほくほく線の利用促進と沿線地域の振興を図るため「ほくほく線沿線地域振興連絡協議会」を設立し、沿線イベント情報のPRや沿線イベントへの助成を行っていたが、沿線住民の利便性の向上と地域活



秋のほくほく線

性化に向けて、ほくほく線の利用促進により一層取り組んでいく必要があるとの結論に至った。

● 利便性の向上と利用促進

北越急行(株)では、在来線特急「はくたか」の廃止に伴い、新たに超快速列車「スノーラビット」（日本最速のローカル列車*）の運行を開始した。2015年3月からは、えちごトキめき鉄道・妙高はねうまラインへの乗り入れを開始し、上越妙高駅で北陸新幹線に接続したことにより、在来線特急「はくたか」よりも早く金沢駅へ到着する便も運行された。その他の快速・普通列車においても、ダイヤ改正により平均所要時間を短縮し、地域住民の利便性向上につながっている。また、地域イベントに合わせた臨時列車を増発するとともに、全国でも例を見ないユニークなイベント列車を運行し利用促進を図っている。

※乗車券だけで乗れる列車の表定速度として日本最速（北越急行(株)調べ）

① ゆめぞら号

路線の大部分を占めるトンネルを利用し、土休日に日本初の「シアター・トレイン」（平成28年度リニューアル予定）を運行している。



ゆめぞら号

② 超低速列車「スノータートル」

通常1時間程度しか要さない犀潟～六日町間を、4倍の4時間をかけて走行するイベント列車を2015年に開始した。線区中央部にある世界最大級の難工事であった鍋立山トンネルの様子をガイドの説明とともに楽しむことやトンネル内部の信号場で停車し、トンネルを列

車が通過していく際の風圧を感じることができるなど、貴重な体験を求め県内外から多くの鉄道ファンが詰めかけている。

③卒業アルバム列車

ほくほく線通学定期購入者の高校3年生を対象に、駅や電車でプロカメラマンが記念写真を無料で撮影してくれるイベントを開催している。

④ほくほく列車の市

南魚沼市で開催されている定期市「ナナシのマルシェ」と協力し、列車の中でパンや雑貨、菓子などの買い物を楽しめるマ



マルシェ列車

ルシェ列車を2013年から開催している。ファンも増え、地域活性化にもつながっている。

⑤南魚沼メロディートレイン

2016年3月に南魚沼市のコンテンツ・ツーリズム推進協議会が主催し、シンガー・ソングライターの河口恭吾さんらを招き、列車内で「ご当地オリジナルソング」や生演奏を楽しめる特別列車を運行し、県内外から約100人が参加した。

北越急行(株)では、このような多くのイベント列車の運行の他にも、沿線地域で3年に1度開催されている世界的なアートイベント「大地の芸術祭アートトリエンナーレ2015」の開催に合わせ、十日町駅舎のリニューアルオープンを行った。十日町市の総合観光案内所が設置されたことにより、首都圏からの玄関口としての

役割を担っている。

また、「ほくほく線沿線地域振興連絡協議会」では、沿線の観光情報誌「ほくほくマガジン」の発行や東京都渋谷区の表参道・新潟館ネスパスを会場とした首都圏観光PRキャラバンの実施、ほくほく線を利用したイベント・沿線交流事業等への助成などを実施している。県及び沿線自治体においても、地域の子どもの対象とした「ほくほく探検隊」の開催や鉄道の利用促進を目的とした運賃補助、通学費用に対する奨学金制度等により、ほくほく線の利用促進を図っている。

● 課題と今後の展望

超低速列車をはじめとするユニークなイベント列車は、全国的にも知名度を得て、利用促進やマイレール意識醸成などにつながっている。また、超快速列車の運行やダイヤ改正等による運行時間の短縮効果もあり、普通列車の利用者数は特急「はくたか」の廃止前に比べ122%と増加している。しかし、北越急行(株)の経営に対する特急廃止の影響は大きく、営業利益は平成26年度の約12億4千万円から平成27年度には約△6億4千万円となり、恒常的な赤字が避けられない状況となっている。内部留保を取り崩すことにより今後数十年の経営は見通せるものの、地域に密着した鉄道として長期に渡る経営が求められており、2016年には旅行業登録によるツアー商品の企画販売や物流会社との提携による貨客混載事業を開始する。

引き続き、新潟県、関係自治体及びほくほく線沿線地域振興連絡協議会などの関係団体とともに利用促進に取り組んでいく。



自治体名 新潟県、上越市、十日町市、南魚沼市、柏崎市、湯沢町、津南町

- 人口：416,770人（県を除く上記6市町）
- 面積：3,118.28平方キロメートル（県を除く上記6市町）
- 事業実施主体：北越急行株式会社
- 連携団体等：ほくほく線沿線地域振興連絡協議会
- 利用している補助金等の名称：鉄道施設総合安全対策事業費補助、地域公共交通確保維持改善事業費補助

連絡先

十日町市企画政策課

TEL 025-757-3193

バス

「地域の足は地域で守る」 ～自家用有償旅客運送の氷見モデル～

富山県氷見市

● 氷見市の概要

氷見市は富山県の北西に位置する、人口約5万人の都市である。富山湾の水産資源を背景とした水産業が発達しているが、旧氷見郡が合併して市制施行したため、沿岸部だけではなく中山間地の谷筋に沿って人口が分布している。

● 市内NPOバスの歴史

平成12年、市内中山間地域の八代地域と中心市街地とを結ぶ民営路線バスが、乗車人員の減少のため廃止された。その後平成17年まで廃止代替型の路線として市営バスを運行していたが、これについてもバス事業者への業務委託料がかさみ、廃止となった。

ついに市営バスも無くなり危機感をもった八代地域住民が、「自分たちの地域の足は自分たちで守る」という理念の下、有志にて構成されるNPO法人を立ち上げ、過疎地有償運送（当時）によるバスの運行を始めることとなった。

この動きを支援するべく、市ではNPOバス運営推進事業を開始し、現在11年目を迎えている。今では、八代地域だけではなく、余川谷、灘浦、久目の4地域において、NPOバスが運行されている。



くめバス出発式

● バス運行とその成果

本事業の柱は、氷見市過疎地域有償運送運営協議会の開催と、氷見市NPO過疎地バス路線支援事業費補助金の交付である。

運営協議会は、市内における公共交通空白地有償運送の必要性や、旅客の安全性・利便性の確保について協議をする場である。運営協議会の開催はNPOバスを運行する上での必須要件であるが、単なる利害関係者の合意形成に留まらず、多様な交通モード（交通・移動手段）が役割分担して輸送を実施することで、旅客の奪い合いを回避しながら、効率的な輸送サービスを提供することを目指している。

氷見市NPO過疎地バス路線支援事業費補助金は、市内において公共交通空白地有償運送を実施するNPOに対して交付される、路線運行費補助金と車両等購入費補助金からなるものである。

路線運行費補助金は、廃止代替路線には500万円、その他の生活路線には415万円を上限として補助するもので、交付要件として代替路線は運行経費の20分の8以上、生活路線は20分の10以上を運行収入として運行主体が独自に確保することを求めている。これにより運行を実施するNPOにおいて自主財源確保の義務が生まれると同時に、「地域一丸となって資金を集める」機運が醸成されている。

運行経費補助金に対する市の財源については、富山県NPO過疎地バス路線支援事業費補助金を活用する、間接補助の形式を採っている。公共交通空白地有償運送に対する補助制度が乏しい中、2分の1または3分の1を特定財源として確保でき、市の負担も軽減できている。

もう一方の車両等購入費補助金は、上記の代替路線または生活路線を運行するにあたって必要となる車両、車庫及び停留所標識の取得にかかる費用の全額（2



まずがた車両

回目以降は別に定める額)を補助するものである。NPOはその制度上大型投資を行う資金力に乏しく、また地域有志が運行するという性格上、資

金借入れに対する抵抗感が大きい。一般的な車両購入費補助金は減価償却費相当額の補助や利子補給が一般的であるが、それに対して本補助金は資金を一括して補助することで、地域の金銭的負担を大幅に軽減することができ、NPOではバスの運行と自主財源の確保に専念することが可能となる。

補助金で購入した備品等は法人自己所有となり、NPOにおける維持費圧縮の努力が期待できる。

本事業の実施により、従来の交通モードでは路線の維持確保が困難であった市内の中山間地域において、地域ニーズに応じた、適切な受益者負担のある輸送サービスが提供されている。また、輸送サービスを提供する中で、住民間の相互見守り、外出機会の創出、買い物支援といった副次的な効果も生まれており、バスを基軸とした地域内・地域間の活性化・交流が生まれている。

● 絶対的人口減への対応

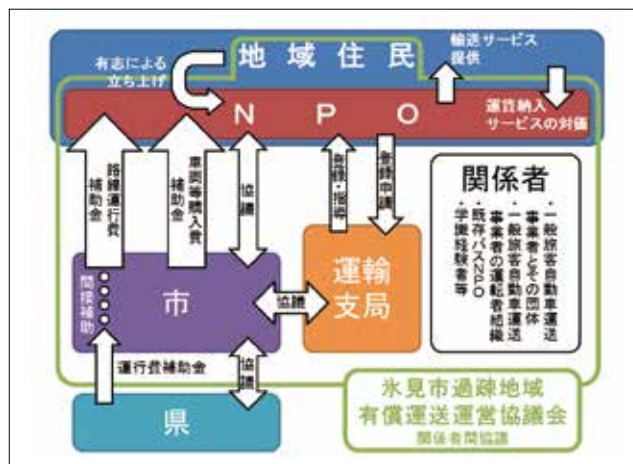
高い乗車率を誇る市内のNPOバスであるが、今後市内の人口減少に伴うNPOのバス事業収入の減少が懸念される。本制度において「地域の足は地域で守る」た

めには地域内での収入確保が大前提であり、収入の減少は制度の根幹を揺るがしかねない危機である。

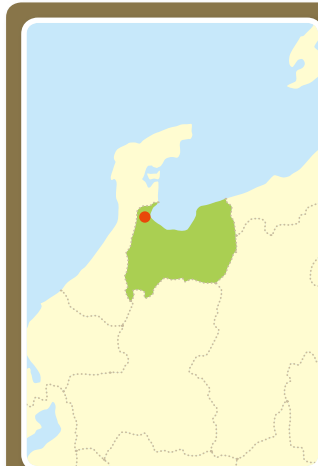
また、現在NPOバスの運行を担っている地域住民は、定年退職後から75歳までの男性が中心であるが、人口減少に伴いこの層も薄くなっていくことが見込まれる。NPOバスに限らず地域活動を活性化し、バス運行継続の機運を醸成していく必要がある。

今後は市の各種計画等の中でNPOバスに果たしてもらうべき役割を明確にし、他の交通モードとの機能分担を行うことで、効率的な輸送をより一層推進し、市内公共交通の持続可能で一体的な枠組みを設定しなければいけないと感じている。

長期的な展望を設定する一方で、短期的には各NPO法人の経営安定と担い手の負担軽減を図るため、市からは財政支援を行いつつ、受益者負担の原則から、必要な輸送サービスの需要水準を見極め、持続可能な運賃設定や経路・本数となるよう、各法人与市とで構成する連絡協議会の中で協議していきたいと考えている。



氷見市のNPOバス関係図



自治体名 富山県氷見市

- 人口：49,589人
- 事業名：NPOバス運営推進事業
- 事業開始年度：平成17年度
- 事業実施主体：自家用有償旅客運送を実施する市内の特定非営利活動法人
- 連携団体等：特定非営利活動法人八代地域活性化協議会、特定非営利活動法人余川谷地域活性化協議会、特定非営利活動法人久目地域協議会
- 利用している補助金等の名称：富山県NPO過疎地バス路線支援事業費補助金

連絡先

まちづくり推進部都市計画・コミュニティデザイン応援課

TEL 0766-30-2949

バス

「コンパクト＋ネットワーク」の実現を目指した 岐阜市型BRT

岐阜県岐阜市

● 岐阜市の概要

岐阜市は、人口約41万人、面積約200平方キロメートルで、名古屋から鉄道で約20分の距離にある。信長が10年間居城し天下平定を目指した岐阜城や、1300年以上の歴史を誇る長良川の鵜飼い、市の中心部に聳え立つ金華山など歴史と豊かな自然に恵まれた都市である。

● 地域公共交通の存続危機からの脱却

岐阜市においても、モータリゼーションの進展や低密度な市街地の拡散、さらには急激な少子高齢化などを背景に公共交通の利用者が大幅に減少した。路面電車の廃止や市営バス路線の民間譲渡を招くなどの危機に直面し、市の交通体系を見直すこととなった。市では市民公共交通会議を立ち上げ、市民の多くの意見を聞き、残されたバスで41万人都市を支える公共交通を構築するために「幹線・支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワーク」の実現を目指し、幹線バスを強化する「岐阜市型BRT」と地域住民が担い手となる「市民手づくりコミュニティバス」を柱とした公共交通政策を進めている。



岐阜駅前の様子

● BRT 導入によるバス交通の魅力回復

岐阜市では、誰にでもわかりやすく、利便性と効率性を両立させた持続性の高いバス交通の実現に向けたマスタープランを平成12年度に策定した。

はじめに、バスは「遅い、遅れる」という理由により敬遠されることが多いため、まず運行本数も利用者も多い幹線区間でのバスの信頼性を高めることに着手した。そこで、遅延なくより早く到着するバスを目指して、バスレーンや公共優先交通信号システム(PTPS)、運賃支払い時の負担や時間を短縮するICバスカードの導入、さらにバスの到着や遅れなどの情報提供を行うバスロケーションシステムの整備などを5年間で集中的に進めた。これらのバス再編のためのツールが整った段階で、幹線と支線への再編と併せ、バスを超える軌道系に近いシステムとしてBRTの導入を推進してきた。BRTは輸送力の大きい連節バスとして注目されがちだが、最も重要なのはバスの走行環境整備と併せ、総合バスターミナルのような乗り継ぎ拠点を整備していくことにより市域をカバーするネットワークを構築していくことで初めて効果を出そうできると考えている。また、BRTはバス交通のイメージを一新させたが、導入に際しては国内に事例が極めて少なく、導入の効果が明らかでなかったことから、交通事業者にとっても費用負担に対するリスクへの不安があり、導入に対する合意形成と導入効果の検証が必要であった。

導入を進めるために「BRT 導入全体計画」を策定し、効果検証による結果を事業者に示しつつ、段階的に導入を進めていった。

BRT 導入後、まず効果が表れたのは鉄道からバスに乗り継ぐ際の待ち時間短縮であり、導入時前より平均約13分待ち時間を短縮することができた。また、連節バスが通常のバスの約2倍の輸送力を持つことから、バ



BRT

スの運行本数を12%程度低減させることができ、利用
者も平日で約30%増加した。

また、持続性の高いコミュニティバスの導入に合わ
せたバスネットワークの構築を推進することにより、
市域全体の公共交通カバー率を約97%まで向上させ
た。さらに、連節バスは新たな市のシンボルとなり、
乗ることそのものを楽しめる公共交通の新たな魅力を
生み出すことができた。

● 持続性の高いバス交通の実現へ向けて

BRT 導入を含めたバスネットワークの再構築によ
り、利用者の減少によるバスの減便や廃止などの負の
スパイラルから脱却した。一方で、進行する人口減少
や高齢化問題により、バスを含めた地域公共交通の必
要性は今後増々高まることが予想される。

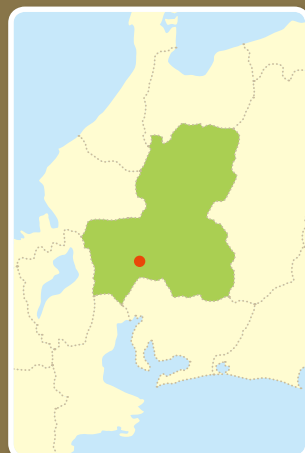
平成25年に交通政策基本法が施行され地域公共交
通活性化再生法の改正により、地域公共交通の持続性を

高める創意工夫と努力が自治体に求められるようにな
った。これを受け、平成27年に地域公共交通網形成計
画を策定し、ほぼ同時期に地域公共交通再編実施計画
の策定を行い、国の第1号認定を受けた。岐阜市がバス
ネットワークの構築を急ぐ理由として、人口減少によ
る労働者の減少を背景としたバス運転手の不足が顕在
化してきており、路線維持が困難な状況に強い危機感
を持っているからである。岐阜市の地域公共交通再編
実施計画は、ICカードのビッグデータの分析によるバ
スの利便性と効率性の向上、BRTを軸に持続性の高い
バスネットワークシステムを構築することを目指し、
再編効果を着実にあげながら段階的に進めている。

平成27年には「みんなで創り守り育てる条例」が制
定され、地域公共交通を持続性の高いものにできるよ
う、市民誰もが当事者意識を持ち、市民を含む全ての
関係者が連携していけるような仕組みも構築していく。



BRT 導入車両



自治体名 岐阜県岐阜市

- 人口：412,589人
- 事業名：BRT 導入推進事業
- 事業開始年度：平成22年度
- 事業実施主体：岐阜市
- 連携団体等：岐阜乗合自動車(株)
- 面積：203.60平方キロメートル
- 利用している補助金等の名称：社会資本整備総合交付金、街路交通調査費、地域公共交通活
性化再生総合事業

連絡先

企画部交通総合政策課

TEL 058-265-4141

タクシー

鉄道廃線後におけるデマンド型交通の導入

岐阜県揖斐郡大野町

● 大野町の概要

岐阜県揖斐郡大野町は、濃尾平野の西北端に位置する人口約2万4千人の町で、北は越美山地を背にし、町の南端で合流する揖斐川と根尾川が東西の境となっている。バラ苗と富有柿が町の特産品で、バラ苗の生産は日本一を誇っている。

● 事業実施にあたって

当町には、以前2つの鉄道の路線が走っていたが、平成17年3月に全て廃線となった。それらの代替交通手段として民間の路線バスによる新路線を設けたが、同時に町としても町内の公共交通に関して検討する必要性が出てきた。

それに伴い、町では平成17年11月から平成18年3月の5ヶ月間町内を走るコミュニティバスの実証運行を実施したが、1日あたりの平均利用者は24人であった。そこで再度、費用対効果を考慮した検討を行い、利用者

の需要にあわせて運行することのできる予約制の乗合タクシーサービスを開始するに至った。

● 取り組みの概要と成果

事業開始当初は、2つのコースを1日あたり4台のタクシーで運行する定路線型を実施していたが、利用者が少なかったため、需要に見合った運行経路への見直しを余儀なくされた。そこで、平成20年6月からは、町内を北、南、西の3つのゾーンと役場等の公共施設や医療機関、商業施設が集まる共通ゾーンに分けた。そして共通ゾーンを介して、他のゾーンの停留所への移動を自由に行うことのできるエリアデマンド型へと転換した。これにより、以前の定路線型より運行経費を抑えると同時に、運行エリアを拡大し、町内の交通空白地を縮小することはできた。

しかし、ゾーン間の移動の際の乗り継ぎが不便で、利便性が悪いといった住民からの不満が多かった。さらに、デマンドタクシーの利用者は高齢者が多いとい



デマンドタクシー



デマンドタクシー 車椅子用車両も

う現状をふまえ、運行形態の再考が求められた。平成26年7月には町内に設置してある約100箇所の停留所、または登録者の自宅前のいずれかを乗降場所とできるドア・ツー・ドア型の運行形態に変更した。同時に、車両も通常のタクシー型のものから、町のマスコットキャラクターをラッピングした黄色のワンボックスカーに変更し、一目でデマンドタクシーの車両と分かるようにした。そして、平成28年9月現在もドア・ツー・ドア型の運行形態のまま運行を行っている。

事業の概要としては、利用者は1乗車あたりの料金は300円で、祝日と年末年始を除いた平日の午前7時30分から午後5時までの間にデマンドタクシーを利用することができる。また、65歳以上の住民、障がい者、妊婦、0歳から6歳までの未就学児、運転免許自主返納者等であれば、自宅前を乗降場所とできる自宅前登録が可能となっている。(未就学児が利用する場合には保護者が必ず同乗しなければならない)

ドア・ツー・ドア型へと変更したことにより、変更前の平成25年7月から平成26年6月の利用者数は1,077人であったが、変更後の平成26年7月から平成27年6月は3,664人、平成27年7月から平成28年6月は5,195人と事業開始当初より約5倍に利用者数を増やすことに成功した。また、自宅前登録者数に関しては、平成28年8月末時点で692人と65歳以上の人口の約11%となっている。

● 課題と展望について

当町の課題は、町外への移動ニーズに合わせた広域公共交通網の形成である。

公共交通手段の確保のために開始されたデマンドタ

クシーであるが、利用者は高齢者がほとんどで、町内のみの運行のため、若年者の通勤や通学といった用途での利用はほとんどされていないのが現状である。

町外への移動に関しては、現在も町内のバスセンターから岐阜市方面、瑞穂市方面、大垣市方面へと路線バスが運行されているが、これらの維持と同時に、さ

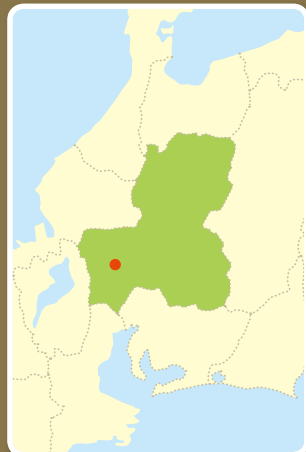
らに細分化したエリアへのアクセス向上を目指す必要がある。そのためには、デマンドタクシーの運行エリア拡大のほか、周辺市町と共同での路線バスの運行も解決策として挙げられる。

具体的には、町内には総合病院がないため、コミュニティバスを利用して隣町の総合病院へ行く住民が多いので、デマンドタクシーの運行エリアを拡大することができれば、好きな時間に病院へと向かうことができるようになる。また、隣接する市と共同でバスを運行することにより、鉄道駅や大型商業施設へのアクセス向上が図られる。

しかし、これらのことは大野町単独で行うのは困難であるため、他市町と連携、協議を行いながら整備を図っていく必要があると考える。



停留所看板



自治体名 岐阜県揖斐郡大野町

- 人口：23,699人
- 面積：34.20平方キロメートル
- 事業名：大野デマンドタクシー「あいのりくん」
- 事業開始年度：平成19年
- 事業実施主体：大野町
- 連携団体等：揖斐タクシー（株）
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

総務部政策財政課
TEL 0585-34-1111

バス

地域バス路線確保対策事業

～生活の足を守る地域の力～

静岡県三島市

● 三島市の概要

三島市は静岡県の東部、富士箱根伊豆国立公園の玄関口に位置し、伊豆一宮である「三嶋大社」を中心に、江戸時代には東海道五十三次の一つ「三島宿」として賑わった長い歴史のあるまちである。また、富士山からの伏流水が作り出す清冽なせせらぎと、箱根西麓から市街地に至るまで豊かな緑と自然環境に恵まれたまちである。

● 事業の背景

平成4年度、宅地開発により山間部を切り開き、富士山の眺望のよい佐野見晴台団地が完成した。これに伴い、当該団地の開発会社は団地の利便性向上を図ることを目的として、バス事業者へ路線バスの運行を依頼し、バス路線を新設した。

しかし、平成16年度に開発会社からバス運行事業者への補助が中止されたことや、当該路線が長期間不採算路線であったこと等を理由に、運行本数の減便（13便→3便）を実施することとなった。中心市街地から離れた場所にある当該団地住民にとって、バスは生活上欠かせないものであったことから、運行本数の減便は到底受け入れることはできないものであった。そこで見晴台自治会は、運行本数の増便について、バス運行事業者や市と協議を行い、運行本数を元に戻すことは

できなかったものの、増便（3便→9便）の決定に至った。



佐野見晴台から見た富士山

● 事業概要と実施成果

平成19年度、バス運行事業者より単独継続維持困難の申し出が提出され、その後、不採算路線であることを理由に大幅な減便の申し入れがあった。これにより、バス路線存続に危機感を持った見晴台自治会は、「見晴台線は箱根西麓の丘陵地に造成された佐野見晴台地区の唯一の公共交通であり、運行の継続が不可欠である」との住民総意のもと、自治会が主体となって「見晴台生活交通協議会（以下「協議会」という）」を立ち上げた。

しかし、地域自治会が主体となって路線バスの運行維持を積極的に展開している事例は、全国的にも大変稀な事例であり、協議会において全国各市町村の先進的な路線バスについて研究を重ねたが、手本となる取り組みが見当たらなかったことから、路線の維持等に関する協議会は30回を超えた。協議会は主に、自治会・バス運行事業者・市の3者によって行われ、内容は運行車両や経路、時間、本数等、多岐にわたった。

協議の結果、見晴台自治会自らがバス運行事業者と増便委託契約を締結することにより、見晴台線は当初の運行便数に近い便数まで増便（9便→12便）されることとなった。これに伴い、市は見晴台線運行委託に要する経費等の3分の2以内の額（上限135万円）を補助することとした。

また、見晴台自治会は、バス運行事業者への運行委

託のみではなく、自治会住民の中学生や高齢者に定期券購入の助成や自治会住民の高齢者に乗車割引券の配布、バス停の維持管理等も実施し、



見晴台線

路線の維持確保に尽力し続けている。このような見晴台自治会の熱心な取り組みにより、年間利用者数が9万人に上るバス路線となっている。

そして、このような取り組みは、国土交通省中部運輸局管内では初の試みであったことから、平成26年度には、利用者目線によるアイデアや利用者を増加させる取り組みを行っている住民団体を対象に実施している「公共交通の利用拡大等に寄与している団体」として、見晴台自治会が中部運輸局より中部運輸局局長表彰を受けるに至った。

＜見晴台自治会が評価されたポイント＞

- ・自治会がバス運行事業者と運行契約を締結
- ・自治会内の中学生や高齢者に定期券購入を助成
- ・自治会住民の高齢者に乗車割引券を配布
- ・バス停の整備、維持管理、清掃活動の実施
- ・バス関連チラシの全戸配布、時刻表の施設への掲示等バス利用に関する啓発活動

さらに、見晴台自治会では、見晴台線以外にも、自治会住民の小学生を対象としたスクールバスの運行委託も行っている。

● 課題と今後の展望

現在、全国的にバスの利用頻度が減少し、利用者数が減少している。バス離れが進むことで、バス運行事業者の経営が悪化し、運行本数が減少する。そして、利便性が落ち、さらにバス離れが進む。この悪循環から、路線バスが撤退する事例が多数起きている。

佐野見晴台団地においても、これは例外ではない。見晴台自治会は、大幅な減便を回避したが、今後住民

のバス利用頻度が低下することがあれば、再び減便についての協議が必要となるだろう。

また、佐野見晴台団地は分譲後、24年が経過し、今後、急激な団地全体の高齢化が進み、自動車を運転することができない人あるいは運転免許返納者が大幅に増加することが予想される。すなわち、交通弱者の増加である。

しかし、交通弱者が増加することにより、バス利用者が増加するとは限らない。なぜならば、団地内の総人口減少による利用者の減少が予想されているからである。団地人口の減少は、路線バス維持のための自治会負担金を払う総数が減少することを意味しており、住民一人当たりの負担増加に繋がる。今後、団地人口の減少が進行したとき、どのようにして住民の継続的な理解を得ていくのかが大きな課題の1つである。

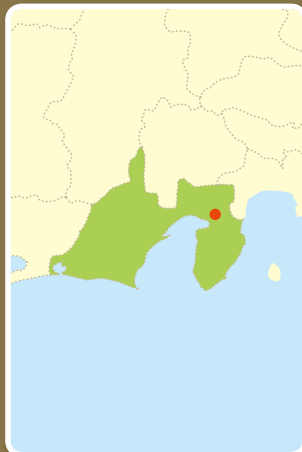
そして、バス運行事業者側に目を向けると、人件費や燃料費高騰、バスの老朽化等の費用面の問題だけではなく、運転手不足といったバス事業継続を根本から崩しかねない問題が心配されている。経営状況が厳しいため、将来的には、不採算路線については、減便だけではなく、バス路線廃止も視野に入る可能性があるだろう。

こうした状況から、現在バス事業は非常に厳しい局面に立たされているといっても過言ではない。

したがって、これまで以上に自治会・バス運行事業者・市は、利用者を増やすため、利用促進を図ることが必要だと思われる。



高齢者バス利用助成券



自治体名 静岡県三島市

- 人口：111,483人
- 面積：62.02平方キロメートル
- 事業名：地域バス路線確保対策事業
- 事業開始年度：平成21年度（市補助金開始年度）
- 事業実施主体：見晴台自治会
- 連携団体等：三島市・バス運行事業者（富士急シティバス株式会社）
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

環境市民部地域安全課

TEL 055-983-2701

バス・タクシー

地域と協働でつくり上げるコミュニティ交通

～主役は地域住民～

静岡県富士市

● 富士市の概要

本市は静岡県の東部に位置し、北に世界遺産富士山を仰ぎ、南には駿河湾を望む人口約25万6千人のまちである。富士山からの豊富な地下水を利用した「紙のまち」として発展し、現在では、本市の魅力の再発見と発信に向けて、シティプロモーションの推進等に取り組んでいる。

● 暮らしの足の確保

マイカーの急激な普及に伴い公共交通利用者が減少し、バス路線の撤退や減便などに歯止めがかからない一方で、これまで過度に自動車に依存していた世代が高齢化を迎え、高齢が故に運転を諦めなければならない状況は決して本市に限った課題ではない。国ではこのような課題に対し、道路運送法の改正を行い、暮らしの足の確保についての責務を自治体に委ね、平成19年10月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行した。こうした背景から、本市では、公共交通事業者に対する支援や公共交通利用を促進する様々な取り組みを行い、バス路線の維持確保に努めていたが、真に持続可能な公共交通を実現するためには、



2年間の実証運行を終え、本格運行移行時に開催した乗合タクシー「みなバス」の出発式（H22.11.01）

地域の足は地域自ら支えるという意識を持つことが重要となると考えた。

● 導入における基本原則

本市では、コミュニティ交通を導入する場合、独自に定めた3つの導入目的と3つの基本原則に基づき検討を行っている。まず、導入目的としては、「アクセス強化」、「廃止代替」、「空白解消」の3つがある。「アクセス強化」については、拠点間の接続を強化する「政策的路線」として導入を図っている。また、「廃止代替」や公共交通の「空白解消」を目的とした路線を「地域路線」と呼び、対象となる地区の地域性やニーズを把握し、地域との協働により導入検討を行っている。

次に、導入検討時の基本原則であるが、「地域路線」の場合、市域全体の公平性を保つため「運行範囲」、「財政支援」、「運行内容」といった3つのポイントから独自のルールを定めている。まず、「運行範囲」については、原則、地区内（行政区）としているが、地区内に既存する交通結節点まで接続させ、民間の路線バスや鉄道に乗り継ぐことで地区外にもアクセスすることができる。これは本市の公共交通ネットワークの考え方に基づくものとして、まちなかへ繋がる路線バスや鉄道が「幹」であるならば、コミュニティ交通は「枝」や「葉」といった役割を持たせているためである。2つ目の「財政支援」は、運行経費の負担の考え方になるが、行政や利用者など、どちらか一方に過大な負担がかかる仕組みでは継続的な運行が実現できないことから、本市独自の費用負担のルールとして「1/3ルール」を定めている。このルールは、運行経費の2/3までを行政が負担し、残りの1/3の部分について、運行収入（運賃やサポート金）や地区負担で賄うこととしており、ただ走らせて終わりではなく地区や地域が自ら支え育てるというマイバス意識の醸成を狙いとしている。



民間路線バスの廃止代替路線としてH27.04.01より実証運行を開始したデマンドタクシー「なのはな」の出発式(H27.04.01)

3つ目の「運行内容」は、運行形態やルート、駐車場の位置、運賃などの具体的な内容について、地区住民とワークショップを重ねながら検討を進めていくが、行政はあくまでアドバイザー役として参画し、最終的な運行内容の判断については地区が決定することとしている。決定された運行内容については、最大2年間の実証運行期間を経て本格運行への移行を判断するが、運行内容も決して不変なものではなく、実証運行の段階から定期的な運行実績をもとに見直しを行っている。

平成27年度末現在、市内におけるコミュニティ交通は、地区の実情に応じ乗合タクシーやデマンドタクシーといった2つの運行方式を採用し、10地区13路線まで運行が拡大されている。利用者数も年間約7万人まで増加しており、路線バスの走らない公共交通空白地域が解消されつつある。

● 運行の維持確保

一般的に、事業としてコミュニティ交通を導入した

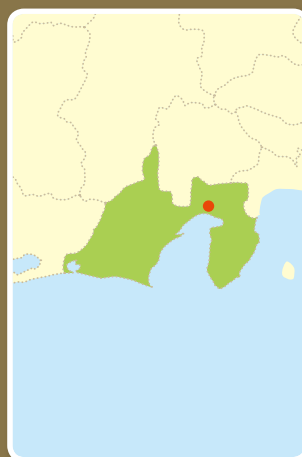
場合、利用者を増やすことが事業の効果や評価基準にされやすいが、決してそれが全てではないと考えている。特に地域のコミュニティ交通については、地域が必要とする限り運行を維持していけることの方が重要であり、そのためには単に利用者を増やすだけでなく本当にくらしの足を必要としている人にこそ手を差し伸べていく必要がある。

そこで本市では、これまで行政主導で導入地区の選定を行ってきたものを、平成26年度より、地区からの「立候補制」といった制度を導入し、日常の移動に困っている方が多い地区からの自主性を尊重する仕組みをつくった。この制度は、地区内に運行経費の確保や組織の自発的な活動を行うコミュニティ交通に特化したサポート組織を立ち上げることを条件としている。

制度導入後、現在まで1地区が名乗りを上げている。地域が主体となり連携・協働で作り上げる構図は、今後、コミュニティ交通の維持を考える上で必ず重要な視点になると考える。



立候補制導入後、初めて手をあげた天間地区において、H28.09.13に第1回目の導入検討会を行ったときのワークショップ



自治体名 静岡県富士市

- 人口：256,070人
- 事業名：コミュニティバス等運行事業
- 事業開始年度：平成19年度
- 事業実施主体：富士市
- 連携団体等：各地区（行政区／小学校区）
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：245.02平方キロメートル

連絡先

都市整備部都市計画課

TEL 0545-55-2904

バス

学区住民による公共交通の利用促進

愛知県岡崎市

● 岡崎市の概要

岡崎市は愛知県の中部に位置する人口約38万人の中核市である。平成18年1月に岡崎市は額田町と合併した。旧額田町内の下山学区は市の北東部に位置し人口641人、249世帯(平成28年9月時点)の中山間地域である。学区内には日本酒を生産する蔵元や、川沿いの桜街道等の見どころがある。

● 下山学区の公共交通について

昭和40年代頃までは下山学区には民間事業者のバス路線が運行していた。しかし、その後のマイカーブームに押されてバス利用者は減少し、バス路線が廃止となった。

平成14年から旧額田町は、町内の公共施設や医療機関、金融機関、食料品店等への移動を目的とするぬかた巡回バスの運行を開始した。岡崎市との合併後は、ぬかた巡回バスは岡崎市が引き継いで運行した。

また、合併と同時に額田地域全体の公共交通に関する課題を協議する場として、地域住民が主体となり額田地域生活交通協議会を設立し、ぬかた巡回バスの課題を見直し、コミュニティバスとして運行することとした。



ささゆりバス

今後のコミュニティバス運行は、旧額田町を小学校区単位で4つに分け、下山学区はささゆりバス委員会を設置し、地域内を運行するバスの運行や利用促進を協議することとなった。

● ささゆりバス委員会の利用促進策

ささゆりバス委員会は地域の社会教育・福祉事業等を行う団体や学区内各町の代表者、小学校の校長先生、PTA会長、老人クラブ会長、一般の参加者と様々な分野の代表者等で構成されており、子どもから高齢者まで多様な視点からバスの運行・利用促進の協議を行っている。

ささゆりバス委員会では、学区住民のバス運行に対する意見等を把握するため、アンケートを実施した。アンケート結果や委員会での話し合いから、市街地への通学などでバスを利用したいという要望があり、岡崎市と連携しながら協議を重ねた。

協議の結果、運行日は月～金曜日、ルートは下山学区から岡崎市の市街地までとし、平成21年3月から実証運行を開始した。また、下山小学校ではササユリ育苗・栽培・保護活動に取り組んでいたことから「ささゆりバス」を愛称とした。1年後の平成22年4月に本格運行に移行した。

その後も、定期的にささゆりバス委員会を開催し、運行の改善点及び利用促進について話し合いを重ねている。



高校生が通学で利用

現在までに実施した利用促進実施例は以下のとおりである。

- ・学区の間伐材を使ってオリジナルのバス停を住民た

ちで製作、設置
を行い、現在も
バス停の維持管
理を行っている。

- ・市街地の人との
交流によりバス
利用の促進及び
地域おこしを図



ささゆりバス委員会

るため、ささゆりバスを利用し、お寺、城址、陣屋
跡等を巡る地域ガイドツアーを実施し、地産の野菜
や日本酒の販売も行った。

- ・学区住民がガイドマップを製作し、ガイドを養成す
るための講座を開催した。
- ・老人クラブにもバス利用を促し、ささゆりバスを活
用して市街地でのボウリングやまち歩き等のレクリ
エーション活動を毎月実施している。
- ・高校生のささゆりバス利用を増やすため、バスと自
転車を乗り継いで通学がしやすいように市街地のバ
ス停付近に駐輪場を設置した。
- ・夏休み期間中は、高校生の通学利用が減少する。夏
休み期間中の利用者を増やすため、小学生にスタン
プカードを配付することにより、小学校のプール開
放日にささゆりバスを利用し支払った運賃の一部を
PTAが補填する仕組みを整えた。

これらの取り組みはささゆりバス委員会で発案さ
れ、岡崎市はその取り組みをサポートしている。

<実施成果>

小学生からお年寄りまでバスを身近に感じ、利用さ
れるようになっている。下山学区は人口641人である
が、ささゆりバスの利用者は平成22～27年度まで年間

4,000人以上を保っている。更に、自分たちのバス「マ
イバス意識」も芽生え、バス運行について学区住民か
ら様々な意見が出されるようになった。

ささゆりバス運行は下山学区の住民にとって生活に
欠かせない交通手段のみならず、下山学区の情報発信
の手段ともなった。

● 運行継続の基準及び将来の 下山学区について

<課題>

ささゆりバスは岡崎市が委託運行しているが、運行
継続の判断基準の一つとして、収支率25%を設定して
いる。平成27年度は19.4%と達成できなかったが、隣
接地域の住民にささゆりバスの利用の案内及び運賃収
入以外の新たな収入方法の検討等、学区住民が継続的
な運行を支える取り組みを実施しているため、運行は
継続することとしている。

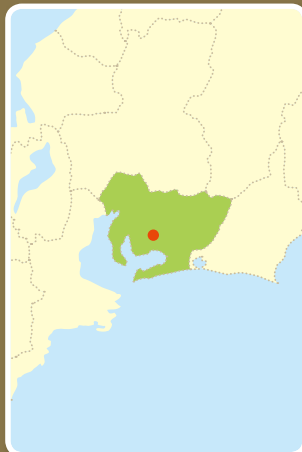
<今後の展望>

下山学区が安心して暮らせる地区であり続けるため
に、地域住民が通勤・通学・買い物・余暇等でささゆ
りバスを利用して移動ができるよう、継続的な運行を

目指していきたい
と考えている。そ
のため、今後も運
行の改善点及び利
用促進について話
し合いを進めてい
くことが必要であ
る。



手作りのバス停留所設置



自治体名 愛知県岡崎市

● 人口：383,493人

● 面積：387.2平方キロメートル

● 事業名：多彩な利用促進の取り組み

● 事業開始年度：平成21年度(ささゆりバス運行開始年度)

● 事業実施主体：ささゆりバス委員会 ● 連携団体等：なし

● 利用している補助金等の名称：地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー
系統確保維持費国庫補助金）

連絡先

都市整備部交通政策室

TEL 0564-23-6486

鉄道・バス・乗用車

パークアンドライド利用促進 ～鉄道やバスをかしこく使って、京都を満喫～

京都府京都市

● 京都市の概要

京都市は京都府の南部に位置し、三方を山に囲まれ、南北にかけて带状に広がる内陸の都市である。盆地特有の気候のため、寒暖差が大きい。また京都市は、1200年に及ぶ悠久の歴史と山紫水明の自然、14カ所の世界文化遺産を有し、日本を代表する国際文化観光都市である。

● 事業実施の背景

この取り組みの来訪する入洛観光客の約30%（平成27年は6.3%）が自動車を利用しており、都心部や各観光地を中心に交通渋滞が問題となっていた。交通量の増加によりまちの景観が損なわれ、また環境問題等にも影響を及ぼす可能性があるため、パークアンドライド（以下、P&R）利用促進事業を推進し、自動車の流入抑制を図っていくこととした。



臨時P&R 案内看板

● 事業概要と成果

本市では、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を目指した「歩くまち・京都」総合交通戦略を掲げており、国際文化観光都市として観光地における交通対策が非常に重要であると考えている。まず本市では、自動車流入量を抑えるために、公共交通を利用した来訪を呼び掛けている。また、出発地か

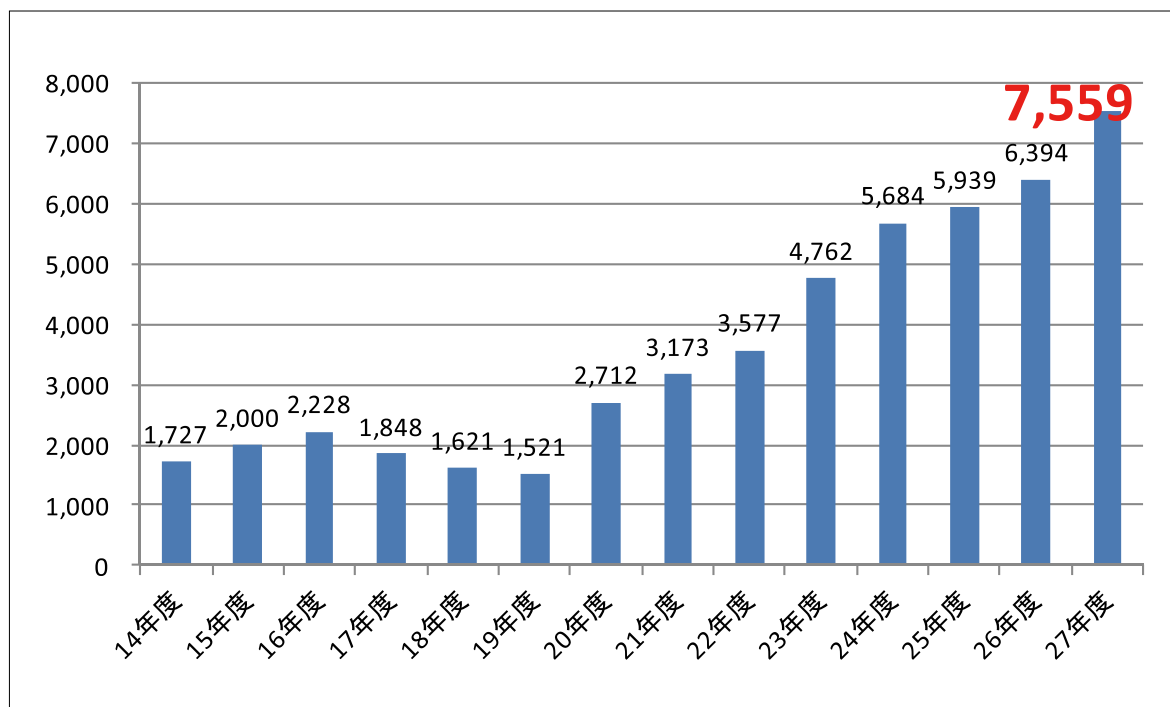
ら公共交通での来訪が難しいため自動車を利用せざるを得ない観光客に対しては、混雑が想定されるエリア外の駅近くの駐車場と公共交通を利用いただくP&Rを案内している。ホームページやチラシ、ラジオでの広報のほか、道路上の誘導看板や横断幕により走行中のドライバーを臨時P&R駐車場へ誘導する対策も講じている。

事業開始当初（平成14年度）は秋の観光シーズンに観光地等への自動車流入抑制策の一つとして無料の臨時P&R駐車場を開設することから始まり、平成16年度からは、公共交通への乗換えが便利な民間・公共駐車場を通年利用可能なP&R駐車場として紹介し、利用促進を図る取り組みを開始している。平成27年度は市内の5エリア、9カ所の臨時P&R駐車場（計802台分）を秋の観光シーズンに開設し、また、市内外の26エリア、85カ所の駐車場において計6,757台規模の通年P&R駐車場を確保（平成28年3月末現在）しており、事業を開始した平成14年度と比較するとP&R駐車場の駐車可能台数は約4倍（1,727台⇒7,559台）に増加している。

広報活動の展開については、例年秋の観光シーズンに合わせてP&Rの周知強化を図るため、中心市街地である烏丸・河原町版、本市屈指の観光地である嵐山版と東山版の3種類のチラシ（各10,000部）を作成し、近



パークアンドライドチラシ



P&R利用可能台数 ※臨時開設駐車場を含む

隣の高速道路インターチェンジと付近のP&R駐車場、公共交通機関の最寄駅及び最寄駅から目的地までの公共交通によるアクセスを掲載している。

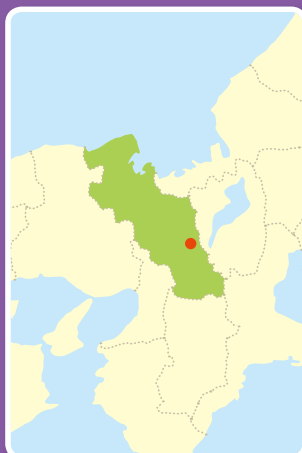
P&Rの周知を図るチラシは市内だけでなく、亀岡市観光協会や愛知県観光協会等を通じて他都市でも配布し、近畿・中部エリア等の道の駅にも設置した。

近隣自治体や駐車場運営事業者、道路管理者、交通事業者等と連携した取り組みを推進するため、平成21年度から「京都都市圏パークアンドライド連絡協議会」を設置し、広域連携を展開しており、年に2回程度のペースで協議会を定期的に開催することで、持続的な連

携の強化を図っている。

課題と今後の展望

P&R駐車場の量的な拡充は図れているものの、利用率が低調な駐車場もあることや、観光客のP&Rの認知度が2割程度と非常に低いことが課題であるため、利用者にP&Rの利便性等に関する情報発信を引き続き徹底し、各駐車場の稼働率向上に繋げるとともに近隣自治体や民間事業者とより密に連携を図ることにより、より効果的なP&R利用促進に取り組んでいきたい。



自治体名 京都府京都市

- 人口：1,471,737人
- 面積：827.83平方キロメートル
- 事業名：パークアンドライド利用促進業務
- 事業開始年度：平成14年度
- 事業実施主体：京都市
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

都市計画局歩くまち京都推進室
TEL 075-222-3483

乗用車

離島における島内交通の確保

～住民主体による島のバスの実現～

岡山県笠岡市

◎ 笠岡市の概要

笠岡市は、岡山県の南西部に位置する、人口約5万人のまちである。温暖少雨な気候の中、1,811haの広大な笠岡湾干拓地では大規模機械化農業が行われている。風光明媚な笠岡諸島を有しており、夏には海水浴客で賑わう。

◎ 事業実施の背景

笠岡諸島は瀬戸内海に浮かぶ7つの有人島からなる人口約2,000人を有する離島地域である。本土以上に過疎高齢化が著しく、高齢化率は66%に上る。その中で最大の人口と面積を有する北木島では、大浦、楠、豊浦、金風呂の4つの集落が形成されており、海岸線に沿った道路が集落間を結んでいる。しかし、島内で医療機関や市役所出張所が立地するのは大浦地区のみであり、集落によっては相当の距離があるため、路線バスやタクシーなどの公共交通機関も存在しない中、車やバイクなどの交通手段がない住民は移動が難しい。特に高齢者などの交通弱者は病院等へのアクセスに不便をきたしていたため、島内交通の整備が求められていた。

◎ 島のバスの発足から継続まで

本事業は、笠岡諸島を拠点に活動する「NPO法人かさおか島づくり海社」によって運行されている自家用有償旅客運送である。

笠岡諸島では、平成14年に設立された住民団体「電脳笠岡ふるさ島づくり海社」が、住民が主体となって地域課題の解決や離島振興を図るため、住民の生活支援や特産品の開発など様々な取り組みを行っていた。そうした中で、平成17年には前述のとおり島内交通のニーズの高まりを受けて、自家用有償旅客運送を開始

することになった。しかし、当時は道路交通法の規定によって有償運送の実施に当たっては法人格の取得が必要とされていた。

そこで、電脳笠岡ふるさ島づくり海社では住民の要請に応えるべく、平成18年9月に法人格を取得し、「NPO法人かさおか島づくり海社」として組織を改め、国土交通省から過疎地有償運送（現・公共交通空白地有償運送）の許可を受けて運行を開始した。

運行日及びダイヤは住民ニーズに基づき、大浦地区の北木島診療所の診療時間に合わせて設定されており、週3日（月・水・金）、1日3便を運行している。また運行区域はゾーン制としており、島内を2つのゾーンに分けて、各ゾーンを跨いで1台の車両が運行している。運賃はゾーン内の乗降であれば240円、ゾーンを跨いだ場合は360円に設定している。



利用の様子

徒歩による集落間の移動が困難である北木島において、主に高齢者などの交通弱者が病院や港、市役所の出張所を利用するために欠かせない交通手段として現

在は定着しており、「島のバス」として住民にも親しみをもって認知されている。

運行が開始された翌年の平成19年度の年間延べ利用者数は、約2,000人の利用があったものの、人口減少の影響も受けながら年々減少しており、現在では年間延べ800人程度の利用となっている。運行の維持には、運賃収入と市補助金を財源としているが、市補助金のうち7～9割はふるさと納税寄附金（離島振興事業への指定寄附）によって賄われており、運送主体だけでなく多くの方々によって笠岡諸島の生活交通を支える仕組みが構築されている。

事業開始当初は利用登録者による会員制であったが、平成27年6月からは、道路交通法の改正によって観光や帰省で滞在する方でも利用できるようになった。現在も利用者のニーズは通院が最も高く、ダイヤは診療所の受診に合わせた設定としているが、利用者の減少が目立つ中で利用促進を図ることも重要であるため、来島者のニーズに応じた運行体系も検討する必要があると考えている。

課題と今後の展望

運転者の確保、車両の更新、利用者の減少が大きな課題である。

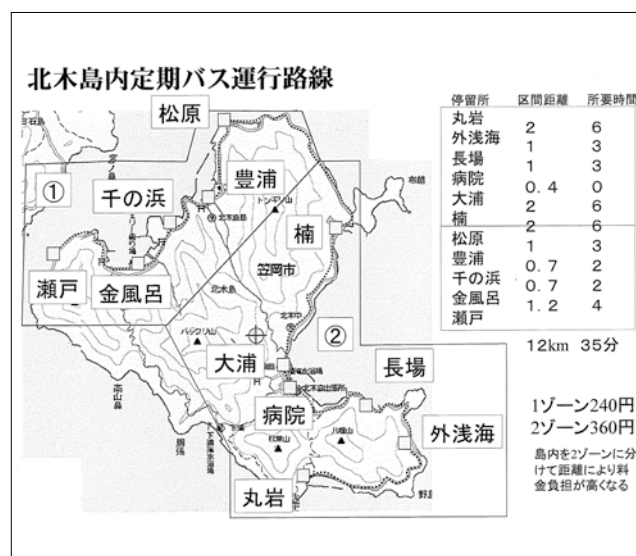
まず、運転者については、現在2名の運転者によって運行を担当しているものの、このまま過疎高齢化が進めば5年先、10年先には運転者の確保が困難となることが予想される。運転者の求人はもちろん、移住希望者の雇用先として活用するなど人材の確保に努めたい。

次に、車両更新も課題となっている。運行主体が更

新することは財政的に困難であるため、行政や民間による支援を検討している。

そして利用者の減少については、住民の生活交通の確保を最優先としながらも、観光客等の来島者の利用促進を図るため、観光情報と合わせたPRを行うとともに、離島航路とのスムーズな乗り継ぎができるよう航路事業者との連携が必要と考えている。

最後に、事業継続にあたっては有償運送の形にこだわるのではなく、目的とする住民の生活基盤の確保という観点から、例えば買い物支援や福祉サービスといった複数の生活課題を一体的に解決する方策によって、有償運送事業の役割を他のサービスでカバーできる方法はないか。反対に、他の生活支援サービスを本有償運送によってカバーできないかといった柔軟な発想をもって考えていく必要がある。



公共交通空白地有償運送運行路線図

自治体名 岡山県笠岡市

- 人口：50,531人
- 面積：136.39平方キロメートル
- 事業名：北木島公共交通空白地有償運送
- 事業開始年度：平成18年度
- 事業実施主体：NPO法人かさおか島づくり海社
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

政策部企画政策課
TEL 0865-69-2112

その他（船舶）

官民連携による地域特性を生かした 旅客船航路の活性化

一般社団法人 中国旅客船協会（瀬戸内海地域）

◎ 中国旅客船協会エリアの概要

＜実施エリア：瀬戸内海全域＞旅客船航路が数多く運航されている瀬戸内海地域は、近年、サイクリストにも注目され、サイクリング目的の観光客が増加している。また、多島美と穏やかな海の景色という魅力を有している。

◎ 船に乗って、観て活性化

瀬戸内海地域の島しょ部では、旅客船航路の輸送需要が減少し、航路の撤退・減便等が深刻な問題となっている。地域の足である航路を維持するためには、観光客による利用等の新規需要喚起が必要である。そのためには、地域と連携して旅客船を観光アクティビティに組み込んでいくことが必要となる。

そのような中で、瀬戸内地域におけるサイクリングは近年増加傾向にあるものの、島しょ部への誘致が課題となっていることから、旅客船（クルーズ）と自転車（サイクル）を組み合わせた旅客船運賃割引カード「せとうちサイクルーズPASS」事業を創設した。サイクリング観光客の旅客船への誘客により島しょ部の交流人口を拡大し、地域の活性化を図るとともに、旅客船事業活性化の一助とするのが狙いであった。また、瀬戸内地域の多島美を船から楽しんでもらうアクティ

ビティとして「おさんぽクルーズ」「広島湾ナイトクルージング」等ショートクルーズ事業も開始した。

◎ 主な取り組み内容

＜せとうちサイクルーズPASS®＞

平成22年9月から開始したサイクリング観光客向けに乗船料を割り引く「しまなみサイクルーズPASS」事業の実証実験に続き、平成23年4月から「せとうちサイクルーズPASS」事業を本格実施することで旅客船航路の新規需要の創出を図っている。

○企画意図…ミニクルーズとサイクリングの組み合わせによりサイクリングコースの選択の自由度を高め、コースの多様化と旅行頻度の向上が図れるよう企画した。

○認知度向上策…旅客船航路の認知度を高めるため広報用パンフレットには運賃割引適用航路のみならず瀬戸内の航路全般を掲載するとともに、割引対象区間、割引率、問い合わせ先等、コース設定に役立つ情報を提供することとした。中国運輸局、中国旅客船協会のホームページ（HP）でも同様の情報を展開するとともに各事業者のHPにリンクしてリアルタイムの情報が得られるようにした。

○利用促進策…利用促進を図るため、温泉、食事等の沿線施設の協力を得て、PASS利用者に料金割引が適用されている。

○適正化策…事業の円滑な実施や事業者の理解を深めるとともに運賃収受の現場で混乱が生じないよう事業関係者に対し、各種マニュアルを作成・



さざなみ・とびしま航路 乗船の様子



サイクルーズPASS
リーフレット

配布した。また、割引運賃の設定は、事業者間の競争制限とならないよう事業者判断とした。



おさんぽクルーズ

○実施経緯…平成22年度、実証

実験（約半年しまなみ海道沿線）開始、平成23年度、本格実施（広島県地域）開始、平成24年度、瀬戸内全域広域展開 現在、42者、41区間で実施。

○PASS発行…無料

○有効期間…3日 ○割引率…概ね1割～5割引

○発行実績（瀬戸内全域化後）…平成25年度 13,609枚
平成26年度 16,016枚 平成27年度 約20,000枚（20%up見込）

○評価…平成25年に瀬戸内7県組織「瀬戸内ブランド推進協議会」より「せとうちブランド認定商品」第一号に認定された。また、平成26年には国土交通大臣より地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞した。

○商標登録…平成27年に過去五年間の実績を踏まえ協会事業として定着している「サイクルーズPASS」の不正使用等に対して法的に対抗できるようリスク対策として商標登録を行った。

<その他の取り組み>

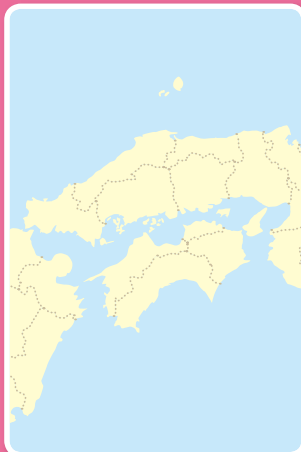
瀬戸内海の魅力を活かした取り組みとして、既存定期航路を活用し、本土から島しょ部等を割引運賃で往復乗船（島しょ部では下船せず）し、旅客船から多島美など景色を堪能いただく手軽なショートクルーズ「お

さんぽクルーズ」「のっとこクルーズ」「広島湾ナイトクルージング」の取り組みを展開している。平成28年時点では、現在17社が運航を行っている。自治体、商工団体、航路事業者等と連携し、周辺のにぎわい創出や、新規需要開拓による航路活性化にもつなげている。

課題と今後の展望

今後の課題としてサイクルーズPASS事業について①サイクルーズPASS利用者から比較的長い定期PASSの発行を求める声があること②定期PASS発行にあたっては、事務管理上当面、発行場所を限定して適切に管理するとともに発行経費も必要となることから有料とすること③現行のサイクルーズPASS運営コスト負担の軽減を図っていくこと等があげられる。

今後もサイクルーズPASS利用者の要望に応えながら、経費の所要財源確保のために、PASSの一部有料化の実施を目指していく。さらに、今後さらなるPRのために、島めぐりをするような広域的なモデルコース、家族層などが気軽に楽しめるモデルコースの策定を地域と連携しながら実施に向けて動いている。また、外国人観光客による利用の促進を目指し、平成28年には英語版サイクルーズPASSリーフレット、PASSカードも制作し、今後も外国人も安心、安全で利用できるサービスの展開を行っていく。「おさんぽクルーズ」「のっとこクルーズ」事業においても、さらなる利用促進のため観光パンフレットの作成を行っているが、今後もさらなる認知度向上に向け展開していくとともに、外国人観光客の利用等受け入れの整備等の課題にも取り組んでいく。



自治体名 中国旅客船協会（瀬戸内海地域）

- 事業名：せとうちサイクルーズPASS事業/定期航路を利用したショートクルーズ事業
- 事業開始年度：平成22年
- 事業実施主体：一般社団法人 中国旅客船協会
- 連携団体等：四国旅客船協会、神戸旅客船協会、国土交通省中国運輸局、四国運輸局、神戸運輸管理部

連絡先

中国旅客船協会事務局

TEL 082-253-6907

タクシー

高校進学時の通学手段の確保

～学校の選択肢を広げる取り組み～

徳島県勝浦町

○ 勝浦町の概要

勝浦町は徳島県の南東部に位置し、面積69.83平方キロメートル、緑なす四方の山々、山裾に開けた黄金色のみかん畑、平野に広がる田園風景、そして町の中央を勝浦川の清流がゆったりと流れる自然豊かな中山間地域である。

みかん栽培の徳島における発祥地と言われ、「勝浦貯蔵みかん」として、全国各地に出荷されている。

○ 通学手段を確保する

平成27年度まで本町に隣接している阿南市方面への通学手段は、片道約15キロの距離を自転車もしくは保護者の送迎、通学できなければ学生寮やアパートを借りるといった現状であった。阿南市方面へ直結するバス、鉄道などの公共交通機関はなく、仮に公共交通機関を利用する場合は、隣接の小松島市までバスを利用し、その後JRに乗り換える必要があり、通学に多くの時間を要する。

通学手段の確保と高校進学時の選択肢を広げるため「勝浦町の高校生の通学を考える会（代表者 中西初美）」から平成26年8月4日付で「阿南への通学バス陳情書」が提出されたことをきっかけに準備会を設立し検討をはじめ、平成28年4月から阿南市方面行きの車両運行による通学を支援することとなった。

○ 学校の選択肢が広がる

平成28年度より進路の選択肢の拡大と通学手段の確保から、阿南市方面への高校（阿南工業高等専門学校、富岡東高等学校、富岡西高等学校、阿南工業高等学校）へ通学する生徒を支援することとした。具体的には、「阿南方面への通学を支援する保護者会（以下、

保護者会という）」を設立し、保護者会が行う運行事業へ町が補助金を支出している。

当該事業は、平成28年4月から10月までの間、試験的に民間旅客運送事業所の10人乗りジャンボタクシーを活用して運行実施しており、朝（行き）は6時50分の勝浦町横瀬発の1便のみ、夕（帰り）は17時00分、18時30分富岡東高校発の2便を運行している。平日1日3便の運行を基本としているが、学校行事等により便数、時間の変更がある。例えば中間考査など午前中で授業が終了する場合は、夕方の便を昼間の運行に振り替えるなど、状況に合わせた工夫もしている。運営経費のうち、公共交通機関（幹線バス）の距離相応の定期券相当額を利用者負担とし、残額を町が補助している。

4月から7月の4ヶ月間の合計便数は194便、全体の乗車人数は943人であり、1便につき平均4.86人が乗車しており、利用者は片道600円のチケットを購入している。現在の利用希望者は15名程であるが、1便あたり9名以内の乗車に限られる制約があるため、乗車人員の調整は保護者会に依頼し了解を得ている。また学年別利用者数としては、第1学年8名、第2学年1名、第3学年1名の10名の生徒が恒常的に利用している。

実施成果として、進路決定の前段階から通学バスが



利用時の様子

運行される旨を学校を通じて周知しており、27年度の阿南方面への進学希望者は例年よりも増え、多くの利用者から好評を得ている。通学手段が確保されることにより、進路選択肢も広がっていくものと期待される。28年度からの事業であり、しっかりと検証を行っていくが少子化による生徒数の減少傾向の中、今後の推移を十分見極める必要がある。

● 運行方式の見直し

試行段階では、目標とする1便当たりの利用平均乗車数5名には達しなかったものの、一定の乗車が見込まれるので継続して実施する。現在ジャンボタクシーで乗車場所・距離にかかわらず片道一律600円で運行してい

るが、乗車場所からの距離に応じた料金設定の見直しが必要となってきた。今年度3学期から運行方式を見直し、市町村運営有償運行方式を採用し町公用車を貸与し、運行事業者への業務委託に向け、運輸支局の年内登録に向け作業を進めている途中である。手続き完了までの間は現行のジャンボタクシーによる運行を継続して実施したいと考えている。事務手続き上、平成29年度からの実施も視野に入れている。

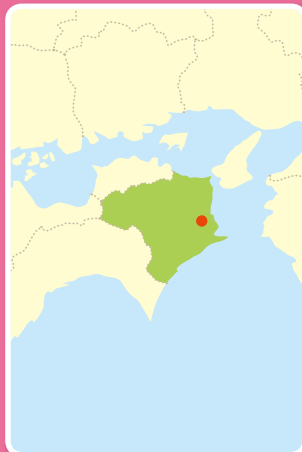
また、29年度以降新卒者を含めた通学希望者の増加を想定した場合、現状の1便あたりの乗車制限9人に無理が生じないかとの声も聞かされるので、利用状況の推移を見ながら車両の大型化など対応を検討しなければならないと考えている。



通学バス（ハイエース）



通学バス（マイクロバス）



自治体名 徳島県勝浦町

- 人口：5,492人
- 事業名：阿南市方面通学バス補助事業
- 事業開始年度：平成28年度
- 事業実施主体：保護者会
- 連携団体等：勝浦町教育委員会
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：69.83平方キロメートル

連絡先

教育委員会

TEL 0885-42-2515

バス

PBLによるコミュニティバス 運行管理システムの導入

愛媛県宇和島市

◎ 宇和島市の概要

宇和島市は愛媛県西南部に位置し、市域の70%が森林であり、リアス式海岸が続く宇和海沿岸や島しょ部では、真珠や真鯛等の養殖が盛んである。また、海まで迫る急峻な山々の斜面を利用した柑橘栽培が行われ、国内有数のブラッドオレンジ産地でもある。

◎ 事業実施の背景

本市は面積の大部分が山地であるため、居住地域は沿岸部のわずかな平地と山間部にある盆地に集約されている。住民の主な交通手段は自家用車であり、公共交通機関は市の沿岸部を通る国道を中心に、周辺の居住地域や近隣市町との間を結ぶバスや鉄道を民間事業者が運行している。国道から遠い中山間地域や半島部に点在する小さな集落を通る路線については、利用者の減少により収益が悪化し、便数の削減や路線廃止の対象となっていた。

路線が廃止された地域や従来公共交通機関のなかった公共交通空白地域においては、国土交通省所管の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」、愛媛県の「廃止路線代替バス等運行費補助金」を活用し、津島地区にて3台のコミュニティバスを用い、山間部から半島部までの5つの路線を運行し、年間約20,000人が利用し

ていた。

しかしこの路線は迂回路がないため、道路工事等によって遅延の影響が出やすく、車両を共用して運行している他の路線にもその影響が波及してしまうこともあった。また利用者からの遅延状況に関する問い合わせの対応も、情報収集が遅れ、間に合わないこともあった。そのような状況を解決するため、平成18年に本市と愛媛大学が締結した、地域の発展と人材の育成を図っていくことを目的とした連携協定に基づき、コミュニティバス事業の問題を解決していく運びとなった。

◎ 事業内容と実施成果

本市は愛媛大学と地域の発展と人材の育成を図っていくことを目的に連携協定を締結している。

この協定に基づき、大学側より実社会に存在する課題の解決に取り組むことで実践的な技術や応用力を身に着ける実課題型PBL（Project Based Learning）を導入したいとの提案があり、提供課題として市南部に位置する津島地区コミュニティバス事業の問題解決が選ばれた。

前述の課題を解決するため、平成25年度より4名の学生によるシステムの開発が行われた。本市担当職員が学生チームのリーダーと直接連絡を取る形とし、学生自身の課題発見力や情報分析力の向上を図ったものであったが、実際にシステムを開発する学生に対して現場からダイレクトに意見や要望を出すことができ、必要最小限ながら使いやすいシステムの開発に繋がった。

完成したシステムは「位置情報の表示及び閲覧」「乗降情報の管理」「緊急連絡体制の構築」の3つの要素で構成されている。

まず、位置情報については各車両に備え付けられたタブレット端末より、GPSを用いた位置情報を自動的に本市のサーバーへ送信し、専用のホームページに設



津島地区コミュニティバス

けられたWeb上の地図にバスの位置が表示されるシステムを構築した。遅延が生じた場合でもバスの位置が正確に把握できるため、バス到着時刻を利用者自身で確認することが可能となり、また情報端末を持たない利用者からの問合せに対しても迅速かつ正確な対応が可能となった。

次に、従来はバスの運転手が手作業で紙媒体で行っていた乗降人数や運賃の集計管理を、タブレット端末で行うことが可能となった。運転手は各停留所で人数をボタンで入力するのみとなり、運転業務に集中することができる環境が整えられた。併せて、運行後の集計作業が自動化され、端末から直接サーバーへ集計データを送信できるようになったことで、計算ミスや誤転記の防止にも繋がっている。

最後の「緊急連絡体制の構築」については、タブレット端末画面に緊急通報ボタンが設けられ、運転中でもワンタッチで運行管理者へ緊急事態が発生したことを発信できるようになった。同時にWeb地図上の表示も緊急時に切り替わり、利用者側からも確認できるようになっている。

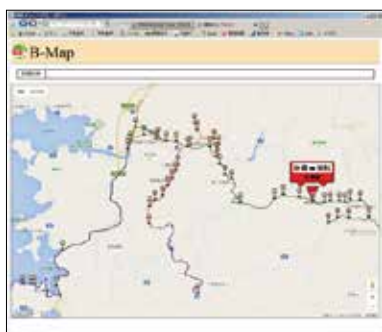
本事業は利用者の利便性の向上や安全運行に資する

ものではあるが、直接的に利用者の増加や経費の削減に繋がるのではなく、また開発費として数百万円の費用が発生するため、通常では費用対効果の観点から導入が難しいものであった。今回はPBL課題として構築を行うことでほぼ機材費のみとなる約70万円の費用となり、財源もふるさと納税による寄付金を活用することで、市が財政的負担をすることなく開発・導入することができた。

課題と今後の展望

山間部や半島部の市街地から遠い地域を運行しているため、一部地域では電波状況によって乗降データや位置情報の送信に不備が出ることもあり、他の地区への拡大については進んでいない状況である。

また、PBLによる開発期間の終了後もシステム開発を担当した学生との繋がりが残り、機能の追加や不具合の修正等の協力が行われているが、将来的に運行ルートの変更や路線の統廃合等があっても市単独で対応できるよう担当職員の技術の習得・引き継ぎを行っていく必要がある。



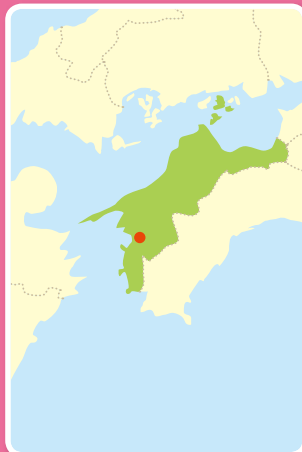
システム画面



システム概要図



システム操作風景



自治体名 愛媛県宇和島市

- 人口：79,639人
- 面積：469.58平方キロメートル
- 事業名：安全・安心B-Mapサービス事業
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：宇和島市
- 連携団体等：愛媛大学
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

企画情報課

TEL 0895-24-1111

バス

過疎地の物流を考慮した「デマンドバス」運行

愛媛県内子町

○ 内子町の概要

内子町は愛媛県のほぼ中央部に位置する人口約1万7,000人の町である。中央部を一級河川・肱川の支流である小田川が流れ、芝居小屋「内子座」や「伝統的建造物群保存地区」などがある風光明媚な町である。

○ 現行ニーズに対応した公共交通

中山間地域への定時路線バスは、バス停までが遠いため利用できない人や、乗客のいない空バスでの運行が増え続け、経費も削減ができず運行便数を維持することが難しい状況であった。

多くの路線バスがスクールバスとの併用で、学校時間に合わせたダイヤ編成となっており、一般のバス利用者の「買い物」や「通院」などの時間に合っていないことも課題であった。

また赤字路線では民間バス事業者が撤退。中山間地域の公共交通弱者の生活の足として代替運行していた町営路線バスは全路線で11路線と路線数が増え、町財政を圧迫していた。

○ デマンドバス運行の多様化

このような状況を打開するため、幹線の路線バスに接続していた枝線10路線の路線バスを予約制乗合のデマンドバス17路線に移行することで、無駄な運行を無くし中山間地と市街地間の公共交通を確保した。

運行ダイヤについては、スクールバスを学校行事に特化した本来のスクールバス専用便として町営バスと切り離すことにより、交通弱者のニーズに対応したダイヤを構築した。

なお、将来も継続的な運用が可能になるよう運行経費の削減を目指しつつ、運行委託先の町内タクシー事

業者への委託料については、利用者数に応じ委託料を加算する取り決めをしている。そのため、事業者サービスを向上し利用者の確保に努める好循環を生んでいる。

デマンドバスは山間部のすべての集落を網羅するため、区域（エリア）ごとの路線数は17路線と多くなった。高齢者を対象としたアンケート調査やヒアリング調査を実施した結果、多くのバス利用者から「週2日運行で1日に朝・昼・晩の3往復があれば、用事や通院に利用するには十分である」という回答があったため、全路線共通で週2日、1日3往復の運行とした。さらに車両は、雪道でも安全性の高い四輪駆動の10人乗りワゴン車4台を町車として準備し、運行委託先の町内タクシー事業者へ無償貸与。基本的に全17路線を4台で運行することで、利用ニーズと効率的な車両配置が可能となり経費削減につながった。

ドアツウドア運行により乗車時間が長くなり、かえって不便な乗り物にならないように、事前に車両を走らせ走行時間を計ることでダイヤの調整を行った。運行実施前には、集会所単位で地元説明会を行い、バス利用者と膝を突き合わせての話し合いをすることで各地域のニーズを反映させた。

このように、地域ごとに住民のニーズを反映させた



内子町デマンドバス

デマンドバスを、町内全域の山間部に整備するのには6年間かかったが、運行区域を拡大したことで公共交通空白地域を解消できた。路線バスの停留所が遠かった交通弱者もデマンドバスを利用して外出できるようになったことが、大きな成果である。

さらなるデマンドバスの活用法として、「貨客混載」を試みた。高齢者の「生きがいづくり」の一環で、自宅近くまで運行するデマンドバスで「道の駅」まで家庭菜園の農作物や手芸品を輸送し、販売できるシステムを構築したものだ。

ここで苦労した点は、基本的に貨物の出荷は朝1便目で輸送するのがベストであるが、朝1便目で乗客の予約がなかった場合に、貨物品だけを輸送すると法に抵触してしまうという問題点が発生することだった。このことについては、県と共に国交省へ働きかけた結果、国交省からの通達により解釈が緩和され、デマンドバスによる「貨物」のみの輸送が全国どこでも可能となった。

この試みは、自動車やバイクの運転に自信がなくなった高齢者が、デマンドバスで貨物輸送を予約することにより、自分達の趣味で作った「農作物」や「手芸品」などを輸送料200円で「道の駅」で販売することを可能にした。趣味を活かし少しでもお金を稼げるツールを提供することで、元気に働く高齢者を増やすと共に高齢者による自動車等の交通事故減少を図った。



バスにて農産物を運送

利用者が減少する路線と増加する路線の格差が生じている。そのため路線の区域（エリア）の再編が必要になってきている。

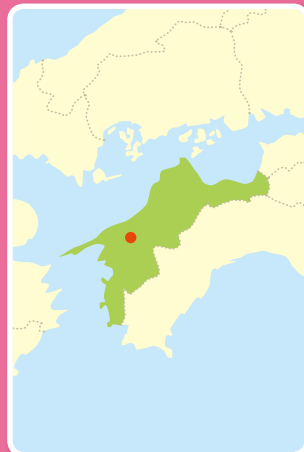
平成25年に国交省が実施した無料貨物運送の社会実験のアンケート結果によれば、継続して利用したいという声が多かった。しかし、28年度から有料化したところ、利用希望者数が減少した。今後、もっと多くの方に利用方法を知らせるための活動が必要である。

なお、当町には「道の駅」が2か所あり、集客力のある「道の駅フレッシュパークからり」では、「新鮮・安全・安心」の農作物を提供するため、生産者は生産履歴を開示するトレーサビリティ制度を導入している。そのため出荷のハードルが高くなり、安易に利用できない一因となっていることが今後の検討課題である。

さらなる展開として、中山間地域の交通弱者ニーズについてはデマンドバス整備によって対応してきたが、次に市街地エリアにおいて身近で利用しやすい公共交通を提供する必要がある。

継続していくための運行

17路線のデマンドバス運行により、中山間地の公共交通空白地域等を解消してきたが、地域によってバス



自治体名 愛媛県内子町

- 人口：17,377人
- 事業名：デマンドバス事業
- 事業開始年度：平成22年度（2路線）～平成27年度（17路線）
- 事業実施主体：内子町
- 連携団体等：（有）内子タクシー、池田タクシー（株）
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

総務課

TEL 0893-44-6150

鉄道・バス・自転車

量販店・交通事業者と協働した サイクル&ショッピング事業

高知県高知市

○ 高知市の概要

高知市は、約34万人と県全体の約半数の人口を有する高知県の県庁所在地である。日本有数の日照率を誇り、中心部を清流鏡川が流れ、都市部とともに中山間地域、田園地帯がバランスよく調和する県内最大の商業地である。

○ 環境民権運動のひとつ

自転車とバス・電車の利用拡大により、運輸部門の温室効果ガス排出量削減を目指し、バス停・電停近くの量販店に整備されている既存の自転車駐輪場の一部をサイクル&ショッピングの中継場所として利活用し、バス・電車などの公共交通に乗り換えて通勤・通学地まで移動するよう推奨するものである。

本市では、高知市環境民権運動として、平成21年度から市内量販店や環境関連団体等と協働し、ペットボトルの店頭回収やレジ袋削減に向けた取り組み等を実施してきており、サイクル&ショッピング事業をこの環境民権運動の一環として位置づけることにより、さらなる地球温暖化対策の推進につなげるものである。



サイクル&ショッピング
募集チラシ

○ 自転車と公共交通の連携

本市では、バス路線の再編など、官民で構成する協議会においてバスや路面電車を含めた公共交通のあり方が協議されている。加えて、市における温室効果ガスの排出量を見ると、自動車や公共交通機関等を含めた運輸部門における排出割合が平成24年度では約21%（暫定値）となり、自家用車の保有台数の増加などにより大きな排出割合を占める状況にある。一方、自転車は温室効果ガスを排出しない手軽で低炭素な乗り物で、交通渋滞にも左右されにくく、健康増進などメリットも多い。

サイクル&ショッピング事業はこれらの点に着目し、自家用車での通勤・通学から、自転車+公共交通機関での通勤・通学という低炭素なライフスタイルを醸成するため構築した。自家用車の利用を少なくすることにより、交通渋滞の解消、公共交通機関の利用促進を図り、バス停・電停近くの量販店の駐輪場を指定の駐輪場とし、利用者はそこまで自転車で移動、駐輪後は近くのバス停・電停から公共交通機関を使うという仕組みである。



(上) サイクル&ショッピング専用駐輪場
(下) サイクル&ショッピング案内看板

市内に本社を置く量販店（3社）、公共交通事業者及び市による3者で協議

を重ね、平成27年7月に「高知市低炭素型交通推進協定」の締結を行い、市内の量販店6店舗にてサイクル&ショップライド事業を開始した。

協定内容は、下記に示すとおりであり、これらの協定項目に記載された取り組みに向けて、店舗への案内チラシの配布・ポスター掲示、バス・電車へのポスター掲示及び市の広報紙・ホームページにより広報し、各店舗での利用登録者を広く呼びかけた。

〈協定内容〉

協定書に記載した内容は下記のとおりであり、量販店、交通事業者及び高知市は、それぞれが掲げる取り組みを可能な限り実行することとしている。また、交通事業者の厚意で店舗への利用登録者に抽選でバス・電車の利用ICカード「ですか」のチャージ券1,000円分をプレゼントしている。

- (1) 所有する店舗の駐輪場を「サイクル&ショップライド」駐輪場として開放（量販店）
- (2) 事業実施のための広報協力（量販店、交通事業者）
- (3) 利用者拡大に向けての広報・啓発活動（高知市）
- (4) 「サイクル&ショップライド」利用者の利便性の向上（量販店、交通事業者）
- (5) 事業実施店舗拡大に向けての取り組み（高知市）
- (6) 事業効果の検証・公表（高知市）
- (7) その他協定の目的の達成に向けた取り組み（3者）

● 利用登録者の拡大

事業開始初年度となった平成27年度は、サイクル&ショップライド事業の利用登録者が思うように伸びなかった。

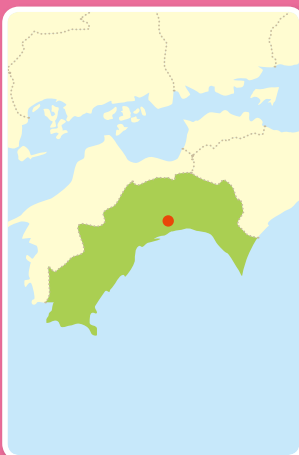


高知市低炭素型交通推進協定書 各関係者との締結式

しかし、本市の地球温暖化問題への対応、バス路線の再編など公共交通のあり方や利用者拡大という課題の解決に向けて、このサイクル&ショップライド事業は、温室効果ガスの排出量削減や公共交通の利用促進につながるひとつの有効な手段として考えている。引き続き、量販店各社及び交通事業者とも連携を図りながら、事業の周知広報、利用登録者の拡大に取り組んでいかなければならないと考える。

平成28年度は実施2年目となり、利用登録の少なかった実施店舗を一部見直した結果、量販店3社5店舗で実施することとなったが、引き続きチラシやポスターなどにより事業の周知を図るとともに、実施店舗店頭での登録者拡大キャンペーンなど、利用登録者の拡大に向けて対策を講じていくこととする。

また、現在は試行的に量販店3社のみで実施しているが、利用登録者の推移や量販店・交通事業者の意見等を取り入れながら、他の量販店への拡充やホームセンターなどへの普及拡大も協議・検討していきたいと考えている。



自治体名 高知県高知市

- 人口：334,223人
- 事業名：低炭素型交通推進事業
- 事業開始年度：平成27年度
- 事業実施主体：高知市
- 連携団体等：交通事業者、市内量販店
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：308.99平方キロメートル

連絡先

環境部新エネルギー推進課
TEL 088-823-9481

自転車

北九州市のコミュニティサイクル事業

～通称：シティバイク～

福岡県北九州市

● 北九州市の概要

北九州市は九州の最北端に位置し、中国、韓国に近い地理的特性を有している。昭和38年に門司、小倉、若松、八幡、戸畑の5市が合併し、約95万6000人の人口を擁し、面積は491.95平方キロメートルとなっている。

● 事業実施にあたって

本市は平成20年7月、低炭素社会への転換に向け先駆的な取り組みにチャレンジする「環境モデル都市」に認定された。同年12月には環境施策を交通面から進めるため、「北九州市環境首都総合交通戦略」を策定し、「レンタサイクル・カーシェアリングの普及」を施策の一つとして掲げた。

そうした中、平成21年4月には環境モデル都市を対象とした環境省の「環境保全型の地域づくりの推進支援事業」に、本市の「コミュニティサイクル導入促進事業」が選定された。そして、同年8月に事業者を公募し、12月にはNPO法人タウンモービルネットワーク北九州が選定された。



ステーション（サイクルポート）

こうして平成22年3月、コミュニティサイクル事業（通称：シティバイク）を開始した。

● 事業内容と実施成果

本市のコミュニティサイクル事業は、市街地で自転車を共同で利用する環境を整えることで、過度なマイカー利用から公共交通や自転車を積極的に利用するライフスタイルへの意識と行動の変革を促すことを目的としている。

小倉都心地区と環境共生のまちづくりを進めている八幡東区東田地区においてシティバイクを導入し、当初はサイクルポート（以下、「ステーション」という）10箇所、自転車116台で開始した。平成24年度から25年度にかけてステーション11箇所、自転車130台を追加配備し、現在はステーション21箇所、自転車246台で運営されている。

本事業の特徴としては、①NPO法人による管理運営、②全ての自転車が電動自転車、③休日、夜間でも利用可能な無人システムにより24時間貸出・返却可能、④どこかのステーションでも貸出・返却可能、⑤会員利用、非会員の一時利用の双方に対応、⑥本市の花として定着しているひまわりの黄色を自転車に採用（デザインに配慮）等が挙げられる。

本市は国土交通省の道路占用許可の特例制度を活用し、道路上の8箇所にステーションを増設した。同制度により、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便性向上に資する施設に対し、都市再生整備計画に織り込む等の一定条件の下で、無余地性（道路以外に余地がないこと）の基準を緩和できる。そこで本市は小倉都心地区都市再生整備計画に、歩道の有効幅員確保を前提とするステーション増設を織り込み、公安委員会より同増設の承認を得た。

シティバイクによりまちなかを便利かつ快適に移動

できることは、回遊量の増加や立ち寄り型の買物消費の誘発につながる。このため、平成24年11月、本市は「北九州市自転車利用環境計画」を策定し、「シティバイクの利用台数1日平均500台」を目標として掲げた。このように、計画画面においてもシティバイクの利用促進を織り込んでいる。

シティバイクの利用状況については、導入当初の平成22年度は月平均864台（1日平均28台）であったが、徐々に利用台数を伸ばしていき、平成25年度には月平均1,550台（1日平均51台）となった。平成26年度には、これまで行ってきたステーションの増設や料金プラン

改定等の効果により、月平均3,504台（1日平均115台）まで増加した。直近の平成27年度は月平均3,789台（1日平均124台）であった。平成26年度に実施した利用者に対するアンケート調査では、ステーションの設置場所に関する要望の声が寄せられており、さらなる利便性を求め、市民意識の中に定着しつつある様子が伺える。

課題と今後の展望

今後の課題としては、利用台数をさらに伸ばしていくことが必要である。このため、平成26年度にはシティバイクの利用者に対するアンケート調査を行い、翌27年度にはシティバイクの利用状況調査を実施した。

今後は、これらの結果を踏まえ、利用の少ないステーションから、アンケートで希望の多かった地域や、既に利用の多いステーションへの貸出・返却機や駐輪ラックを移設することを検討している。この場合、移設の候補地としては、公共施設や民間企業の敷地を基本とするが、余剰地の少ない都心部で運営するため、適地が無い場合は歩道上への設置も検討する必要がある。

また、これまでの主な利用者は通勤・通学者であったが、観光視点を取り入れた新たな取り組みとして、会員以外の観光客などを対象にした一時利用の制度について、申込手を簡易に行えるシステムの導入を検討している。

このように、今後もシティバイクの目的である、①公共交通の補完、②短距離移動のニーズへの対応、③まちのにぎわいの創出等に貢献するため、様々な取り組みにより、利用環境のさらなる向上を図っていききたい。



ステーションマップ・料金表

自治体名 福岡県北九州市

- 人口：956,561人
- 面積：491.95平方キロメートル
- 事業名：コミュニティサイクル事業（通称：シティバイク）
- 事業開始年度：平成21年度
- 事業実施主体：NPO法人タウンモビリティネットワーク北九州
- 連携団体等：北九州市建設局道路部道路維持課
- 利用している補助金等の名称：環境共生地域づくり補助金、地域自主戦略交付金、社会資本整備交付金

連絡先

道路維持課 TEL 093-582-2274

バス

地域活性化と交通環境の改善に向けた 「かまししちゃんツアー」

福岡県嘉麻市

● 嘉麻市の概要

嘉麻市は、福岡県のほぼ中央に位置する人口約4万人のまちである。市内の約72%が森林と耕作地になっており、多様な生態系を保護する山林や遠賀川の源流を有する水と緑が豊かな地域である。

● 事業の背景

事業を行うことになった背景として、本市が抱えていた3つの問題点がある。1つ目は、既存の路線バス、福祉バス、市バスの3路線の利用者の減少と公共交通空白地の問題。2つ目は全人口の約3人に1人が65歳以上の高齢者という高齢化問題。3つ目は若者の転出による人口減少と個人商店の後継者不足による商店街の衰退。これらの問題を少しでも解消に導くために考案されたのが、高齢者の買い物支援バスツアー「かまししちゃんツアー」である。



かまししちゃんバスとスタッフ

● 事業内容と実施成果

「かまししちゃんツアー」は買い物支援と街コミと呼ばれる交流機会の提供という2つの役割をもっている。

まず買い物支援については、毎月第3土曜日に買物が困難な環境にある消費者を毎月15名募集し、自宅までの

送迎を含めツアーを行っている。「かまししちゃんツアー」を牽引するスタンプ加盟店は現在市内に60店舗あり、1回のツアーで事前に予定されている食料品を中心とした7～8店舗に立ち寄る。参加者は午前11時に各最寄の集合場所に集まり、午後3時頃まで乗務員に案内されて買物を行っている。参加者の負担をできる限り軽減するために、参加費並びに昼食代は無料になっており、立ち寄る各店舗での買物に集中できる環境を作り出している。また、「かまししちゃんツアー」参加者にはプレミアム商品券の購入ができる等の特典もつけた。さらに、今年度より新たな買物支援として「おつかい便」を開始する。「おつかい便」とは、まず消費者が「おつかい便」加盟店に直接電話をかけ、購入したい商品を注文し、次に乗務員が「かまししちゃんツアー」当日に注文した店舗に立ち寄り、ツアー終了後に消費者の家まで直接届け、商品の中身を確認の上、代金を支払うことができるという取り組みである。利用しやすいように送料は無料としており、当日のツアーに参加できない方にも気軽に利用できるよう運用を進めている。

「かまししちゃんツアー」のもう一つの役割として取り組んでいるのが、街コミと呼ばれる交流機会の提供である。街中コミュニケーションを略して街コミと題し、加盟する店舗が企画・開催を行うイベントに参加してもらい、馴染みの店を作りやすい環境作りに努め



婦人服店での買物風景



(上) 精肉店での買物風景 (下) 街コミ「刺し子教室」

り開始する「おつかい便」の運用開始により、実際の参加者以上の利用が見込まれる。また、「かまししちゃんツアー」を通して商店街等の活性化に繋がることで、加盟店舗数の増加にも結び付けたいと考えているため、「かまししちゃんツアー」のより一層の発展を期待している。

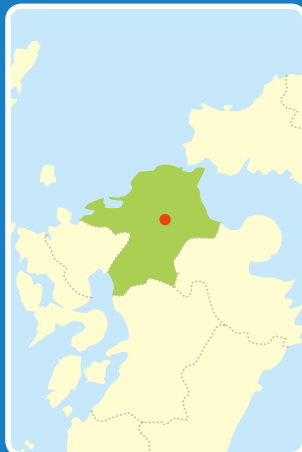
課題と展望

今回の取り組みに対する課題としては、運行回数が月に1度しかないため、恒常的な買物支援には繋がらないことが挙げられる。高齢者で自家用車等の外出手段がない方にとっては、日常生活を送る上でバス等の交通機関が必要となってくることから、月の運行回数を増やす対応を検討しなければならない。しかし、単に支出を増やして運行回数を際限なく増やしていけば、利用者にとっては便利なものとして満足度は向上するかもしれないが、支出の増大に伴う財政の圧迫に繋がりがねない。費用対効果を勘案しながら、利用者数増加への取り組みと工夫が今後の課題と考えられる。

今後も、高齢者の人口が増えていくことが予想されるため、公共交通を整備していかなければさらに多くの高齢者が買物や、買物を通じた交流の場から遠のいてしまう可能性がある。今後は今まで以上に参加しやすい環境を作っていく必要があり、地域活性化には高齢者の買物促進も大きな役割を担っているという認識を高める必要がある。そのため、都会の大型商業施設には無い、地域の商店街の良さや取り組みを知ってもらえるよう、「かまししちゃんツアー」を活かした地域活性化に取り組んでいきたい。

ている。月に1度の「かまししちゃんツアー」時だけではなく、日常的に立ち寄りやすい環境を作り、商店街等の活性化のために加盟店が積極的に行っている事業である。参加者は、いくつかの街コミの中からその日の教室やイベントを選び、約1時間程それぞれ自由な交流を行っている。普段、家の中にもりがちな方や気になっていたが立ち寄る機会のなかった店舗等へ行き、体験や交流ができるようになっている。

平成26年度より開始した「かまししちゃんツアー」の事業成果であるが、平成26年度の利用者数は113名、平成27年度は157名と少しずつではあるが増加しており、市民の間で認知されてきている。さらに今年度よ



自治体名 福岡県嘉麻市

- 人口：40,226人
- 面積：135.11平方キロメートル
- 事業名：買物応援バス&街コミ「かまししちゃんツアー」
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：嘉麻商工会議所
- 連携団体等：かまししスタンプ会
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

産業振興課

TEL 0948-57-3106

タクシー

富士見が丘団地『おでかけ交通』

～地域主導で閉じこもりを予防～

大分県大分市

◎ 大分市の概要

大分市は大分県のほぼ中央に位置する県庁所在地である。人口は478,241人で、県内の人口の約40%が集中している。富士見が丘団地は市内南西部の郊外の丘陵地帯に広がる人口7,445人の大型団地である。（人口は平成28年4月1日現在）

◎ 閉じこもりの予防

富士見が丘団地住民の主な移動手段は自家用車や路線バス、タクシーであるが、自家用車を所有していない住民の中には、自宅からバス停が遠いために路線バスの利用が困難であったり、経済的な理由から日々の移動手段としてタクシーを利用することをためらう住民が多数存在し、特に高齢者の閉じこもりを招きかねない状況にあった。

また、団地内に住み続けたいという住民の声が多い一方で、住み続けるための移動手段がないために仕方なく高齢者向け施設へ入所する住民も少なくなかった。

そこで、「高齢者が安心して、少しでも長く住み続けられる富士見が丘団地」の実現のために、共助の移動サービスが必要であると自治会が提案。住民の賛同が

得られたため、当該事業実施への取り組みが始まった。

◎ 地域の拠点のバス停へ

富士見が丘団地『おでかけ交通』は、地方自治体ではなく自治会が実施主体となっているデマンド交通で、富士見が丘連合自治会から委託を受けた事業者が、利用者の自宅から地域の拠点となるバス停まで利用者を運送する。

運行日は週に2日（平成28年度は月・水曜日）。時刻表は路線バスに乗り継ぎができるように設定されており、1日のうち行き帰りそれぞれ3便の計6便が用意されている。また、予約の受付は前日17時までとなっており、予約がまったくない場合には運行がされないため、無駄な運行がないようになっている。

運行にかかる経費は、運賃（一度の利用につき、一律200円）や年会費（1,000円）、大分市からの補助金（コミュニティバス導入地域支援事業補助金）、自治会による有価物回収事業の収益の一部によって賄われている。

事前に予約さえすれば、自宅からバス停までを送迎してもらえる非常に便利な事業であるが、団地内には便数の多いバス路線が通っており、バス停も複数設置されているため、利用対象者は「バス停までの移動や家族による送迎が困難な方」「虚弱な高齢者や障がいのある方で、移動に伴う介助を必要としない方」に限られている。そのため利用登録の申請を行えば必ず利用ができるというわけではなく、認定審査会にて認められれば利用者として登録され、利用券が交付される（利用券は利用時に運賃とともに提出）。

接続されるバス停の周辺には地域の商業施設、医療機関、金融機関、公民館があり、そこで用事を済ませることもできれば、路線バスに乗り継いで市内中心部や近隣のショッピングモールといった各々の目的地ま



おでかけ交通 乗車光景

で足を延ばすこともできる。

利用者のニーズに対応した事業にするために、少なくとも年に一度は地域で検討会を行うこととしており、何曜日に運行するのか、どの時刻のバスに接続するのか、といった運行計画についての検討が行われる。

検討会では「おでかけ交通のおかげで週に一度でもおでかけができるようになった」「事業を継続してほしい」といった意見が寄せられ、利用者数や稼働率も徐々に増加傾向にある。平成27年3月の運行開始以降この事業が利用者にとって移動手段の一つとして定着してきており、閉じこもりの予防に一定の成果を上げているものと思われる。

また、自治会ではおでかけ交通で移動手段を確保すると同時に、ボランティアによる買い物の手伝い、集いの場の創設、外出の目的作り等、高齢者を外出に繋げる様々な活動への波及を目指している。

● 持続可能な事業へ

課題としては、まず平成26、27年度に比べて平成28年度の登録者数が増えていないことが挙げられる。



認定審査会

利用者数や稼働率が増加傾向にあるとはいえず、登録者数は増えておらず、移動の助けを必要とするすべての富士見が丘団地住民に当該事

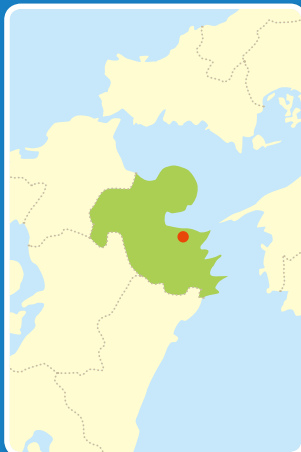


利用者説明会

業が普及しているとは言えない。今後も住民の理解を得て事業を継続していくためには、地域での検討会等で住民ニーズの把握、発掘を行い、事業内容の改善を進めて登録者数を増やしていかなければならない。

次に財源の確保であるが、当該事業は平成29年度に大分市からの補助金の補助対象期間（36か月）の満了を迎える。市からの補助金はあくまで事業導入のための支援に過ぎず、補助対象期間満了後も事業を持続させていくための運営体制の確立については事業の検討段階から課題の一つとして挙げられており、平成30年度以降の財源の確保については、自治会による有価物回収事業等のさらなる取り組みが必要である。

また、事業を持続させていくための運営体制の確立には、財源の確保のほかに後継者の育成も不可欠である。高齢化が進む大分市であるが、富士見が丘団地も例外ではなく、「高齢者が安心して、少しでも長く住み続けられる富士見が丘団地」の実現のためには自治会内での後継者育成が非常に大きな課題であると考えている。



自治体名 大分県大分市

- 人口：478,241人
- 事業名：富士見が丘団地「おでかけ交通」
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：富士見が丘連合自治会
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

● 面積：502.39平方キロメートル

連絡先

都市交通対策課

TEL 097-537-5969

バス

木花地区住民の足となる コミュニティバス「このはなバス」

宮崎県宮崎市

宮崎市の概要

宮崎市は、日向灘に臨む宮崎県の中央に位置し、青い海と空、四季折々の花や緑に彩られ、豊かな自然と温暖な気候に恵まれている。市の南部に位置する木花地区は、海、山、川という自然環境に恵まれ、文化的な遺産が豊富なまちとして注目されている。

地域の足は地域で守る

木花地区では、昭和37年6月からバス事業者が路線バスを運行していたが、毎年乗客数が減少し、平成2年3月末に廃止となった。その後、平成2年5月より宮崎市が廃止路線代替バスとして運行を開始したが、乗客数は増えず、平成3年3月末に廃止となり公共交通空白地となった。そのような中、住民の高齢化や児童・生徒の安全面等の観点から、地域住民による公共交通機関に関する検討が行われてきた。そこで、高齢者や児童・生徒など地域住民のまちづくりへの積極的な参画やふれあいの場の創出など、地域活性化を図ることを目的とし、平成19年12月から地域住民が主体となって組織した任意団体がコミュニティバスの運行を開始した。



木花巡回バス

このはなバスの概要

①運行形態・組織

木花巡回バス（通称：このはなバス）の運行主体は、木花巡回バス運行委員会で、木花地区の全自治会（26自治会）及び地域の各種団体（8団体）並びに公募者で組織している。運行委員会はバスの運行を運送事業者に委託しており、運行日は土日・祝祭日・年末年始・お盆を除く月曜日から金曜日までの平日運行で、年間240日程度運行している。使用車両は小型マイクロバスで27名乗車可能である。運賃は、一般が1乗車200円・中学生以下が100円であり、回数券の販売も行っている。商業施設を起点に59箇所のバス停の巡回運行となっており、曜日により運行ルートを変更しながら、1日17便、トータルで約200キロメートルを運行している。

②経過及び現状等

平成19年12月に運行を開始してから、平成28年12月で10年目を迎える。平成20年度の年間乗客数は9,942人であったが、1乗車100円であったため採算が取れなかった。平成21年度より乗客の利便性を考慮しフリー乗降区間を含む路線の見直し及びダイヤ改正を行ったが、同時に採算性を考慮し運賃改定（100円から200円）も行った。その影響もあってか年間乗客数が6,209人に減少したが、徐々に増加し平成25年度には9,316人まで回復した。平成26年度にはさらに地域のニーズを考慮



木花巡回バス利用促進活動公民館講座
加江田溪谷散策会

しJRとの接続を基本とした細かい路線の再設定とダイヤ改正、及びフリー乗降区間の拡大並びに地域住民等と連携した利用促進イベント

を開催した。その成果もあり、平成26・27年度の年間乗客数は10,000人を上回り、採算は大きく改善され、さらに平成28年度は、約11,000人の年間乗客数を見込んでいる。

運行委員会での積極的な利用促進イベントとしては、「このはなバス」で行く加江田溪谷の散策や双石山登山、地域の子どもを対象とした水てっぽうづくりやしめ縄づくり、また地区内の保育園と連携し、園児の絵をバス内に展示する「走るギャラリー」を年間通して実施している。さらに、木花地区総合文化祭での餅つき大会や青島パークゴルフ大会の定期的な開催等、積極的に利用促進イベントを実施しているところである。その一方で、木花巡回バスは曜日によって停車しないバス停や運行しないルートがあり、ダイヤ表が複雑であったため、特に高齢者にとって解りづらいという課題があった。その対応策として運行委員会は、高齢者や希望者を対象に自分の利用する区間・時間帯だけの時刻表「My時刻表」を作成する取り組みも行っている。このような多くの利用促進活動の成果もあり、地域住民にコミュニティバスとして認知され、通勤・通学並びに通院・買い物などの生活交通手段、また保育園児の園外活動の移動手段としても活用されている。

③運行経費

平成27年度の「このはなバス」の運行委託料・設備費・諸経費等を含めた全体の運行経費は約570万円であり、「宮崎市コミュニティバス運行補助金交付要綱」に則り、運行経費の2/3にあたる380万円が宮崎市からの補助金である。残りの約190万円を利用者運賃、地域からの協賛金や広告料等で賄っている状況である。

● 継続的安定運行に向けて

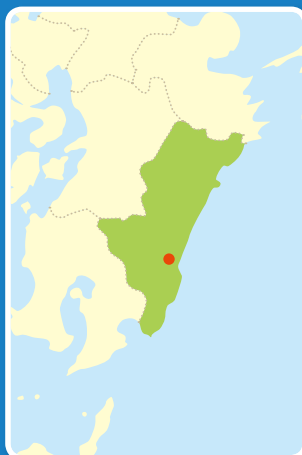
利用は高齢者の占める割合が高いため、今後高齢者が「このはなバス」を利用したくても身体的に乗降ができなくなり、利用者減に繋がることは明らかであるが、高齢者の通院・買物等のための交通手段として運行を継続していくことは必要である。

また、運行委員会は安定的経営をするために、運行経費を賄うための地域からの協賛金“ゼロ化”実現を目指している。そのためには運賃収入の増大が必須であり、それを実現するには年間乗客数が約14,000人になることが必要である。

目標を達成するためには地区内外問わず、利用者の日常的な通勤・通学及びイベント等での利用者拡大が必要である。今まで以上に、各種団体等と連携し、「このはなバス」を利用する仕組みを構築していかなければならない。



木花巡回バス利用促進活動「このはなバス」で行く加江田溪谷散策会



自治体名 宮崎県宮崎市

- 人口：399,996人
- 面積：643.67平方キロメートル
- 事業名：木花巡回バス（このはなバス）
- 事業開始年度：平成19年度
- 事業実施主体：木花巡回バス運行委員会
- 連携団体等：なし
- 利用している補助金等の名称：なし

連絡先

都市計画課

TEL 0985-21-1811

自転車

鹿児島市コミュニティサイクル運営事業

～ひととまちをリンクする「かごりん」がもたらす相乗効果～

鹿児島県鹿児島市

● 鹿児島市の概要

鹿児島市は、桜島や錦江湾という世界的にも稀有な自然環境に恵まれた南九州の中核都市として発展してきた。市内に湧き出る温泉や豊富な食に恵まれ、世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」の構成遺産も立地する観光都市である。

● 「かごりん」導入のねらい

本市では、平成23年に九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、交流人口を拡大するために、市電やバス等の二次交通の充実が課題となっていた。また環境分野では、市内から排出される温室効果ガスの約4割を運輸部門（主に自家用車）が占めており、「鹿児島市地球温暖化対策アクションプラン」に基づいた抑制対策を重点的に取り組む必要があった。

このような課題を踏まえ、自家用車等から環境に優しい「自転車プラス公共交通」への転換を促進し、温室効果ガス排出量削減、中心市街地の回遊性向上、観光振興等を推進するため、平成27年3月からコミュニティサイクル「かごりん」の運用を開始した。

● かごりんのシステムとこれまでの成果

「かごりん」は、市中心部の鉄道駅や市電電停、フェリーターミナル等の21か所に設置されたサイクルポー

トで、24時間どこでも、自転車の貸出・返却ができるシステムとなっている。導入に際しては、国土交通省の社会資本総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）を活用しており、運営主体である株式会社JTB九州と5年間の管理運営に関する基本協定書を締結している。



自転車走行ネットワーク整備

料金を活用しており、運営主体である株式会社JTB九州と5年間の管理運営に関する基本協定書を締結している。

料金体系は図のとおりで、1回の利用が30分を超えた場合には利用料が発生するため、30分以内のサイクルポートへの返却を促す設定としている。支払いには現金（100円硬貨のみ）やクレジットカード、電子マネーが使用できる。

会員登録の事前手続は不要で、サイクルポートに設置された端末機の指示に従って携帯電話番号等をタッチパネルで入力するだけの簡易なシステムを採用しており、その手軽さが利用者から好評である。

運用開始から1年間で、予想を大きく上回る約14万4,000回の利用があり、平成28年10月には延べ25万回を突破した。また、国土交通省の資料によると、全国平均の回転率（自転車1台が1日に使われる平均回数）が0.5であるのに対し、かごりんは2.2となっている。また、平日は1か月会員の利用が、休日は1日会員の利用が多く、通勤・通学の市民に加えて観光客の幅広い利用があり、街なかでかごりんが行き交う様子が「日常の風景」として定着している。

「かごりん」という愛称には車輪の「りん」、ベルの音の「りん」のほかに、「自転車によって人やまちがリンクする」という意味を込めており、運用する中で様々な団体と連携している。平成27年8月には、市の環境施策への協力の意向を持った地元民間企業から寄贈を受

料 金	登録料	利用料
1日(24時間)会員	200円/日	・会員期間内なら何回利用しても30分以内は無料
1ヵ月(31日)会員	1,000円/月	・30分を超えると30分ごとに100円
法人会員 ※ 窓口登録のみ	2,000円/月	※一旦、自転車をポートに返すと、また30分は無料です。
時間貸	200円/30分	(クレジットカードのみ精算可)

料金体系

け、「かごしま環境未来館ポート」を増設した。また、時間帯等によって発生する配置台数の偏りを調整するための車両に当初はライトバンを使用していたが、日産自動車株式会社が募集した「電気自動車活用事例創発事業」に採択されたことにより、平成28年3月より電気自動車が無償で借受け、システム全体のさらなる低炭素化を実現させることができた。

さらに、世界文化遺産の構成遺産がある地域でまちづくりに取り組んでいる団体「上町維新まちづくりプロジェクト」が平成27年12月に開催した「かごりんめぐる近代化遺産関連のお宝めぐりツアー」は、住民が自家用車では見落としてしまっていた地域の文化や歴史の魅力を再発見する機会となり、大変好評であった。本事業としても、地域づくりのための1つのツールとして活用できることをPRすることができた。



世界文化遺産ツアー／上町維新プロジェクト

とにより、登録内容から直接会員の属性や利用傾向などの詳細を分析をすることができないため、その利用実態等を把握するためのアンケート等の実施が必要である。

次に本市では「自転車走行ネットワーク整備計画」に基づいて、自転車走行空間の整備を効果的・効率的に進めているところであり、引き続き関係機関と連携を図ることが重要である。本事業では、パンフレットやホームページ内のサイクルポートマップに自転車走行ネットワーク路線や自転車走行制限区域を掲載することによって、利用者のマナー向上、事故の防止につなげていくことを目指している。

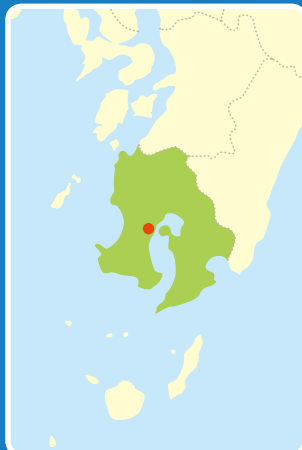
今後は明治維新150周年やNHK大河ドラマ「西郷どん」の放映等による観光ニーズの拡大により、さらに二次交通の重要性が高まることが予想される。本事業においても、管理運営事業者と連携して、引続き利用者が安全・快適に使用できる事業運営に努めるとともに、積極的な利用促進や各種団体等との連携を図り、利用状況等を踏まえてサイクルポートの増設や事業エリアの拡大も検討し、利便性・回遊性の向上を図っていきたい。

課題と今後の展望

かごりんの課題としては、まず利用実態やニーズの把握が挙げられる。かごりんは会員登録を携帯電話番号等の情報のみに絞った簡易なシステムとしているこ



自転車再配置時に使用する車両（日産e-NV200）



自治体名 鹿児島県鹿児島市

- 人口：597,979人
- 面積：547.55平方キロメートル
- 事業名：コミュニティサイクル運営事業
- 事業開始年度：平成26年度
- 事業実施主体：鹿児島市
- 連携団体等：株式会社JTB九州（管理運営主体）
- 利用している補助金等の名称：社会資本総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）

連絡先

環境政策課

TEL 099-216-1296

その他（空港・バス等）

社会参加を応援する「そらぼーと号」

～観光と福祉を繋ぐ虹の架け橋～

NPO法人バリアフリーネットワーク会議（沖縄市）

● 沖縄県の概要

沖縄県は日本の最西端に位置し、沖縄本島を中心とした大小様々な島からなる島嶼性を活かし、古くから中国や日本本土との交易を経済の中心としてきた。本土復帰以降は、昭和50年に開催された海洋博を契機に観光地として定着し、近年は台湾・香港・韓国などアジア圏からの観光客の増加が著しい。

● 事業実施の背景

平成12年にハートビル法と交通バリアフリー法が共に施行され、障がい者・高齢者にとっての利便性や安全性を向上させるため、公共施設等がバリアフリー化されつつある中、沖縄県における公共交通機関のバリアフリー化は非常に遅れをとっていた。平成17年度末における路線バスへのノンステップバスの導入実績はゼロ。介護タクシーは初乗り460円前後であり、さらに介助料がプラスされるため決して頻繁に利用できるものではなかった。そのような中、当法人が那覇空港内で運営する「しょうがい者・こうれい者観光案内所」では、介助等が必要な観光客から移動手段に関する苦情が多数寄せられていた。



そらぼーと号

● 島のバスの発足から継続まで

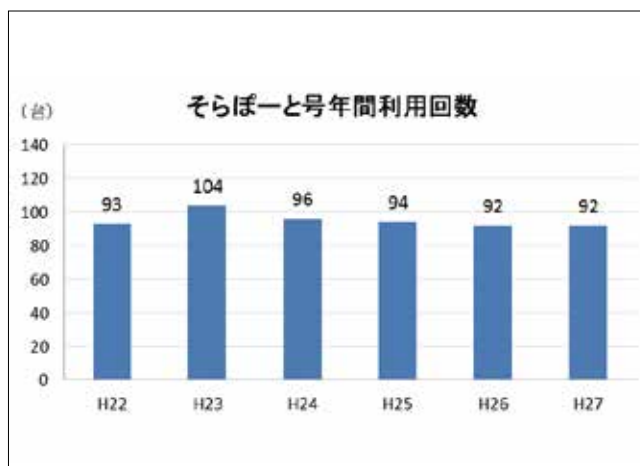
那覇空港内にしょうがい者・こうれい者観光案内所を構える当法人は、かねてより沖縄を訪れる障がい者の移動が不便な現状を憂慮し、対策を考えていた。そこで沖縄県に申請を行い、「沖縄県美ら島ノンステップバス事業」を活用し、ノンステップバスの購入費用の補助を受け購入。平成22年6月より当法人でノンステップバス「そらぼーと号」として貸出を開始した。車いすの利用者が最大4名（子どもなら5名）まで乗車でき、燃料や駐車場代などの実費は除いて、無料で利用可能としている（障がい者2名以上、介助者兼運転手1名の合計3名以上を利用要件としている）。現在、観光目的での使用はできないが、主に那覇空港から宿泊施設やイベント会場等への移動手段として広く使用されており、グラフに示した通り貸出当初より、毎年100回近く貸出を行っている。

利用例としては、県外からは特別支援学校の修学旅行生の空港と宿泊施設間の送迎や、障がい者関連団体の視察・研修時の移送などである。県内では社会福祉協議会が主催する交流会等への移送、地域の老人会のイベント等への送迎などである。これまで、複数の車いす利用者は大型バンを何台もチャーターしなければ

ならず、一緒に行動することができなかった。しかしそらぼーと号の導入によって、仲間同士で希望する場所へ移動できるようになり、車いす利用者の移動の自由が広がっ



そらぼーと号 利用時



そらぼーと号年間利用回数

たと同時に、精神的負担と経済的負担を軽減することができたと考えている。利用された方々からは、「乗り心地が良くて感動している。窓も車いすの視点に合わせてあるので眺めも良い」「ストレスを感じることなく、気軽に催しに参加することができた」と喜びの声が届いており、障がい者や高齢者が安心して外へ出ていくことができ、余暇活動の充実につながっていることを実感している。

また近年では、沖縄県の温暖な気候条件を好んで冬から春にかけ、多くのスポーツ選手らがトレーニング目的で訪れている。パラスポーツ（障がい者スポーツ）界においても同様の傾向が見られ、日本バリアフリーダイビング協会や日本車いすテニス協会が視察や選手の強化合宿などで滞在したり、県内で開催される車いすマラソン大会に多くの選手が参加したりしている。これらの移動にそらぼーと号が活用されており、リピーターとなる選手やチームが増えてきた。沖縄県ではそのような動きに伴い、トレーニング施設のバリアフ

リー化を進めており、今後さらにパラスポーツ関係者の利用が増えていくものと考えている。当法人としては、これからも県内外の障がい者・高齢者の社会参加へのハードルを下げるための一助となれるよう、そして沖縄県のパラスポーツの発展に寄与できるようにそらぼーと号の運行を継続していきたい。

課題と今後の展望

そらぼーと号の貸出を開始した平成22年当時、沖縄県内にはノンステップバスがわずか9台しか運行していなかった。それが、平成26年度末までには162台に増加した。しかしながら、それでもバスを利用する障がい者のニーズに応えられているかという点、そうとは言いきれない。当法人の観光案内所には、「バスを待っていたら無視された」、「急いでいるから、次のに乗って」と言われた、「盲導犬は乗せられないと断られた」という内容の苦情が寄せられている。折角訪れてくれた観光客が悲しい想いをされないよう、また楽しく気持ちよく自由に観光していただけるよう、当初からの目標であった那覇市内でのノンステップバス随時周遊を目指している。

また、すでに沖縄県と共同で進めているのが、バス会社やモノレール、タクシーなどの公共交通機関に対して行う障がい者・高齢者の受け入れや対応方法のポイントを学ぶバリアフリーセミナーである。障がい者・高齢者に対する公共交通機関の意識改革と接客スキルアップは、県民にとっても観光客にとっても急務であると考えている。地域の公共交通が、観光と福祉を繋ぐ虹の架け橋となる日がやってくることを願っている。

自治体名 NPO法人バリアフリーネットワーク会議（沖縄市）……

- 事業名：美ら島ノンステップバス事業
- 事業開始年度：平成22年度
- 事業実施主体：NPO法人バリアフリーネットワーク会議
- 連携団体等：沖縄県
- 利用している補助金等の名称：沖縄県美ら島ノンステップバス事業

連絡先

NPO法人バリアフリーネットワーク会議

TEL 098-929-1140

資料編

52事例



資料編 (52事例)

北海道

北海道紋別市	商店街連携活性化事業「バスに乗って乗ってキャンペーン」……………バス	110
北海道当別町	当別町コミュニティバス事業……………バス	110

東北

青森県弘前市	まちなかお出かけバス事業……………鉄道・バス	110
青森県十和田市	十和田市公共交通空白地有償運送事業……………乗用車	111
岩手県田野畑村	予約運行交通「くるもん号」……………タクシー・バス	111
岩手県洋野町	町営バスの民営委託と100円バスの運行……………バス	111
宮城県村田町	村田町デマンド型乗合タクシー事業……………タクシー	112
秋田県北秋田市	デマンド型乗合タクシー運行事業……………タクシー	112
秋田県にかほ市	コミュニティバス運行事業……………バス	112
山形県鶴岡市	住民主体による市営バス利用拡大の取り組み……………バス	113
福島県いわき市	久之浜・大久地区公共交通実証運行……………タクシー	113
福島県喜多方市	予約型乗合交通による地域住民の交通手段の確保……………タクシー	113

関東

茨城県日立市	乗合タクシー「なかさと号」……………タクシー	114
茨城県常総市	予約型乗合交通（デマンドタクシー）……………タクシー	114
栃木県高根沢町	デマンド交通システム「たんたん号」……………タクシー	114
埼玉県川越市	川越市自転車シェアリング……………自転車	115
千葉県柏市	予約型相乗りタクシー「カシワニクル」運行事業……………タクシー	115
神奈川県中井町	中井町オンデマンドバス（中井ふれあいバス）……………バス	115

北陸・甲信越

富山県黒部市	黒部ワンコイン・フリーきっぷ「楽駅停車の旅」……………鉄道	116
石川県金沢市	公共レンタサイクル「まちなり」……………自転車	116
福井県福井市	高須町自治会輸送運送事業……………バス	116
福井県鯖江市	さばえ・えきライブラリー……………鉄道	117
山梨県大月市	お出かけバス交付事業……………バス	117
長野県安曇野市	安曇野市デマンド交通「あづみん」……………タクシー	117

東 海

岐阜県岐阜市	「市民協働の手づくり」コミュニティバス事業	バス	118
岐阜県池田町	日本一のサイクルトレイン養老鉄道を目指した広域観光推進プロジェクト	鉄道・自転車	118
三重県津市	「奇跡」の復活を果たしたJR名松線を活かした地域活性化の取り組み	鉄道・バス・自転車	118
三重県熊野市	行政に頼らない住民主体の過疎地有償運送	乗用車	119

近 畿

滋賀県愛荘町	予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）	タクシー	119
京都府舞鶴市	地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス	バス	119
大阪府堺市	堺市乗合タクシー	タクシー	120
兵庫県西宮市	生瀬地区コミュニティ交通「ぐるっと生瀬」	バス	120
兵庫県淡路市	興隆寺地域マイカーボランティア交通	乗用車	120
奈良県香芝市	香芝市デマンド交通	タクシー	121
奈良県吉野町	吉野町コミュニティバス運行事業	バス・タクシー	121
和歌山県串本町	串本町コミュニティバス運行事業	バス	121

中国・四国

鳥取県米子市	商店街によるレンタサイクル事業	バス・自転車	122
島根県松江市	松江市公共交通利用促進市民会議	バス	122
岡山県井原市	「生活の足」対策事業	タクシー	122
広島県	スマフォトロゲイニングin広島	その他	123
山口県光市	コミュニティ交通事業	乗用車	123
香川県まんのう町	まんのう町デマンドタクシー	タクシー	123
愛媛県松山市	ごごしまふれあいタクシー	乗用車	124
高知県	バス・でんしゃ割引パスポート	バス・電車	124

九州・沖縄

福岡県北九州市	枝光やまさか乗合ジャンボタクシー	タクシー	124
福岡県久留米市	久留米市コミュニティサイクル事業（愛称「くるクル」）	自転車	125
福岡県八女市	八女市予約型乗合タクシー「ふる里タクシー」	タクシー	125
佐賀県伊万里市	波多津町小さな拠点づくり事業	乗用車	125
佐賀県基山町	kappo列車（甘木鉄道）	鉄道	126
長崎県	島原鉄道利用促進のための地域連携等企画・実施モデル事業	鉄道	126
熊本県芦北町	ふれあいツクールバス	バス	126
沖縄県糸満市	糸満市送迎バス活用モデル事業	バス	127

【取り組みの内容】市民の外出回数の増加を図り、バス利用者を商店街へ誘導し、街中の賑わい、地域活性化につなげている。

キャンペーン内容：

- ①バスの乗降口で、「商店街サービスカード」を一人一枚、配布する。
- ②参加店舗で、カード半券と交換で、各店のお得なサービスを提供する。
- ③開催期間終了後、各店でサービスを受けた方を対象にさらに素敵なプレゼントが当たる「ダブルプレゼント抽選会」を実施する。

【実績及び成果・効果】

H26年度 参加店舗 48店 利用券数 1,715枚 参加者数 875人

H27年度 参加店舗 52店 利用券数 3,858枚 参加者数 1,354人

実施期間、手法、参加店のサービス内容等を毎年工夫しながら行うことによって、確実に利用者に定着しており、昨年度は前年対比で利用券数が倍増している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】開催期間：平成25年度より、閑散期の秋期と流水等冬期観光時の冬期、各2ヶ月間毎の開催とした。また、それぞれの開催期間後にダブルプレゼント抽選を行い、メリハリを付けたことによって、利用者にキャンペーンイベントが定着し、平成27年度の利用券数は倍増している。

参加店の状況：事業形態、サービス内容によって、利用される店舗に偏りがおきている。しかし、商店街のPRになるとともに、ダブルプレゼントを行うことによって、各参加店は利用者とともに最後まで楽しめるので、ほぼ全店が継続して毎年参加している。

自治体名	北海道紋別市
人口	23,080人
面積	830.78平方キロメートル
事業開始年度	平成23年度
実施主体	北紋バス株式会社
連携団体等	紋別市、紋別市商店街連合会
利用している補助金の名称	なし
連絡先	産業部商工労働課
TEL	0158-24-2111

【取り組みの内容】当別町コミュニティバスの最大の特徴は、「官民共同による運行」である。町内の企業や医療機関等が患者や学生、限定地区対象の住民を送迎するために独自サービスとして行っていたバス運行と、当別町が運行していた福祉バス及び運行補助をしていた路線（青山線）を一元化することにより、「路線バス」として不特定多数の利用者を輸送することを可能にした。

【実績及び成果・効果】

- ・当別町が運行していた路線バス、大学及び住宅地開発事業会社による送迎バスをコミュニティバスに一元化し、誰もが利用できるようにしたこと、路線や車両の重複が解消され、経費削減へとつながった。
- ・誰もが利用できるコミュニティバスとすることによって、一般住民のバス利用が定着し、年間約13万人の利用者数になった。

【利用者数】

・平成18年	135,407人	・平成19年	130,301人
・平成20年	133,820人	・平成21年	140,501人
・平成22年	139,979人	・平成23年	135,815人
・平成24年	131,043人	・平成25年	134,160人
・平成26年	135,283人	・平成27年	141,112人

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】コミュニティバスでは、利用者の低迷等の理由により路線の編成、運行ダイヤの変更及び運行方法の見直し等を実施してきた。特に、当別町市街地地区を循環する路線の利用者が減少したことにより、平成27年10月1日からデマンド型交通を導入し、市街地における予約型バスの運行を開始した。また、西当別地区において、平成29年9月にオープン予定である（仮称）当別町「道の駅」に接続する新たな路線を検討し、地域住民のニーズに合わせた路線編成を行う。

自治体名	北海道当別町
人口	16,702人
面積	422.86平方キロメートル
事業開始年度	平成18年度
実施主体	当別町地域公共交通活性化協議会
連携団体等	当別町、学校法人 東日本学園 ほか
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（運行事業）、地域づくり総合交付金（啓発物作成事業）
連絡先	企画部
TEL	0133-23-3042

【取り組みの内容】親子で路線バス及び弘南鉄道大鰐線を利用した際の運賃を、市内に限り一乗車当たり小学生以下の子どもは無料（未就学児はこの事業に関わらず無料）、バスを持ってその子どもと同乗した母親又は父親は一律100円とする「まちなかお出かけバス」を実施。また、65歳以上の高齢者も申請対象とし、高齢者は一人の利用で運賃が400円以下の区間は一乗車100円、それ以上の運賃の場合は正規運賃から300円引きのものとしている。

【実績及び成果・効果】平成27年度の利用者アンケートの結果では、約80%の親子が駅前を中心にお出かけする機会が増加し、また高齢者に関しては、買い物などのために1か月平均で約5回公共交通の利用回数が増加しており、公共交通の利用促進が地域活性化に繋がっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】高齢者については、民間の交通事業者が発行している年間フリーバスや企画切符の利用者と重複しないよう、運賃に差をつけ事業を実施した。

自治体名	青森県弘前市
人口	175,545人
面積	524.12平方キロメートル
事業開始年度	平成25年度
実施主体	弘前市
連携団体等	弘南バス、弘南鉄道
利用している補助金の名称	なし
連絡先	都市環境部都市政策課
TEL	0172-35-1102

【取り組みの内容】旧十和田湖町地域の路線バスが運行されていない地域における交通手段を確保するために、自家用車（NPO法人の自家用車であり、有償運送については国の認可を得ている）を用いた公共交通空白地有償運送を行う。運行は事前予約制で、指定の乗降場所と路線バスの指定停留所間を送迎する。

【実績及び成果・効果】路線バスが運行されていない地域における交通手段として、多くの地域住民が利用している。利用者数は、平成24年度は月平均で約13人であったが、平成27年度は月平均で約33人と増加傾向にある。

自治体名	青森県十和田市
人口	63,011人
面積	725.65平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	特定非営利活動法人 十和田奥入瀬郷づくり大学
連携団体等	十和田市
利用している補助金の名称	デマンド交通市民力支援事業補助金（十和田市単独補助金）
連絡先	企画財政部政策財政課
TEL	0176-51-6711

【取り組みの内容】村内全域で村民バスを運行していたが、人口の減少や利用率減少により、平成21年度から総合交通の見直しを開始。それまでのバス停を巡回する村民バスから自宅まで迎えに行く予約運行デマンドタクシー「くるもん号」へ変更。村民バスは総合バス「タノくんバス」として朝夕のスクールバスに一般乗客が混乗できる運行方法とした。1年間の実証運行を経て、平成22年から運行し、現在に至っている。

【実績及び成果・効果】予約運行デマンドタクシー「くるもん号」は、村を2地域に分け、それぞれ週3日運行しているが、病院や郵便局、商店を利用しやすい時間設定としているため好評を得ている。運行経費についても、無駄なく運行できるので経費削減と環境に優しい総合交通になっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】事前予約制なので、使い慣れていない住民にはわかりづらい点がある。制度の周知が必要である。

自治体名	岩手県田野畑村
人口	3,601人
面積	156平方キロメートル
事業開始年度	平成22年度
実施主体	田野畑村地域公共交通活性化協議会
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持改善事業補助金、田野畑村地域公共交通活性化協議会補助金
連絡先	政策推進課
TEL	0194-34-2111

【取り組みの内容】平成22年4月から、運行业務の一部（主に運転業務）を町内のタクシー事業者へ委託した。それと同時に、多くの町民に町営バスを利用してもらうよう、これまで乗車距離に応じて100円～500円だった運賃を一律100円にするとともに、運賃無料対象者（高校生以下、70歳以上、障がい者等）を設定した。

また、利用者の少ない便を事前予約によるデマンド運行便とし、予約がない場合には運行しないこととし、経費の削減を図った。

【実績及び成果・効果】上記実施前後の利用状況を比較すると、実施前の平成21年度の利用者数26,259人に対し、実施後の平成22年度の利用者数は35,688人となり、約9,400人増加（前年度比35.9%増）した。

その一方で、利用者の約75%が運賃無料対象者であったため、運賃収入は大幅に減少したが、運行业務委託やデマンド運行等の実施による経費の削減により、支出から収入を差し引いた額は、実施前と概ね同額となっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】委託業務内容の策定に苦心したが、先行市町村等を参考に決定した。また、運転業務にあたっていた役場臨時職員の雇用を委託条件に盛り込んだ。

実施後2年間は前年度比で利用者数が増加したものの、その後、通学利用者等の減少により利用者数は年々減少傾向にあり、平成27年度は平成21年度と比較して、約1,800人程の増加にまで落ち込んできたことから、利用者の増加に向けた方策が必要となっている。

自治体名	岩手県洋野町
人口	17,674人
面積	302.92平方キロメートル
事業開始年度	平成22年度
実施主体	洋野町
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	町民生活課
TEL	0194-65-5914

【取り組みの内容】 定期路線バスの廃線（一部）をきっかけに、中学生等の通学交通機関確保と高齢者等交通弱者に対する生活支援のため、町が町内タクシー事業者（2社）へ業務を委託し合計2台の専用車両で平日のみ運行する。平成26年10月から運行を開始し、前日までの予約受付と委託事業者側で運行計画を作成し町内全域で運行している。

【実績及び成果・効果】 平成28年9月1日現在の登録数は、708人。日平均25.0人の利用率で、95%以上が通学以外の通院及び買い物等生活に利用する大人及び高齢者となっている。人口規模と利用者数推測から大規模なシステム導入をせず、タクシー業者既存のシステムを活用し受付事務及び運行計画作成で運用し利用料の低額化を図っている。これまでの既存タクシーに比べ利用料が安価な分、比較的時間に余裕のある通院及び買い物等に活用されることが多く、利用者の制度への評価も高い。また、利用者数及び登録者数も増加傾向にある。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 利用者から土日運行及び当日予約の要望はあるが、既存タクシー営業と定期バス運行保護の関係性から制度の変更はしていない。また、町内限定で運行をしているが、比較的町内に近い町外の中核的総合病院までの運行を希望する声もあり、自治体を越える運行が民間会社の営業圧迫にならないよう制度設計が必要になる。

自治体名	宮城県村田町
人口	11,443人
面積	78.38平方キロメートル
事業開始年度	平成26年度
実施主体	村田町
連携団体等	有限会社 相山タクシー、有限会社 エムテック交通
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画財政課
TEL	0224-83-2112

【取り組みの内容】 交通空白地域であった福田、新田目、本城、御嶽、向本城、道城、上杉、下杉の各地区において、医療機関への通院手段としてデマンドタクシーを導入した。また、七日市地域では路線バスの廃止代替としてドアツードア方式のデマンドタクシーを導入した。

【実績及び成果・効果】 まだ導入して間もないということもあり、成果面での評価は現状でかかぬが、ドアツードア方式であるため足腰の弱い高齢者の方から好評を得るなど、路線バスと比べて利用者が増加している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 運行便数などの利用者ニーズを探るため、地域の自治会長と協力してアンケート調査を行ったほか、利用者の大半は高齢者であるため、利用にあたって不安のないよう各集落で座談会形式の説明会を行った。

自治体名	秋田県北秋田市
人口	33,912人
面積	1152.76平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	北秋田市
連携団体等	合川タクシー合資会社、秋田県ハイヤー協会北秋支部
利用している補助金の名称	なし
連絡先	総務部総合政策課
TEL	0186-62-6606

【取り組みの内容】 民間の生活バス路線の廃止に伴う代替運行として、平成20年からコミュニティバスの運行を一般乗合事業者（タクシー事業者）へ委託する形で開始し、現在は4路線を運行している。また、運行路線の設定は、既存路線をベースとして、空白域を解消する路線設定で運行開始から取り組んでいる。

また、「にかほ市地域公共交通会議」を設置したほか、コミュニティバスの運行を地域の関係者と一体となって取り組んでいくため「にかほ市公共交通検討委員会」を立ち上げ、運行路線や運行時間の設定、運賃等について協議を行う機会を設け、公共交通の維持・確保に努めている。

なお、現在は、「にかほ市地域公共交通活性化協議会」へ移行している。

【実績及び成果・効果】 生活バス路線の廃止に伴う代替運行として、住民の「足」を確保することができている。

また、コミュニティバス運行に関し、住民の意見・要望を踏まえながら運行経路等の変更を行えるなど、柔軟な対応が可能となっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 本市コミュニティバスは、小中学校スクールバスの役割を担っており、運行経路や運行時刻を変更する際、登下校時の運行に最大限の配慮をした設定としていることから、鉄道機関との接続には苦慮している。

また、本市には公共交通に関する整備計画を持っておらず、公共交通ネットワークの整理と公共交通機関それぞれが持つ役割の連携が不十分なままであり、利便性の確保に繋がらない状況であることから、持続可能な交通ネットワークの再構築を図るため「にかほ市地域公共交通網形成計画」を今年度策定する。

自治体名	秋田県にかほ市
人口	25,818人
面積	241.13平方キロメートル
事業開始年度	平成20年度
実施主体	にかほ市
連携団体等	タクシー事業者
利用している補助金の名称	秋田県生活バス路線等維持費補助金
連絡先	総務部総務課
TEL	0184-43-7507

【取り組みの内容】 羽黒地域において、路線バスの廃止代替手段として運行している市営バスであるが、利用者の減少に伴い2路線を隔日運行するも存続が厳しい状況にあった。そこで、高齢者等の“生活の足”を守ろうと、平成24年に地域主体の「市営バス利用拡大協議会」が設立され、利用者目線で経路やダイヤの見直し、交通結節点は温泉施設「ゆほか」へ変更するなど利便を図った。さらに、「にこにこバス」という愛称を公募、温泉施設と提携してポイントカードの導入など、利用者の愛着心の醸成とサービスの提供に地域をあげて取り組んできた。

【実績及び成果・効果】 地域主体の取り組みを行政がサポートしながら、一つ一つ実現させることで地域の「マイバス意識」も高まり、利用者も増加へ転じている。平成24年度の利用者は年間1,185人であったものが、平成25年度は1,482人、平成26年度は1,502人、さらに平成27年は1,696人と、利用拡大協議会の立上げから実に43%の増加である。市民協働による大きな成果と考えている。加えて、市営バスを通じて地域内のコミュニケーションの場の創出、温泉施設での健康づくりなどにも波及している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 協議会設立当初は「マイバス意識の醸成」に苦労はしたものの、沿線の区長さんらが実際に乗車して積極的に市営バスの運行見直しに取組み、地域住民の利便性の向上に努めた結果、「生活の足を守る」という住民意識の高まりに結びついている。行政はその活動をサポートし、可能な限り交通事業者との調整や運行許可の変更手続きなどを行っている。

自治体名	山形県鶴岡市
人口	130,849人
面積	1311.53平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	羽黒地域市営バス利用拡大協議会
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	羽黒地域区長会補助金
連絡先	企画部地域振興課
TEL	0235-25-2111

【取り組みの内容】 定時定路線型とデマンド型の2つの運行形態をとっている。定時定路線型はバスと同じ運行形態で、児童生徒の通学や社会人の通勤に対応しており、朝夕それぞれ2つのルートを2台の車両で朝2便、夕方6便運行している。デマンド型は交通弱者である高齢者の買い物や通院等を対象としており、運行時間は9時から12時及び13時から16時までで、1時間に1便運行している。デマンド型には事前の登録が必要で、乗りたい時間の1週間前から1時間前までの予約が必要である。また、乗合のため時間に多少の制限がかかる。

【実績及び成果・効果】 今回の実証運行は平成28年5月6日から平成28年7月20日までの約3ヶ月間の実証運行を行った。運行期間中の利用を見ると、計画当初の利用アンケートの予測利用者数、約4,200人（3ヶ月）に対し、実際の利用者数が544人（3ヶ月）となり、利用予測人数を大きく下回る利用実績となった。一方で今回の実証運行により、通学の送迎を行っている保護者の負担軽減や、高齢者の移動手段の確保などの成果があったものと考ええる。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 今回実証運行を行っている地区は平成19年に生活バス路線が廃止され、自家用車の利用が定着している。そのため、自家用車による移動の利便性に及ばない公共交通は利用が進まなかった現状がある。また、今までに無かったデマンド型交通は利用方法があまり浸透せず、実証運行終了後の現在でも利用方法が分からなかったという住民の声もある。利用促進に当たっては市でのリーフレットの作成や、運営協議会が地元の区長や学校などに説明を行うなどにより周知を図った。

自治体名	福島県いわき市
人口	348,048人
面積	1231.35平方キロメートル
事業開始年度	平成28年度
実施主体	久之浜・大久地区公共交通運営協議会
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	東日本大震災復興交付金
連絡先	都市建設部都市計画課総合交通対策担当
TEL	0246-22-1120

【取り組みの内容】 市内を運行していた路線バスは、少子高齢化に伴い利用者が減少するとともに、運行に係る財政負担が増加してきたため、路線バスの見直しや交通空白地帯の解消と高齢者をはじめとする公共交通利用者の利便性を図るため、市内全域14エリアにおいて「予約型乗合交通」を導入し運行している。

【実績及び成果・効果】 運行開始から5年、全エリアでの運行開始から3年を迎え、利用人数も徐々にではあるが増加傾向である。路線バスとちがって停留所まで行かなくても自宅前で送迎してくれるので、利用しやすいとの声が上がっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 利用者数は年々増加傾向にあるが、利用されているエリアと利用の少ないエリアとの差が大きい点が課題であるため、利用促進の一環として、市の広報に「利用者の声」を掲載したり、各種会議での出前説明会を開催するなど、市民への積極的な周知を行っている。

自治体名	福島県喜多方市
人口	48,967人
面積	554.7平方キロメートル
事業開始年度	平成23年度
実施主体	喜多方市地域公共交通会議
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	生活防災課
TEL	0241-24-5208

【取り組みの内容】高齢化及び人口減少が進展し、かつ民間タクシー事業者の存在しない日立市中里地区において地域住民が組織するNPO法人により乗合タクシー（デマンド型）を運行し、住民の移動手段を確保している。運行経費は、各世帯からの負担金・運賃収入及び補助金（市及び国）により賄っている。

【実績及び成果・効果】中里地区の住民（主に高齢者）の移動手段が確保できている。

また、住民の要望を受け、限定的ではあるものの地区外の病院や市の施設等にも運行（補助対象外）している。以前は、近所の住民の車に相乗りをしていた高齢者も多かったが、乗合タクシーを導入したことにより、気兼ねなく外出できるようになった。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】運行経費の一部を負担すること（世帯負担金）について、地区住民の理解を得ることが困難であったが、社会福祉協議会による実証実験を実施したところ、必要性が高まり、住民の要請に後押しされる形でコミュニティ組織が中心となりNPO法人を設立・運行を開始した。住民から感謝の声が多く、市及び国の補助を受けながら、安定的に運行している。

地区全体の高齢化が進展している中、運転員も高齢になってきていることから、今後は運営組織側の人材確保も課題となっている。

自治体名 茨城県日立市

人口 183,732人

面積 225.74平方キロメートル

事業開始年度 平成21年度

実施主体 NPO法人助けあいなかさと

連携団体等 なし

利用している補助金の名称 地域公共交通確保維持改善事業、日立市中里地区地域公共交通運行事業費補助金

連絡先 都市建設部都市政策課

TEL 0294-22-3111

【取り組みの内容】平成21年10月より、市民が安全で安心に移動できる交通手段を確保するため、予約型乗合交通ふれあい号（デマンドタクシー）を運行している。電話予約によって自宅や指定する場所から、市内の公共施設や病院、商店等へ送迎するサービスで、他の利用客と乗り合いとなる。運行地域は市内限定、利用料金は1回250円、運行日はお盆や年末年始を除く平日の午前8時から午後4時の間で1時間おきに運行し、一日平均約100人が利用する。

【実績及び成果・効果】当市は公共交通空白地帯が多く、市民の移動手段は自家用車が主である。一方、高齢者など自家用車がない市民の移動手段が限られるため、移動手段の確保が求められていた。以前は福祉循環バスを市域内で運行していたが、採算が合わないために循環バスを廃止し、市内タクシー業者と協力し、デマンドタクシーを運行し、交通弱者の移動手段に寄与している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】市民負担にならないよう、運行当初より低料金を設定している。そのため運賃収入だけでは採算が合わず、補助金を含め公費負担により事業運営している。料金を上げて採算性を向上させたいが、利用者の多くが高齢者であるため、コンセンサスが得られるかが課題。また、台数増加や休日運行などの運行拡大の要望があるが、費用増大による財源確保のほか、タクシー業への圧迫も想定されるため、要望に応えることは非常に困難である。

自治体名 茨城県常総市

人口 64,272人

面積 123.64平方キロメートル

事業開始年度 平成21年度

実施主体 常総市公共交通活性化協議会

連携団体等 なし

利用している補助金の名称 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

連絡先 企画部企画課

TEL 0297-23-2902

【取り組みの内容】本町は3つの鉄道駅を有するが、民間バスの運行エリアが限定的であり、住居が散居する農村地区の広い範囲で交通不便地域が存在していた。少子高齢化が加速するなか、経営難による民間バスの撤退も想定し、将来に渡り持続可能な交通システムの存在が望まれた。そこで、これまで実施していた公共交通施策を再構築し、資源を集中投資することによって、乗車料金100円で町内全域を運行区域とする地域内公共交通デマンド交通システム「たんたん号」をスタートさせた。

【実績及び成果・効果】すべての人が安全で円滑に移動できる公共交通体系の実現をコンセプトに運行の始まった「たんたん号」。乗車料金を100円に設定したことで、年間4万5千人以上が利用する「地域の足」として定着した。「外出意欲」・「購買意欲」・「二酸化炭素の削減」・「高齢者の事故防止」等、様々な分野に期待以上の波及効果・経済効果をもたらし、運行当初、利用目的の5割を超えていた医療機関への移動者が減少、商店や娯楽施設等、医療機関以外への移動者が増加傾向にある。

※利用目的別利用者数 平成22年度 医療機関 21,373人（全体比53.6%）
商店 3,559人（全体比 8.9%）
平成27年度 医療機関 16,545人（全体比39.4%）
商店 8,850人（全体比21.1%）

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】既存の公共交通体系を再構築した結果、町営バスやスクールバスの一部を廃止、民間路線バスへの補助金を打ち切り、デマンド交通システムへ財源を集中投資することとなった。既存公共交通の廃止、そしてデマンド交通の開始にあたり、利用者や関係機関への周知、説明に細心の注意を払った。とりわけ、民間バス3路線への運行補助の廃止（路線の廃止）に係る関係自治体等との調整に苦心した。関係自治体へ路線廃止の影響を最小限に抑える代替案を提示し、県や民間バス事業者を含めた複数回にわたる説明・協議を行った。

自治体名 栃木県高根沢町

人口 29,777人

面積 70.87平方キロメートル

事業開始年度 平成21年度

実施主体 高根沢町

連携団体等 市貝町、芳賀町

利用している補助金の名称 地域公共交通活性化・再生総合事業、デマンドバス運行事業負担金

連絡先 地域安全課

TEL 028-675-8110

【取り組みの内容】 中心市街地の回遊性の向上による賑わいの創出、既存公共交通を補完することによる住民の利便性の向上、自動車から自転車への利用の転換による交通渋滞の緩和の3点を主な目的として、コミュニティサイクル事業を実施している。路上端末機で24時間、貸出返却が可能であること、郊外型駐車場にサイクルポートを設置し、パーク・アンド・サイクルライドを実施していること、他都市との交流を促進するため、金沢市のコミュニティサイクル「まちのり」との相互利用を実施していることが特徴である。

【実績及び成果・効果】 利用回数は、平成26年度が62,569回、平成27年度が92,937回と年々増加しており、中心市街地の回遊性の向上に寄与しているものと考えられる。また、平成27年度の休日の平均利用回数が250回/日であるのに対し、平日が260回/日であるため、観光目的ばかりではなく、通勤などの日常利用にも多く活用されており、公共交通を補完する役割も果たしているものと推測される。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 利用者が急激に増えているため、需要に対して自転車が足りない状況が見られる。しかし、サイクルポートや駐輪機器の増設が可能なスペースは限られており、また、サイクルポートの増設に伴うコストの増加も考慮する必要がある。

自治体名	埼玉県川越市
人口	350,457人
面積	109.13平方キロメートル
事業開始年度	平成25年度
実施主体	川越市
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	都市計画部交通政策課
TEL	049-224-5519

【取り組みの内容】 本市のデマンドタクシーは、不採算となっていたコミュニティバス（H25.4廃止）の代替交通として運行すべく、平成23年度から市内タクシー事業者と勉強会を開催し、運行計画等の協議を重ね平成25年1月から実証運行、平成26年4月から本運行に移行している。

当該交通の特徴は、運行事業者の協力の下、利用実態を踏まえたインセンティブ制による委託方式（利用者1人あたり1,010円の運行委託料）の採用であり、これにより実態に即した費用負担が可能となった。

【実績及び成果・効果】 デマンドタクシーの1日当り利用人数（H28.4～8）はコミュニティバスとの比較で約26%増加し、他方、インセンティブ制による委託方式により、約35%の経費削減（予算ベース比）に繋がった。

この委託スキームの採用により、高齢者をはじめとした地域の移動手段となる持続可能な公共交通としての可能性が高まり、市内他地域における今後の交通対策への活用につながる事が期待される。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 当該交通は旧沼南町域の大部分をカバーしているが、地域住民の移動ニーズには十分に答えられていない状況にある。特に運行区域外の鉄道駅及び病院への乗入れニーズが高いものの、路線バスやタクシーといった他の公共交通との役割分担にも配慮する必要がある、実施に至れない状況にある。

今後も、関係する交通事業者との協議を継続し、市民ニーズを踏まえた交通確保の取組みを継続していく。

自治体名	千葉県柏市
人口	415,300人
面積	114.74平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	柏市
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	土木部交通政策課
TEL	04-7167-1219

【取り組みの内容】 中井町には鉄道駅がなく、JR東海道線や小田急線の最寄駅まで民間の路線バスが運行しているものの、人口の減少や利用者の減少により、一部の赤字路線は廃止や減便が行われ、地域住民の生活に支障をきたしてきた。町内の交通空白地域は点在しており、町民の目的のニーズが広範囲かつ需要が分散していることから、東京大学が研究・開発したオンデマンド配車システムを活用し、町内全域（一部町外施設）をカバーするオンデマンドバス（区域運行）の実証運行を始めた。

【実績及び成果・効果】 町内122カ所、町外5カ所の乗降ポイントを設置し、平成25年に導入してから、利用登録者は約2,750人となり、町民のニーズに合わせて、運行形態を変えたり、イベントでのPRなどを展開したことで、当初の月平均利用者が約11人/日程度から、現在は約40人/日程度まで増加してきた。町内でオンデマンドバスの利用の方法が認知されてきたことや、路線バスの運行していない地域の人々の利用が増えてきている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 目的地のニーズが分散していることや車両台数が限られていることから、利用者の増加で稼働率は上がってきたものの、乗り合いは多くなく、更なる予約件数や乗車人数の増加の支障となっている。一方で、ほとんど利用のない乗降ポイントもあり、また多額の運行費用の捻出も継続している状況であるため、システムで得られたデータや利用者のニーズを分析しながら、将来的には、ターゲットを絞った持続可能な新たな運行形態を模索していく。

自治体名	神奈川県中井町
人口	9,642人
面積	19.99平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	中井町
連携団体等	株式会社湘南神奈交バス
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画課
TEL	0465-81-1112

【取り組みの内容】地域資源として再生・利用促進に取り組む富山地方鉄道の市内16駅間を土・日・祝日に500円で乗り放題にする黒部ワンコイン・フリーきっぷの販売を行っている。事業推進のために、スタンプラリーやプチ黒部検定、まち歩き活動などのイベントの実施や、対象駅を地域住民の手でリニューアルする「ペイントラッピング」、期間中に沿線で様々なイベントを多彩に実施する連携事業等を行っている。

【実績及び成果・効果】本事業に取り組む、親子や家族、グループ、町内会などでミニ遠足、ピクニック、春や秋の親睦会に用いられることが増えており、公共交通を身近な生活の中に位置付け、できるだけ電車を利用しようとする住民が増えてきている。また、駅舎、鉄道を地域の大切な共有財産として見守り、自主的な清掃活動や整備活動だけでなく、トイレの清掃にも地域全体として取り組むようになってきた。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】当初、本事業を実施する際、「なぜ、市民が電車の利用促進の活動をする必要があるのか」という否定的な意見が多く、また、鉄道会社もこのような事業の提案は初めてだったこともあり、戸惑っていたことが多かった。しかし、地道な声掛けなどの草の根活動の成果もあり、地域住民が電車利用を通して、駅舎の美化や清掃活動に取り組む中、鉄道会社も積極的に支援（人的支援、規則内での運用緩和など）するようになり、現在は、本事業が定着した。

自治体名	富山県黒部市
人口	41,805人
面積	427.96平方キロメートル
事業開始年度	平成18年度
実施主体	黒部ワンコイン・プロジェクト実行委員会
連携団体等	富山地方鉄道（株）、地元自治振興会等
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画政策課
TEL	0765-54-2115

【取り組みの内容】市内21箇所にポートがあり、どこでも借りられてどこでも返せるシェアサイクル。1日基本料金200円。1回の利用は30分以内。それ以降は追加料金が30分毎／200円。1回の利用が貸出から返却まで30分以内であれば1日に何回利用しても基本料金のみで利用可能である。

事前登録不要であり、クレジットカードを利用し、ポートの無人端末機にて1～2分で登録から貸出が可能。ポートが満車でも返却可能なシステムを導入している。

【実績及び成果・効果】平成27年の北陸新幹線開業に向けて導入し、駅からまちなかにかけての二次交通の一翼を担っている。平成24年度の利用回数は81,017回／年であったが、平成26年度以降は目標値である年間利用回数10万回を達成し、平成27年度は216,837回／年にまで増加した。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】利用者は年々増加しているが、観光客の利用が大半を占めるため、市民利用の促進が大きな課題となっている。

また、運営費用を料金収入ではまかないきれないため、運営費の一部を市が負担している。ポート拡充や機器更新費用についても、どこまで費用をかけるかに苦心している。

自治体名	石川県金沢市
人口	465,188人
面積	468.64平方キロメートル
事業開始年度	平成23年度
実施主体	金沢市
連携団体等	株式会社 日本海コンサルタント
利用している補助金の名称	環境省グリーンニューディール基金
連絡先	歩ける環境推進課
TEL	076-220-2371

【取り組みの内容】人口81人、高齢化率59%（平成28年度4月時点）の高須町において実施している運送事業で、利用者から輸送の対価としての運賃を徴収しない、いわゆる無償での輸送運送である。運営（輸送計画の立案、運転等）は地域の自治会が行い、市は車両を無償貸与し、車両の維持管理を行っている。

【実績及び成果・効果】交通空白地域を解消した。また、交通の足を確保することで利用者の外出を容易にし、地域の活性化にも貢献している。年間約400人が利用している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】高齢化が進んだ地域であるため、運転手を高齢者に頼らざるを得ない状況にある。

自治体名	福井県福井市
人口	265,521人
面積	536.41平方キロメートル
事業開始年度	平成22年度
実施主体	高須町自治会
連携団体等	福井市、福井県
利用している補助金の名称	なし
連絡先	地域交通課
TEL	0776-20-5138

【取り組みの内容】鯖江市では、市民の意見を取り入れて施策に生かす「市民協働」のまちづくりに力を入れている。

この事業は、平成20年度より毎年開催している地域活性化プランコンテストで大学生からの提案事項を、市内のNPO法人が具現化したものである。

事業内容は、図書館の蔵書の一部をJR鯖江駅に設置し、本の貸出、検索、返却も可能とし、通勤・通学の駅利用者の利便性向上に加え、旅行関係の本も設置し、観光客の需要にも対応している。

また、カフェやライブスタジオの機能も有し、新たな駅前の賑わいの拠点として、市の玄関口の活性化にもつながると期待されている。

【実績及び成果・効果】ライブラリーとしては、鯖江市図書館で借りた本を返却したり、検索したりすることができる。また、カフェにおいて、本を読むこともできるほか、夜には、ライブや講演会等の利用も可能となり、高校生も含めたJR鯖江駅利用者の待ち時間の使い方が幅広くなり、賑わいをもたらしている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】鯖江市とNPO法人の活動に賛同する形でJRからも協力が得られ、事業がスタートした。駅2階の限られたスペースでの事業であるため、ライブ開催時には控室のスペースがなく、その確保に苦慮していたが、これもJRの協力を得て、一時的に会議室を借用して解決することができた。

自治体名	福井県鯖江市
人口	69,095人
面積	84.59平方キロメートル
事業開始年度	平成26年度
実施主体	えきライブラリー協働事業体
連携団体等	鯖江市文化の館
利用している補助金の名称	都市再生整備計画事業
連絡先	総務部総合交通課
TEL	0778-53-2243

【取り組みの内容】①高齢者の社会参加や健康づくり・生きがいづくりの増進や外出機会の拡大を図るため、市内の公共交通機関のバスを利用できる「シルバーお出かけパス」を交付する。

②障害者の社会参加を増進し、外出機会の拡大を図るため、市内の公共交通機関のバスを利用できる「障害者お出かけパス」を交付する。

【実績及び成果・効果】シルバーお出かけパスの交付実績は、平成27年度においては、1,252人であり、本市の65歳以上人口9,002人（平成27年10月1日現在住基台帳）に対する割合は、13.9%となっており、外出機会の拡大を図り、社会参加や健康づくり、生きがいづくりの増進に寄与している。障害者お出かけパスも同様に障害者の社会参加を増進し、外出機会の拡大に寄与している。

また、商店街と連携し、お出かけパスを提示することで、購入商品の割引などのサービスが受けられることになっており、市内商店街等の活性化にもつながっている。

なお、利用者の利便性向上や効果的かつ効率的な運行となるよう、市民からの意見や乗降客調査の結果をもとに乗合バス事業者と協議し、市立病院経由バスの増便や、大型スーパー近くに停留所を設置するなど利用しやすい環境整備を図っている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】市内において乗合バス事業者が運行する生活路線のほとんどは不採算路線となっており、市では不採算の生活路線を運行する乗合バス事業者に対し、予算の範囲内において補助金を交付している。また、小中学校に通う児童・生徒の通学にも路線バスの活用やお出かけバス交付事業を実施して利用促進しているが、採算性のある持続可能な状況からは程遠いものとなっている。

自治体名	山梨県大月市
人口	25,775人
面積	280.25平方キロメートル
事業開始年度	平成19年度
実施主体	大月市
連携団体等	大月商店街協同組合
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画財政課
TEL	0554-23-5011

【取り組みの内容】平成19年9月から「あづみん」の愛称で乗合タクシーの運行を開始した。安曇野市地域公共交通協議会が市からの負担金を受けて事業を進めている。予約受付や配車管理は社会福祉協議会が行い、車両の運行は市内4社のタクシー事業者が担っている。同協議会は委託契約を締結し実績に応じて毎月委託料を支払っているが、利用料収入（運賃、回数券など）や運行事業者へ直接支払われる国庫補助金はこの委託料から相殺している。

【実績及び成果・効果】「あづみん」は、平日（土日・祝日・年末年始を除く）の午前8時から午後5時までの間を16台の車両により運行。事前に電話で予約することにより原則、自宅から目的地などドア・ツー・ドアで利用できる。利用状況は、昨年度末で運行開始から延べ74.7万人で、このうち女性が約8割、障がい者が約4割と交通弱者の足として定着している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】予約が取りにくい、乗り継ぎが不便との声が寄せられており、より利用しやすいデマンド交通をめざし、平成28年度から運行体系の見直しに向け、関係者と協議を進める予定。

自治体名	長野県安曇野市
人口	98,255人
面積	331.78平方キロメートル
事業開始年度	平成19年度
実施主体	安曇野市
連携団体等	安曇野市地域公共交通協議会
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
連絡先	政策部政策経営課
TEL	0263-71-2401

岐阜県岐阜市

「市民協働の手づくり」コミュニティバス事業

バス

【取り組みの内容】 路線バスとコミュニティバスが有機的に連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、市民との協働により、持続可能で特定の地域に限定されないスタンダードなコミュニティバスシステムを構築し、高齢者など交通弱者の買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段の確保や交通不便地域の改善などに向け、コミュニティバスの導入地区の拡大に努めている。

【実績及び成果・効果】 平成18年度に4地区の試行運行から始め、平成28年度には19地区まで導入地区が拡大し、受益人口ベースで84%をカバーしている。また、地域が主体的に導入を進める手挙げ方式により、地域住民が当事者意識を持ち、地域の移動手段を自分たちで確保していく意識が高まるとともに、コミュニティバスが地域の絆づくりに繋がっている。こうした取り組みにより各地区とも年々利用者数が増加し、年間の利用者数は46万人を超え、更に増加している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 本市では、市営バス路線の民営譲渡を経験しており、コミュニティバスの導入にあたっては、バス利用者数の低迷と財政負担の増加などの課題を解決する必要がある。この課題に対応するため、行政主導型ではなく市民協働型のコミュニティバスシステムを構築し、地域住民に運行の継続基準を明確に示すこ

とにより、地域の自助努力を継続的に引き出す仕組みを提案した。具体的には、コミュニティバス運行地区毎に地域住民を中心とした運営協議会を設置し、運行ルート、ダイヤ、バス停設置、更には運賃まで運営協議会で決定し、運行開始後も積極的に利用促進に取り組むなど運営協議会が経営感覚を持ち、継続基準の達成を目指す仕組みを作り上げた。

自治体名	岐阜県岐阜市
人口	412,589人
面積	203.6平方キロメートル
事業開始年度	平成18年度
実施主体	地域住民
連携団体等	岐阜市、運行事業者
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画部交通総合政策課
TEL	058-214-2017

岐阜県池田町

日本一のサイクルトレイン養老鉄道を目指した広域観光推進プロジェクト

鉄道・自転車

【取り組みの内容】 養老鉄道の活性化は沿線市町の地方創生において非常に重要な課題である。今後、沿線市町としても養老鉄道の利用者増加を目指す必要がある。また、これまで沿線市町の観光スポットを自由に巡れる2次交通の存在がないという課題もある。そこで、養老鉄道はサイクルトレインとして、自転車に乗ったまま乗降することが可能だという特徴を活かし、沿線市町が連携して揖斐川町と池田町の主要3駅に電動アシスト付きレンタルサイクル（名称：養鉄トレクル 台数：30台）を整備することで、観光客に、鉄道と自転車を利用しながら沿線市町の観光スポットを巡ってもらうシステムを構築した。

【実績及び成果・効果】 レンタサイクルは、GPSによる位置管理機能がついているため、無人で貸し借りが可能。これにより、整備後の人件費を最小限に抑え、利用料収入による自立を目指す。更に、GPS機能を活かし、観光客の動向調査を収集することが可能であり、各町の観光施策に反映したい。また、進捗状況を検証するために設定する指標として、平成32年3月までに、西濃地域の他市町へのレンタルサイクル波及台数を50台としている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 サイクルトレインとしてのブランドイメージを確立するための方策を今後検討していく。

自治体名	岐阜県池田町
人口	24,487人
面積	38.8平方キロメートル
事業開始年度	平成28年度
実施主体	池田・揖斐川レンタルサイクル推進協議会
連携団体等	池田町、揖斐川町
利用している補助金の名称	地方創生加速化交付金事業
連絡先	企画課
TEL	0585-45-3111

三重県津市

「奇跡」の復活を果たした JR名松線 を活かした地域活性化の取り組み 鉄道・バス・自転車

【取り組みの内容】 平成28年3月26日に6年半ぶりの全線復旧を果たしたJR名松線の利活用を通じ、津市美杉地域を中心とした沿線地域の活性化を図るため、様々な取り組みを行っている。

その1つが無料臨時バスの運行である。名松線の終着駅である伊勢奥津駅からは、観光地等への交通アクセスが課題となっていることから、GW期間中に歴史・文化遺産の点在する 地区へ向け、無料臨時バスを運行した。

この他、全国的にも事例の少ない電動アシスト付レンタルサイクルの無料貸出を同駅前ほか計3箇所で行い、地域内移動手段の確保に努めている。

また、名松線沿線の魅力を発信するためウォークイベントの開催や、森林セラピーイベントとの連携なども行っている。

【実績及び成果・効果】 GW 期間中の10日間の、無料臨時バスの利用実績は、延べ2,166人となった。利用者へのアンケート結果では、市外・県外からの来訪者が全体の約3分の2にあたり、交流人口の拡大に大きな役割を果たしたといえる。GW 期間中の無料臨時バスが好評であったことから、8月から11月の行楽シーズンにかけて合計15日間、無料臨時バスを運行している。（10月末時点で、9日間運行し、延べ820人が利用）

また、レンタルサイクルの利用実績は、平成28年4月から10月までで延べ1,591人で、美杉地域を周遊できる手段の提供に一定の成果が出ている。

加えて、名松線を利用して森林セラピーイベントへ参加する方も徐々に

増えており、今後も関連イベント等の開催を通じ、名松線を活用した地域活性化に期待したい。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 終着駅の伊勢奥津駅だけでなく、他の各駅を拠点とした周遊コース等を積極的にPRしていくことで、名松線の一層の利用を促進するとともに、新たな観光産業の創出につなげていきたい。

自治体名	三重県津市
人口	282,194人
面積	711.11平方キロメートル
事業開始年度	平成28年度
実施主体	津市
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	過疎債
連絡先	計画部交通政策課
連絡先	美杉総合支所地域振興課
TEL	059-229-3289
TEL	059-272-8082

【取り組みの内容】五郷町では交通手段がない集落があることなど、交通弱者対策の観点から平成21年から「過疎地有償運送」の実施について検討を開始し、市で五郷町に住む全世帯へアンケート調査を行った。

その結果、交通弱者である高齢者の移動のほとんどは地域内で完結することが分かり、「過疎地有償運送」が高齢者の町内における移動手段として有効であるという結論に至った。

このアンケート結果を受けて五郷町では、五郷町の各地区長や婦人会長、老人クラブ会長などの地域の主だった人たちが中心となり、五郷町内の交通弱者対策を図ることを目的とした「NPO法人のってこらい」を設立し、平成22年6月から過疎地有償運送の運行を開始した。

【実績及び成果・効果】地域内で家から移動できる手段が確保され、交通空白地がなくなり、交通弱者対策ができた。

また、住民主体の交通体系を構築しているため、行政に頼ることのない継続可能な公共交通機関として整備された。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】運行当初は地域内の移動だけで住民の用事は完結していたが、地域の診療所が常設から週1回の開診に減ってしまったことで、市街地への移動のニーズが増えた。

そこで、交通事業者等との調整を行い、競合路線に影響を与えない範囲で市街地までの運行の許可を得て、住民のニーズに対応することができた。

自治体名	三重県熊野市
人口	17,776人
面積	373.35平方キロメートル
事業開始年度	平成21年度
実施主体	NPO法人のってこらい
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	市長公室
TEL	0597-89-4111

【取り組みの内容】湖東圏域（愛荘町・彦根市・甲良町・豊郷町・多賀町）において、予約型乗合タクシーである「愛のりタクシー」を運行している。乗車希望の停留所の時刻の1時間前に、近江タクシー㈱に予約を入れ、同時刻に同じ方向に向かう利用者がいれば乗り合いで目的地に向かう。

各集落に停留所を設置することで鉄道・路線バスの空白地域における車を持たない方の交通手段として機能している。

【実績及び成果・効果】平成27年度の路線別の乗降客数をみると、通院や商業施設への利用が多く生活の交通手段として機能している。また、朝夕の増便により通勤・通学者がJRの駅で乗り継ぎに利用することが増え、利便性も向上していることが伺える。

愛のりタクシー全体として、平成27年度においては、平成26年に比べ利用者が3,733人の増の33,786人、乗合率は1.36から1.44に向上している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】利用者は、平成26年度の3万人から平成27年度は3万3千人と増加しているが、負担額も増加している。今後、継続して運行していくには、乗合率の上昇を含めた運行の効率化等の検討が必要であり、運行形態を見直していく必要がある。

自治体名	滋賀県愛荘町
人口	21,208人
面積	37.95平方キロメートル
事業開始年度	平成22年度
実施主体	湖東圏域公共交通活性化協議会
連携団体等	愛荘町・彦根市・甲良町・豊郷町・多賀町
利用している補助金の名称	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
連絡先	総合政策課
TEL	0749-42-7684

【取り組みの内容】民間バス事業者の路線廃止や湾内定期航路の廃止を受け、自治会を中心として組織された協議会において代替交通手段の検討がなされ、地域で運行する「自主運行バス」の運行（道路運送法旧80条による許可）を決定した。運行ルートやダイヤを協議会で決めており、児童・生徒の通学に合わせているほか、地域住民のニーズに即した運行を実施している。

【実績及び成果・効果】通学、通院や買物での利用等、地域の足として定着しており、年間5万4千人（平成27年度：7協議会合計）の利用がある。バスでの通学により、過疎地域での児童の通学の安全が確保できるなど、地域に必要な交通手段となっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】運転資金については、市が年度終了後に欠損補助するまで、協議会が独自に調達しなければならず、その確保に苦慮している。また、運転手や事務員についても、協議会で雇用（委託）しており、その確保や資金繰りに苦慮している。

自治体名	京都府舞鶴市
人口	83,101人
面積	342.1平方キロメートル
事業開始年度	昭和48年度
実施主体	地域住民（7協議会）
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	市町村運行確保生活路線維持費補助金、舞鶴市自主運行バス路線維持費補助金
連絡先	企画管理部企画室企画政策課
TEL	0773-66-1042

【取り組みの内容】 日常の移動手段を確保するため、公共交通の空白地域と、最寄りの鉄道駅を結ぶ9ルートで、路線バスと同じように停留所やダイヤを設定し、セダン型車両によるデマンド型の区域運行を行っている。各ルートとも1日5便の運行を行い、予約受付は乗車の1週間前から当日の2時間前まで、大人300円（子供150円）、65歳以上の市民の方で「おでかけ応援カード」の提示により100円、障害者150円（子供80円）の料金とし、事業者に業務委託を行っている。

【実績及び成果・効果】 平成26年3月10日から乗合タクシーを運行することにより、公共交通の人口カバー率が92%から97%に向上した。利用者数も増加傾向にあり、公共交通空白地域の移動手段として定着しつつある。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 運行開始当初は利用者数が少なかったため、運行改善にむけた利用者アンケート調査を行い、利便性の向上による利用促進に取り組んだ。改善にあたっては事業者と協議を重ね、平成27年4月に予約の締切り時間を当日の3時間前から2時間前までに短縮し、合わせて1日4便から5便に増便を行った。平成27年11月からは土日も含め毎日運行、利便性の向上に取り組んだ。このような取り組みを行うことで、平成26年度では1日平均利用者数が約20人であったが、平成27年度には約33人と1.6倍以上の利用者増となった。

自治体名	大阪府堺市
人口	838,402人
面積	149.82平方キロメートル
事業開始年度	平成25年度
実施主体	堺市
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	交通部公共交通課
TEL	072-228-7549

【取り組みの内容】 生瀬地区は、公共交通不便地域を含む地形的勾配が急な地区であり、高齢化率も全市平均より高いことから、高齢者等の生活移動手段の確保が長年の課題であった。そこで、持続的な公共交通を確保するため、地域住民が主体となり、平成21年の試験的なボランティア輸送の実施をはじめとし、地域に相応しい公共交通導入のあり方について検討を重ねた。そして、事業主体を「ぐるっと生瀬」運行協議会（＝地元協議会）、運行主体を交通事業者、アドバイザーを有識者・西宮市とし、平成27年10月より乗合交通の本格運行を実施している。

【実績及び成果・効果】 1年目の平均輸送人員は83.7人/日であり、1年目の目標値である70人/日を大きく上回った。また、平成25年度実施の第1回有料試験運行の平均輸送人員43.3人/日と比べ、約1.9倍に増加しており、継続的に多くの利用者がある。

利用者からは、「外出機会が増えた」、「便利で安心して利用できる」、「車内での会話が楽しい」など、好意的な意見が多くあり、当該バスの運行を通じて、地域内交流を促進させ、活力ある地域の形成にも寄与するのではないかと考える。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 ①地域主体で取り組むことについての合意形成や、地域に相応しい事業計画作成のため試

験運行を4回実施しており、本格運行までに、非常に長い期間をかけて検討した。②採算性の観点から合理的な事業計画とするのか、利便性の観点からサービスを充実させるのかについての合意形成が難航した。③運行経路について、交通規制や主要鉄道駅からの位置関係、採算等の観点から、生瀬地区全9自治会を運行していないため、地域全体での取り組みにするために時間を要した。現在では、地域活性化の手段として、コミュニティバスを応援するとし、地域全体の取り組みとなっている。

自治体名	兵庫県西宮市
人口	487,911人
面積	100.18平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	「ぐるっと生瀬」運行協議会
連携団体等	有識者（学識経験者・コンサルタント担当者）、阪急タクシー㈱、西宮市
利用している補助金の名称	平成28年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金、西宮市コミュニティ交通支援事業助成金
連絡先	都市計画部交通計画課
TEL	0798-35-3527

【取り組みの内容】 路線バス等が運行できない地域、或いは普通自動車両でも通行することが困難な公共交通空白地域である興隆寺地域において、移動手段を確保するため、過疎地有償運送を活用したマイカーによる送迎（予約制）を構築した。

【実績及び成果・効果】 兵庫県内では、マイカーを利用した送迎は初めてで成果としては、①頼みにくい、乗せてあげたいけどを解消。（利用者：必要な対価を支払うことで、気兼ねなく頼める。運転者：保険対応があるから、安心してお手伝いできる）、②高齢者等の外出機会の創出（いつでも気軽に外出かけができ、運転手が顔見知り・親近感）、③高齢者の健康や安否確認ができるなどの効果がある。

導入してまだ数年しか経過していないが、年間約100人と安定した利用者数となっている。また取支率についても約20%であり、市コミバス評価基準をクリアしているため、今後も引き続き、継続的な運行支援を予定している。この地域は限界集落で利用者の多くは高齢者の方である。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 すでにNPO法人が立ち上がっていたため、一定の基盤整備ができていた。特に苦労したことは感じなかった。良かった点では、地域団体の熱意が路線構築の取り組みの動きとなった。

自治体名	兵庫県淡路市
人口	45,556人
面積	184平方キロメートル
事業開始年度	平成25年度
実施主体	特定非営利活動法人 兵庫ふるさと創成センター
連携団体等	淡路市
利用している補助金の名称	なし
連絡先	都市整備部都市総務課
TEL	0799-64-2125

【取り組みの内容】 市内全域を運行区域として、8台の車両を用いる予約乗合型の公共交通。運行車両、ドライバー、オペレータは運行事業者へ委託をしており、運行管理はクラウドシステムを用いているため、リアルタイムの予約状況を運行事業者、市役所両方で確認することができる。他市にない特徴としては、ルートを事前に定めず、また利用者の自宅前で乗車できることである。またそのサービスを1乗車一人200円という安価な料金で利用できるよう価格設定することで、今まで外出を諦めていた市民の外出支援を行う狙いがあるという点である。

【実績及び成果・効果】 現在香芝市ではデマンド交通と平行して有料のコミュニティバスを運行している。そうした中、デマンド交通の利用者は1日あたり190人を超え、安定した利用がある。また利用者の割合は約70%が65歳以上であり、また次に多い利用が10歳未満であることから、外出を諦めていた高齢者や、子どもを連れて日中外出しづらい子育て世代の新たな需要を創出したと考えている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 運行開始当初、デマンドという予約する、また乗りあって移動するという交通はなじみのないものであったため、市民への周知に苦労した。運行開始前には各老人クラブや自治会へ40回以上説明会を行い、運行開始後も継続して広報紙やHP等で周知を行った。また「安いタクシー」という認識で利用されている市民から乗合で遠回りをしたり、時間がかかったりすることについて不満の声もあった。これらについては、継続して広報することや利用者からの口コミにより、現在は解決されていると考えている。

自治体名	奈良県香芝市
人口	78,574人
面積	24.26平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	香芝市
連携団体等	井村輸送
利用している補助金の名称	なし
連絡先	生活安全課
TEL	0745-76-2001

【取り組みの内容】 路線バスの廃線等による公共交通空白地域解消を図るため、町内7コースにおいてコミュニティバスとスクールバスの一体的な運行を実施している。

なお、運行の効率化を図るため、1路線でデマンド型乗合タクシーによる運行を実施している。

平成27年10月から奈良交通路線バスが運休したことに伴い、川上村やまぶきバスと相互乗り入れを実施し運行区域拡大を図っている。

また、平成24年度から吉野の魅力再発見及びバス利用促進のため、地元まちづくり団体と協働でコミュニティバスを使ったツアーを実施している。主な施策：

- ・乗車運賃を統一する必要があるため、川上村やまぶきバスの運賃を改定した。(300円→200円)
- ・回数券の共通化、定期券の通用範囲の拡大を行った。
- ・両町村のコミュニティバスにより、両町村の住民の通勤・通学、買い物、通院が不自由なくできるようダイヤ設定を行った。また、廃止となる奈良交通路線バスを代替する便を設定した。

【実績及び成果・効果】 吉野町では、コミュニティバスの運行にあたって人口一人当たりの利用回数を維持することを指標としている。吉野町の人口は平成21年から27年にかけて約1,500人減という状況の中で、人口一人当た

りのコミュニティバス利用回数は概ね週あたり2.8～2.9の一定水準を推移しており、コミュニティバスを必要とする町民に定常的に利用されている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 公共交通を必要とする住民の日常生活における公共交通機関を、より便利に、より効率的に提供できることを目指し、平成27年10月より、それまで吉野町と川上村が独自に運行していたコミュニティバスの相互乗り入れを行った。

自治体名	奈良県吉野町
人口	7,772人
面積	95.65平方キロメートル
事業開始年度	平成21年度
実施主体	吉野町、吉野町地域公共交通協議会
連携団体等	活動団体 吉野スタイル、川上村
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持改善事業補助金
連絡先	協働推進課
TEL	0746-32-3081

【取り組みの内容】 平成27年10月1日より、町運営による自家用有償旅客運送（「以下、コミュニティバスという」）の運行を開始した（ただし、開始から1年間は試行期間）。

このコミュニティバスは、できる限り料金を低く設定し、より多くの住民の意見を反映させることで、利用意識を高め、誰もが気軽に安心して利用できる生活路線を構築し、維持していくことを目的としている。

また、このコミュニティバスを導入することにより、公共交通空白地域の解消にもつながる。

【実績及び成果・効果】 料金を低く設定し、出来るだけ住民の要望を取り入れた事により、ある程度の利用者数の増加は想定していたが、半年間の運行で想定をはるかに上回る実績となった。

○利用者数 想定：年間利用者50,000人、半年間25,000人
実績：半年間59,805人

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 町営バス（自家用有償旅客運送）ということで、全地区の住民の要望に応えたいが、通院や買い物、通園、通学等様々な理由で利用されている方がいるので、全ての要素を反映させることが困難である。

自治体名	和歌山県串本町
人口	17,177人
面積	135.67平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	串本町
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	企画課
TEL	0735-62-0556

【取り組みの内容】 バスを利用された方を対象に、元町通り商店街にて無料で自転車の貸出を行っている。利用者は、商店街の自転車店にて、申込書に記入し、身分証明書を提示することで、自転車を無料で利用できる。また、電話予約の受付も実施している。

【実績及び成果・効果】 鳥取県西部地域の路線バスは、すべて米子駅を起点に発着しており、駅周辺には多くのバス利用者が乗降されている。米子駅前にある元町通り商店街でレンタサイクル事業を実施することで、バス利用者の利便性の向上及び中心市街地の活性化に寄与している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 レンタサイクル事業の開始当初は、定期券又は回数券利用者に限定していたが、今年からバス利用者全員が利用できるように変更した。定期券等を提示しなくても利用したバス停名を申込書に記入することで、サービスを受けられるようにしたため、今後の利用者増加に期待している。

自治体名	鳥取県米子市
人口	148,949人
面積	132.42平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	元町通り商店街振興組合
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	みんなが乗りたくなるバス路線を育てる実践活動推進モデル事業補助金
連絡先	企画部地域政策課
TEL	0859-23-5274

【取り組みの内容】 『市民・企業・交通事業者・行政』の協働により、運行の効率化、サービスの向上、利用促進等の取り組みを行っている。使用済みバスカードで協賛店にて特典が受けられる「とってもお得バス利用事業」や「バスに乗ってみませんか事業」によるバスの乗り方教室など利用促進の取り組みや、ノーマイカーウィークの継続実施により過度なクルマ利用を見直し、公共交通を利用するきっかけづくりなどの取り組みを行っている。

【実績及び成果・効果】 利用促進をはじめとする継続的な取り組みの効果により、定期券の購入者が増加傾向に転じるなど、平成21年に438万人まで落ち込んだ松江市内の路線バス利用者数（松江市交通局、一畑バス、日ノ丸自動車、コミュニティバス）が、平成27年度は504万人まで回復した。

また、ノーマイカーウィークの取り組みは、毎年100を超える事業所の約3,000人が参加し、期間中に市内中心部の主要交差点の通過台数、最大渋滞長が減少するなどの効果が見られている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 市民・企業・交通事業者・行政が協働して行うという性質上、予算がない団体であるため、費用が掛かる施策を主体的に行うことができない。また、継続的な実施で効果が出てきている反面、マンネリ化している部分もあるので、新たな施策や見直しが必要となってきている。

自治体名	島根県松江市
人口	204,446人
面積	572.99平方キロメートル
事業開始年度	平成18年度
実施主体	市民・バス事業者・松江市ほか
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	なし
連絡先	都市政策課
TEL	0852-55-5661

【取り組みの内容】 毎月2回、1人1回500円の負担で、野上地区の3地区と市内2～3店舗間で大型タクシーを運行し、公共交通機関のない地域における買い物支援体制を整備している。市が運行する予約型乗合タクシーは、個人予約で公共交通空白地帯から公共交通機関までの運行だが、本事業は地区からグループで2～3店舗を巡る運行形態としている。平成26・27年度は3つの地区ごとに別事業者による運行であったが、平成28年度からは全地区を1事業者が担当し、より合理的な運行計画により運行経費削減を図る。

【実績及び成果・効果】 利用者にとっては、各地区からグループで買い物に出かけることから、単なる買い物支援だけではなく、コミュニティの維持・醸成の効果がみられる。また、タクシー事業者、商店にとっても定期的な顧客獲得が期待できることから、当面は市の補助金を得て実施しながら、タクシー事業者や商店にそのメリットを売り込み、商店からの協力金と、タクシー事業者の合理的な運行計画による運行経費削減によって、将来は市の補助金に頼らない自主運営を目指している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 公共交通空白地区における買い物支援策として、住民アンケートによるニーズ調査や先進地視察を実施。平成24年度から社会福祉協議会の車両でボランティアでの試験運行などを試みてきたが、事故のリスクなどを考慮し、平成26年度からタクシー事業者に委託して運行している。平成27年度は、商店側から協力金を得ることを想定していたが、叶わず予算不足となり、年度途中で運行をボランティアに戻した。平成28年度には理解を示す商店も現れ始め、引き続き商店側に当事業のメリットを売り込んでいくほか、運行経費の削減と併せ、安定した運行を目指している。

自治体名	岡山県井原市
人口	41,905人
面積	243.54平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	野上地区まちづくり協議会
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	井原市がんばる地域応援補助金
連絡先	総務部企画課
TEL	0866-62-9504

広島県

スマフォログイニングin広島

その他

【取り組みの内容】チェックポイントを制限時間内に効率よく歩き回って得点を集めるゲームイベント「ロゲイニング」を、全国で初めて公共交通で移動するルールで実施。更に、他県に比べて情報が充実している「乗換検索」アプリ等を活用した「スマフォログイニング」とすることで、参加者が乗換検索ツールを利用（体験）し、効率的な乗換による公共交通の利用方法を発見するなど、乗換検索及び公共交通利用促進につなげることを目的としている。

昨年度実績（3度目）

日時：平成27年9月27日（日）、参加者数：合計 376名

【実績及び成果・効果】昨年度で3度目の実施であったが、参加者数は増加傾向にあり、イベントとして定着している。参加者アンケートによると、イベント終了後に実際に公共交通の利用が増加したとの声もあり、公共交通の移動活発化につながっている。

昨年導入したイベント時の共通フリーチケットがきっかけとなり、「広島ピースパス」や「Visit Hiroshima Tourist Pass」のような交通モードをまたぐ乗車券の実現につながっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】県内の陸・海・空の各種交通事業者と国・県等の行政機関が、交通モードの垣根を越えて様々な課題に連携して取り組む「公共交通移動活発化検討会（事務局：広島県）」の取り組みの一環として実施している。実施にあたっては、参加者に多様な交通モードを乗り継いでもらうというイベントの性格上、運賃やチケットの面での課題があるが、昨年は、イベント時の共通フリーチケットを導入した。構成員が試行錯誤を重ね、改善しながらイベントを継続実施している。

自治体名 広島県
人口 2,819,839人
面積 8,477平方キロメートル
事業開始年度 平成25年度
実施主体 広島県公共交通移動活発化検討会
連携団体等 国、県、市町及び各種交通事業者
利用している補助金の名称 なし

連絡先 地域力創造課
TEL 082-513-2579

山口県光市

コミュニティ交通事業

乗用車

【取り組みの内容】高齢や身体状況（障害・けが等）により、車を運転できず、買物や通院等日常生活において移動することが困難な人たちのために、市が地域に車両を無償貸与し、地域で運行、運営を行う。

現在、室積の伊保木地区において実施しており、平成28年4月1日において運転手7名、利用者28名の登録がある。

【実績及び成果・効果】高齢化率が60%を超える伊保木地区において、毎年延べ300人以上の利用があり、中山間地域における交通弱者対策に効果が上がっている。また地域の自助、共助意識を高め、地域コミュニティの醸成に大きく貢献している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】運転手7名のうち、5名が65歳以上であり、運転手の高齢化に伴い、運転手の確保に苦慮している。

自治体名 山口県光市
人口 52,417人
面積 92.13平方キロメートル
事業開始年度 平成25年度
実施主体 光市
連携団体等 いおき楽々会
利用している補助金の名称 なし

連絡先 経済部商工観光課
TEL 0833-72-1400

香川県まんのう町

まんのう町デマンドタクシー

タクシー

【取り組みの内容】高齢者等の交通弱者に対する、通院や買い物など日常生活に欠かせない生活交通手段の確保を主目的に、ドア・トゥ・ドアのデマンドタクシーを採用し、町内を3地域に分けてそれぞれの区域内を運行している。

また、路線バスとデマンドタクシー双方に乗れる共通バス券を発行している。

【実績及び成果・効果】平成21年度～平成23年度までの実証運行の結果を受けて、本格運行に移行している。年間延べ1万人以上の利用がある。利用の内訳は、通院及び買い物が利用者全体の約8割である。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】利用者から町外の施設への運行希望が多いが、関係機関との交渉は難航している。

自治体名 香川県まんのう町
人口 19,365人
面積 194.45平方キロメートル
事業開始年度 平成21年度
実施主体 まんのう町
連携団体等 まんのう町商工会、株満濃タクシー、（有）仲南タクシー、（有）吉野タクシー
利用している補助金の名称 なし

連絡先 企画観光課
TEL 0877-73-0106

【取り組みの内容】 興居島地区（離島）は、平成24年9月に個人タクシーが廃業してから、島内の移動手段がない状態が続いていた。そのため地域住民が主体となって、地域の実情にあった移動手段の確保を検討した結果、過疎地有償運送を導入したいとの結論に至り、島内に介護事業所がある社会福祉法人に過疎地有償運送の運営主体を依頼し、快諾されたことにより事業開始となった。

【実績及び成果・効果】 運転免許を持たない高齢者等の島外への通院や買い物、移動手段（自宅～港）として、導入当初から、毎月100名程度の利用があり、好評である。また、移動手段が確保されたことにより、外出機会が増えたとの声もある。

※ H27.4.1時点での興居島地区の住基人口 1,128人

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 事業開始にあたり、地域住民が一体となって、事業の周知、会員や運転手の確保等に取り組んだことにより、開始初年度は当初予定していた会員等を確保することができた。

また、事業主体である社会福祉法人も課題解決のため、真摯に向き合ったことも大きかったと考える。

自治体名	愛媛県松山市
人口	514,847人
面積	429.37平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	社会福祉法人恩賜財団済生会支部愛媛県済生会
連携団体等	興居島地区各町連絡協議会、興居島地区社会福祉協議会
利用している補助金の名称	なし
連絡先	都市整備部都市・交通計画課
TEL	089-948-6846

【取り組みの内容】 毎年、県内の乗合バス事業者の協力を得て、割引施策を通じて公共交通の普及啓発を図ることを目的とした取り組みで、平成13年度から毎年実施している。

土日祝日に、小学生が「バス・でんしゃ割引パスポート（以下「バスポート」という）」を提示することにより、小児運賃のさらに半額で乗車することができるバスポートを、県内の全小学校に配付している。

また、県内の乗合バス事業者が連携して実施する小学生向けの企画定期券のチラシや、小学4年生向けの公共交通の広報啓発冊子を印刷し、併せて県内の小学校へ配付することで、小学生への公共交通の普及啓発効果がより高まることを狙っている。

【実績及び成果・効果】 毎年、学校を通じて県下で3万人を超える小学生全員にバスポート等を配付することにより、小学生に加えて、その保護者に対する公共交通の普及啓発効果も期待できる。

特にバスについては、「乗り方がわからない」「乗ったことがないから利用しづらい」といった声が多いことから、子どもの頃に乗るきっかけをつくり、乗り方を知ってもらうことで、将来の潜在的な公共交通利用者の掘り起こしにもつながることを期待している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 紙でバスポートを作成し、取り組んでいるため、効果測定が難しいことが課題。

自治体名	高知県
人口	722,861人
面積	7,105.16平方キロメートル
事業開始年度	平成13年度
実施主体	高知県
連携団体等	とさでん交通㈱、㈱県交北部交通、高知東部交通㈱、高知高陵交通㈱、高知西南交通㈱、ジェイアール四国バス㈱、(有)嶺北観光自動車、㈱四万十交通、(有)黒岩観光
利用している補助金の名称	なし
連絡先	産業振興推進部交通運輸政策課
TEL	088-823-9732

【取り組みの内容】 道路が狭く、元々バス路線がなかった高台地区の住民、特に高齢者をはじめとする交通弱者の生活交通手段を確保するため、地元からの要請と北九州市職員による提案がきっかけで、(株)光タクシーと北九州市が実証運行事業を開始。その後、地元が運営主体となる乗合ジャンボタクシー（コミュニティバス）として本格運行となり、現在の北九州市の「おでかけ交通事業」の礎となっている。

【実績及び成果・効果】 地元商店街を起終点としたルートを開設したことにより、①高齢者の外出機会が増えた、②徒歩圏内に大型SCが進出したにもかかわらず商店街の賑わいは変わらずに店舗数が増加等の直接効果を始め、③商店街店舗の事業承継者が里帰りしてきた、④途絶えていた地域の祭り「山笠」が復活した等、地域活性化のツールともなっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 新たなコミュニティ交通を実施する際は、既存の交通事業者との調整に難儀することが多いが、本路線はタクシー事業者自らの営業エリア内で乗合ジャンボタクシーを運行することから、本業のタクシー利用者からの反発が安易に予想されたため乗務員の理解を得るのに苦労した。しかし地元の活性化に重点を置き、地元との共生に経営方針を転換したこと、結果としてその企業姿勢が地元から高く評価され、その後タクシー客は増えたという。

また、(株)光タクシーは、敬老会や夏祭り等の地域イベントに積極的に参加するなど、地域活性化や地域コミュニティ形成の支援にも力を入れている。

自治体名	福岡県北九州市
人口	956,561人
面積	491.95平方キロメートル
事業開始年度	平成12年度
実施主体	枝光やまさか乗合ジャンボタクシー運営委員会
連携団体等	枝光第一・第二・第三自治区会、枝光本町商店街連合会、(株)光タクシー
利用している補助金の名称	なし
連絡先	建築都市局都市交通政策課
TEL	093-582-2518

福岡県久留米市

久留米市コミュニティサイクル事業（愛称「くるクル」） 自転車

【取り組みの内容】マイカーから環境にやさしい自転車への転換を促進することや、市民や観光客などの新たな移動手段として活用することを目的にコミュニティサイクルの導入を行った。

平成26年度よりサイクルポートの設置を開始し、平成27年6月27日よりサイクルポート6か所、自転車46台で運用開始を行った。現在は、サイクルポート8か所、自転車64台に拡大している。

なお、実施主体は久留米市、運営主体は㈱IHIエスキューブ、㈱JTB九州久留米支店の公設民営方式にて事業を行っている。

【実績及び成果・効果】平成28年9月末現在で、延べ登録者数3,139人、延べ利用回数24,280回となっている。

冬季には利用は一時減少したが、サイクルポート増設やイベント等でのPRを行うことで、平成28年8月には月当たりの延べ利用回数が2,573回と過去最高の利用状況となった。

今後も、サイクルポート増設など利用環境整備に努めていく。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】自転車を利用するにあたっては、会員登録が必要であり、運営事務局又はサイクルポートで登録ができる。サイクルポートでの登録にはSMSを受信できる携帯電話とICカード（sugoca、nanacoなど）が必要であり、特に高齢者には登録が難しいとの声が上がっている。また、運営事務局は土日祝日が休みであり、観光客などへの対応が課題である。

現在は、運営事務局の他に、土日祝日も有人にて登録できる場所を設置できないか検討している。

自治体名	福岡県久留米市
人口	305,933人
面積	229.96平方キロメートル
事業開始年度	平成26年度
実施主体	久留米市
連携団体等	㈱IHIエスキューブ、㈱JTB九州久留米支店
利用している補助金の名称	がんばる地域交付金H26、社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）H27
連絡先	都市建設部交通政策課
TEL	0942-30-9092

福岡県八女市

八女市予約型乗合タクシー「ふる里タクシー」 タクシー

【取り組みの内容】平成22年2月の市町村合併を契機に、市内の移動を円滑化しつつ少需要利用にも対応できるドアトゥードアのデマンド交通を導入し、平成23年度まで実証運行を行い、平成24年4月1日から本格運行するに至った。

市内を11のエリアに分け、乗合タクシーで移動できるのは原則同一エリアとし、エリア外への移動は路線バスと役割分担し、交通空白地域を解消するとともに路線バスの確保を図った。

【実績及び成果・効果】平成23年8月の市民アンケートで利用者の80%が「暮らしが便利になった」、38%が「外出機会が増えた」と回答し、生活の質の向上を実感していただいた。

また合併前の市町村が行っていた別々の交通政策を再編統合することで、同等の経費で飛躍の効果を上げることに成功した。平成27年度は、1日平均228人の方にご利用いただいている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】利用促進を図るため、集落単位の寄り合いや老人クラブの集まりなどに職員が出向き、何度も説明会を開催するなどきめ細かなPR活動を展開し、乗合タクシーの主な利用者である高齢者への周知を図った。

自治体名	福岡県八女市
人口	65,885人
面積	482.44平方キロメートル
事業開始年度	平成24年度
実施主体	八女市、八女市地域公共交通協議会
連携団体等	八女市商工会、交通事業者（6社）
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持改善事業費補助金、過疎対策事業債
連絡先	企画振興部地域振興課
TEL	0943-24-8162

佐賀県伊万里市

波多津町小さな拠点づくり事業

乗用車

【取り組みの内容】これまで、民間バス事業者が運行していたバス路線及び市が運行するコミュニティバスを廃止し、町民から要望が多かった波多津町内を循環する「波多津ふれあい号」の運行を開始した。

運行形態については、自家用有償旅客運送方式の公共交通空白地有償運送により、乗用車を使用し、町内循環線として、1日4便運行しており、運転手は、町内在住の有償ボランティアが担っている。

運転手・利用者が町民ということで、一体感があるバスとなっており、移動手段としてはもとより、車内が新たなコミュニティの場となっている。

【実績及び成果・効果】既存のバス路線に対する市の支出金額が約1千万円であったのが、波多津ふれあい号となり、約700万円の支出額削減につながった。

小さな拠点づくりの交通インフラの整備として取り組んでおり、1便あたり4人以上の利用者があるなど、高齢者等の外出機会の増加につながっている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】持続可能で利便性の高い公共交通の再編については、地域や利用者が主体的に取り組むことが必要不可欠であり、地域の要望を法律の範囲内で実現させていくことに苦心した。

自治体名	佐賀県伊万里市
人口	56,057人
面積	255.25平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	波多津町まちづくり運営協議会
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	地域公共交通確保維持事業（国）、バス交通支援事業（市）
連絡先	政策経営部まちづくり課
TEL	0955-23-2114

【取り組みの内容】基山町の飲食店をはしごする日本酒をテーマにしたイベント「きやまkappo」に朝倉方面からお客様を呼び込むため、地域鉄道である甘木鉄道及び甘木鉄道を育てる会の協力を経て、列車内で日本酒をふるまうkappo列車を運行。

【実績及び成果・効果】

- ・利用者から好評を受けた。
- ・沿線住民が、甘木鉄道を利用するきっかけになった。
- ・昨年より甘木鉄道利用者が1割増加した。
- ・イベント参加者が増加した。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】

- ・列車内での飲酒を行うための調整。

自治体名	佐賀県基山町
人口	17,345人
面積	22.15平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	甘木鉄道を育てる会
連携団体等	基山町
利用している補助金の名称	なし
連絡先	まちづくり課
TEL	0942-92-7920

【取り組みの内容】外部専門家をアドバイザーに迎え、島原鉄道の車両の色である黄色をテーマに島原半島を「幸せの黄色い列車王国」と名付け、鉄道の観光資源化や地域資源の掘り起こし・魅力向上を行い、鉄道の利用促進と地域活性化を一体的に実施。

- ・ワークショップによる沿線地域関係者（行政・経済団体等）との連携
- ・駅のブランド力向上のための情報発信、イベントの実施（幸駅、大三東駅、島原駅）
- ・旅行商品の造成、ツアーの実施

【実績及び成果・効果】本事業は複数年計画で実施しており、今後、地域一体となって観光資源のさらなる磨き上げを行い、島原鉄道による旅行商品の造成、大手旅行会社への営業展開を図ることで、島原半島への誘客が図られるとともに、地域経済の活性化も期待される。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】鉄道事業者が中心となって地域活性化に取り組む事例はあまり多くないため、本事業の趣旨に対する沿線地域関係者の理解を得て、地域での協力体制を確立していくことが課題である。

自治体名	長崎県
人口	1,366,317人
面積	4,132.09平方キロメートル
事業開始年度	平成27年度
実施主体	島原鉄道株式会社
連携団体等	長崎新幹線・鉄道利用促進協議会
利用している補助金の名称	平成27年度島原鉄道利用促進のための地域連携等企画・実施モデル事業補助金
連絡先	新幹線・総合交通対策課
TEL	095-895-2066

【取り組みの内容】民間バス事業者の路線バス撤退に伴い、スクールバスの空き時間を活用した自家用無償運行のふれあいツクールバス（コミュニティバス）を導入した。一部の路線では、児童・生徒との混乗により運行。

平成27年度は、新たに3路線（地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金を活用）を追加し現在7路線を運行している。

【実績及び成果・効果】民間バス事業者による運行時の利用者数は2,489人/月であったが、一部減便等を行ったにもかかわらず、ふれあいツクールバスの利用者数は3,237人/月（平成27年度実績）と増加しており住民の移動手段として定着している。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】これまで、民間バス事業者が運行していた路線についてふれあいツクールバスの導入を進めてきたが、高齢化の進行に伴い交通空白（不便）地域での公共交通による移動支援が新たな課題となっている。

自治体名	熊本県芦北町
人口	18,312人
面積	233.97平方キロメートル
事業開始年度	平成22年度
実施主体	芦北町
連携団体等	なし
利用している補助金の名称	地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金、過疎対策事業債（ソフト）
連絡先	企画財政課
TEL	0966-82-2511

【取り組みの内容】 自家用送迎輸送を実施している民間事業者の協力を得て、当該事業者の送迎コースの範囲内で、高齢者の外出支援や交通不便地域における交通アクセスの改善に努めるとともに、環境にかかる負荷の低減を図っている。

なお、本事業の利用対象者は糸満市に住所を有する65歳以上の者であり、送迎バスの利用に係る料金は無料である。

【実績及び成果・効果】 ひと月あたりの平均利用人数は増加傾向にあることから、高齢者の外出支援等に一定の効果があると考えている。

【取り組みにあたって苦心した（している）点や解決方法】 事業の趣旨に賛同していただける民間事業者の協力（無償）のもと事業を実施しているが、送迎コースによっては利用者が少なく、今後の事業への協力の是非を検討している事業者もいることから、現在の送迎体制を維持することに苦心している。

自治体名	沖縄県糸満市
人口	60,135人
面積	46.63平方キロメートル
事業開始年度	平成20年度
実施主体	糸満市
連携団体等	糸満自動車学校、南部病院、西崎病院、老人デイサービスセンターソフィア
利用している補助金の名称	なし
連絡先	福祉部介護長寿課
TEL	098-840-8114

地域づくり（別冊）
平成28年度 地域活性化事例集 ～地域公共交通の活用と地域づくり～

平成29年1月発行

編集・発行	一般財団法人 地域活性化センター
	〒103-0027 東京都中央区日本橋2-3-4
	日本橋プラザビル13階
	TEL：03-5202-6136 FAX：03-5202-0755
印刷	株式会社 太平印刷社

宝くじは、みなさまの 豊かな暮らしに役立っています。



点字本レシピ集



冊子
「フラッグフットボール作戦ブック」



ベンチ



さくらの若木植栽



一輪車



パブリックアート



冊子
「おやこの食育教室
(三角巾付)」



胸部X線検診車



宝くじは、図書館や動物園、学校や公園の整備をはじめ、
少子高齢化対策や災害に強い街づくりまで、
さまざまなかたちで、みなさまの暮らしに役立っています。

一般財団法人 日本宝くじ協会は、宝くじに関する調査研究や
公益法人等が行う社会に貢献する事業への助成を行っています。

一般財団法人
日本宝くじ協会
<http://jla-takarakuji.or.jp/>

