

これならできるかも！？
地域公共交通活性化の取組
事例集

国土交通省 中部運輸局

目次

デマンド型交通の導入で工夫すべきことは？	1
タクシーを活用した公共交通施策にはどのようなものがありますか？	4
効果的な情報提供のためには何をすれば良いでしょう？	6
路線バスの撤退・減便にどのように対応したら良いですか？	8
運転者不足の解消に向けてどのようなことをすれば良いですか？	10
地域住民と連携した取り組みを教えてください	12
地域内の公共交通ネットワークの利便性を高めるにはどうすれば良いでしょう？	14
利用者にわかりやすくして利用しやすい運賃にするには	16
どんな方法がありますか？	16
沿線企業と連携した取り組みにはどのようなものがありますか？	18
学生の通学利用に対応した取り組みにはどのようなものがありますか？	20

デマンド型交通の導入で工夫すべきことは？

デマンド型交通の導入が全国で進んでいます。中には導入時の想定ほどの効果が得られない例も散見されているようです。

導入の目的を明確化し、デマンド型交通の特徴を理解したうえで、住民や利用者が利用しやすいような工夫を行うことが大切です。

● 意外に安くない？ デマンド型交通の運行経費

「利用者のあるときだけ運行するので、空バスがなくなり効率的になる」というのは、デマンド型交通導入の謳い文句の一つですが、実際には必ずしもそうではありません。

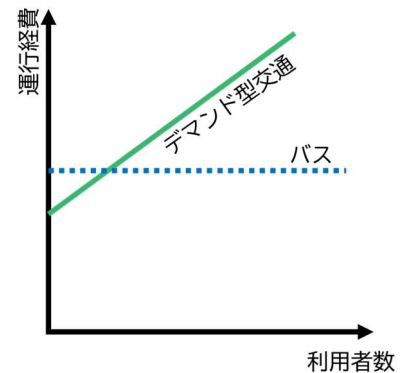
デマンド型交通の運行には、利用者からの予約受付のオペレーターや、利用の有無に関わらずドライバーの待機費用など、一定の経費は必要だからです。予約・配車のために配車システムを導入する場合には、そのための費用も必要です。

さらに、デマンド型交通には、利用者に対してはきめ細かいサービスを実現できるという反面、1台の車両で運べる利用者が少ないため、利用者1人あた

りの運行経費が割高になり、利用者数が増えると急激に運行経費が高くなるという特性があります。

なるべく効率的な運行を行う

ためには、利用者が乗り合って利用するような工夫をすることが必要です。



● 利用者にあった配車の仕組みを

デマンド型交通の導入にあたっては、利用者からの予約を受け付けて、ドライバーに配車指示を出す、予約・配車の仕組みが必要となります。

かつては予約・配車を人の手で行うことが多かったのですが、現在ではスマホ予約やシステムによる配車を行う例が増えています。

システムを導入する事例の中には、予約・配車のためのオペレーターの人件費の削減を目的としている例もあります。

今後、スマホに慣れ親しんだ世代が増えていくに

つれて、スマホ予約による利用は増えていくと考えられますが、現在の高齢者はそうとは言えず、電話予約を受け付ける必要があり、オペレーターをなくしてしまうのは現実的ではありません。

一方で、予約の管理やドライバーの負担軽減のために配車システムは有効であると言えます。

人件費削減やシステム導入を前提に考えるのではなく、利用者や運行に関わるスタッフのことを考えたときに何が必要かをしっかりと考えることが大切です。

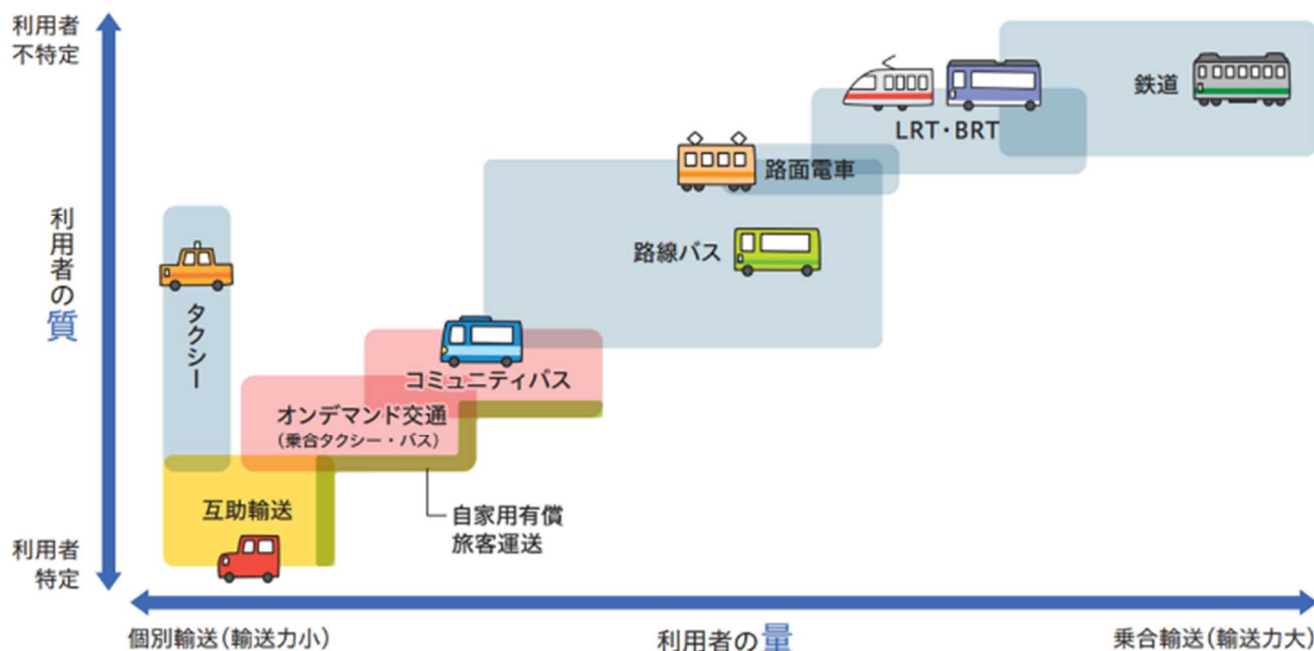
● デマンド型交通だけでなく他の公共交通との役割分担が大切

デマンド型交通は利用者の要望に応じて運行できる利便性の高さがある反面、多くの利用者には対応できない交通モードです。このため、通勤・通学利用などの需要が集中する時間帯が存在する場合や、ある程度の人口規模が存在する地域において、デマンド型交通だけでその交通需要をすべて賄うことは困難であり、鉄道や路線バスといった他の交通モードと組み合わせることが必要となります。

他方で、タクシーのような個別輸送までデマンド型交通によって担おうとすると、財政的な負担が大きくなってしまうため、こちらも現実的とは言えません。

タクシーとの関係では、デマンド型交通とタクシーとの競合についても考慮しておくべきです。デマンド型交通を便利にするあまり、タクシーの利用者を奪ってしまい、地域内のタクシー事業者がなくなるようなことも懸念されます。

デマンド型交通に限りませんが、地域内の移動ニーズを一つの交通モードだけで担うことは困難です。交通モードによって得意とする利用者の量（需要の多さ）と質（サービスのきめ細かさ）が異なるため、他の交通モードと組み合わせて、地域内の移動利便性を高めるという視点が必要です。



デマンド型交通の好事例

バス再編と同時に需要の少ない地区をデマンド化（三重県菟野町：おでかけこもの）

菟野町では、以前、限られた車両で町内全域をカバーするコミュニティバスを運行していたため、各路線の本数が少なく、利用しにくい環境にありました。そこで、コミュニティバスの路線は人口が多く、利用の見込める地区に集中して本数を増加する一方、デマンド型交通を段階的に導入することで、全体の移動もカバーする仕組みへと見直しました。

デマンド型交通の予約は電話だけでなく、スマホからも受け付けていますが、Web 予約の場合には運賃を割り引くことで、Web 予約の割合を高めることにもつなげています。

システム任せにせず、オペレーターの対応で利便向上（岐阜県輪之内町：輪之内町デマンドバス）

輪之内町デマンドバスは、名阪近鉄バスが受託して運行しています。利用者の大半が高齢者のため、電話オペレーターは、サービスの窓口として質の向上を意識して運営されています。丁寧な挨拶と、親切・公平を基本とし、声の大きさや速さに気を配っています。こうした努力の積み重ねにより、乗合率や評判を高めています。

公募による輪番制運行（岐阜県各務原市：チョイソコかかみがはら）

元々各務原市ではデマンド型交通「ふれあいタクシー」が運行されていましたが、それを置き換え、進化する形で「チョイソコ」を導入しました。

市内にはタクシー会社が5社あり、当初懸念された本業（乗用タクシー）への影響を考察しながら実証運行を行いました。本格運行からは公募により3社で運行しています。チョイソコの端末はタブレットを使用することから、次の会社への引き継ぎが比較的にできたため輪番制での運行が実現できました。

タクシーを活用した公共交通施策にはどのようなものがありますか？

タクシーにはドアトゥドアによるきめ細かいサービスの実施が可能であることと、少ない需要にも対応できる特性があります。また、需要が少ない場合には、初期コストや手続きの面でもメリットが存在します。

● タクシーの特性を生かした移動サービスとは

タクシーは、個別輸送のドアトゥドアサービスという他の公共交通機関とは異なる特徴を持っています。一度に大量の人を運ぶような通勤・通学輸送には向いていませんが、利用が散発的に生じる場合や、歩行に困難を伴う人を対象とする場合には有効な移動手段です。

また、セダン車両を用いることから、狭隘な道路や利用者の自宅玄関先への進入が容易であり、運行経

路・乗降地点の自由度も高いと言えます。

このため、利用が多く見込めないような人や地域を対象として移動サービスを提供する場合や、乗降の介助までは必要ではない高齢者や障害者を対象とした外出支援サービスを実施する場合には有効であるといえます。

● タクシー（乗用）を用いることのメリット

需要が少ない中での移動手段確保策としてはデマンド型交通が導入されることが多いですが、デマンド型交通の運行には車両や運転手を確保したり、予約配車体制のための固定費用が必要です。また、乗合事業として実施するため、道路運送法に基づく手続きも必要です。

一方で、タクシーを活用する場合、乗用事業の範囲内での施策実施であれば、道路運送法に基づく手続きは特に必要なく、また、空車のタクシー車両を用いる場合には、通常のタクシーの運行体制の中での対

応となるため、追加的な固定費用は不要です。このため、さほど利用が見込まれない中での移動手段確保策が求められる場合には、乗用事業としてのタクシーを活用する施策を実施することで、初期のコストや手続きを抑えることが可能です。

また、タクシーを活用することは、間接的にはありませんが、地域のタクシー会社の売上を増やすこととなり、地域内でタクシーが利用できる環境を維持することにもつながります。

タクシー活用の好事例

タクシーによるコミュニティバスの代替（愛知県豊田市）

豊田市の鞍ヶ池地域においては、利用が少なかったコミュニティバスの代替手段として、登録した住民であれば、タクシー（曜日限定で、指定された乗降ポイントのみで乗降可）を1回300円で利用できる仕組みを導入することで、利用者の利便性を高めながら、運行経費を大幅に下げることができました。

タクシーを活用した「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業補助金」（岐阜県各務原市）

地域が主体となり、高齢者の移動手段を確保する取り組みを支援するため、自治会などの地域主体が交通事業者と契約し、高齢者の介護予防教室などへの定期的な足を確保する事業に対し、地域主体が負担する経費の2/3を市が補助する制度です。

タクシーでは1契約1乗車が原則のため、相乗り（人を輸送中に別の人からの予約を受けて乗せること）ができません。しかし、この制度では、自治会などが住民のニーズを事前に調整し、なるべくまとめてからタクシー会社に依頼することで乗り合せて移動ができます。

営業区域外旅客運送による隣接タクシー事業者によるタクシー確保（愛知県新城市）

新城市においては既存のタクシー事業者が廃業することによって、旧町村部でタクシーが利用できなくなる恐れがありました。このため市が隣接する地域で営業するタクシー事業者2社に協力を要請し、この2社が道路運送法第20条第1項第2号の規定に定める営業区域外旅客運送を行うことで、市内のタクシー利用環境を維持しています。

タクシー撤退後の手段として自家用有償旅客運送を実施（三重県紀北町）

紀北町ではタクシー事業者が廃業した後、地域住民の通院や買い物、観光客の移動手段がなくなっていました。こうしたニーズに対応するため、町が運転手を雇用し、運行管理はバス事業者に委託することで、自家用有償旅客運送を実施し、ドアトゥドアの移動サービスを提供することで、タクシーに近いサービスを実施しています。

コミバス回数券が路線バス・タクシーも利用できる（愛知県東浦町）

東浦町では、町の運行するコミュニティバスの回数券が、民間の路線バスやタクシーを利用した際の運賃支払にも使える仕組みを導入しています。

タクシーや民間バスを利用しやすくすることで、コミュニティバスとのサービスの補完関係を構築し、公共交通全体の利用を促しています。



効果的な情報提供のためには何をすれば良いでしょう？

人々に知ってもらうことが公共交通利用を促進する第一歩ですから、情報提供は非常に重要です。情報提供というとインターネットでの情報提供を思い浮かべることも多いかもしれませんが、バスマップの作成・配布や、バス停での時刻などの表示を見やすくすることなども含まれます。

● 情報のトータルデザインを

情報提供の取り組みで見落としがちなこととして、個別の情報提供はしっかり作り込まれているのに、提供する情報同士で整合性がとれておらず、トータルデザインがなされていないということがあります。情報提供で大切なのは、デジタル・アナログを問わず、①利用者の役に立つ情報を、②必要なタイミングで、③わかりやすく伝えること、です。いくらインターネットでの経路検索に対応していたとしても、現

地で迷ってしまうようでは意味がありません。

例えば、バスの行き先表示には系統番号が表示されているのに、時刻表には系統番号が載っていないであるとか、紙のバスマップの線の色と、インターネット検索の色使いが合っていない、といったことです。提供する情報同士で整合が取れるようにトータルデザインすることを心がけましょう。

● ダイヤ改正や路線再編に間に合うように

利用者が最も情報を必要とするタイミングであるダイヤ改正時にインターネット検索の時刻（GTFSデータ）の更新が間に合わず、ダイヤ改正前の情報が表示されてしまうということや、路線再編にバスマップの作成が間に合わず、古い路線図が掲示されたままになるということが散見されます。

ダイヤ改正や路線再編は、大変な労力を要する上、ギリギリまで中身が決まらないこともあって情

報提供が後回しになるのも仕方ない部分ではありますが、情報提供がしっかりしていないと利用者の信用を失うことにもなりますし、問い合わせ対応といった労力も発生してしまいます。ダイヤ改正や路線再編の際には情報提供も忘れずに行えるようにしましょう。

情報提供の好事例

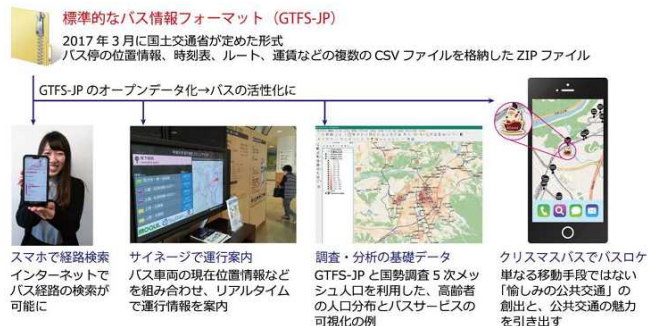
GTFS データの活用で統一的な情報提供（岐阜県中津川市）

中津川市では、市内の路線バスとコミュニティバスについて、GTFS-JP（標準的なバス情報フォーマット）データを作成し、オープンデータ化することでインターネットでの経路検索にいち早く対応しました。

国際標準フォーマットである GTFS データを作成することで、Google Maps をはじめとする多言語での経路検索に対応することができたため、住民ばかりでな

く、市内にある馬籠宿へ多く訪れる外国人観光客への情報提供も可能となりました。

さらに、このデータをデジタルサイネージによる発車時刻案内に活用するなど、一つのデータを複数の目的に利用する（ワンソース・マルチユース）ことで、業務効率を高めるだけでなく、情報提供の整合性を図ることもできています。



わかりやすい案内を市民と専門家を交えて検討（静岡県沼津市）

沼津市は、市内の路線バスを3つのバス事業者が担っており、それぞれが別々に情報提供をしていました。特に市の玄関口である沼津駅前バスターミナルは、従来、事業者別の乗り場となっていたため、利用者にとってわかりにくく、統一した案内が求められていました。そこで、市、交通事業者、市民、専門家からなる勉強会を立ち上げ、駅前バスターミナルを実際に歩いて見て回り、望ましい情報提供について2年にわたって議論を重ねました。

その結果、バス乗り場を事業者別から方面別に再編し、バス停の標柱も統一的なデザインへとリニューアルしました。また、バス停の標柱と新たに作成したバスマップの色使いを統一することで市民や利用者によりわかりやすくなるように工夫しています。



路線バスの撤退・減便にどのように対応したら良いですか？

路線バス事業者から路線の撤退や減便の申し出があったとき、補助金の支出や、代替交通の検討などにより、従来の路線や本数を維持することが多いです。しかしながら、利用が少なくなった結果の撤退や減便のため、これを機に住民ニーズに合ったサービスへと見直すことが望まれます。

● 撤退を機にニーズに合ったサービスへ見直しましょう

路線バス事業者から路線の撤退が表明され、代替交通手段を確保しなければならなくなったとき、従来の路線や本数を維持しようとする人が多いですが、そもそも、撤退が表明されるのは利用者が少ないことが大きな原因であり、同じ路線や本数のバスを走らせても、利用の減少に歯止めをかけることは

できず、近い将来、同じ問題が繰り返されかねません。

路線バスの撤退を機に、住民のニーズと地域で可能な供給体制に合った代替交通サービスへと見直す視点が必要です。

● 減便によるサービス低下は悪循環のはじまり

路線の撤退に至らなくても、利用者の減少や収支率の悪化を理由に減便が行われることはよくあります。路線バス事業者としては、減便によってコストを下げ、少ない収入でも収支均衡を図ろうとしているのですが、減便が続くと利便性が低下するため、さらなる利用者の逸走を招き、減便ができない限界に至ったところで路線の撤退になってしまうという悪循環に陥りかねません。

「補助金を求められているわけでもないし、減便を行った結果、収支が均衡されるなら問題ない」と悠長に構えているのではなく、減便を繰り返した先には交通ネットワークの弱体化が待っていることを意識して、積極的にサービス維持や利用促進に取り組むことが求められます。

● 普段からバス事業者と意見交換する関係性を構築しておきましょう

路線バスの撤退や減便は、路線バス事業者による表明から実施時期までの期間が短いため、現実的には従来の路線と本数を維持する代替サービスを手配することで手一杯であり、ニーズに合ったサービスに見直すとか、自治体として積極的にサービス維持に介入するような取り組みを行うことが困難というところが多いでしょう。

撤退や減便に限らず、路線バス事業者がどのようなことをしようとしているか、あるいは何に困って

いるかという情報をいち早く入手し、自治体としての対応を考えていくためには、普段から意見交換できる関係性が構築されているかどうかにかかっています。

協議会、補助金申請、コミュニティバスの委託契約時など、年に数回しか顔を合わさないという関係ではなく、定期的に担当者同士が話をできるようにしておきましょう。

路線バス撤退・減便への対応の好事例

民間バス2路線の撤退を機にサービスを見直し（岐阜県中津川市：北恵那交通三坂坂本線・蛭川コミュニティバス）

中津川市では、2020年3月に東鉄バスから市内を運行する路線バス2路線（中津川線、蛭川線）の退出の申し出がありました。中津川市で対応を検討した結果、中津川線（中津川駅前～恵那駅前）については、運行区間を短縮の上、市民病院への通院に使いやすくなるような路線・ダイヤへと変更し、市内にある北恵那バスが市と国の補助金を受けながら運行する形態へと見直しを行いました。もう1路線の蛭川線（恵那駅前～蛭川和田）については、蛭川地区で従来運行していたコミュニティバスをデマンド型交通へと見直した上で、高校生の通学や高齢者の通院に対応できるサービスへと見直し、地元の貸切バス事業者に運行を委託する対応を行いました。

笠松川島線の新設に対する各務原市の補助（岐阜県各務原市）

名鉄岐阜駅と川島地区を結ぶ岐阜バスの「岐阜川島線」は、沿線4市町が補助する路線でしたが、利用者低迷が続き廃止が決定しました。しかし、同地区から岐阜市方面への通学目的の移動手段確保が課題であり、各務原市では、「路線バス実証運行事業費補助金」を創設し、バス会社による市民の日常生活における移動手段として利用が見込まれる実証実験に対して、1年間最大1千万円補助する仕組みを整えました。

この仕組みを活用して、岐阜バスでは「笠松川島線」を新設し、笠松駅と川島地区を結ぶこととしました。新路線設置に伴うバス会社の新路線設置に伴うリスクを小さくしたことで、バス会社の路線新設の方針を導くことができました。

田口新城線の活性化（愛知県新城市・北設楽郡）

新城市と設楽町を結ぶ豊鉄バスの田口新城線は、地域間幹線系統の補助を受けながら運行を続けていましたが、利用の減少が続き、このままでは地域間幹線系統の補助対象から外れ、ゆくゆくは事業者の撤退の恐れが懸念されていました。そこで、沿線の新城市と北設楽郡が共同して地域公共交通利便増進事業を活用し、田口新城線の活性化に取り組むこととなりました。

具体的には、新城市中心部における路線の見直しや、利用が見込まれる工業団地を経由する経路への変更、設楽町役場への路線延伸、重複する系統の整理、乗継・待合環境など改善などを行うこととしています。

運転者不足の解消に向けてどのようなことをすれば良いですか？

運転者の待遇改善につなげられるように、バス・タクシー事業者の収入増に向けた取り組みを進めるとともに、運転者の職業としての魅力を発信していくことが求められます。

● 運転者の待遇改善が必要

バスやタクシーの運転者が不足している最大の理由は、仕事に見合った待遇がなされていないことです。

バスやタクシーを運転するには、通常の免許のほかに二種免許が必要であり、その取得には努力と費用が必要です。しかし、そうして二種免許を取得しても、その努力と費用を賄えるだけの待遇が見込めなければ、運転者になろうという人が減ってしまうのは自然なことです。

一方で、運転者を雇う側であるバス・タクシー事業者は、マイカーの普及による利用者の減少によって苦しい経営が続いているため、運転者の給料を大幅に上げることは現実的に難しいといえます。

バス・タクシー事業者の収入を増やし、それが運転者の待遇改善につながっていくことがなければ、運転者不足は解消できません。行政としても補助金や委託費を増加させることや、利用促進に協力するなどの取り組みが求められます。

● 運転者の職業としての魅力発信

待遇改善に加えて大切なこととして、バス・タクシー運転者の職業としての魅力を伝えていくことも必要です。

バスやタクシーの運転者の仕事は、給料安く長時間勤務、というネガティブな面ばかりが強調されがちですが、地域密着で転勤がなく、安定した仕事であるため、生まれ育った地域や愛着のある地域で仕事

をしたい人にとっては魅力的であると言えます。

近年ではコミュニティバスやデマンド型交通の運転に限定したパートタイムでの勤務など、柔軟な働き方も可能となってきています。

運転者は、地域の人々の移動を支えるというやりがいのある仕事でもあります。こうした情報を発信することも大切なことです。

● 既存の支援策同士の連携

多くのバス・タクシー事業者では、運転者の確保のために二種免許の取得助成や、寮の提供などを行っています。

また、多くの市町村では、首都圏などからの移住・定住を促進するために、空き家バンクや職業の斡旋といった移住・定住に対する支援事業を実施しています。

これらの支援策がせっかく実施されていても、それぞれがバラバラに行われていては効果が少なくなってしまう。既存の支援策同士を組み合わせ、ワンストップで情報提供することも求められます。

特に、市町村が運転者確保の取組に協力することは、職業としての信用や安定性を高めることにもつながります。

運転者確保のための好事例

消防 OB のバス運転手へのキャリア支援（三重県桑名市）

桑名市と三重交通では、大型免許を持つ消防職員が 60 歳の年度末に退職する際、本人が希望すればバス運転手として転籍できる協定を結んでいます。市町村とバス事業者が協力することで、地元の地理に詳しい人材がバス運転手になりやすくなる環境を整えています。

運転士確保支援事業（愛知県豊橋市）

主に豊橋市では、バス・タクシー事業者の運転士不足の解消をめざした就労支援の取組を行っています。就職氷河期世代を対象として、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習、市内の交通事業者による会社説明会、合同面接を行い、就労につなげる取組です。

長距離路線末端部の日中デマンド化（静岡県沼津市）

沼津市では、沼津駅から市南部の戸田・江梨まで運行する自主運行バス西浦線を東海バスに委託して運行しています。この路線は距離が長いと運転手の拘束時間が長い割に、日中の利用が少なく非効率な運行となっていました。

そこで、利用の少ない昼間時間帯は戸田地区で運行していたデマンド型交通を一部見直すことで代替交通を確保した上で、バスとしての運行は手前の木負農協までとして連絡ダイヤを設定し、バス運転手の負担を軽減しています。

地域住民と連携した取り組みを教えてください

地域公共交通を守り・育てていくためには、地域住民の協力は欠かせません。しかしながら、住民参加というかけ声だけでは住民の協力を得られません。住民の参加しやすい仕組みを構築して、協力を得る要にしましょう。

● 住民の協力を得ることで地域のニーズに合ったサービスに

地域住民のニーズに合わないサービスを実施しても利用には結びつかないことから、コミュニティバスやデマンド型交通の導入にあたっては、地域住民のニーズをしっかりと把握することが大切です。

ニーズ調査においてはアンケート調査を行うことが多いですが、市内全域を対象とした大規模な再編でなく、一部の限られた地区においてサービスを実施する場合には、より住民の具体的な意見を把握するために、地区に出向いての聞き取り調査などによってニーズを把握することが有効です。しかしなが

ら、限られた職員や委託業者だけでは何度も調査に出向くのは難しいのが実際です。

そこで、地域住民の協力を得ながらニーズ調査を実施することが考えられます。具体的には、地区の住民からなる団体（高齢者クラブやサークルなど）の集まりがあるときに聞き取り調査を実施させてもらったり、あるいは、町内会長や民生委員などを通じて聞き取り調査をしてもらうなどの方法が考えられます。

● 当事者意識を持ってもらうことで利用促進にもプラスの効果

地域住民からコミュニティバスやデマンド型交通の運行を要望されたのを受けて運行を始めたにも関わらず、実際には利用があまりされないというのはよくある話です。

要望だけではなく、地域住民として当事者意識を持ってもらい、運行や利用促進に協力してもらわなければ、せっかく走らせたコミュニティバスやデマンド型交通も維持することはできません。

住民の協力の仕方としては、運行を実際に担うようなやり方から、協賛金を出す、案内ボランティアをするなど、さまざまな方法があります。気をつけ

なければならないのは、あまりに地域住民の負担が大ききようだと、途中で息切れしてしまって続かなくなることです。地域住民に頑張ってもらうためには、行政としても十分なサポートを行うことが求められます。

協力の中身もさることながら、自分たちが関わっている移動手段であるという当事者意識を持ってもらうことが大切です。地域の状況に応じて無理のない範囲で協力する仕組みを作りましょう。

住民と連携した取り組みの好事例

地域で自らバス路線の企画と運営を行う（岐阜県岐阜市）

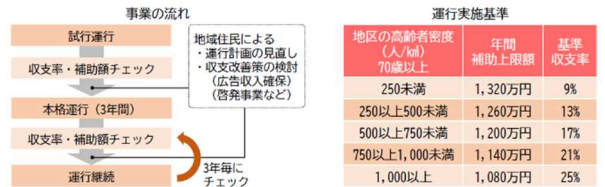
一般的なコミュニティバスは自治体で企画・運営することが多いですが、岐阜市では地域が自らルートやダイヤなどを企画したうえで、市が一部補助する仕組みをとっています。

地域が自ら企画し、一定の責任を持つことで地域に見合った運行が期待できます。

コミュニティバス事業 運行実施基準

地域主体のコミュニティバス事業は、試行運行により収支率・補助額のチェックをした上で、本格運行に移行し、3年毎のチェックを通じて運行継続、改善を図っています。

- 1 地域が、継続的に運行計画等の改善に取り組む → 最も効果的な運行となり、利用者が増える
- 2 行政が、効率性・補助額のチェックをする → 財政的に持続可能なバスシステムを構築



コミュニティバスの利用方法を案内する「バス案内人」の配置（愛知県安城市）

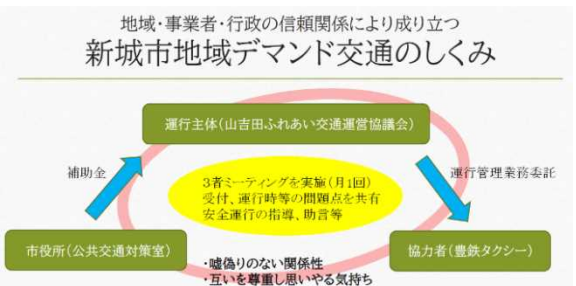
安城市では、市内の主要バス停に、バスの利用方法や乗継案内や施設情報などを案内する「バス案内人」を配置し、あんくるバスの利用促進を図っています。

そのほかにも、高齢者をはじめとした市民活動団体等に対し、乗り方教室を開催するなど、初めて乗る人の敷居を下げるよう努めています。



地域住民による交通空白地有償運送（愛知県新城市）

山吉田地区では、中心部までタクシーで片道5千円近くかかることから、自家用車が手放せない状況でした。そうした中で地域住民自ら運転する機運が立ち上がり、交通空白地有償運送の話が出てきました。そうしたところ市内のタクシー会社が廃業に伴い、廃業するタクシー会社が車両を融通してくれるとともに、豊橋市のタクシー会社が営業所を設置することとなり、事業者協力型の交通空白地有償運送が実現しました。



地域内の公共交通ネットワークの利便性を高めるにはどうすれば良いでしょう？

コミュニティバスやデマンド型交通だけでなく、鉄道や民間路線バスも含めた利便性向上策に取り組むことが重要です。また、赤字補填を行うだけでなく、サービスレベルを向上させるために投資を行うという考え方も持つようにしましょう。

● 鉄道や路線バスも含めたネットワーク全体の利便性を

行政の実施する公共交通政策においては、コミュニティバスやデマンド型交通に焦点が当たりがちですが、地域内を運行する鉄道や民間路線バス、さらにはパークアンドライド駐車場やシェアサイクルといった駅やバス停へのアクセス交通のことも忘れてはなりません。

特に、多くの地域においては、コミュニティバスやデマンド型交通に比べ、鉄道や民間路線バスの利用者の方が圧倒的に多く、地域公共交通ネットワークの中心をなすのは鉄道や民間路線バスですから、地域内の公共交通ネットワークの利便性を高めるためには、鉄道や民間路線バスを含めた取り組みが大切です。

交通事業者の採算によってこれらの路線が運行されている場合には、行政としては打てる手が限られ

ると思うかもしれませんが、乗り継ぎを考慮したダイヤ編成を行うことや、統一的な案内表示を行うことなど、可能なことは意外に多くあります。

交通事業者の協力を得ることができれば、コミュニティバスと路線バス・鉄道の乗り継ぎ割引の実施や、統一的な運賃制度の実施といった、より進んだ連携も可能です。

利用者の立場からすれば、目の前の鉄道やバスが、自治体の運営するコミュニティバスなのか、バス事業者の採算路線なのかは関係なく、目的地に移動する手段として便利に利用できるかどうかの方が本質的に大切です。

ネットワーク全体の利便性向上に取り組み、移動しやすい地域とする視点を忘れないようにしましょう。

● 幹線機能を高めるためには投資の視点も必要

地域内で利用者の多い幹線的な路線は、鉄道や幹線的な路線バスであり、交通事業者の採算事業として運行されていることが多いため、自治体として関わる余地があまりないことが多いのが現状です。

しかしながら、幹線的な路線において利用者が減少してくると、交通事業者は採算を確保するために減便や最終便の繰り上げといったサービス低下で対応することが多く、これがさらなる利用者の減少を招くという悪循環に陥ってしまいがちです。利用者減少→サービス低下を繰り返した末に、サービスを下げることができない限界において赤字となったときに、補助金という形で自治体が関わるのが可能となりますが、そのときには幹線としての利便性は失われてしまっています。

こうした縮小均衡に陥らないためには、赤字に転落する前の段階で、サービスレベルの切り下げが起きないように積極的に自治体が事業者に働きかけていくことが必要です。場合によっては、サービスレベルを向上させることも必要となるでしょう。

このとき、交通事業者にお願いするだけでなく、財政出動を伴うことが必要となる場合もあります。この場合の財政出動は赤字補填ではなく、幹線を維持するための投資と考えた方が良いでしょう。

幹線がなければ、支線であるコミュニティバスやデマンド型交通をいくら充実させても地域内の移動環境は良くなりません。積極的に幹線に投資することが求められます。

ネットワークの利便性向上の好事例

清水プラント3を拠点とするバス路線再編（福井県福井市）

福井県福井市では、福井駅前から西部へ運行するそれぞれ経路地が違った3つの地域間幹線系統（茱崎線・織田線・西田中宿堂線）を1つの系統（清水グリーンライン）へと集約して日赤病院と図書館を経由する経路に見直した上で、清水地区にある商業施設（プラント3）までの運行に路線を短縮。プラント3から先は乗合タクシーへと乗り継ぎ（写真）とする再編を実施しました。



福井駅前～プラント3間については、従来より運行本数を約3倍、30分に1本の運行とすることで利用者の利便性を高めています。

コミュニティバスと民間路線バスの役割分担によるネットワーク構築（愛知県日進市）

日進市では1996年にコミュニティバス「くるりんばす」の運行を開始して以来、市内全域を網羅する路線へと拡大を続けてきましたが、一方で、市内を運行する路線バスは減少を続けていました。コミュニティバスへの財政負担も大きくなる中で、より効率的な公共交通ネットワークとすることを目指し、コミュニティバスのうち、需要にサービスが追いついていなかった「日進中央線」を民間路線バス事業者に移管してサービスレベルを高めるとともに、路線バスとコミュニティバスの競合を解消するなどの取り組みを行いました。

さらに、市内に位置する大学のスクールバスについて、大学の協力を得て路線バス化するなどして、財政負担の軽減を図りながら、公共交通ネットワーク全体の利便性を高める取り組みを行っています。

日進市の取り組みは、退出や減便への対応ではありませんが、コミュニティバスと路線バスを組み合わせることで市内のネットワークの利便性を高めている事例です。

主要コミュニティバスの増便（岐阜県関市）

岐阜県関市では、市内中心部においてコミュニティバス「買い物循環線」を運行してきましたが、路線再編の際、利用の少ないコミュニティバスの廃止によって捻出できた車両と運転手を買物循環線の増便に当てることで1時間に1本の運行へと増便しました。利便性が高くなった結果、利用者が増加しています。

利用者にわかりやすくして利用しやすい運賃にするには どんな方法がありますか？

鉄道や路線バスとコミュニティバスやデマンド型交通の運賃が異なったり、事業者によって運賃が異なったりすると、交通ネットワークとしての利便性が低下してしまったり、利用者を取り合ってしまったたりすることが起きてしまいます。

地域で統一的でわかりやすい運賃体系を構築することを目指しましょう。

● モード別ではなく、地域内で統一的な運賃体系を

日本では、公共交通サービスが民間企業による営利事業として行われてきたこともあり、鉄道、路線バス、タクシーといった交通モードや、運行する事業者によって運賃が異なります。しかし、利用者からすると、乗り換えのたびに新たに初乗り運賃を払わなければならないため、不便である上に割高となるというデメリットがあります。

自治体が公共交通政策を実施する場合、鉄道や民間路線バスを補完するコミュニティバスやデマンド型交通を導入することが多いですが、やはり既存の

公共交通とは別の運賃体系になっていることが多く、また、乗り継ぎ割引なども行われていない場合が珍しくありません。

公共交通サービスはネットワーク全体の利便性が高まることで大きな効果を発揮します。地域内の公共交通が統一的な運賃体系となることは、利用者にわかりやすく、利便性の向上に直結します。

コミュニティバスやデマンド型交通だけでなく、地域内の既存公共交通も含めた統一的な運賃体系とすることが望ましいでしょう。

● 企画乗車券や定期券の工夫による施策も

しかしながら、民間企業が運行している鉄道や路線バスは、他の自治体にもまたがっていることが多いため、その運賃体系とコミュニティバスやデマンド型交通の運賃体系を合わせることは容易ではないことも想定されます。

そうした場合には、コミュニティバス側で乗り継ぎ割引の制度を設けることや、市内に限って使える共通一日乗車券や定期券を発行すること、路線バス

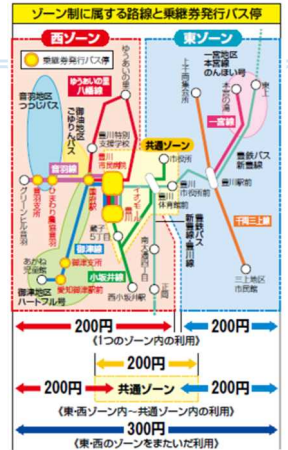
とコミュニティバスの並行区間に限って運賃を統一することといった工夫によって、なるべくわかりやすい運賃とすることも有効です。

運賃そのものに手を加えようとする、運賃協議会の開催も必要となりますし、交通事業者との調整も大変になりますが、企画乗車券のような形であれば、より容易に実施することが可能です。

分かりやすく利用しやすい運賃の好事例

路線バス、コミュニティバス共通のゾーン制運賃（愛知県豊川市）

豊川市では、市内を「西ゾーン」「東ゾーン」「共通ゾーン」の3つのゾーンに分けた「ゾーン制運賃」を採用しています。民間路線バスとコミュニティバスで同じ運賃体系としていることから、利用者にとってわかりやすく公平な運賃体系となっています。



鉄道の1日乗車券で、市内のバス路線も乗り放題に（明知鉄道・岐阜県恵那市）

明知鉄道では、以前から1日乗車券を販売していましたが、2023年度から恵那市内のすべてのバス路線も対象として拡充しました。そのほか、モバイル切符や「うちわきっぷ」も販売することで、入手しやすくしています。



駅構内にバスの乗継割引券を設置（三重県伊勢市）

伊勢市では、「おかげバス環状線」の利用促進を図るため、伊勢市駅（JR 東海と近鉄の共同使用駅）の改札内に乗継割引券を設置しています。それを取ってから「おかげバス環状線」に乗ると、バス運賃から100円の割引が受けられます。また、路線バスやコミュニティバスとの乗り継ぎについても100円の割引となっています。

他分野と連携した取り組みにはどのようなものがありますか？

市民や企業と連携するには様々な方法があります。連携する相手がそれによってどのようなメリットを受けることができるのかを示していくことも大切です。

● 連携の仕方にはいろいろなものがある

地域公共交通に対する取り組みに対して住民や沿線企業など協力を得る場合、まず思いつくのが協賛金などの形で金銭的に協力を得ることです。しかし、それ以外にも公共交通利用促進の実施や、運行への協力など、様々な方法が考えられます。

地域や企業によっては車両の寄付や待合所スペースの提供といったハードを寄付したいというようなケースもありますから、相手の意向を踏まえた連携の仕方を考えましょう。

また、市町村の取組として考えた場合には、連携先は地域の交通事業者や、隣接する市町村ということも考えられます。住民の移動は、市町村の運行するコミュニティバスやデマンド型交通だけで賄えるものでもありませんし、単一の市町村内で完結するとも限りません。交通事業者や隣接市町村と連携することで、利便性の高い移動環境を実現することが期待されます。

● 移動する目的とセットになった取組を

他分野と連携した取組では、単なる公共交通利用促進にとどまらず、移動する目的とセットになった取組を進めることが期待されます。

例えば、ショッピングセンターと連携した買い物切符の設定や、体操教室と連携した介護予防教室へのデマンド型交通での送迎、鉄道駅やバス停からのウォーキングイベントの実施など、他分野との連携によって多様な企画が考えられます。

こうした取組は、公共交通利用の増加につながるだけでなく、まちづくりや福祉施策の観点から、より大きな取組につながる可能性もあります。

こうした取組を始めるためには、相手方の厚意だ

けで協力を得ることには限界がありますので、相手にとってのメリットがあることを示していくことも大切です。定量的に効果を示すことが難しいこともありますが、例えば、相手が集客施設であれば、利用者の移動手段を提供することや、それによって売上が伸びることなどを示していくことが有効ですし、介護予防の取組の場合、介護にかかる社会保障費の低下などの効果も見込まれます。

最初から大々的な連携を行うのではなく、まずはお互いに無理のない範囲で小さな連携から始め、そこでの成功体験を積み上げて行くことが有効です。

沿線企業との連携の好事例

移動する目的と組み合わせたデマンド型交通の運行（愛知県豊明市）

豊明市では、鉄道・バスを補完し、主として高齢者の外出を支援するサービスとしてデマンド型交通「チョイソコ」を運行しています。運行にあたっては、高齢者を対象とした単なる外出の移動手段の提供にとどまらず、沿線のドラッグストアやショッピングセンターと連携した健康教室を実施するなど、外出する目的を創出することで健康寿命を伸ばすことを目指しています。

交通事業者と複数市町村の連携による夏休み小学生 50 円バス （東三河地域公共交通活性化協議会）

東三河 8 市町村（豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村）では、地域内の交通事業者と連携して、路線バスとコミュニティバスについて、夏休み期間中に小学生が 50 円でバスに乗車できるイベントを行いました。また、この期間に合わせて沿線上で謎解きゲームを実施し、小学生がバスを利用するきっかけ作りを行いました。

コンビニ等民間施設との連携によるバス待合所「バスまちば」の整備 （岐阜県岐阜市）

岐阜市ではバスの待合環境改善のために、市、市総合交通協議会、コンビニ等事業者、バス事業者が協定を結ぶことで、バス停近くにある店舗等の屋内にバス接近情報を表示するデジタルサイネージ等の設備を設置し、店内のイートインスペース等で、雨や風などの影響を受けることなく、快適にバスを待つことができる取り組みを行っています。

また、一部店舗等では、バス利用者専用の駐輪場を整備し、公共交通の利用促進を図っています。



学生の通学利用に対応した取り組みにはどのようなものがありますか？

学生は毎日利用するため利用促進の効果が大きいといえます。単なる通学対策だけでなく、定住推進や少子高齢化対策の側面からも効果が見込まれます。

● 通学利用の確保は利用者数の確保に効果あり

公共交通の利用者増の取り組みを行う場合、効果的なのは、定期的な利用者を増やすことです。こうした意味で、学生が毎日の通学に公共交通を利用することは、公共交通の利用者確保に大きく貢献すると言えます。

ただし、毎日利用するにあたって、都度の運賃を支払うことは、金銭的にも負担が大きく、手間もかかります。定期券や回数券を発行するなどして、負担を軽減することが効果的と言えます。

ところによっては、片道は親が送迎するため、「片道定期券」を設定しているところもあります。片道しか利用しないのでもったいないから定期券を買わない、その結果、結局往復とも親が送迎してしまって利用が減ってしまう、というのはよくある話なので、片道だけでも利用してもらおうという取り組みです。

また、交通事業者が行っている通学定期の割引に加えて、通学定期購入助成制度といった形で自治体が独自の支援制度を設けている場合もあります。

● 学生の通学環境改善は少子高齢化対策の観点からも重要

学生が通学しやすくなることは、公共交通の利用者を確保するだけでなく、定住推進や少子高齢化対策の観点からも重要です。

特に高校生が自宅から希望する高校へ公共交通で通学できる環境でなければ、高校進学段階で進路を諦めざるを得なくなるか、希望の高校に通いやすい地域へ引っ越すかのいずれかの選択がなされてしまいます。前者は個人にとっての不幸になりますし、

後者は地域としても若年層を失うことで少子高齢化を加速させることにつながります。

自家用車による移動が当たり前の地域では、公共交通が不便なことによるデメリットを感じない「大人」が多いですが、「子供」の視点から見ると、公共交通が不便なことで生活や人生の選択が左右されることがあります。そしてそれは、地域の持続性にすら影響を及ぼすことがあることを知っておきましょう。

通学利用に対応した取り組みの好事例

高校生が利用しやすい環境の整備（三重県菰野町）

三重県菰野町では、コミュニティバスの再編を行う際、高校への通学に利用しやすい路線・ダイヤへと設定し直した上で、車両にスマホ充電用の電源を設置するなど、高校生へのニーズ調査を踏まえたサービス改善を行いました。

支所建替え時にバスの待合環境を整備（岐阜県高山市）

岐阜県高山市では、久々野地域の支所を多目的交流施設（虹流館くぐの）として建替えた際、施設の玄関にバス停を設置し、施設内にバスの待合スペースを整備することで、季節や天候にかかわらずバスを快適に待てるようにしました。

通学定期券購入助成制度（岐阜県関市、愛知県田原市など）

鉄道やバスの通学定期券の購入に対して、助成制度を設けている市町村がいくつかあります。鉄道やバスの通学定期券を購入した場合、市町村に対して申請をすることで購入費用の一部を助成する仕組みとなっているものが多く、送迎する家族の負担軽減や、自宅から通学しやすくなることによる定住推進の取組にもなっています。