地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集

国土交通省 中部運輸局

目　次

第１章　事例集作成の背景

１．人口構造の変化とこれからのまちづくり 1

２．重要性が増す地域公共交通政策 1

３．理解と利用、協働を生み出す利用促進策の重要性 2

第２章　事例集の構成と使い方

１．事例集の構成 3

２．事例集の使い方 4

３．施策別掲載事例一覧 6

第３章　利用促進事例集

Part１　地域公共交通網の形成と利用促進策を一体的に行っている事例 7

1-1 まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成と地域主導のコミバス運行【岐阜県岐阜市】..... 8

1-2 多様な交通モードにおける乗継利便性の向上と観光利用の促進【三重県鳥羽市】..... 14

1-3 精緻な評価制度と「共働」による地域公共交通の確保・維持・改善【愛知県豊田市】..... 18

1-4 地域公共交通網の再編とあわせた様々な利用促進策の実施【長野県松本市】..... 23

コラム１ 自社キャラクターを活用した利用促進策の実施【アルピコ交通】..... 28

1-5 地域のために、お客様のために、利用しやすい地域公共交通の構築【えちぜん鉄道】..... 29

Part２　地域公共交通の確保・維持・改善及び利用促進を住民主導で行っている事例 33

2-1 地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行【三重県松阪市】..... 34

2-2「ささゆりバス委員会」による利用促進活動【愛知県岡崎市】..... 37

2-3「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動【愛知県武豊町】..... 39

2-4 市民との対話によるバス路線の検討【愛知県小牧市・岐阜県各務原市】..... 40

Part３　施策別の事例 41

（１）利便性向上事業 41

3-1 バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示【しずてつジャストライン】..... 42

3-2 デマンドタクシーから路線バスへの乗継案内をわかりやすく示した時刻表【長野県大桑村】..... 43

3-3 ミニバスターミナルの整備による乗継利便性の向上【静岡県浜松市・遠州鉄道】..... 44

3-4 バス路線末端部の交通結節の強化と乗継の改善【静岡県静岡市・しずてつジャストライン】..... 45

3-5 複数事業者で利用できる連絡定期券の導入【岐阜県郡上市】..... 46

コラム２ 鉄道駅と商業施設を最短距離で結ぶバスの運行【三岐鉄道】..... 47

（２）ＰＲ事業 48

3-6 次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み【愛知県岡崎市】..... 49

3-7 商業施設と連携した「お帰りきっぷ」の発券【遠州鉄道】..... 50

3-8 IC カード「ナイスパス」を活用したインセンティブの提供【遠州鉄道】..... 51

3-9 法定協議会による「のりものフェスタ in たかやま」の開催【岐阜県高山市】.....52
コラム 3 複数町村の情報をまとめた広報紙の発行【北設楽郡公共交通活性化協議会】.....53
コラム 4 市の広報紙を活用した地域公共交通利用の PR【長野県上田市】.....53
（３）意識啓発・行動変容事業.....54
3-10 交通事業者と連携した年少者モビリティ・マネジメントの実施【岐阜県海津市】.....55
3-11 地域別に高校通学向け時刻表を作成・配布【岐阜県高山市】.....56
3-12 バス通学推進会議による利用促進の検討【愛知県田原市】.....57
コラム 5 高校入学説明会時に交通事業者のブースを設置【岐阜県郡上市】.....58
コラム 6 転入者向けモビリティ・マネジメント【静岡県浜松市】.....58
3-13 地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行【愛知県大口町】.....59
コラム 7 市職員を対象とした「エコ通勤の日」の実施【静岡県浜松市】.....60
コラム 8 高齢者に対する免許返納制度の導入.....61
（４）観光関連事業.....62
3-14 地域資源を活かしたバス沿線ウォーキングイベントの実施【しずてつジャストライン】.....63
コラム 9 中心市街地バスにバスガイドが乗車【濃飛乗合自動車】.....64
コラム 10 アイドルグループの思い出が残る「海っ子バス」の運行【愛知県南知多町】.....64
（５）その他の利用促進事業.....65
3-15 バス停オーナー制度の導入による利用促進【静岡県富士宮市】.....66
3-16 小さな工夫をしながら、複合的な利用促進策を実施【愛知県東浦町】.....68
コラム 11 バスヘルパーによる乗降のサポート【岐阜県山県市】.....69

巻末資料：都道府県別にみる掲載事例一覧.....70

第１章　事例集作成の背景

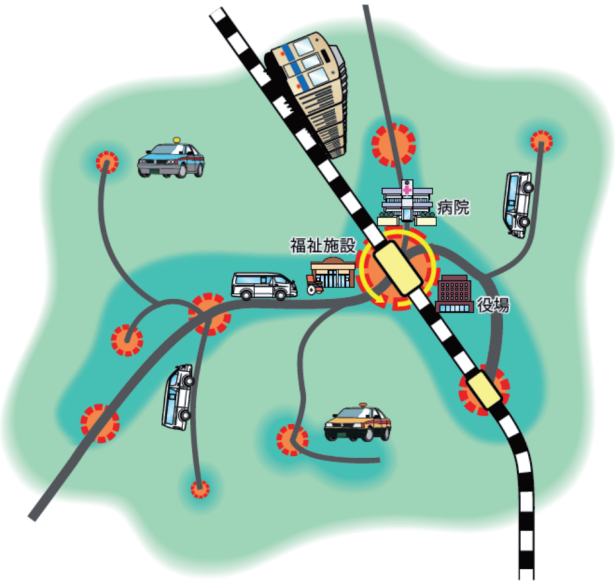
１. 人口構造の変化とこれからのまちづくり

これまで我が国のまちづくりは、特に地方都市においては人口増加と核家族化などを背景に郊外へ膨張・拡大する傾向にありました。これにより、郊外部への人口移転にあわせて公共インフラの整備が行われ、その結果さらに郊外化が進むという傾向が長く続いていました。しかし、その一方で中山間地域などの過疎地は、人口流出や高齢化に歯止めがかからず、「限界集落化」するなど地方都市の成長とともにその歪みも目立つようになってきました。

このような状況下において、我が国では平成 17 年頃から人口が減少し始め、平成 22 年の国勢調査で、人口減少社会が到来したことが明確になりました。人口減少、高齢化は特に地方部において顕著で、公共インフラの利用効率の悪化や維持にかかるコストが地方公共団体の財政を圧迫するようになっています。

このため、これからのまちづくりにおいては、「コンパクト＋ネットワーク」[1]を方針として掲げることにより、都市効率を向上させ、活力ある持続的な地域の構築を目指すことが必要といえます。

「コンパクト＋ネットワーク」のイメージ



２. 重要性が増す地域公共交通政策

平成 25 年 12 月に「交通政策基本法」が施行され、地方公共団体は、地域公共交通の確保・維持・改善において一定の役割を担うことが明確に定義されました。また、平成 26 年 11 月には改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域公共交通網の形成を促す制度が整備されました。

「コンパクト＋ネットワーク」やこれらの法律の施行を踏まえると、地域公共交通の確保・維持・改善は、従来の民間の交通事業者を中心とした「単体の事業・取組み」だけではなし得ません。今後は、地方公共団体が地域の総合的な戦略の一環として「地域交通政策」に位置づけ、取り組んでいく必要があります。

もちろん、地域の総合政策としての地域公共交通の確保・維持・改善は、地方公共団体が単独で行うものではありません。交通事業者や住民と協働して取り組むことが法的にも裏付けされています。

交通政策基本法における各機関の責務と役割

国	• 交通に関する施策を総合的に策定し、実施する • 情報の提供その他の活動を通じて、国民の理解を深め、協力を得るよう努める
地方公共団体	• 交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、地域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する • 情報の提供その他の活動を通じて、住民の理解を深め、協力を得るよう努める
交通事業者等	• 交通政策に重要な役割を有していることに鑑み、業務を適切に行うよう努めるとともに、国や地方公共団体が実施する施策に協力するよう努める • 業務を行うにあたり、正確かつ適切な情報の提供に努める
国民	• 交通政策の基本理念について理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努める • 国や地方公共団体が実施する施策に協力するよう努める

交通政策基本法より抜粋・編集

[1] 都市の中心部及び郊外部の拠点に、医療機関や教育機関、商業施設などの生活サービス機能を集約させ、人口もその周辺に誘導するとともに、それらを地域公共交通により接続するという考え方

３. 理解と利用、協働を生み出す利用促進策の重要性

地域公共交通は、住民、交通事業者、地方公共団体がそれぞれの役割に応じて、協力して確保・維持・改善を図っていくことが重要です。地方公共団体は、これまで施策に直接関わってこなかった住民に対し、交通事業者とともに理解と利用を働きかけ、確保・維持・改善に取り組む一員として協働（参画）を促すよう取り組むことが重要になります。しかし、地域公共交通の施策は、ハード整備やサービス水準の維持といった目に見える取組みに主眼が置かれがちです。また、地域公共交通担当の行政職員からは、利用促進策は効果が見えにくい、どのような策があるかわからないとの声も聞かれます。

そこで、地域公共交通の確保・維持・改善に必要不可欠な住民の理解と利用、協働（参画）に資する利用促進の事例を収集・整理し、その注目すべき点等を取りまとめることとしました。

本事例集では、創意・工夫をしながら利用促進を行っている事例を数多く集め、そのポイントやノウハウ等を紹介しています。利用促進策は、ちょっとした工夫により大きな成果を生み出すことが可能です。本事例集を参考にしていただき、地域公共交通網の形成及びその維持、改善に役立てていただければ幸いです。

第２章　事例集の構成と使い方

１. 事例集の構成

本事例集は、以下の３部構成になっています。

Part１：地域公共交通網の形成と利用促進策を一体的に行っている事例

Part１では、地域公共交通の確保・維持・改善の方針を立案し、それに基づき地域公共交通網の形成と利用促進策とを一体的に行っている事例を紹介します。体系的に利用促進策を立案・実施する際に参考になります。

Part２：地域公共交通の確保・維持・改善及び利用促進を住民主導で実施している事例

Part２では、住民が主体的に確保・維持・改善に取り組んでいる事例を紹介します。住民主導で地域公共交通の確保・維持・改善を進める際に参考になります。

Part３：施策別の事例

Part３では、下表に示すカテゴリー別に、具体的な利用促進策について紹介します。網羅的に掲載していますので、利用促進策を発案する際に役立ちます。なお、カテゴリーにあてはまらない事例は「その他」として整理しています。

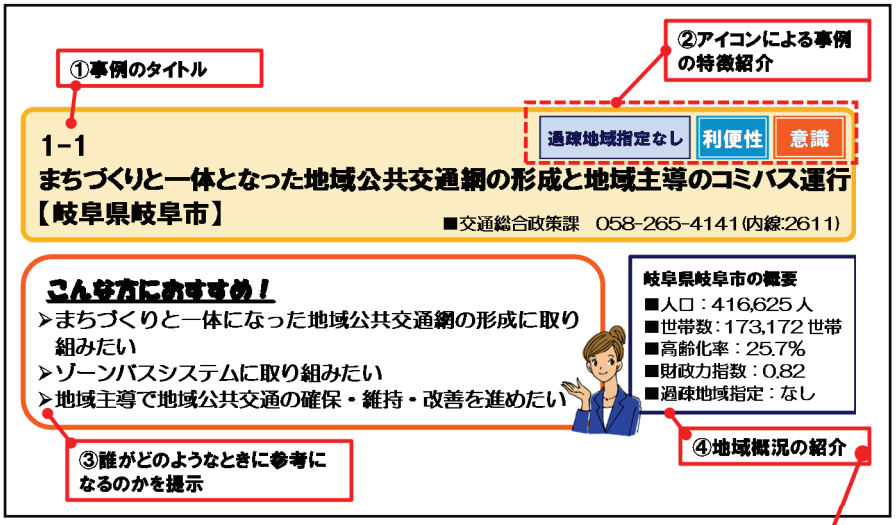
事業カテゴリー	具体的な事業
利便性向上事業	1.わかりやすい行先表示
	2.マップや時刻表、運賃表の作成
	3.バス停の待合環境整備
	4.バスロケーションシステムの導入
	5.ＩＣカードの導入
	6.乗継施設（拠点、Ｐ＆Ｒ)の整備
	7.乗継割引、共通乗車船券等各種割引の実施
	8.乗継を考慮したダイヤ編成
PR事業	1.商店街等と連携したクーポンの配布
	2.ＰＲイベントの開催
	3.広報紙やウェブ等を活用した情報発信
	4.ご当地キャラを活用したＰＲ活動
意識啓発・行動変容事業	1.意識転換を目的としたアンケートの実施
	2.地域での懇談会やワークショップ等の実施
	3.学校、教育機関との連携（乗り方教室等）
	4.企業等と連携した公共交通での通勤の促進
	5.自治会・団体等との連携
	6.免許返納に係る料金割引や回数券の配布
	7.転入者等へのパンフレットの配布
観光関連事業	1.観光客向けの時刻表、ルートマップの作成
	2.周遊フリーパス等の割引優待制度
	3.観光施設等と連携したクーポン等の導入
	4.企業、アニメ、メディア等とのタイアップ
	5.観光ガイドの乗務

2. 事例集の使い方

各事例は、概ね以下のような構成になっています。

■見出し部分（右図参照）

①事例のタイトル
②特徴を示すアイコン
③どんな人の参考になるか
④地域概況



【特徴を示すアイコンの解説】

◆地域特性

過疎地域指定の有無については３種類で示しています。自分の地域と同じ区分の地域が探せます。

過疎地域指定なし　一部過疎地域指定　全域過疎地域指定

地域概況データの出典
■人口・世帯数・高齢化率
総務省「住民基本台帳年齢階級別人口（市区町村別）」（平成 26 年 1 月 1 日）
■財政力指数
総務省「地方公共団体の主要財政指標一覧」（平成 25 年度）
■過疎地域指定
総務省　「過疎地域市町村等一覧」
(平成 26 年 4 月 1 日)

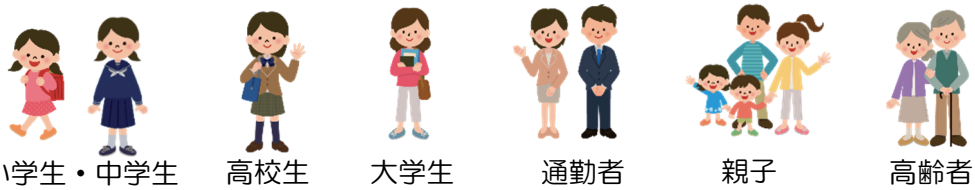
◆利用促進事例のカテゴリー

「利便性向上事業」「PR 事業」「意識啓発・行動変容事業」「観光関連事業」のどのカテゴリーの取組みか、以下のアイコンで表示してあります。

利便性 利便性向上事業　意識 意識啓発・行動変容事業　その他 その他事業
PR PR 事業　観光 観光関連事業

◆ターゲット層

ターゲットを限定している取組みの場合は、以下のアイコンを表示しています。ターゲットを明確に設定していない場合は、記載していません。



■取組みの背景・目的

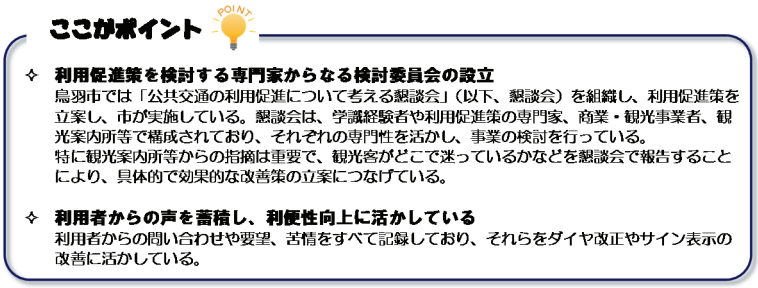
利用促進策を実施するにいたった背景や目的について記載しています。

■当該地域の地域公共交通政策の考え方（「一体的な事例」のみ）

当該地域の地域公共交通確保・維持・改善に対する考え方を簡潔にまとめています。これについては、Part1 の「地域公共交通網の形成と利用促進策を一体的に行っている事例」のみに記載しています。

■利用促進事例の詳細

実際に行われている取組みについて記載しています。特徴的な点については、右図のように「ここがポイント」としてまとめています（一部の事例では「ここがポイント」が記載されていない場合もあります）。



■効果的な使い方

まずは、「見出し部分」を確認し、ご自身が参考にしたい事例かを判断してください。その際には「こんな方におすすめ！」で自分の地域で取り組みたいことや「アイコン」で自分の地域と条件的に合致しているかを確認してください。

また、取り組むうえで、気をつけるべき点や工夫した点などを「ここがポイント」としてまとめてありますので、利用促進策を設計するうえで参考にしてください。

※ 本事例集に取り上げさせて頂いた交通事業者等の商号については、「株式会社」などを省略して掲載させて頂きました。

3. 施策別掲載事例一覧

掲載している事業を施策別に一覧にまとめています。

Part	事例番号	事業名	実施主体	頁番号	利便性向上事業								PR事業				意識啓発・行動変容事業							観光関連事業						その他
					わかりやすい行先表示	マップや時刻表、運賃表の作成	バス停の待合環境整備	バスロケーションシステムの導入	ICカードの導入	乗継施設（拠点、P&R）の整備	乗継割引、共通乗車船券等各種割引の実施	乗継を考慮したダイヤ編成	商店街等と連携したクーポンの配布	PRイベントの開催	広報紙やウェブ等を活用した情報発信	ご当地キャラを活用したPR活動	意識転換を目的としたアンケートの実施	地域での懇談会やワークショップ等の実施	学校、教育機関との連携（乗り方教室等）	企業等と連携した公共交通での通勤の促進	自治会・団体等との連携	免許返納に係る料金割引や回数券の配布	転入者等へのパンフレットの配布	観光客向けの時刻表、ルートマップの作成	周遊フリーバス等の割引優待	観光施設等と連携したクーポン等の導入	企業、アニメ、メディア等とのタイアップ	観光ガイドの乗務	
Part 1	1-1	地域公共交通の利便性向上に資する事業	岐阜県岐阜市	10			●	●	●																				
		地域主導によるコミュニティバスの運営		12																	●								
	1-2	多様な交通モードの乗継利便性の向上に関する事業	三重県鳥羽市	15	●					●	●																		
		地域公共交通の観光利用促進		16																				●	●	●			
		高齢者向け路線バスの乗り方教室の実施		17																	●								
	1-3	住民主体による地域バスの企画・運営	愛知県豊田市	19																	●								
		地域公共交通の利便性向上・利用環境の改善に資する事業		21		●		●																					
	1-4	沿線大学の学生に対する鉄道利用モビリティ・マネジメント	長野県松本市	24													●		●										
		親子で地域公共交通に親しむ公共交通イベントの開催		26										●															
		その他の利用促進策		27										●			●			●	●								
	1-5	アテンダントの乗務によるサービス＆利便性向上	えちぜん鉄道	30																								●	●
		観光地・温泉地との連携		30																					●			●	
		サポーターづくり		31									●								●								
		目的地までの移動利便性向上を目指した事業		32						●																			
Part 2	2-1	地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行	三重県松阪市	34																	●								
	2-2	「ささゆりバス委員会」による利用促進活動	愛知県岡崎市	37																	●								
	2-3	「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動	愛知県武豊町	39																	●								
	2-4	市民との対話によるバス路線の検討	愛知県小牧市・岐阜県各務原市	40														●			●								
Part 3	3-1	バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示	しずてつジャストライン	42	●																								
	3-2	デマンドタクシーから路線バスへの乗継案内をわかりやすく示した時刻表	長野県大桑村	43	●							●																	
	3-3	ミニバスターミナルの整備による乗継利便性の向上	静岡県浜松市・遠州鉄道	44						●																			
	3-4	バス路線末端部の交通結節の強化と乗継の改善	静岡県静岡市・しずてつジャストライン	45						●																			
	3-5	複数事業者で利用できる連絡定期券の導入	岐阜県郡上市	46							●																		
	3-6	次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み	愛知県岡崎市	49									●																
	3-7	商業施設と連携した「お帰りきっぷ」の発券	遠州鉄道	50									●																
	3-8	ICカード「ナイスパス」を活用したインセンティブの提供	遠州鉄道	51									●																
	3-9	法定協議会による「のりものフェスタinたかやま」の開催	岐阜県高山市	52										●															
	3-10	交通事業者と連携した年少者モビリティ・マネジメントの実施	岐阜県海津市	55							●								●										
	3-11	地域別に高校通学向け時刻表を作成・配布	岐阜県高山市	56															●										
	3-12	バス通学推進会議による利用促進の検討	愛知県田原市	57															●										
	3-13	地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行	愛知県大口町	59																●									
	3-14	地域資源を活かしたバス沿線ウォーキングイベントの実施	しずてつジャストライン	63																	●			●	●				
	3-15	バス停オーナー制度の導入による利用促進	静岡県富士宮市	66																									●
	3-16	小さな工夫をしながら、複合的な利用促進策を実施	愛知県東浦町	68																									●
コラム	コラム1	自社キャラクターを活用した利用促進策の実施	アルピコ交通	28												●													
	コラム2	鉄道駅と商業施設を最短距離で結ぶバスの運行	三岐鉄道	47								●																	
	コラム3	複数町村の情報をまとめた地域公共交通広報紙の発行	北設楽郡公共交通活性化協議会	53											●														
	コラム4	市の広報紙を活用した地域公共交通利用のPR	長野県上田市	53											●														
	コラム5	高校入学説明会時に交通事業者のブースを設置	岐阜県郡上市	58															●										
	コラム6	転入者向けモビリティ・マネジメント	静岡県浜松市	58																			●						
	コラム7	市職員を対象とした「エコ通勤の日」の実施	静岡県浜松市	60																●									
	コラム8	高齢者に対する免許返納制度の導入	複数の自治体・事業者	61																		●							
	コラム9	中心市街地バスにバスガイドが乗車	濃飛乗合自動車	64																							●		
	コラム10	アイドルグループの思い出が残る「海っ子バス」の運行	愛知県南知多町	64																						●			
	コラム11	バスヘルパーによる乗降のサポート	岐阜県山県市	69																									●

第３章　利用促進事例集

Part１
地域公共交通網の形成と利用促進策を一体的に行っている事例

地域公共交通の確保・維持・改善の今後の方向性は、コンパクトシティを実現するため、郊外部の「小さな拠点」と中心市街地などを公共交通機関によりネットワーク化していくことが基本になります。しかし、運行計画とそれに基づくハード整備・運行等だけでは、確保・維持・改善にはつながっていきません。ネットワーク化と、適切な利用促進策とを両輪として進めていくことが、確保・維持・改善の観点からは重要になります。

Part１では、地域公共交通網形成と利用促進策の歩調を合わせて一体的に行っている事例を紹介します。体系的に利用促進策を立案・実施する際の参考になります。

紹介事例

■1-1　まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成と地域主導のコミバス運行
【岐阜県岐阜市】

■1-2　多様な交通モードにおける乗継利便性の向上と観光利用の促進
【三重県鳥羽市】

■1-3　精緻な評価制度と「共働」による地域公共交通の確保・維持・改善
【愛知県豊田市】

■1-4　地域公共交通網の再編とあわせた様々な利用促進策の実施
【長野県松本市】

◇コラム１　自社キャラクターを活用した利用促進策の実施
【アルピコ交通】

■1-5　地域のために、お客様のために、利用しやすい地域公共交通の構築
【えちぜん鉄道】

過疎地域指定なし　利便性　意識

1-1
まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成と地域主導のコミバス運行【岐阜県岐阜市】

■交通総合政策課　058-265-4141(内線:2611)

こんな方におすすめ！

- まちづくりと一体になった地域公共交通網の形成に取り組みたい
- ゾーンバスシステムに取り組みたい
- 地域主導で地域公共交通の確保・維持・改善を進めたい

岐阜県岐阜市の概要

■人口：416,625 人
■世帯数：173,172 世帯
■高齢化率：25.7%
■財政力指数：0.82
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 岐阜市は、利用者の減少を背景に平成 14 年～16 年度の市営バスの民間譲渡、平成 16 年度の民間バス路線（名鉄バス）の撤退と路面電車（名鉄岐阜市内線）の廃止という地域公共交通の消滅危機を経験した。
- しかし、岐阜市は地域公共交通の確保・維持・改善の取組みを、トライアンドエラーを繰り返しながら継続的に進めている。そのような中、近年では都市機能の集積と地域公共交通ネットワークの構築を目標にまちづくりを進めている。
- 利便性が高く効率的な地域公共交通網を形成するため、BRT を中心とした幹線の整備を交通事業者と行政が連携して行っている。周辺部の地域公共交通は、地域主導のコミュニティバスにより、確保している。これらの取組みは、行政はまちづくりと一体となった面的な地域公共交通網を整備する役割を、地域住民は地域の公共交通をマネジメント（確保・維持・改善）する役割を担うことで成立している。

年度	事項
H10	バス専用レーン社会実験実施（1 週間）
H12	コミュニティバス（シャトル、GPS を活用したデマンド型含む）の社会実験実施 芥見東地区　結果：収支率 10%と低迷→本格導入は見送り
H14	市営バスの民間譲渡をマニフェストとした細江氏が市長に当選 オムニバスタウン計画（H14～H18） 市営バスの民間譲渡を段階的に実施（H17 まで）
H15	岐阜県道 77 号岐阜環状線完成 バス優先レーン交通社会実験（総合型交通社会実験の一環）→実験後に PTPS と同時に本格導入
H16	公共交通利用促進特区に認定 名鉄バスの岐阜バスへの譲渡：H17 年度末にバス事業者が３社から１社に 路面電車（名鉄岐阜市内線）の廃止
H17	総合交通政策策定
H18	コミュニティバス試行運行開始 市内 4 地区をモデル地区に指定　結果：本格運行に移行
H19	地域公共交通総合連携計画を策定（H19）
H20	地域公共交通総合連携計画を変更（H20～H22） 都市計画マスタープラン（全体構想）策定 総合交通戦略策定（H21～H25）
H24	総合計画（H25～H29）策定
H25	第 2 期地域公共交通総合連携計画（H25～H27）策定 総合交通戦略Ⅱ期（H26～H30）策定
H26	地域公共交通網形成計画策定作業中 地域公共交通再編実施計画策定作業中

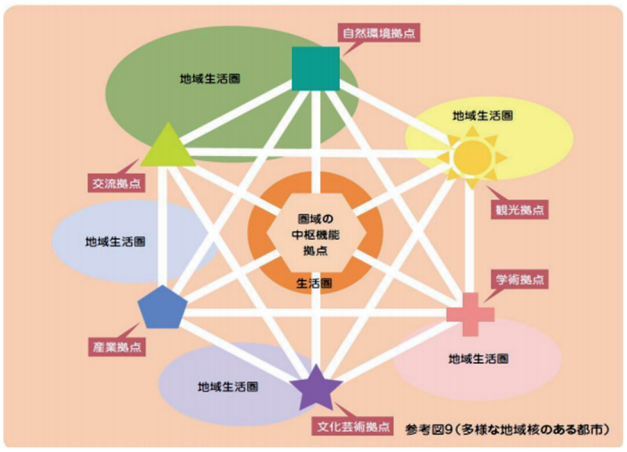
2. 岐阜市における地域公共交通政策の考え方

１）都市機能集積と連携した地域公共交通ネットワーク

岐阜市の交通政策の特徴として、都市計画と密接に関連した交通政策を実施している点があげられる。これは、地域公共交通網形成計画でも求められている概念である。

岐阜市総合計画及び都市計画マスタープランでは、将来都市像として「多様な地域拠点のある都市」を目指している。すなわち、中心市街地のほかに、日常的なサービスが充足されるような地域核を中心とした地域生活圏を持つ都市構造を目指している。さらに、集住の誘導を図ろうとしている。

多様な地域核のある都市



参考図9（多様な地域核のある都市）

地域公共交通は、この地域核と中心市街地を結ぶ役割、地域生活圏内での移動という役割を担っている。

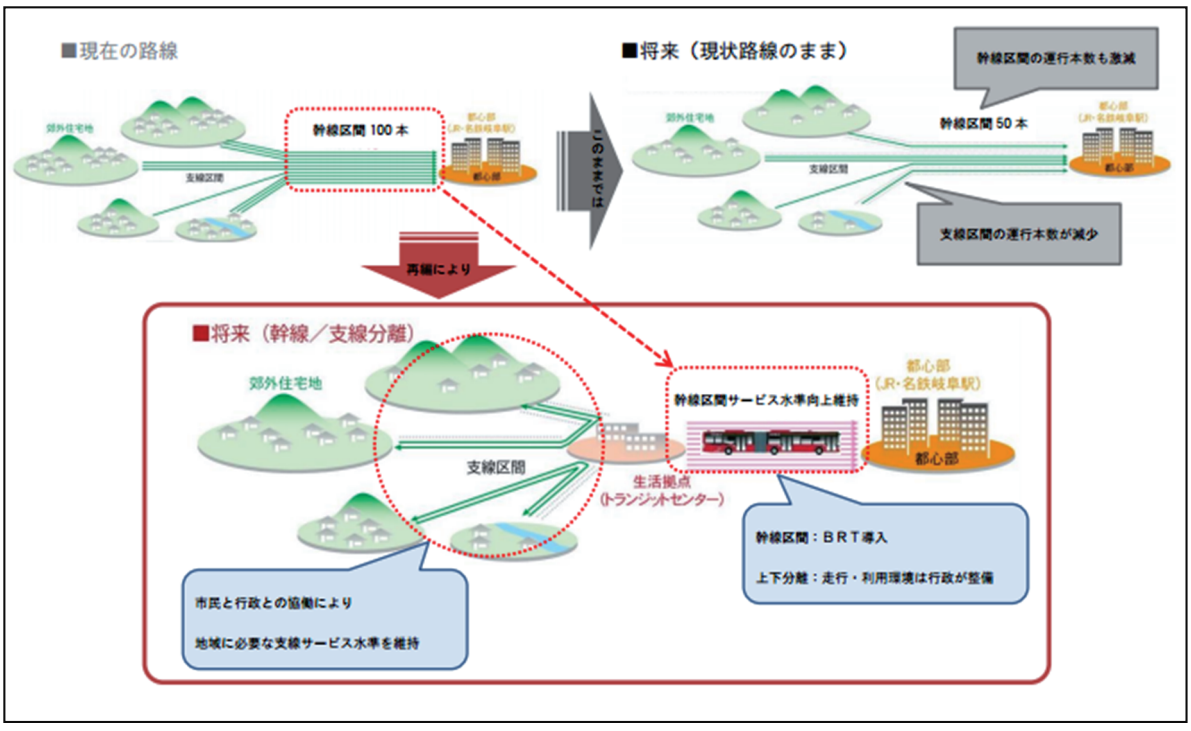
２）幹線・支線・コミュニティバスが有機的に連携した階層ネットワークの構築

路線バスは、中心市街地から郊外部に行くにつれて路線が分岐していく。分岐点までの複数の路線が重複している区間を幹線区間、それ以降を支線区間と整理している。さらに、地域主導で整備するコミュニティバスが路線バスとネットワーク化されて運行している。

今後は、将来に向けてさらなる効率化・利便性向上を目指し、幹線区間と支線区間の路線を分割し、その接続点をトランジットセンター（乗継地点）として整備することで幹線区間のサービスを高度化し、支線区間については地域の実情にあわせた効率的な路線として、確保・維持・改善していくことを計画している。なお、一部路線については、すでに着手している。

乗継地点　岐阜大学

路線再編の考え方

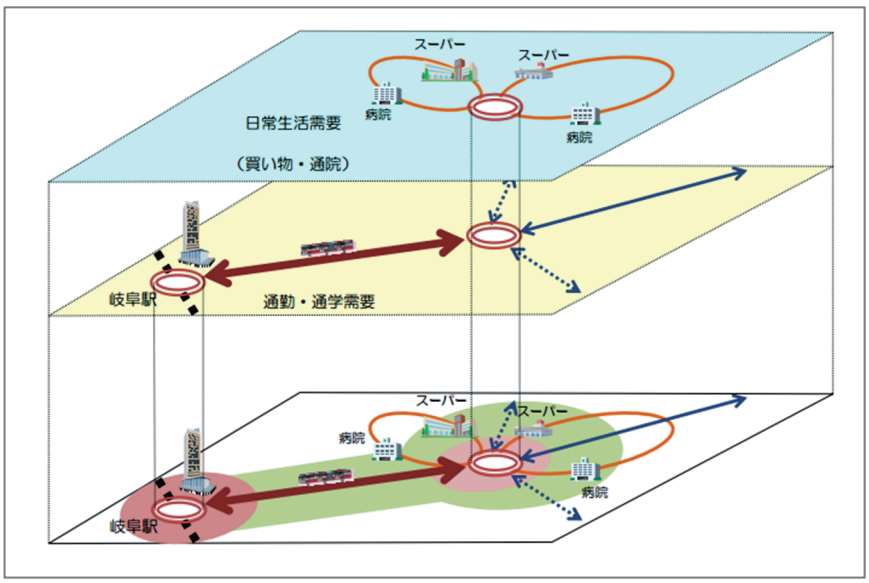


３）移動形態にあわせた幹線・支線バスとコミュニティバスの役割分担

住民の移動需要は大きく、通勤、通学、買物、通院の４つがあげられる。岐阜市では、この需要を「①通勤・通学」、「②買物・通院（日常生活需要）」に階層化している。幹線・支線バスは需要①を、コミュニティバスは需要②を担っている。

従って、面的には幹線・支線バスとコミュニティバスがネットワーク化を図ることにより、多様な需要に対応している。

幹線・支線バスとコミュニティバスの役割分担のイメージ



3. 利用促進事業の詳細

岐阜市では様々な利用促進策を実施しているが、ここでは「利便性向上事業」と「意識啓発・行動変容事業」について記載する。

事業１：地域公共交通の利便性向上に資する事業

利便性

１）幹線の強化（BRT の推進）による利便性の向上

①定時性・速達性の確保

幹線の強化策として、バスレーンなどによる走行環境の整備と、トランジットセンターやハイグレードバス停の設置などによる利用環境の整備に加え、連節バスを一体的に導入する BRT の推進により、定時性・速達性の向上を図っている。遅延することなく運行することで安心してバスを使うことができる環境を整え、利便性の向上を図っている。

◆手段

定時性・速達性を高めるため、バスの走行状態を「①走行している時間」、「②信号待ちの時間」、「③乗降車している時間」に分け、それぞれにおける遅延原因を分析し、様々な対策を講じている。

実施しているバスレーンの整備、PTPS（公共車両優先システム）、IC カードは、定時性・速達性確保において下表のように位置づけられている。

遅延原因と対応策

	遅れの原因	対策
① 走行している時間	道路の通行量過多による交通渋滞	バス優先レーンの導入により、交通渋滞を回避
② 信号待ちの時間	信号待ちの時間による遅れの発生	PTPS の導入によりバス路線を優先した信号制御を実施
③ 乗降車している時間	乗降者数の多い停留所では、乗降車に時間がかかる。特に両替等現金のやりとりに時間がかかる。	IC カードの導入により、乗降車時間を短縮

◆目標

定時性・速達性の目標として、岐阜市では“幹線バス 30 分到達圏の圏域人口”を設定している。目標値は、現状値 203,271 人（カバー率 49.5%）に対して 235,991 人（カバー率 57.4%）である。これは、幹線バスの表定速度を 20km/h に向上したときの値となっている。

②輸送量の増強(連節バスの導入)

路線の再編により便数を確保し、定時性・速達性を確保した幹線において、さらに、大量輸送が可能な連節バスを順次導入している。

導入は、大量の乗降が発生する岐阜大学・病院線（JR 岐阜ー岐阜大学・附属病院）から導入され、現在は、清流ライナー市内ループ線、清流ライナー下岩崎線にも拡大している。

大量輸送が実現したことにより、定員超過による“乗り残し”や混雑緩和、待ち時間の短縮、団子運行の緩和等につながっている。

なお、連節バスの導入は、興味を持った観光客が連節バスに乗るという副次的な効果ももたらした。

連節バス

③トランジットセンター（乗継地点）の整備

トランジットセンターでは、幹線と支線のスムーズな乗継ぎを実現させるために運行ダイヤの改善等を行っている。また、トランジットセンター近傍での、自動車駐車・自転車駐輪スペースの確保を行い、パーク＆ライド、サイクル＆ライドを促進している。

２）待合環境の快適性向上

BRT 導入区間のバス停のハイグレード化を目指し、待合環境の改善を行っている。

また、バスロケーションシステムを導入している。トランジットセンターなど多くの利用があるバス停では、液晶ディスプレイによる運行状況の表示が行われているが、通常のバス停は QR コードによりスマートフォン等で運行状況が確認できる。これによりすべてのバス停において運行状況を確認することが可能となっている。

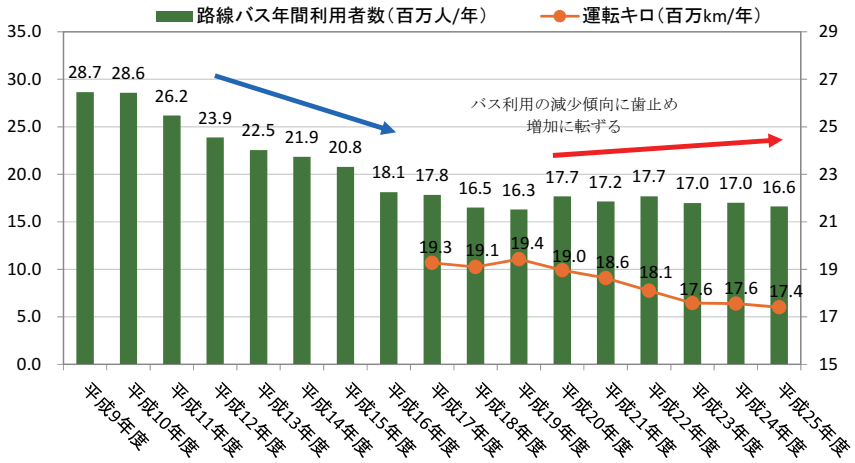
ハイグレードバス停

待合の上屋、バスロケーションシステムが整備されている

３）事業の成果

このような取組みの成果により、主に幹線系統を運行する岐阜乗合自動車（岐阜バス）の年間利用者数は平成１９年に底を打ち、以降、増加傾向にある。

バスの年間利用者数及び運転キロの推移（民間路線バス）



事業２：地域主導によるコミュニティバスの運営

意識

岐阜市のコミュニティバスは、幹線及び支線バスを補完し、地域内の日常生活の足を確保している。このコミュニティバスの特徴として、地域住民が主役となり、行政が支援を行う『市民協働の手づくりのコミュニティバス』をつくっているところが挙げられる。

ここがポイント

✧ **スキーム・ルールは行政がつくり、その後は住民を信頼して任せる**
地域主導型コミュニティバスの本格運行までのプロセスや運行にあたり遵守すべきルールを行政が明確に定めている。運行内容に関しては、行政は関与せず（問われればアドバイスはする）、住民を信頼し、各地区に任せている。

✧ **住民が経営感覚をもち、自らの責任として地域公共交通を運行している**
地域公共交通を維持することは、自分たちの責任であり、地域づくりの一環であるという認識のもと、経営感覚を持ちながら設計・運行を住民自らが行っている。

１）コミュニティバス導入の経緯

コミュニティバスの導入は、平成 12 年に芥見東地区において実施した社会実験までさかのぼる。社会実験では、収支率 10%と利用は伸びず、コミュニティバスの本格運行は見送られた。

その後、平成 18 年に再度コミュニティバスの導入に取り組むこととなり、４つのモデル地区を選定し、試行運行を行った。試行運行では、市内の地域性にあわせた目標値（本格運行の実施基準）を設定し、平成 20 年から平成 22 年までに目標値をクリアできた地区から本格運行に移行していった。このときの目標値は、その後改良され、現在のコミュニティバス運行の目標値となっている。

コミュニティバスの運行の範囲は小学校区 2～3 地区であり、地域住民が主体となった運営協議会を設置し、地域主導で確保・維持・改善を行い、設定された目標値をクリアしていく。

平成 20 年度に芥見東を含む 4 地区で新たにコミュニティバスの試行運行を開始し、平成 22 年には、本格運行に移行している。その後、コミュニティバスを導入する地区は着実に増え、平成 26 年現在では、市内 16 地区となっている。

２）コミュニティバス導入の仕組み

①公募方式によるコミュニティバスの導入

コミュニティバスの導入にあたっては、地区が主体となって運営協議会を設置し、ルート・ダイヤ、バス停位置などを設計し、改善を繰り返す試行運行をすることになっている。市は運営協議会が計画した運行計画に沿って運行することを条件に、コミュニティバスの運行に対する公募を行う。

②コミュニティバスを設計するうえでのルール

コミュニティバスの設計において、右の２点をルールとしている。このルールを守れば、地区において自由にコミュニティバスを設計することができる。設計にあたっては、路線、便数、運賃、運行日（土日の運行など）を地区で話し合い、決めていく。

◆コミュニティバス設計上のルール
・幹線・支線バスと競合しないこと
・どこかのバス停で幹線・支線バスに乗り継げること

③コミュニティバスを継続するための基準

コミュニティバスは導入後約 2 年間試行運行を実施し、補助上限額や収支率の基準値をクリアすれば、本格運行となる。本格運行後も 3 年ごと、基準値をもとに運行継続のチェックが行われる。

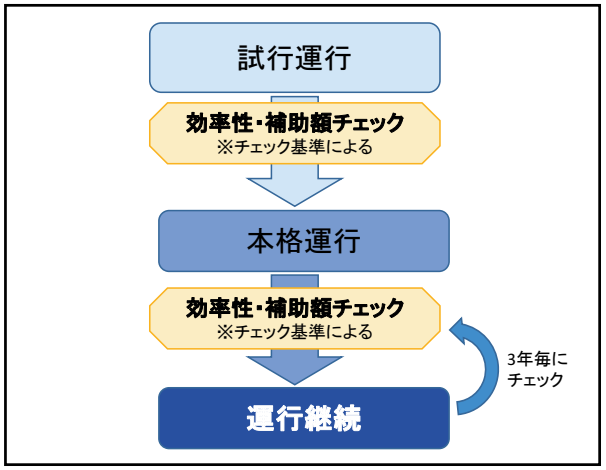
補助上限額や収支率の基準値は、郊外部から中心部までの地域特性を数値化して高齢者密度によって設定しており、福祉の観点より乗り合うことも重視したものとなっている。例えば、高齢者密度 500（人/km^2）未満の地区であれば、補助上限額 950 万円、収支率 15%を継続のための基準値としている。

なお、コミュニティバスの収支率は、中心市街地に近い人口密度の高い地区で 6 割程度、人口密度の低い地区で 2 割程度となっており、運行しているすべての地区で基準値を超えている。各地区では、基準値を下回らない範囲で、利用実績の超過分を増便など利便性の向上に還元することができる。

効率性・補助額チェック基準

地区の高齢者密度（人/km^2）	年間補助上限額	基準収支率
500未満	950万円	15%
500以上～1,000未満	850万円	25%
1,000以上～1,500未満	800万円	35%
1,500以上		40%

コミュニティバスの継続性チェックのプロセス



④運行事業者の選定

運行は公募により集まった交通事業者の中から選定し、運行協定が結ばれる。運行経費は、路線（便数、路線長）によって異なるが、年間 800 万円～1,400 万円程度である。

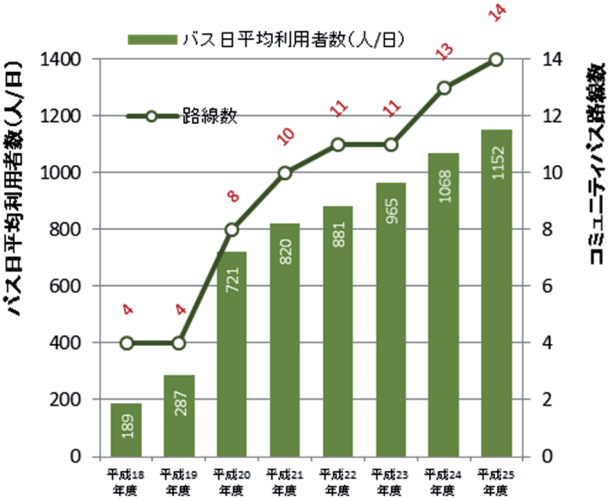
車内に掲載されているコミュニティバスの利用実績

⑤地区における利用促進の取組み

継続基準を満たすため、各地区の運営協議会や自治会は自主的に利用促進策を実施している。

例えば、バス車内に日々の乗車人数を毎日張り出し利用状況の共有を図ったり、ボランティアが乗車し、高齢者などをサポートするほか、運行上の改善点等を毎日記録し、運行内容の見直しに役立てている例もある。

コミュニティバスの利用者数及び利用者数の推移



３）地域主導による成果

この地域主導型のコミュニティバスは、これまでのところ運行が取りやめられたことはなく、導入された多くの地区において利用者数が増加している。導入された地区においては、住民が主体となって地域公共交通を確保・維持・改善していくという取組みが定着しつつあるといえる。また、他地区の成功を見て、コミュニティバスを導入したいと声をあげる地区も複数あり、岐阜市の地域公共交通は今後も充実していくものと予測される。

1-2

全域過疎地域指定　利便性　観光　意識

多様な交通モードにおける乗継利便性の向上と観光利用の促進【三重県鳥羽市】

■定期船課　0599-25-4776

こんな方におすすめ！

- 多様な交通モードのシームレス化を図りたい
- 利用者にわかりやすい環境整備・情報発信をしたい
- 地域公共交通を観光にも活用したい

三重県鳥羽市の概要

- ■人口：20,952 人
- ■世帯数：8,569 世帯
- ■高齢化率：31.8%
- ■財政力指数：0.46
- ■過疎地域指定：全域

1. 取組みの背景・目的

- 鳥羽市は、４ つの有人離島をはじめとする離島部と半島部からなり、全域が過疎地域に指定されている。市内には近鉄・ＪＲ、路線バス、市営定期航路、フェリー、タクシーといった多様な公共交通を有しているのが特徴である。
- 過去には伊勢湾フェリーの継続が危ぶまれた時期もあり、路線バスも三重交通が市内３路線から撤退、廃止代替化するなど厳しい状況の中から再生を目指している。
- 移動需要の面では、本土及び離島住民の生活交通に加えて、市の主要産業の１つである観光に対する交通ニーズへの対応も必要な地域である。
- 鳥羽市駅周辺の公共交通機関は、鉄道、バス、船の乗り場が分離しており、わかりづらい状況となっていた。この状況を改善するために、鳥羽市では生活交通及び観光交通のニーズへの対応をしながら、多様な交通手段の連携に取り組んでいる。

2. 鳥羽市における地域公共交通政策の考え方

鳥羽市では、地域公共交通連携計画において「路線バス・市営定期航路が一体となった『鳥羽市コミュニティ交通システム』の確立」を全体目標として掲げ、下記の５つを個別目標とし、目標達成に向けて様々な施策を実施している。

- 地域特性や住民・利用者ニーズにあった交通体系の構築
- 路線・手段間の結節の改善・強化
- 経営の健全化に向けた運行の効率化
- 効率的な情報発信による公共交通の認知度向上
- 観光振興に寄与する交通サービス

鳥羽市には多様な交通モードがあることから、シームレス化を図るため、鳥羽マリンターミナルの整備、案内看板の改善、乗継ぎを考慮したダイヤ設計などハード・ソフトの両面で力を入れている。また、路線バス・市営定期航路双方が観光客の足としても機能していることから観光客向けの利用促進策にも積極的に取り組んでいる。

3. 利用促進事業の詳細

鳥羽市の特徴である交通モード間の乗継ぎに関する「利便性向上事業」と「観光関連事業」について記載する。また、以下に鳥羽市の利用促進事業全体のポイントをまとめる。

ここがポイント

✧ **利用促進策の専門家等からなる検討委員会の設立**
鳥羽市では「公共交通の利用促進について考える懇談会」（以下、懇談会）を組織し、懇談会が主体となって利用促進策を立案し、鳥羽市地域公共交通会議が実施している。懇談会は利用促進策の専門家に加え、商業・観光事業者、観光案内所等で構成されており、それぞれの専門性を活かし、事業の検討を行っている。
特に観光案内所等からの指摘は重要で、観光客がどこで迷っているかなどを懇談会で報告することにより、具体的で効果的な改善策の立案につなげている。

✧ **利用者からの声を蓄積し、利便性向上に活かしている**
利用者からの問い合わせや要望、苦情をすべて記録しており、それらをダイヤ改正やサイン表示の改善に活かしている。

事業１：多様な交通モードの乗継利便性の向上に関する事業

利便性

１）結節点における誘導サイン等の整備

鳥羽市の中心部には、陸上交通の結節点である鉄道駅とバスターミナル、海上交通の結節点であるマリンターミナルがある。

写真に示すとおり、これらの結節点はそれぞれ離れているため、観光客等特に周辺地理に詳しくない利用者にとっては、適切な誘導サインが必要とされる。

懇談会による現地視察や利用者の指摘をもとに、サイン表示の改善等に毎年取り組んでいる。

鳥羽駅周辺鳥瞰図

【具体的な改善内容（一部）】

行き先案内を床にプリント

鳥羽駅の行き先案内

複数ある切符の利用案内を追加

バス切符売り場【改善前】

バス切符売り場【改善後】

２）乗継割引制度

定期船利用者がバスを利用しやすくするために、乗継割引を導入している。

●定期船利用者：

定期船を利用すると、乗継割引券が発行され、鳥羽マリンターミナル～中之郷桟橋区間は無料となる。
その区間以降は、バス降車時に乗継割引券を運転手に提示すると 100 円引きになる。

●定期船定期券利用者：

定期船定期券をバス降車時に運転手に提示すると 200 円引きになる。

このような乗継割引制度を導入することで、交通モード間の乗継ぎの負担軽減を図っている。

事業２：地域公共交通の観光利用促進

観光

１）観光客向け公共交通時刻表「Tobus Map（とばすまっぷ）」

観光は鳥羽市の主要産業である。定期船や路線バスは観光にも活用されている。そこで市内を訪れる観光客をターゲットに「Tobus Map（とばすまっぷ）」を作成した。制作にあたっては、事務局が全国の事例を収集するとともに、懇談会の委員からも優良事例が出され、それを比較検討、改良し、完成にいたっている。観光客には非常に好評で、宿泊事業者から宿で配布したいとの問い合わせも多い。

●Tobus Map の掲載情報
- かもめバスの時刻と観光スポット
- 市営定期船の時刻
- 鳥羽湾めぐりとイルカ島の時刻表
- 伊勢湾フェリー時刻表
- 三重交通バス（CAN バス）時刻表
- 近鉄（鳥羽駅、中之郷駅）時刻表
- JR 鳥羽駅時刻表

ここがポイント

✧ **観光客が必要とする情報を優先的に掲載**
- 表紙裏の目立つところに、観光客が一番迷う（案内を必要とする）「鳥羽駅周辺案内図」を掲載
- 表紙を開いたらすぐにバスの情報を掲載
- 観光客が使わないバスの情報は掲載しない

✧ **バス路線周辺の観光地情報も掲載**

✧ **近鉄、ＪＲ、三重交通、市営定期船、伊勢湾フェリー等、他の公共交通の情報も掲載**

✧ **公共交通の情報だけでなく、観光遊覧船の情報も掲載**

Tobus Map（とばすまっぷ）

２）各種観光企画切符の開発

観光事業者や市観光課と連携して路線バス（かもめバス）を中心とした観光企画切符の開発を定期的に行っている。

また、近畿日本鉄道（以下、近鉄）と提携しており、近鉄が発行する企画切符「まわりゃんせ」では、鳥羽市内路線バス、市営定期船が乗り放題となっている。「まわりゃんせ」の企画・販売は近鉄が行い、１枚販売されるごとに鳥羽市に一定の金額が支払われる仕組みになっている。

周遊券

事業３：高齢者向け路線バスの乗り方教室の実施

意識

離島には、これまで一度もバスに乗ったことのない高齢者が数多く存在しており、１人でバスに乗れないため、外出を控えているという状況が見受けられた。そこで、三重交通と協力し、「バスの乗り方教室」を実施した。乗り方教室の概要は右図とおりである。

参加者の 65%は路線バスに乗車した経験がなく、また乗継割引についてもほとんど認知されていなかったが、教室実施後はほぼ全員がバスを利用したいと回答している。

乗り方教室は好評だったため、その後もほかの地区で実施しており、今後も継続していく予定である。

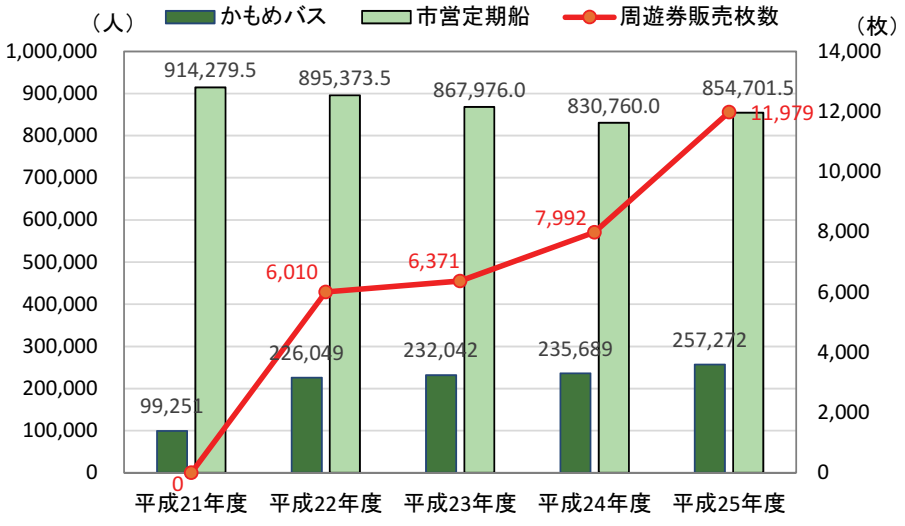
●乗り方教室の概要（H25 実績）
対象者：老人クラブ会員（神島町）
参加者数：20 名（女性 85%）
内　容：
- 路線バスの状況について
- バスの乗り方と乗車券の種類
- バスの乗り方 DVD 視聴
- 乗車体験

4. 取組みの成果

様々な取組みの結果、路線バスに関しては、利用者は増加傾向にある。また、観光客向けの周遊券の販売枚数も増加している。なお、平成 25~26 年にかけては伊勢神宮の式年遷宮があったこともあり、利用者数が特に増加している。

市営定期船は、様々な取組みを行っているが、離島地区の人口減少もあり微減傾向が続いている。

かもめバス、市営定期船の利用者数と周遊券販売枚数の推移



※市営定期線の利用者数は、小人を 0.5 人とカウントしているため小数点がある

1-3

一部過疎地域指定　利便性　意識

精緻な評価制度と「共働」による地域公共交通の確保・維持・改善【愛知県豊田市】

■交通政策課　0565-34-6603

こんな方におすすめ！

- 運行の改善に効果的な評価制度をつくりたい
- 住民主体で利用促進策の立案・実施を進めたい

愛知県豊田市の概要

- ■人口：422,106 人
- ■世帯数：168,586 世帯
- ■高齢化率：19.7%
- ■財政力指数：1.06
- ■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 豊田市は平成 17 年に 7 市町村が合併し、面積が約 3 倍になった。広大な市域には都市部と中山間部がどちらも存在している。市民の移動手段としては自動車利用率がきわめて高い状況であるが、高齢化が進んだことや交通渋滞の激化、環境負荷低減の観点から、自動車に頼りすぎない地域公共交通が求められていた。
- そこで、平成 18 年度には、新市の地域公共交通のあり方を示す豊田市公共交通基本計画を策定した。この計画では「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域活性化」を図るため、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的としている。

2. 豊田市における地域公共交通政策の考え方

1）「共働」で支える

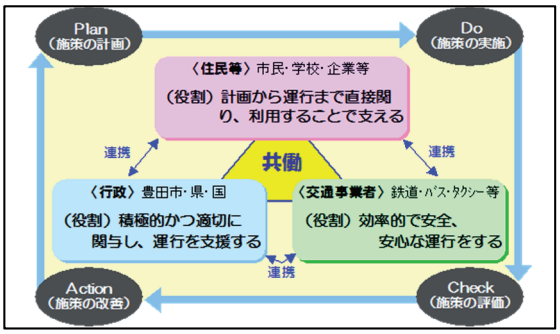
豊田市における地域公共交通の確保・維持・改善の基本方針として、以下を掲げている。

社会資本としてみんなが共働で支える

継続的なＰＤＣＡサイクルによって、みんなで創り、育てる

「共働」とは、豊田市の造語であり「市民と市が『共』に働き、『共』に行動することでより良いまちをつくること。市民と市が協力して働くことのほか、共通する目的に対して、それぞれの判断で、それぞれ活動すること」という思いが込められている。

計画の基本方針

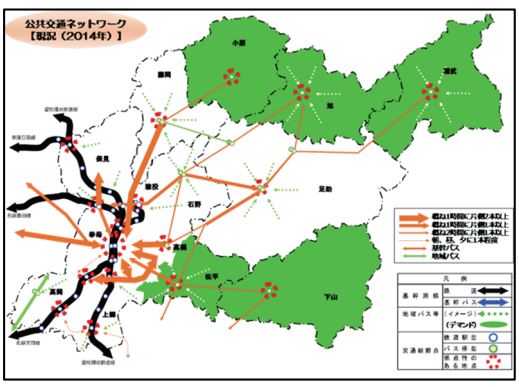


2）地域公共交通ネットワークの構築

豊田市の地域公共交通ネットワークは、右図のように都市を一体化するための基幹路線（鉄道・基幹バス）、地域の実情に応じた手法で運行する地域バス、それぞれの路線が接続する交通結節点で形成されている。

基幹バスは行政主導で運行及び利便性の向上を図り、地域バスはそれぞれの地域が主体となって企画・運営をするという役割分担を行っている。

公共交通ネットワークイメージ図



3. 利用促進事業の詳細

豊田市では、様々な利用促進策を実施しているが、ここでは「意識啓発・行動変容事業」と「利便性向上事業」について記載する。

事業１：住民主体による地域バスの企画・運営

意識

豊田市では、住民主体による利用促進事業を促す仕組みとして評価制度を導入している。まず地域バスの導入の流れを示したのち、改善の方向性を導きだす評価制度について紹介する。

ここがポイント

✧ **効率的に見直しの方向性を導き出せる評価制度を設計し、改善を促す**
評価基準の検討を重ね、７段階の評価制度を創出している。評価結果からは、見直しの方向性を導き出し、効率的かつ利便性の高い路線への改善につなげている。

１）地域バス導入の概要

①地域バス導入の流れ

地域バスは、地域からの要望に基づき、導入を検討する。運行にあたっては、基幹バスへ接続することを基本とし、地域が主体となって、バスの車両サイズや運行経路、運行形態等を議論することがルールとなっている。運行開始後は、後述する評価基準の達成を目指し、利用促進策に取り組むことになっている。その際には、市（支所）がサポートを行う。また、地域によっては、市の補助金である「地域予算提案事業」に応募し、利用促進に取り組んでいる。

②地域で行われている利用促進策及び評価結果

各地域では、後述する評価基準の目標を達成するため、自主的に利用促進を行っている。各地域の利用促進策及び評価結果は以下のとおりである。地域ごとにばらつきはあるが、収支率が高い地域もある。

地域バスの利用促進策と評価事例（運営組織がある地域のみ）

地区名	主な利用促進策	チェック１ 収支率※1	チェック２ 高齢者 利用者数	評価※2
保見地域バス	チラシ・ティッシュ・ポスターにより周知活動	6.0%	6.87 人	A）
水源東バス	利用ポイントカードの導入	3.2%	11.17 人	B+）
高岡ふれあいバス	自治区協力金による通学定期券の購入助成、パンフレット、体験乗車会など	34.0%	11.48 人	A+）
松平ともえ号	アンケートの実施、自治区・老人クラブ・PTA 総会にて PR 活動を実施	6.3%	4.10人	B）
藤岡地域バス	沿線自治区からの協力金（3,000 円もしくは 10,000 円/年）。アンケートの実施、ルートや時刻表検討部会を設置	9.9%	11.20人	A）
しもやまバス	広報紙の発行や各種団体に対する報告などを実施	2.4%	2.49 人	C）
小原地域バス	年３回の広報紙発行、アンケート調査	4.7%	2.08 人	B）
稲武地域バス	アンケート調査、ポスター作成など	10.6%	2.69 人	A+）
旭地域バス	地域の広報紙にバスの話題を年数回掲載。利用促進活動費として、１世帯あたり 100 円を集めている	12.7%	3.01 人	A+）
足助地域バス	商工会と連携し、チラシを作成	19.1%	2.84 人	A+）

※1 地域バスでは、一段階目（チェック１）の指標は「収支率 10%以上」、二段階目（チェック２）の指標は「沿線高齢者人口 100 人あたり運行日１日平均利用者数 6.4 人以上」としている。オレンジ色は定量的指標をクリアしているところである。
※2 評価は次ページの中段の【見直しの方向性】を参照

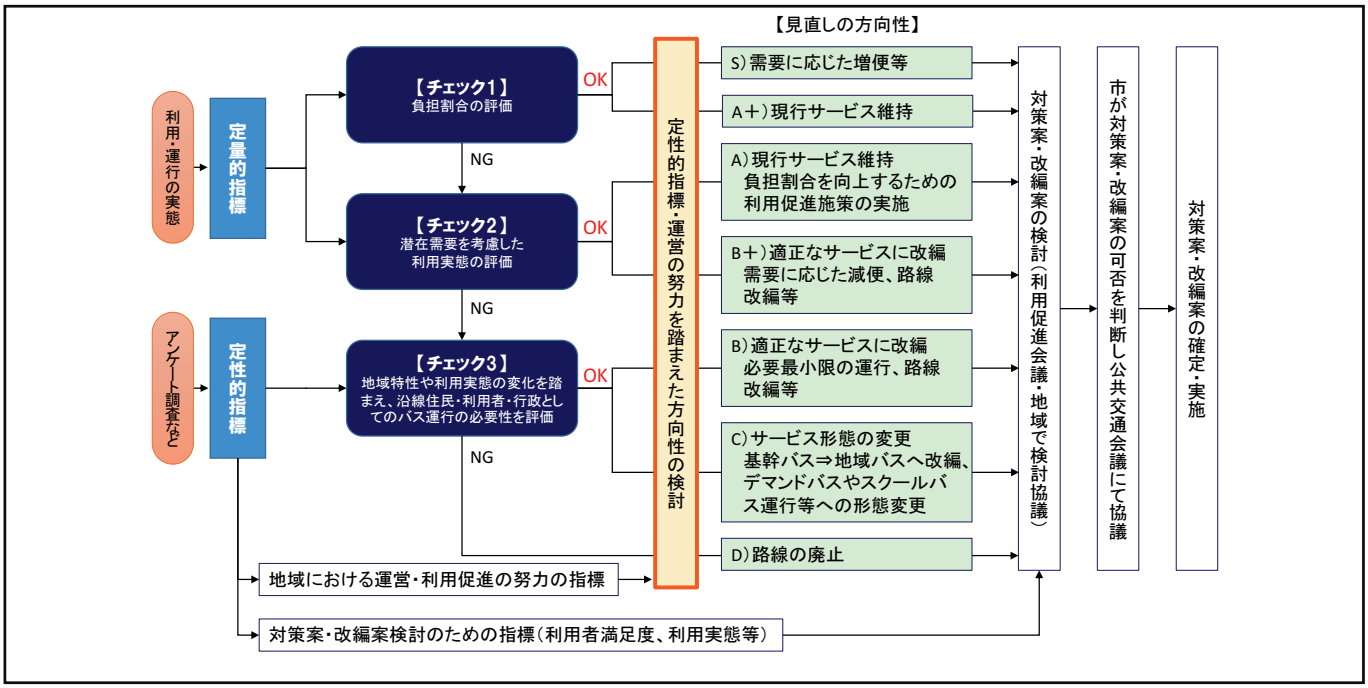
２）豊田市の評価制度の流れと指標

豊田市では地域公共交通は社会資本であるという視点にたちつつ、整備の効果に対する公的資金の投入の妥当性を評価する制度を導入している。この評価制度は、基幹バス（とよたおいでんバス）及び地域バスにおいて行われる。

制度では、PDCA の１サイクルを３年とし、３年目に評価を実施する仕組みとなっている。これまで平成 22 年、平成 25 年に実施しており、その過程で評価指標の改良も行われている。

評価は、「負担割合の評価（定量）」「潜在的需要を考慮した利用実態評価（定量）」「地域特性や利用実態を踏まえ、沿線住民・利用者・行政としてのバス運行の必要性を評価（定性）」の３段階であり、その結果から改善の方向性を導きだす仕組みとなっている。

評価の流れ



評価指標

	基幹バスの評価基準		地域バスの評価基準
【チェック１】 運行経費に対する 負担割合	運賃収入等により、運行経費の ４／10 以上が確保できていること		運賃収入等により、運行経費の １／10 以上が確保できていること
【チェック２】 沿線人口に対する １日あたり利用者数	沿線人口 100 人あたり、 １日平均利用者数 6.4 人以上あること		沿線高齢者人口 100 人あたり、 １日平均利用者数 6.4 人以上あること
【チェック３】 定性的な 指標による 評価	沿線住民としての必要性 ①バスの存在価値 ・住民はバスを必要と考えているか ②協力意向 ・地域で支えようという意志はあるか	利用者としての必要性 ①バスの存在価値 ・バス以外の手段があるか ・価値を感じているか ②バスによる目的達成 ・行動目的は達成できているか	行政としての必要性 ①市民賛同 ・市民の理解が得られているか ②政策上の必要性 ・公共交通網として、また他施策との関連から必要か
	これまでの推移と可能性 定量的指標の推移や今後の可能性を確認する		
その他 定性的視点	バス運営組織の努力 地域のバス運営組織はバスの維持のために、どのような努力をしているか確認する		

事業２：地域公共交通の利便性向上・利用環境の改善に資する事業

利便性

豊田市では、利便性の高いネットワークの構築を目指し、基幹バス、地域バスを整備してきた。地区によっては、目的地に行くために地域バスから基幹バスへの乗継ぎが必要になるなど、ルートが多様になってきている。そこで利用者の乗継ぎの負担を和らげるため、様々な情報提供を行っている。

ここがポイント

✧ **利用者の不安を軽減する情報の提供**
バス停での待ち時間や、乗車するバスの時刻や乗継方法の確認は、慣れていない利用者にとっては、心理的負担がかかる。このため、利用者の不安を和らげるシステムを導入し、利便性の向上を行っている。

１）ストレスなく地域公共交通を利用できる環境の整備：バスロケーションシステムの導入

基幹バスでは、現在位置情報及び到着予定時刻を利用者に提供する「バスロケーションシステム」を導入している。このシステムでは、30 秒ごとに運行しているバスの位置情報が確認できる。

システムにメールアドレスを登録しておくと、利用するバスがバス停に到着する約３分前に「お知らせメール」を受け取ることができる。また、バス停時刻表に貼付したＱＲコードを携帯電話で読み取ると、会員登録不要でバスの到着案内サービスを利用することができる。

バス運行情報（PC 版）

２）地域公共交通の利用を促進する情報提供

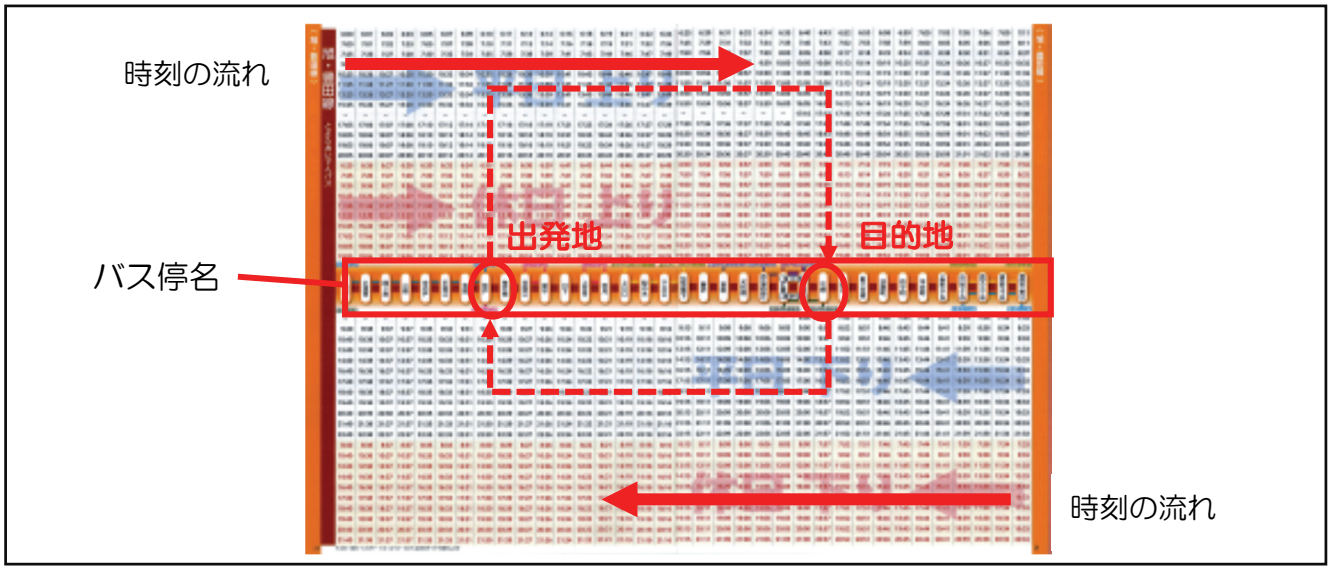
①「豊田市バスガイドブック」の作成

豊田市では、基幹バス（とよたおいでんバス）、名鉄バス（豊田市内）、地域バスのすべての時刻が掲載されたガイドブックを作成している。制作・印刷及び広告募集に関する経費は、民間事業者等からの広告料を財源としている。

このガイドブックでは、バス停を起点に行きの時間と帰りの時間が調べやすくなっており、他路線との接続もしっかりと記載してあることが特徴である。また「飲み会帰りはバスが便利」というコーナーでは各バスの最終便を一覧にしており、利用促進の一助となっている。

豊田市バスガイドブック

「豊田市バスガイドブック」の時刻の表示の仕方

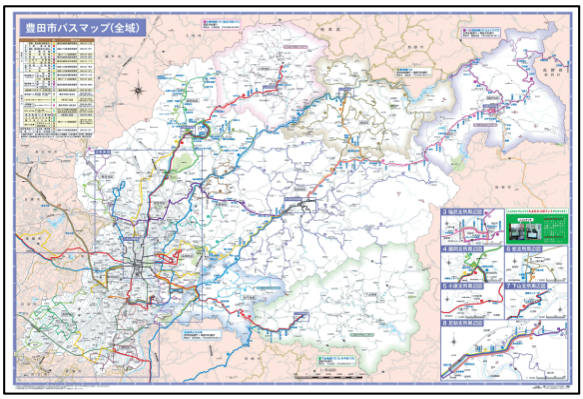


②「豊田市バスマップ」の作成

豊田市内の鉄道、基幹バス（とよたおいでんバス・名鉄バス）路線、バス停名等を網羅したバスマップを発行している。学校、病院、公共施設等も地図上に記載してあるため、目的地までの公共交通機関での行き方が一目でわかるようになっている。

またバスの乗り方を始め、定期券・回数券販売所、バスで行ける公共施設や観光地なども記載されており、利用促進に役立っている。

豊田市バスマップ



③移動支援ポータルサイト「みちナビとよた」

平成 16 年から、移動支援ポータルサイト「みちナビとよた」を開設している。市民や来訪者が快適に移動できるように、市内のバス・電車の時刻表、市街地駐車場の満空情報、公共交通のルート検索、観光情報などを掲載している。

平成２６年度のリニューアルでは、サイトのデザインを一新し、スマートフォンへの対応、アプリ作成（iPhone／Android 版）、「防災・災害時のページ」作成、ルート検索時の英語対応など、公共交通の利便性向上を図っている。

みちナビとよた

1-4

一部過疎地域指定　意識　PR

地域公共交通網の再編とあわせた様々な利用促進策の実施【長野県松本市】

■都市交通課　0263-34-3033

こんな方におすすめ！

- 地域公共交通の再編とあわせて、利用促進策を試したい
- モビリティ・マネジメントを実施したい
- 効果的な啓発イベントを実施したい

松本市の概要

- ■人口：243,271 人
- ■世帯数：102,015 世帯
- ■高齢化率：25.3%
- ■財政力指数：0.69
- ■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 平成 19 年に松本電気鉄道（現アルピコ交通）が債務超過に陥り、メインバンク等による私的整理を進めることになった。
- アルピコ交通は、松本市内において多くのバス路線を運行していたが、私的整理に伴い市内複数のバス路線が減便・廃止されることになった。
- これをきっかけに、松本市では平成 20 年度に「松本市西部地域公共交通総合連携計画」を策定し、市民の移動需要への対応を目的に交通空白地域の解消に取り組み始めた。

2. 松本市における地域公共交通政策の考え方

松本市は、アルピコ交通のバス路線が廃止される以前から、交通空白地域が多く存在していた。交通空白地域は旧村部（過疎地域）に多く存在しているが、中心市街地近郊にも見られ、高齢化が顕著になる中、その対応策が検討されていた。

また、松本市は長野県内でも比較的公共交通に恵まれた地域で、JR 篠ノ井線、JR 大糸線、アルピコ交通上高地線の 3 つの鉄道路線と 23 の路線バス（平成 20 年当時）が運行していた。

このようなことから、連携計画では交通事業者と競合しない形で地域公共交通を整備し、交通空白地域に対応することを基本的な方針とした。この方針に基づき、松本市では以下の地域公共交通の再編と、それらと歩調をあわせた利用促進策を実施している。

- 既存公共交通を最大限活用しながら、既存公共交通を補完する公共交通の確保
- バス路線の廃止に伴って発生した、一定の移動需要が見込まれる交通空白地域の解消
- 移動需要の少ない交通空白地域において地域が主導的に行う地域公共交通の確保の取組みを支援
- 市民の地域公共交通に対する理解の向上と利用の促進

なお、松本市は平成 27 年度に地域公共交通網形成計画の策定を予定している。このため、上記政策は今後、変更される可能性がある。

3. 利用促進事業の詳細

松本市では「意識啓発・行動変容事業」を数多く実施している。ここではそれらのうち、特徴的なものについて記載する。また、実施している事業に共通するポイントを以下に示す。

ここがポイント

✧ **地域公共交通の再編とあわせ、様々な利用促進策の展開**
地元交通事業者の経営危機をきっかけに始まった、地域公共交通の再編事業。地域公共交通に対する市民の関心が高まっている時期であることを好機とし、再編事業と歩調をあわせながら、様々な利用促進策を同時的に展開している。

✧ **ターゲットを明確にし、それごとに適した利用促進策を実施**
大学生や親子、地区の役員、職員、観光客など利用促進策を働きかけるターゲットに応じた施策を企画し、より効果が得られるように工夫している。

事業１：沿線大学の学生に対する鉄道利用モビリティ・マネジメント

意識

１）取組みの背景

アルピコ交通は、松本駅から上高地の玄関口である新島々駅までを運行する上高地線（鉄道）を運行している。上高地線は、松本市の中心である松本駅と住宅が多い郊外部を結んでおり、沿線には大学や高校などの教育機関や総合病院も立地している。

アルピコ交通が経営危機にある中においても上高地線は地域の重要な幹線的公共交通として運行を継続していたが、利用者の減少傾向が続いていた。このような背景があり、上高地線に対する利用促進策の一環として、モビリティ・マネジメントを実施した。

２）取組みの内容

上高地線沿線には約 2,000 人の学生（短期大学含む）が在学する松本大学が立地している。松本大学は松本市も含め近隣市町村からの学生が多く、また、市の郊外に立地していることから自家用車による通学者も多い。そこで、上高地線の利用を促進するモビリティ・マネジメントを松本大学の学生を対象に実施した。

①大学への協力申し込み

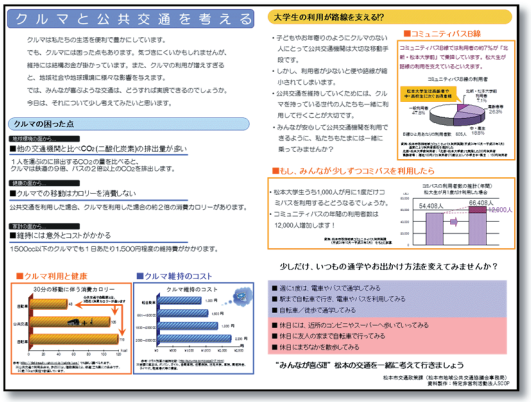
モビリティ・マネジメントを実施するにあたり、まず松本大学への協力依頼を行った。その際、松本市が主催する地域公共交通に関する会議の委員を務める松本大学の教授を通じて、大学総務部に協力を依頼した。大学からの協力が得られることが確定した後は、実施の方法などについても大学側と協議を行い、丁寧に進めることで、大学の学部横断的にモビリティ・マネジメントを実施することが可能になった。

②動機づけ冊子の作成

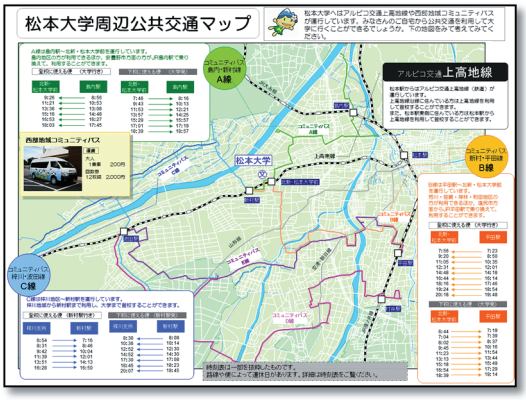
地域公共交通の利用を促すための「動機づけ冊子」の作成を行った。冊子は、上高地線を利用できる環境であることや、公共交通が自家用車に比べ環境負荷が低いことなどを伝える内容になっている。また、大学周辺を運行しているコミュニティバスの情報をあわせて提供した。

◆冊子の概要
- 車利用の問題点
- 公共交通の必要性
- 公共交通の危機的状況
- 上高地線の現状

動機づけ冊子



大学周辺公共交通マップ



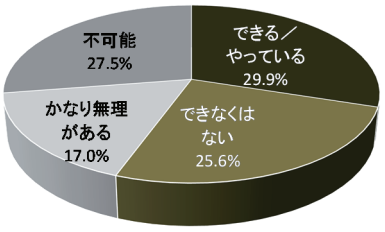
③意識変容を促すアンケートの実施

アンケートは、冊子を読みながら回答することで、地域公共交通の必要性や利用しようという意識を高めるように設計してある。アンケートでは、通学手段の地域公共交通への転換の可能性、地域公共交通利用に関する意識変化などを把握した。

■アンケート概要

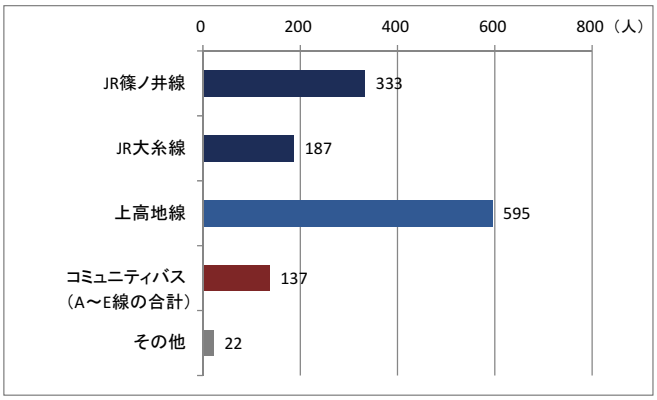
対　象	松本大学　学生及び教職員
実施期間	12月中旬から1月31日まで
配布・回収方法	授業終了時に調査票を配布・回収
回答数	1,265人

地域公共交通への転換可能性



N=1,209

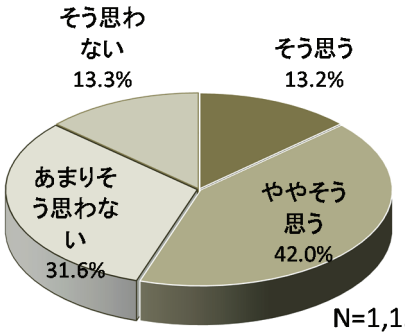
利用可能な地域公共交通



３）モビリティ・マネジメントの成果

モビリティ・マネジメントを実施した結果、約 55%の者が自家用車通学から地域公共交通の利用に積極的に切り替えるべきであると回答しており、一定の意識変容が認められた。松本市ではこの取組み以降も引き続き、松本大学と連携して上高地線や西部地域コミュニティバスの利用促進を図っている。

マイカーから地域公共交通への転換の必要



N=1,132

事業２：親子で地域公共交通に親しむ公共交通イベントの開催

PR

松本市では、親子で地域公共交通に親しむ事業として、「みんなで乗ろう！まつもと バスと電車の交通ひろば」（以下、イベント）を定期的に開催している。このイベントは、「公共交通の存在に気づいてもらう」、「公共交通に興味を持ってもらう」ことを目的に実施している。

イベントは、実際に地域公共交通に乗って楽しむ「のりものラリー」と「公共交通にふれあうイベント」の２本立てとなっている。なお、この事業は、アルピコ交通、タクシー事業者などの交通事業者（法定協議会委員）、信州大学や松本大学などの教育機関、ラジオ局などマスメディア、行政等で構成される実行委員会において企画、運営を行っている。

１）のりものラリー

市内の複数のバス停にスタンプを用意し、10 カ所分のスタンプを集めて回るスタンプラリーを実施。親子で参加し、自分たちで時刻表を調べ、チェックポイントのバス停を目指す。バスや電車に乗ることで地域公共交通に親しんでもらう。

スタンプラリーマップ

共通一日乗車券

参加者にはアルピコ交通のバス路線及び上高地線、市が整備した西部地域コミュニティバス等の「共通一日乗車券」を事前に郵送し、自宅からイベント会場までの移動にも地域公共交通を使ってもらうように工夫した。

２）公共交通にふれあうイベント

中心市街地にある花時計公園を会場に、アルピコ交通の路線バスの展示、運転席見学、西部地域コミュニティバスの試乗会、公共交通や次世代交通政策に関係する資料展示のほか、アルピコ交通の乗務員によるバスの車両の紹介や、長野県警察の交通安全体験車「チャレンジ号」による交通安全啓発など、多様なコンテンツを楽しめるイベントとなっている。

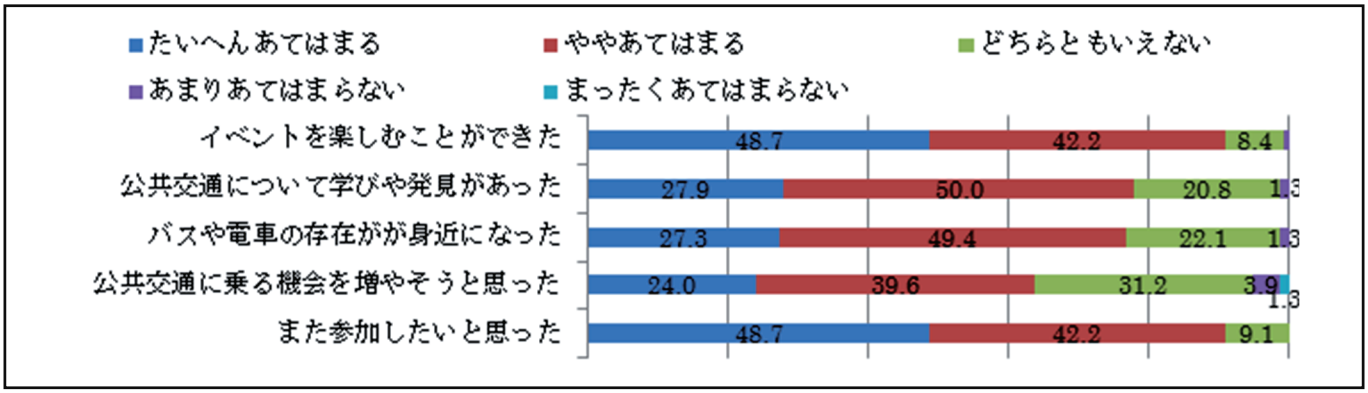
市内中心部の公園で実施することにより、多くの市民の目に触れ、気軽に参加できるよう工夫している。

イベント当日の様子

３）イベントの成果

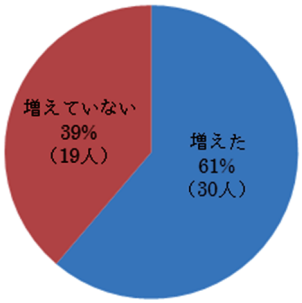
イベント参加者に対してアンケートを行い、意識変容や行動変容が生じているかを把握している。その結果、約 65%の参加者が「公共交通に乗る機会を増やそうと思った」と回答しており、一定の意識変容が見られた。

イベントに参加した感想



また、過去のイベント参加者には「イベント参加後、公共交通を利用する機会が増えたか」という問いを行った。結果、約 60%が「増えた」と回答しており、行動変容についても確認ができた。

公共交通の利用機会



事業３：その他の利用促進策

意識　PR

１）地域主導型による需要が少ない地域の移動を補う地域公共交通の整備

一定の移動需要が見込める地域においては、アルピコ交通及び市営バス等が運行している。しかし、これらの地域公共交通は、移動需要が少ない地域には対応できていない。このような移動を補うための地域公共交通の確保・維持・改善を地域が主体的に行う場合、松本市では年間 80 万円程度の補助を出している。この制度は完全に地域の公募方式となっている。また、路線の設計等においても地域が主体的に行っている。これまで市内３地区で導入されている。

２）地域（自治会等）が行う利用促進策に対する支援

法定協議会では、地域（自治会等）が主体的に地域公共交通の利用促進策を行う場合、その経費の一部を補助（最大 10 万円）する取組みを行っている。これまでの実績として、地域版の時刻表の作成、地区住民に利用を促すチラシづくり、地域のバス停環境整備などに補助が行われている。

３）エコ通勤の実施

松本市では、市役所全職員を対象に、地域公共交通の維持・活性化や地球温暖化防止対策の一環として、原則マイカー通勤をやめ、徒歩、自転車（バイク含む）・地域公共交通を利用した通勤方法に切り替えることを推奨している。現在では本庁舎勤務の 81%、出先機関を含めると 55%（平成 26 年）がエコ通勤となっている。

４）バスＤＡＹまつもと

市内で行われる大規模なイベント（土日開催）の渋滞対策として、そのイベントに訪れる市民・観光客に路線バスを利用してもらうため、臨時のパーク&ライド駐車場の設置、市内の路線バス全線を大人 100 円、小学生以下は無料にする「バス DAY まつもと」を実施している。バス DAY まつもとを実施すると、通常土日平均利用者数の２～３倍の利用者が路線バスに乗車している。

５）ＪＲ篠ノ井線平田駅利用促進モビリティ・マネジメント

JR 篠ノ井線平田駅は平成 19 年に開業した新駅で、開業にあわせてパーク&ライド駐車場の整備、３カ年連続で新駅利用促進モビリティ・マネジメントを実施した。

モビリティ・マネジメントでは、まず意識変容・行動変容を促すための情報提供及びアンケートを実施し、その後一定期間を経てから行動変容が生じているかを把握するためのアンケートを実施した。対象者は、1 年目は平田駅周辺大規模事業所（50 人以上）、2 年目は中小規模事業所（40 人以下）、3 年目は地域住民を対象に同様のスキームで実施した。ただし、情報提供の内容や方法はターゲットにあわせて変更した。モビリティ・マネジメントの結果、意識変容は十分に見られ、少ないながらも行動変容も確認された。その効果もあり、平田駅の乗車人員は平成 19 年度から平成 25 年度までの間に約 1.8 倍に増加している。また、利用者増に伴い、平成 26 年には、パーク&ライド駐車場をこれまでの約 1.7 倍に拡張している。

PR

コラム１
自社キャラクターを活用した利用促進策の実施【アルピコ交通】

■鉄道事業部　0263-26-7311

アルピコ交通は、長野県松本市に本社を置き、鉄道事業、乗合バス事業等を行っている。同社が運行する上高地線の知名度を高め、利用者増を図ることを目的として、2012 年にイメージキャラクターとして「渕東なぎさ」を登場させ、利用促進を行っている。名前の由来は同線の「渕東（えんどう）駅」と「渚（なぎさ）駅」からとっており、デザインはアルピコ交通の社員が担当した。

アニメ風として親しみやすくしたほか、キャラクター自身の設定も行い、Twitter やWeb サイトを開設しながら情報発信を行っている。また、長野県出身の人気声優をキャラクターボイスとして起用し、声優ファンなどの呼び込みを図っている。現在では 15 種類もの関連グッズの制作・販売を行っているほか、車両へのラッピングや、渕東なぎさをデザインした駅看板の設置、渕東なぎさの声を担当する声優がアナウンスを行う臨時列車の運行など、渕東なぎさを活用した様々な利用促進を行っている。

渕東なぎさがあしらわれた車両

渕東なぎさのWeb サイト

上高地線の利用者数は、他の利用促進の効果や渕東なぎさの人気もあり、登場以降 2 年間で 14 万人増加している。

1-5

利便性 PR 観光 意識 その他

地域のために、お客様のために、利用しやすい地域公共交通の構築【えちぜん鉄道】

■広報営業・新規事業開発部　0776-52-7788

こんな方におすすめ！

- 利用者ニーズをしっかり把握して新しいサービス創出をしたい
- 一緒になって支えてくれる人を増やしたい
- 利用促進の活動資金を生み出したい
- レンタルサイクル事業など結節点の強化に取り組みたい
- 観光地と連携した企画チケットをつくりたい

えちぜん鉄道の概要

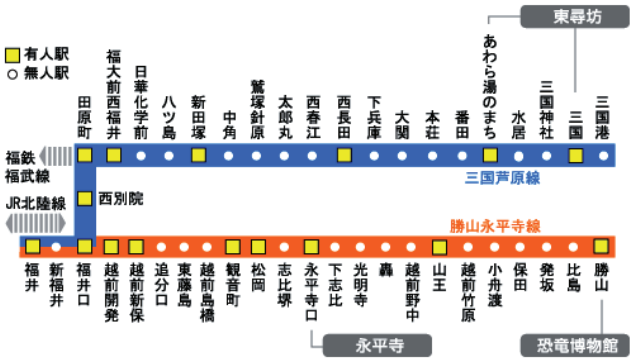
■本社所在地：
福井県福井市

■営業区域：
福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町

1. 取組みの背景

- えちぜん鉄道は、福井県の福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町の４市１町を通っており、「勝山永平寺線」と「三国芦原線」の２路線がある。
- えちぜん鉄道の前身である京福電気鉄道は、平成 12 年と 13 年に２度の列車衝突事故を起こした結果、鉄道全線が運行停止になり、バス代行輸送を行っていた（平成 13 年鉄道事業廃止届を提出）。バス代行輸送が行われる中で、沿線住民が鉄道の必要性を再認識し、鉄道の再生に向けた動きが活発となり、行政・政治を動かした。その結果、行政・民間・住民の株主構成からなる第３セクターとして、平成 14 年９月にえちぜん鉄道が設立された。

路線図



2. えちぜん鉄道の企業理念と地域社会における役割

えちぜん鉄道は「地域、社会との信頼を基本におき、お客様への安全性、利便性、快適性をとおして、地域共生型サービス企業をめざします」を事業の目的と使命に掲げ、下記の４点を企業方針としている。

- お客様サービスを第一に考えます。
- 沿線地域と交流するネットワークを創ります。
- 自己責任を果たし、自立する企業を目指します。
- 夢と希望のある企業にします。

えちぜん鉄道が考える「鉄道業」でのサービス

小売業	鉄道業
お店の中がきれいで気持ちがよい	駅の待合室、電車の中の空間
店員の接客の対応が良い	駅務員、乗務員、アテンダントの接客
お店の開店・閉店時間が便利、お店の立地条件が良い	ダイヤ、パーク＆ライド、レンタルサイクル
買いたい商品がある	ダイヤ、イベント、観光地
価格がリーズナブルである	企画きっぷ、フリーきっぷ

えちぜん鉄道は、鉄道業を運輸業ではなく小売業を含めた「サービス業」（BtoCのビジネス）と同じであると捉えている。また、地域の交通事業者として、地域のため、お客様のために何をすべきかを起点に事業を立案している。一方、地域においては、えちぜん鉄道を地域の発展と日々の暮らしを支える『生活関連社会資本』と捉え、その自立性を高めながら、永く次世代に引き継ぐ施策を総合的に展開するとしている（えちぜん鉄道公共交通活性化総合計画より）。

3. 利用促進事業の詳細

えちぜん鉄道では、多様な利用促進事業を実施している。ここでは「意識啓発・行動変容事業」「観光関連事業」「利便性向上事業」について記載する。

事業１：アテンダントの乗務によるサービス＆利便性向上

観光　その他

平成 14 年の会社設立当初、「バリアフリー化への対応」や「全体の約半分が無人駅」という課題があった。その対応として、車内に乗降補助や案内など、きめ細かなサービスを提供できる人がいれば解決できるのではないかという発想から、女性客室乗務員（アテンダント）の乗務が平成 15 年の運行開始時よりスタートした。通勤・通学時間帯を除く日中に乗車し、高齢者の乗降サポートや無人駅から乗車した利用者への乗車券販売や、観光・乗継案内等の車内アナウンスを行っており、「お客様に安心して快適に乗っていただくため」に明るく楽しい空間づくりに努めている。

車内の様子

ここがポイント

✧ **利用者ニーズの把握、新しいサービスの創出**
アテンダントは乗客とのコミュニケーションから、ニーズや課題を把握する重要な役割を担っている。毎日、乗務後に乗客から寄せられた質問や「気がついたこと」を業務日誌に記録している。その情報は数日中に幹部社員に回覧されるようになっており、様々な改善、新サービスの開発につながっている。

✧ **アテンダントのスキルアップを目指す体制**
アテンダントは最初１ヶ月の OJT によりスキルを取得。その後は、月に１回アテンダント間で情報共有、課題の洗い出しを行う機会を設け、スキルアップを図っている。また「わからないことをそのままにしない」をモットーに沿線周辺の情報も調査している。最近では電子タブレットを導入し、より正確な案内に加え、翻訳アプリを活用し、外国人旅行者への案内も行っている。

事業２：観光地・温泉地との連携

観光

えちぜん鉄道沿線には、東尋坊、永平寺、恐竜博物館、あわら温泉等、福井県の主要観光地が立地していることから、観光地・温泉地と連携し、観光客向けのお得なセット券を企画販売している。企画にあたっては、観光協会等の会議に参加し、積極的に連携を進めながら開発に取り組んでいる。また、最近では沿線や近隣市町の観光担当者及び福井観光コンベンションビューローとともに定期的な会議を開催している。会議の中で観光地・温泉地の周遊性を高める広域的な取組みの必要性があがっており、検討を進めている。

ここがポイント

✧ **観光客視点のセット券！恐竜博物館入場券＋鉄道＋バス**
恐竜博物館のセット券には、鉄道の一日フリーきっぷや駅から施設までのバス切符、入場券が含まれている。また、通常電車で行くよりも割安に行けるような料金設定となっている。

事業３：サポーターづくり

PR 意識

えちぜん鉄道には「鉄道を次世代へ残していこう！」という思いのもと発足したファンクラブ「サポーターズクラブ」がある。サポーターズクラブは年会費制となっており、入会すると以下のような特典がある。運賃割引や沿線の飲食店、商業施設等との連携による特典が充実しており、現在約 4,000 人のサポーターがいる。なお、サポーターズクラブの事務局はえちぜん鉄道内にあるが、年会費はえちぜん鉄道とは別会計となっている。

●年会費　※定期券購入者は無料
- 個人会員：
  年額 1,000 円/人
- ゴールド会員（65 歳以上の方）：
  年額 1,000 円/人
- ファミリー会員：
  年額 500 円/人

●会員特典
- 普通運賃が１割引（ゴールド会員は２割引き）
- 乗車に応じてポイントを進呈。ポイントに応じて景品交換
- 沿線にある加盟店で、割引やお土産など特典が得られる（平成 26 年は 87 団体）
- えちぜん鉄道が企画するツアーの参加費用が割引になる

※沿線の飲食店等の加盟料は 1,000 円／年である

ここがポイント

✧ **会員・加盟店・えちぜん鉄道との「３方良し」の関係を構築**

★会員のメリット
普通運賃の割引きや加盟店でのお得なサービスが受けられる。（詳細は上記参照）

★加盟店のメリット
1,000 円／年を納めると電車内と会員向けに作成する冊子（右図）で紹介され、広報活動ができる。加盟店舗は年々増加し現在は 87 団体。

加盟店の冊子

★えちぜん鉄道のメリット
えちぜん鉄道は、地域との連携や鉄道の利用促進が図れる。

✧ **年会費はサポート団体の活動費へ**

えちぜん鉄道沿線には、「鉄道を次世代へ残す」取組みを行うサポート団体が６団体ある。サポーターズクラブの年会費は、このサポート団体等の活動費となる仕組みになっている。

具体的には・・・

■入会者が沿線市町の居住者の場合：
年会費の８割は沿線のサポート団体の活動費になり、残りの２割は冊子や会員証の発行、郵送料など事務局経費となる。

■入会者が沿線居住者ではない場合：
年会費の全額が事務局経費となる。

■サポート団体
主な活動：駅周辺整備、利用促進策の立案・実施

- 勝山市電車利用促進会議
- 永平寺町えちぜん鉄道サポート会
- 三国えちぜん鉄道利用促進会
- 春江えちぜん鉄道サポート会
- 坂井町「えちぜん鉄道」サポート会
- あわら市えちぜん鉄道サポートの会

※えちぜん鉄道の資料より抜粋

サポート団体は活動費をもとに、清掃や花壇整備等の環境整備や住民対象の日帰りツアーなどの利用促進事業をボランティアで行っている。サポート団体同士が集まる定例会議が毎月開催され、そこで他団体と意見交換を行いながら活動を共有している。定例会議が各サポート団体にとって良い刺激となっており、企画立案はきわめて積極的であるという。

事業４：目的地までの移動利便性向上を目指した事業

利便性

１）レンタルサイクルの取組み

駅から目的地までの利便性向上を目的として、沿線 10 駅に「レンタルサイクル」を設置している。自転車は借りた駅に返却する仕組みで、貸出料金は１回 50 円（電動アシスト自転車のみ１回 500 円）。通院や買物の利用が多く、年間利用回数は 10,000 件程度で推移している。

ここがポイント

✧ **効率的な運用**
100 台の自転車を利用状況に応じて適宜各駅に振り分けており、効率的に運用している。⇒平地で、駅から少し離れた場所に商業施設や病院、観光地がある駅での利用が多い。

✧ **採算が取れる仕組みとメンテナンス**
当初は放置自転車を無料で貸出をしていたが故障が多かった。そこで、新しい自転車を購入し、有料で貸し出しをする仕組みに変更した。年間約 10,000 件の利用（約 50 万円の収入）があるため、３年間で採算がとれている。なお、メンテナンスは購入先の自転車販売店と設置駅が実施している。

✧ **気軽に借りられる仕組みづくり**
１回 50 円と、高校生も日常的に利用しやすい価格設定にしており、レンタル時の手続きは身分証明書を提示し、必要事項を記入するのみである。

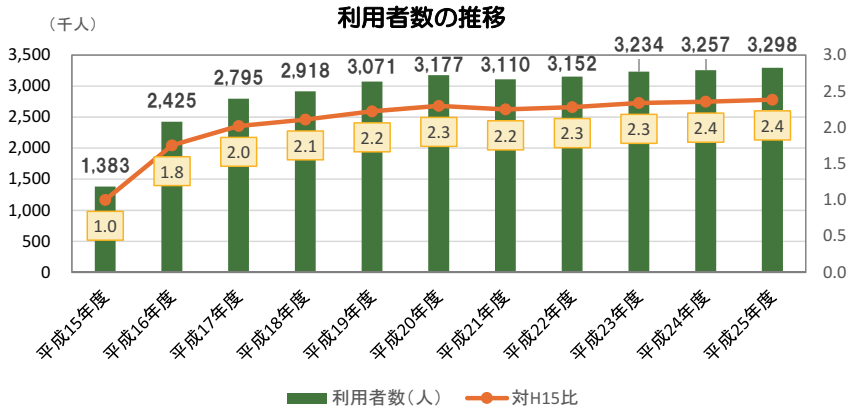
２）連絡バスの自主運行

鉄道利用者が駅から目的地までアクセスしやすくするために、連絡バスを自主運行している。運行エリアの１つである越前新保駅周辺には、大型商業施設があるが、「周辺道路の渋滞や駅からは遠くて行けない」という課題があった。

そこで、平成 16 年から新保・大和田巡回バス「あおぞらくん」の運行を始めた。利用者数は年間 10,000 人前後で推移している。また「あおぞらくん」の運行にあたっては、商業地域の企業に協賛金の依頼を行い、バス停留所を設置するとともに、利用者に「環境に配慮している企業である」と PR をしており、７事業者が運行支援を行っている（平成 27 年３月現在）。

4. 取組みの成果

様々な利用促進事業を実施する中で、近年は利用者数が増加傾向にある。平成 25 年度は、開業以来最多の約 330 万人の利用があった。



Part２
地域公共交通の確保・維持・改善及び利用促進を住民主導で行っている事例

これからの地域公共交通は、自治体が一定の責務を持って確保・維持・改善をしていくことが求められています。ただし、それは自治体が単体で行うのではなく、地域の住民、交通事業者と協力しながら行うことが重要です。

ここでいう住民の協力とは、行政に単に地域公共交通の整備を要望するのではなく、その必要性を理解し、利用することに加えて、確保・維持・改善の取組みに参画することにほかなりません。Part２では、住民が主体的に取り組んでいる事例を紹介します。住民主導で地域公共交通の確保・維持・改善を進める際に参考になります。

紹介事例

■2-1　地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行
【三重県松阪市】

■2-2　「ささゆりバス委員会」による利用促進活動
【愛知県岡崎市】

■2-3　「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動
【愛知県武豊町】

■2-4　市民との対話によるバス路線の検討
【愛知県小牧市・岐阜県各務原市】

2-1
地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行
【三重県松阪市】

一部過疎地域指定　意識

■交通政策室　0598-53-4184

こんな方におすすめ！

➢運行に対して住民の参画をもっと促したい
➢コミュニティバスの評価の仕組みをつくりたい

三重県松阪市の概要

■人口：169,444 人
■世帯数：71,388 世帯
■高齢化率：26.1%
■財政力指数：0.63
■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 松阪市は、東側は伊勢湾に面し、西側には山間部を有しており、東西に約 50 ㎞と長い市域を持つ。モータリゼーションの進展、大規模店舗の郊外出店、集落内の人口減少などにより、地域公共交通利用者は減少し、民間バス事業者の路線の廃止・縮小が進んだ。廃止・縮小により交通空白となった地域では、地域公共交通の重要性、必要性が見直された。
- その中で、地域が「相応の協力と負担」を行うことを前提としたコミュニティバスの導入が始まった。
  ※松阪市は、市内各地域内の移動を確保するコミュニティバス以外に、行政主導で幹線バス・地域間バスを企画・運行をしている。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **導入時の高いハードルや評価制度によるマイバス意識の醸成**
地域内での運行組織づくりや協賛金納入の合意形成、評価後の改善の活動も地域主導で実施することにより、「地域ぐるみで公共交通を支える」というマイバス意識が醸成されている。

✧ **改善に向けた取組み状況を３段階で評価**
１次評価結果を「どのように改善したか」という取組み状況及び改善動向も評価に入れている。

１） コミュニティバスの導入時の高いハードル

松阪市のコミュニティバスの大きな特徴は、地域からの要望に基づいた「行政主導型」の整備ではなく、地域の立候補による「参画型」としていることである。コミュニティバスを導入したい地域は、自治会等が中心となって「地域公共交通運行検討会」を設立し、主に次ページの①～⑤を実施する必要がある。沿線世帯が協賛金を納めることが導入の前提になっていることもきわだった特徴である。

地区の運行記念式

地域公共交通運行検討会で実施する事項

①地域住民（町内・組内単位）への導入方針等を説明
②コミュニティバスの必要性について、地区住民のニーズを把握（アンケート調査等）
③運行経路、運行時刻等に対する関係機関のアドバイスを受け、市と協議しながら、検討会が主体的に検討
④地域住民による手作りのバス停製作
⑤**沿線の事業者、商店、個人等からの協賛金の協力依頼**
※沿線地区の世帯は、1 世帯あたり 500～1,000 円の協賛金を納めることが前提

※松阪市資料より抜粋

平成 23 年から運行開始した嬉野地区を走る「嬉野おおきんバス」は、市との協議や地区内での合意形成に約 4 年を費やしており、この間の協議回数は 60 回以上にのぼる。地区内で合意する際にハードルがもっとも高いのは協賛金制度である。

なお、行政は、交通空白地域に対しては住民説明会等で地域公共交通の必要性を積極的に周知しており、地区からの立候補を待っているだけではない。また、導入方針、運行計画等については地域との協議を重ねるほか、道路管理者、運輸支局などとの調整、運行事業者の選定など、専門的な知識が必要な部分は行政がサポートを行う。

コミュニティバスの運行開始とともに「地域公共交通運行検討会」を解散し、「地域公共交通運行協議会」が発足する。地域公共交通運行協議会では、沿線世帯からの協賛金の納入、ダイヤや路線の見直しのほか、次ページで記載する評価基準を満たすために、回数券の購入などの利用促進活動や啓発活動、運行改善の検討を行い、利用者増加を目指している。

平成 25 年度のコミュニティバスの運行実績

	利用者数	運行経費	運賃	協賛金	収支率
飯南ほほえみ	2,827	3,663	274	664	25.6%
黒部東線	9,693	6,475	902	860	27.2%
機殿朝見線	4,622	6,869	500	722	17.8%
飯高波瀬森線	2,157	6,266	211	672	14.1%
嬉野おおきん	8,154	11,338	1,006	1,481	21.9%
三雲たけちゃん	4,311	9,079	848	1,413	24.9%

利用者数の単位は人、運行経費、運賃、協賛金は千円単位

2）運行計画及び運行状況を評価する制度

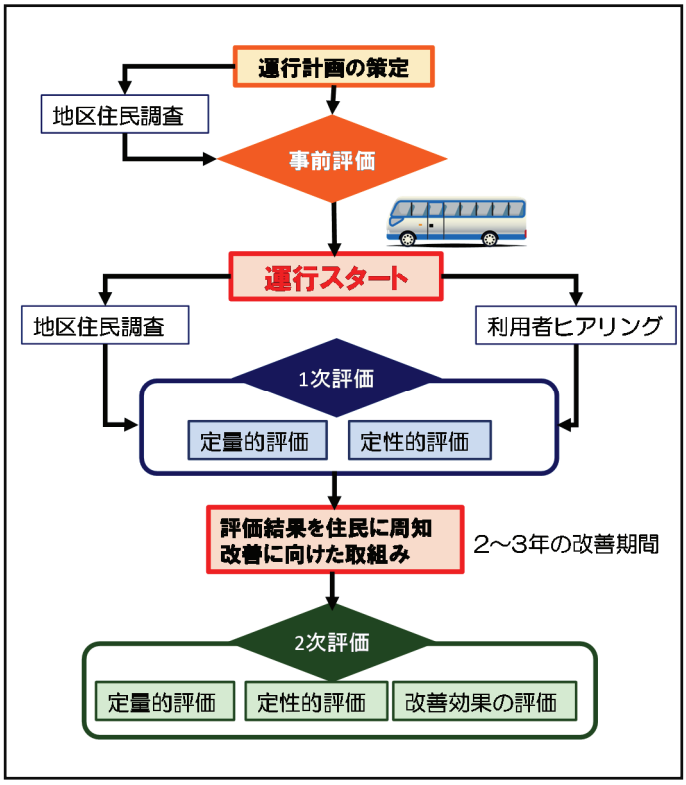
地域にコミュニティバスを導入する中で、運行する必要性の判断や地域ごとの改善に向けた取組みに対して、統一的な基準が必要なのではないかという意見があり、平成 21 年に評価方法の開発に取り組んだ。評価を実施する目的は右図の３つであり、それに応じた仕組みとなっている。

【評価を実施する目的】
- 地域で立案した計画に対する評価
- 運行後の定期的な評価・見直し
- 地域公共交通を地域で守るための改善活動に向けた評価

評価の種類

評価の種類	評価の内容
事前評価	潜在的な需要の大きさ、需要に見合う運行形態、地域の取り組み体制、事業収支等から運行計画を評価する。
1 次評価	運行開始後一定期間を終えた後、利用者数や事業収支の実績に加えて利用実態や地域住民の意向からみた定性的な必要性の観点から評価し、改善の必要性とその方向性を検討する。
2 次評価	1 次評価の結果をふまえた改善の取組状況と、それに伴う利用実績等の改善動向を評価し、以後の方針を検討する。

評価プロセス



松阪市での定量的指標、定性的指標は以下のとおりである。定量的指標は、伊勢自動車道を境に、地形が平坦でバスに乗車すれば乗り換えることなく鉄道駅まで行くことができる東側地域と、山間地域が広がっていて鉄道駅までの乗継ぎを必要とする西側地域にわけて基準を設定している。基準値は、他都市や中部運輸局管内のコミュニティバス平均収支率をもとに検討し、設定している。

1 次評価、2 次評価時の定量的評価項目

指標	評価内容・指標	伊勢自動車道 西側	伊勢自動車道 東側
ポテンシャル指標	沿線地域住民のアンケート調査で把握した潜在的年間利用者数に対して実際にそれに見合う利用者数となっているか ■指標：年間利用者数／潜在的年間利用者	30%以上	40%以上
効果指標	沿線地域の 60 歳以上の高齢者の利用が十分なされているか ■指標：沿線地域 60 歳以上人口 100 人あたり 1 日利用者数	1.5 人以上	2.0 人以上
コスト指標	事業費に対する地域負担（運賃収入、協賛金等）の比率が一定程度確保されているか ■指標：地域負担率（地域負担額／運行経費）	15%以上	20%以上

定性的指標

部類	評価項目	評価内容
必要性	高齢者の生活不安の拡大の有無	廃止によって、通院や買物で日常生活に支障が出る人がどの程度いるのかを評価
	高齢者等の生活行動の変化	地域公共交通の廃止によって、高齢者や家族の生活行動（外出頻度や家族の負担）にどの程度影響を及ぼすのかを評価
改善の動向 （2 次評価のみ）	利用者数の動向	利用者数が増加傾向にあるか、また増加のきざしがあるかどうかを評価
	地域の取組み	新たな利用者の開拓や協賛金の確保に向けて積極的な取組みがなされてきたかどうかを評価

2-2
「ささゆりバス委員会」による利用促進活動
【愛知県岡崎市】

過疎地域指定なし　意識

■交通政策室　0564-23-6486

こんな方におすすめ！

➢運行に対して住民の参画をもっと促したい
➢コミュニティバスの評価の仕組みをつくりたい

愛知県岡崎市の概要
■人口：379,184 人
■世帯数：150,302 世帯
■高齢化率：20.0%
■財政力指数：0.98
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 平成 19 年に交通事業者から「平成 20 年 3 月をもって市内の 24 路線のうち 14 路線を廃止する」という申し出があり、市民の日常の移動手段が失われる危機を迎えた。
- その危機に対応するため、補助によりバス路線を維持するとともに、既存バス路線と連携した持続可能なバスネットワークの構築に向け、バス基幹軸及び地域内交通を整備するなど地域公共交通の再編を行った。
- その中で、地域内交通として交通不便地域に新たな交通手段を導入するにあたっては、地域住民の主体的・組織的な取組みのもとに行政や交通事業者と協働しながら運行計画を作成し、実証運行を行ったうえで本格運行に移行する方針とした。また、導入する地域は公募とした。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **住民、事業者、行政の役割分担を明確にしている**
住民の主体性に重きをおきながら、行政、事業者がしっかりサポートする仕組みとなっている。

✧ **ガイドラインを作成し、プロセスを見える化**
地域にコミュニティバスを導入するまでのガイドラインを示し、各プロセスにおける住民の役割を明示している。

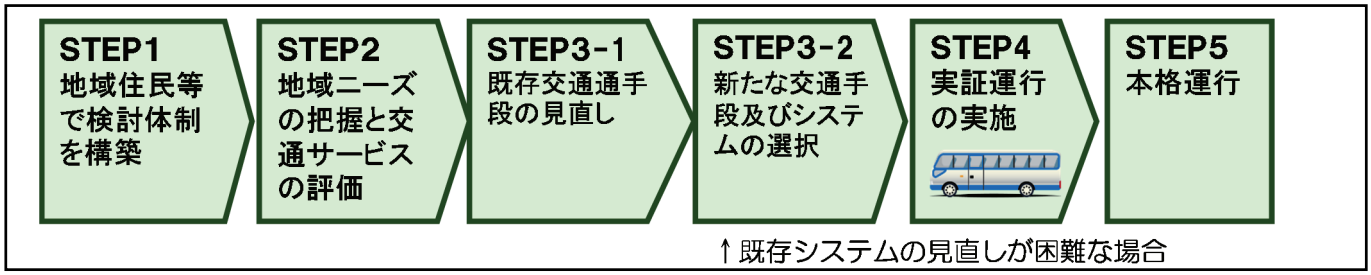
■岡崎市の方針

岡崎市では、交通不便地域にコミュニティバスを導入するのは、地域住民が日常生活において地域公共交通の必要性を認識し、その確保と活用に向けて地域住民の中に主体的な動きがある場所としている。また、行政・市民・交通事業者の役割分担としては、以下の方針を掲げている。

◆「市民・地域住民」が主体的に取り組み、自分たちの地域交通を創り、守り、育てあげていくこと
◆市民が主体的に取り組む中で解決できない問題、専門的な事項（法律・制度面、分析方法など）については、行政や事業者が積極的にサポートする。

導入までの検討プロセスを以下のようなガイドラインで示している。

地域公共交通検討のガイドライン



それぞれのプロセスで住民、事業者、行政が実施すべきことを明確にしている。

なお、コミュニティバスを継続する判断基準としては、収支率 25%としている。この数値は、中部運輸局管内におけるコミュニティバスの平均収支率及び移動コストに対する行政サービスと受益者負担の考え方から算出している。ただし、当面は利用者数が増加傾向にあれば、運行を継続するという対応をとっている。

ＳＴＥＰ3−2 の新たな交通手段及びシステムの選択時の役割分担

	行政	市民	事業者
運行目的・運行方針		●	
走行環境調査	●	●	
交通手段、システムの選択		●	
運行主体・運行計画案の作成		●	
走行環境テスト	●	●	●

3. 地域における利用促進の取組み

額田地域下山地区

～市街地から呼び込むウォーキングツアーの企画～

市東部の中山間地域である額田地域の下山地区は、約 600 人が住む山間の小さな集落であり、通学・通院での地域公共交通の必要性を感じていた。そのため住民が早くから地域公共交通について議論しており、平成 20 年に検討組織「ささゆりバス委員会」を設立した。委員会において住民アンケートを実施しニーズを把握したうえで、ルートやバス停の位置などを検討後、運行計画を策定するとともに、間伐材を使った手作りのバス停を設置し、コミュニティバス「ささゆりバス」の実証運行を開始した。

運行開始後は、本格運行に向けて市が掲げる目標値である収支率 25%を目指し、岡崎市街地の人たちを下山地区に呼び込む「ウォーキングツアー」を企画、年に数回実施している。このツアーは地元の史跡や酒蔵などをボランティアガイドが案内し、交流することにより、ささゆりバスの利用につなげる狙いがある。ウォーキングツアー実施にあたり、ささゆりバス委員会ではボランティアガイド養成講座の開催や愛知県の補助金を活用しガイドブックを制作している。

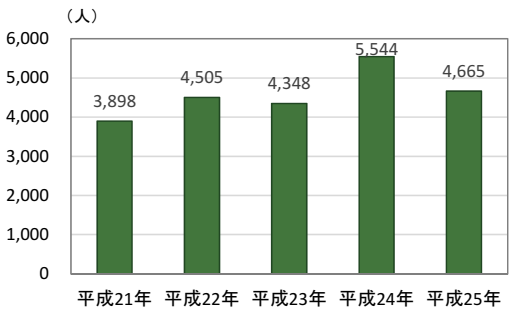
ウォーキングツアーを通して、市街地から人を呼び込むとともに、下山地区の住民が地域の資源を再発見し、みんなでバスを利用して出かけようという啓発につながっているという。

ささゆりバスの利用者数は右図のとおりである。運行開始後、徐々に利用者数が増え、近年では 4,500 人前後を維持している。

ツアーの様子

ガイドブック

ささゆりバスの利用者数の推移



過疎地域指定なし　意識

2-3
「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動【愛知県武豊町】

■防災交通課　0569-72-1111

こんな方におすすめ！

➢住民が行う利用促進の活動を支援したい

愛知県武豊町の概要

■人口：42,808 人
■世帯数：17,118 世帯
■高齢化率：22.2%
■財政力指数：1.08
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 愛知県武豊町は、平成 16 年に公共施設をつなぐ巡回バスの試行運行を行ったが、利用者が少なく本格運行を断念した。そのような中で、高齢者等の生活の足の確保が問題化したため、平成 22 年 7 月から 5 年間の予定でコミュニティバス「ゆめころん」の試行運行を始めた。
- 以前の経緯を踏まえ「5 年後に継続されるためには、地域に愛され利用が増えなければならない」という問題意識を持った住民が核となり、住民組織「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」（以下、友の会）を設立。住民自らがコミュニティバスの運営に関わり、柔軟な発想でマイバス意識を向上させて行くことを目的とし、利用促進活動を始めた。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **県や武豊町独自の補助金を活用しながら活動を支援**
武豊町はコーディネーターとして「愛知県公共交通利用促進モデル事業」を「友の会」に斡旋し、活動を間接的に支援している。県の事業が終わった後も、独自の「コミュニティバス利用促進委託料」を使って、「友の会」の活動をサポートしている。

友の会の活動内容は多岐にわたる。特徴的な活動の１つとして「おでかけレシピカード」の取組みがある。バスの時刻表がわかりにくいという課題を改善するため、利用者の多い町内 5 施設へのコミュニティバスでの行き方と帰り方を１枚のカードに簡潔にまとめ、バス停に配置してある。その他、以下の活動もしている。

おでかけレシピカード

■平成 22～25 年度に行ったその他の主な活動

・マイベンチ（バス停に設置するベンチの製作）
・朝市に行こう（バスに乗って朝市に行くことの呼びかけ）
・ポイントカード（バスに乗るとたまるポイントに応じてプレゼントを用意）
・コミュバスニュース（イベントの告知や事業報告を町の広報や回覧板と一緒に年 4 回程度配布）　など

利用者は試験運行開始以来増え続けている。友の会による、多角的な利用促進事業によって多くの人がバスに関わったことが少なからず影響していると考えられる。副次的な効果としては、町内の団体の連携（友の会と観光ガイドボランティア）が生まれたことがあげられる。

2-4
市民との対話によるバス路線の検討
【愛知県小牧市・岐阜県各務原市】

過疎地域指定なし　意識

■小牧市　都市政策課　0568-76-1138
■各務原市　商工振興課　058-383-9912

こんな方におすすめ！

➢地域公共交通の再編を住民とともに考えたい
➢住民とともに路線設計をしたい

愛知県小牧市の概要
■人口：153,548 人
■世帯数：63,605 世帯
■高齢化率：20.9%
■財政力指数：1.12
■過疎地域指定：なし

岐阜県各務原市の概要
■人口：148,750 人
■世帯数：56,590 世帯
■高齢化率：24.4%
■財政力指数：0.86
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 愛知県小牧市では、より多くの市民の声を聞きながらバス路線再編を行おうと考えていた。
- 岐阜県各務原市では、より多くの市民との「対話」によるバス路線設計を行うことで、「マイバス」意識を高め、利用の増加や住民主体の利用促進策の立案などにつなげていきたいと考えていた。
- そこで、小牧市、各務原市では地域公共交通を再編するにあたり、検討プロセスにおいて市民ワークショップを開催し、市民が納得するバス路線の設計を行った。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **「ファシリテーター」が中立的な立場で議論を整理**　※ファシリテーター：会議の進行・取りまとめ役
中立的な第三者がファシリテーターとなり、市民の意見を整理することで、行政への要望合戦になることを防ぎ、建設的な場となった。また、少ない会議、短い時間で、効果的な検討を行い、しっかりとアウトプットを出すことができるよう、会議設計を行った。

小牧市、各務原市において、地域公共交通再編に向け路線を設計するにあたり、実施されたワークショップの概要は以下のとおりである。

①現状の把握
市内を運行している地域公共交通の現状（利用者数、収支率等）及び課題（交通空白地域の状況等）を示し、議論するうえでの共通の土台を構築する。

②具体的な路線設計
A．路線設計の方針を共有
（例）1 時間に 1 本程度の運行を確保する
　　500m圏内に駅・バス停がある状態を確保する　　など
B．ルート・バス停の位置・ダイヤ等の検討

ワークショップの様子

Part３
施策別の事例

中部運輸局管内やその近隣において、様々な利用促進策が実施されており、ユニークで効果的な取組みも数多く見られます。

Part3 では、右表に示すカテゴリー別に、個別具体的な利用促進策について取りあげます。利用促進策を網羅的に掲載しているので、利用促進策を発案する際に役立ちます。なお、カテゴリーにあてはまらない事例は「その他」として整理しました。

事業カテゴリー	具体的な事業
利便性向上事業	1.わかりやすい行先表示
	2.マップや時刻表、運賃表の作成
	3.バス停の待合環境整備
	4.バスロケーションシステムの導入
	5.ＩＣカードの導入
	6.乗継施設（拠点、Ｐ＆Ｒ）の整備
	7.乗継割引、共通乗車船券等各種割引の実施
	8.乗継を考慮したダイヤ編成
PR事業	1.商店街等と連携したクーポンの配布
	2.ＰＲイベントの開催
	3.広報紙やウェブ等を活用した情報発信
	4.ご当地キャラを活用したＰＲ活動
意識啓発・行動変容事業	1.意識転換を目的としたアンケートの実施
	2.地域での懇談会やワークショップ等の実施
	3.学校、教育機関との連携（乗り方教室等）
	4.企業等と連携した公共交通での通勤の促進
	5.自治会・団体等との連携
	6.免許返納に係る料金割引や回数券の配布
	7.転入者等へのパンフレットの配布
観光関連事業	1.観光客向けの時刻表、ルートマップの作成
	2.周遊フリーパス等の割引優待制度
	3.観光施設等と連携したクーポン等の導入
	4.企業、アニメ、メディア等とのタイアップ
	5.観光ガイドの乗務

（１）利便性向上事業

地域公共交通の利便性を向上させる様々な取組みを紹介します。利便性向上事業は、主に「わかりやすい情報提供」、「利用環境の快適性向上」、「乗継利便性の向上」からなります。それぞれのカテゴリーから特徴的な事例を紹介します。

紹介事例

■3-1　バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示
【しずてつジャストライン】

■3-2　デマンドタクシーから路線バスへの乗継案内をわかりやすく示した時刻表
【長野県大桑村】

■3-3　ミニバスターミナルの整備による乗継利便性の向上
【静岡県浜松市・遠州鉄道】

■3-4　バス路線末端部の交通結節の強化と乗継の改善
【静岡県静岡市・しずてつジャストライン】

■3-5　複数事業者で利用できる連絡定期券の導入
【岐阜県郡上市】

◇コラム２　鉄道駅と商業施設を最短距離で結ぶバスの運行
【三岐鉄道】

3-1
バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示【しずてつジャストライン】

利便性

■営業課 054-267-5116

こんな方におすすめ！

➢わかりやすい案内表示を導入したい

しずてつジャストラインの概要

■本社所在地：静岡県静岡市

■営業区域：静岡市、藤枝市、牧之原市、御前崎市、菊川市、島田市、焼津市、吉田町

1. 取組みの背景・目的

- しずてつジャストラインの拠点となる新静岡駅バスターミナルは、2011 年に建て替えられ、リニューアルされた。リニューアルを機に、バスターミナルの構造も変更され、同時にわかりやすいバス停時刻表の表示や乗り場案内を整備することとなった。

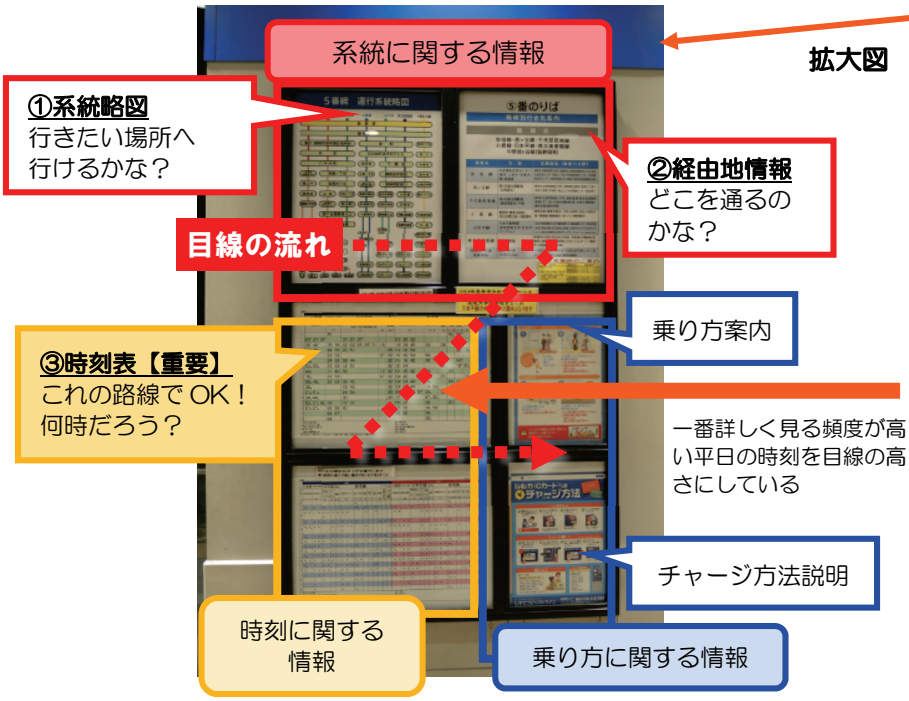
2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **利用者の「わかりやすさ」に配慮した乗り場案内の整備**

- 目線の流れに沿って情報を表示する
- 重要な情報（平日の時刻）を目線の高さに表示する
- 乗り場案内に広告物などの掲示がなくすっきりしている

各乗り場に表示する乗り場案内は、情報を集約し、表示する順番や内容、ルールなどを設け、過不足なく明快な情報を提供している。



各乗り場

拡大図

3-2

全域過疎地域指定　利便性

デマンドタクシーから路線バスへの乗継案内をわかりやすく示した時刻表【長野県大桑村】

■住民課　0264-55-3080

こんな方におすすめ！

➢乗継案内がわかりやすい時刻表をつくりたい

長野県大桑村の概要

■人口：4,116 人
■世帯数：1,592 世帯
■高齢化率：37.8%
■財政力指数：0.25
■過疎地域指定：全域

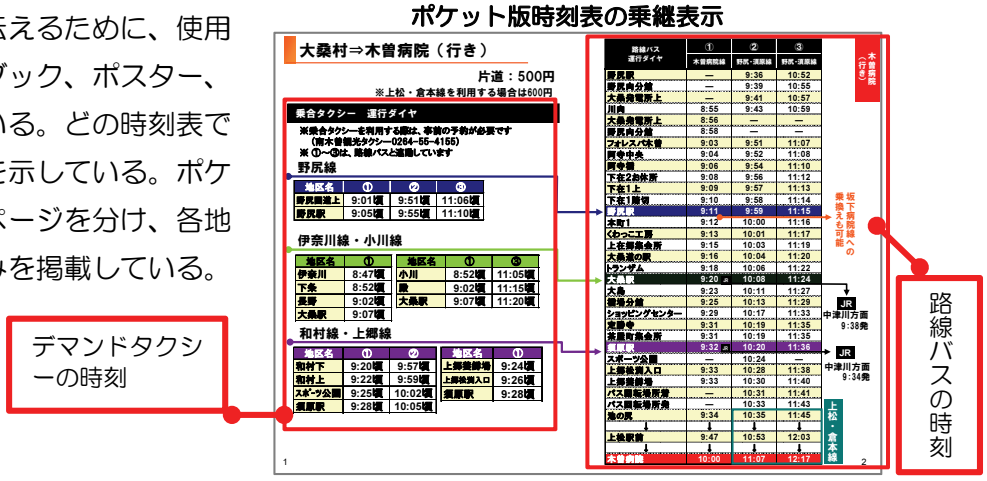
1. 取組みの背景・目的

- 大桑村は、長野県南西部に位置する山村である。村内に総合病院がないため、隣接する長野県木曽町や岐阜県中津川市に通院する高齢者も多く、地域公共交通の必要性が高い地域である。
- バス路線は、木曽町まで行く「木曽病院線」、中津川市まで行く「坂下病院線」と村内を巡回する「野尻須原線」の３本がある。また山間の集落はセミデマンドを導入している。デマンドタクシーは村内３ヵ所で病院線と接続しているが、デマンドタクシーから路線バスへの乗継ぎをいかにわかりやすく伝えるかが課題であった。

2. 取組みの詳細

乗継ぎの仕組みや時刻表を伝えるために、使用用途を想定しながら、ガイドブック、ポスター、ポケット版時刻表を作成している。どの時刻表でも色分けしながら、乗継表示を示している。ポケット版時刻表では、行先別にページを分け、各地区から病院線に接続する便のみを掲載している。

ポケット版時刻表の乗継表示



時刻表ガイドブック／ポケット版時刻表		時刻表ポスター
【時刻表ガイドブック】 ・利用案内と時刻表を掲載 ・家で活用してもらう想定 ・A4 サイズの８ページ ・全世帯に配布	【ポケット版時刻表】 ・利用案内と時刻表を掲載 ・かばんに入れて持ち運ぶことを想定 ・ハガキサイズの 16 ページ ・利用者に配布	【時刻表ポスター】 ・時刻表と地図を掲載 ・冷蔵庫や壁に貼ってもらう想定 ・B3の大判サイズ ・全世帯に配布

3-3
ミニバスターミナルの整備による乗継利便性の向上
【静岡県浜松市・遠州鉄道】

一部過疎地域指定　利便性

■交通政策課　053-457-2441

こんな方におすすめ！

➢利用促進につながる結節点を整備したい

静岡県浜松市の概要

■人口：812,286 人
■世帯数：321,993 世帯
■高齢化率：24.2%
■財政力指数：0.87
■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 浜松市は平成 17 年に 12 市町村が合併したことにより、広大な市域を有することとなった。地域公共交通は浜松を基点とした放射状に形成されており、郊外部同士の移動が賄われていない状態が続いていた。
- しかし、平成 19 年に行った PT 調査の結果、郊外から郊外への移動者が一定数見られたことから、郊外部同士を結ぶ交通網の充実を長期的に計画する一方で、先行して主要な交通結節に「ミニバスターミナル」を整備し、乗継利便性の向上を図った。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

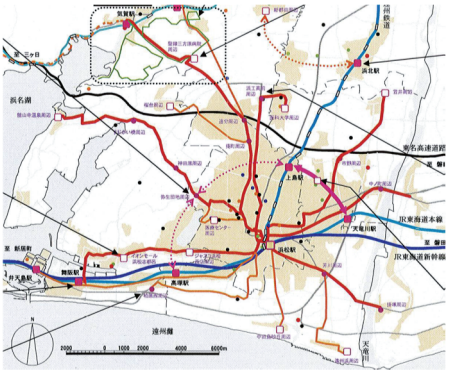
✧ **結節点の規模によって整備の優先順位や機能を決めている**
ミニバスターミナルを３つのタイプに分け（下表参照）、結節点の立地に応じた適切な整備を行っている。

将来、運行予定の路線も視野に入れ、交通結節点を３つのタイプに分けて整備を行っている。各結節点では、サイクル＆ライド、パーク＆ライド施設などを整備し、利用環境の向上を図っている。鉄道やバスとの乗継により拠点や主要施設へと円滑に移動できることを原則に整備の優先順位を定め、これまでサイクル＆ライドは 35 ヵ所、パーク＆ライドは 17 カ所が整備された。

ミニバスターミナルの種類

種類	機能と施設構成
交通広場型	【機能】 ・鉄道への乗継ぎにより円滑に移動できる ・鉄道とバス、タクシー、自転車、自動車への乗り換えを行う 【施設構成】 駅前広場、バスターミナル、タクシー乗り場、 一般車送迎レーン、C&R駐輪場、情報提供板
交流促進型	【機能】 ・拠点や主要施設へ公共交通で行きやすくする ・バスとバス間、バスと自動車、自転車間の乗換を担う 【施設構成】 上屋、ベンチ、情報提供板、バス停、バス待機場、 C&R駐輪場、（P&R駐車場、タクシー乗り場）など
簡易乗換型	【機能】 ・基幹路線、支線路線を結び、公共交通で移動しやすくする ・バスとバス間、バスと自転車間の乗換を担う 【施設構成】 上屋、ベンチ、情報提供板、バス停 バス待機場又は路上駐車帯、C&R駐輪場など

浜松市におけるミニバスターミナル構想



鉄道への乗継ぎは交通広場型、バス路線の郊外などには交流促進型などと体系的に整備がなされている。

3-4
バス路線末端部の交通結節の強化と乗継の改善
【静岡県静岡市・しずてつジャストライン】

過疎地域指定なし　利便性

■交通政策課　054-221-1025

こんな方におすすめ！

- 路線を再編し、運行の効率化を目指したい
- 地域公共交通の再編により利便性が低下しないよう配慮しながら結節点化を進めたい

静岡県静岡市の概要

- ■人口：718,774 人
- ■世帯数：304,630 世帯
- ■高齢化率：26.6%
- ■財政力指数：0.9
- ■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 静岡市は、沿岸部に市街地が形成され、山間部に向けて放射状に地域公共交通網が構築されている。市街地から郊外の山間地へと向かう路線が多いという特性上、路線末端部の運行効率が悪く、バス運行に対する補助金も増加の傾向にあり、財源の確保が課題になっていた。
- バスを運行するしずてつジャストラインでも、バス路線末端部での輸送密度の低下、採算性の悪化が問題となっており、かねてより路線の維持を目的として地域公共交通の再編を模索していた。
- そこで、静岡市としずてつジャストラインは連携して、北西部の藁科地区において既存のバス路線「藁科線」を、幹線と末端部の支線に分離し、地域公共交通の再編を行った。

整備された谷津バスターミナル

2. 取組みの詳細

ここがポイント

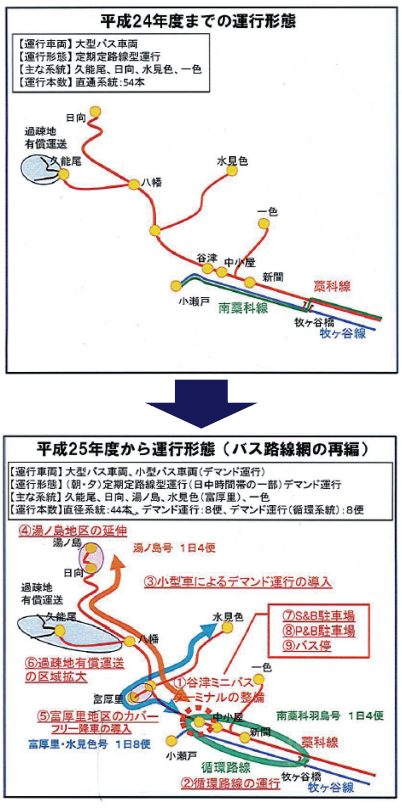
✧ **運行効率の向上が利便性低下にならないように工夫**
結節点機能を強化することにより、再編による利便性低下を抑え、運行の効率化とエリア拡大を実現している。

藁科線の末端部を分離するにあたり、谷津バスターミナルを幹線と支線の結節点として整備し、谷津バスターミナル以遠の日中の運行をデマンド化した。路線を分離したことによって利便性が大きく低下しないように、谷津バスターミナルにおいて路線バスからデマンド化された支線バスへとスムーズに乗り継げるダイヤ構成とするとともに、待合環境にも配慮し、上屋つきバス停やベンチ、トイレの整備などを行った。

また、谷津バスターミナルに隣接する形で駐車場や駐輪場を整備し、パーク＆ライド、サイクル＆ライドができる環境を整えた。

支線の整備にあたっては、住民の要望やニーズを踏まえながら整備することで、地域公共交通を充足させ、新たな利用者の開拓につなげることができた。一部の路線では、車両が小型化したことで、従来乗り入れていなかった温泉まで延伸し、観光にも対応できるようになった。

藁科地区の再編内容



3-5
複数事業者で利用できる連絡定期券の導入【岐阜県郡上市】

一部過疎地域指定　利便性

■企画課　0575-67-1831

こんな方におすすめ！

➢複数事業者間を利用できる乗車券をつくりたい

岐阜県郡上市の概要

■人口：45,092 人
■世帯数：15,240 世帯
■高齢化率：31.8%
■財政力指数：0.34
■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 郡上市は岐阜県の中央部に位置している。市内には第三セクターの長良川鉄道のほか、白鳥交通の路線バス、郡上市が支援している八幡観光バスのコミュニティバスが走っている。
- 北部の美濃白鳥駅に郡上北高校が、南部の郡上八幡駅に郡上高校が立地しており、高校生は鉄道やバスを乗り継いで通学している。
- 郡上高校は郡上八幡駅から離れているため、バスを利用する生徒が多く、保護者からは「鉄道とバスの乗継ぎに便利な乗車券が欲しい」との要望が出ていた。
- そこで、郡上八幡駅において、長良川鉄道と白鳥交通及び八幡観光バスが運行するバスを１枚の定期券で乗り継げる「連絡定期券」を導入することとなった。

郡上市における交通網と高校の概略

鉄道沿線から郡上高校への通学（青枠）や、南部の明宝・和良地区から郡上北高校への通学（赤枠）の際、郡上八幡駅で鉄道とバスがスムーズに乗り継げるようになっている。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

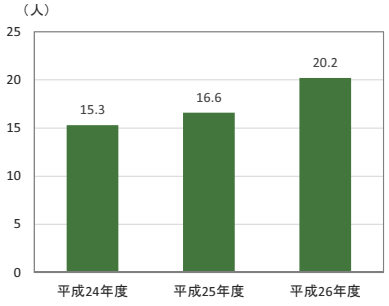
✧ **定期券運賃の配分割合を市と事業者で協議・調整**

郡上八幡駅ー郡上高校前など、複数の事業者により地域公共交通が運行されている区間でも連絡定期券が使用できるよう、郡上市が交通事業者との協議の場を設けた。結果、複数の事業者により運行されている区間は、運行便数の割合によって運賃収入が配分されるよう調整を行った。

導入にあたっては、郡上市が交通事業者に呼びかけ、連絡定期券の導入に向けて話し合いが行われた。運賃の分配などで話し合いが長引くことを避けるため、乗継割引は行わず、鉄道とバスの定期券運賃を加算する方法をとった。また、複数の事業者によって運行されている区間については、運行便数によって運賃収入を按分することで事業者との合意が得られた。

連絡定期券は平成 24 年 10 月から導入され、その利用者数は増加傾向にある。

連絡定期券の１ヶ月平均利用者数推移



コラム 2
鉄道駅と商業施設を最短距離で結ぶバスの運行
【三岐鉄道】

利便性

■自動車部　059-365-9105

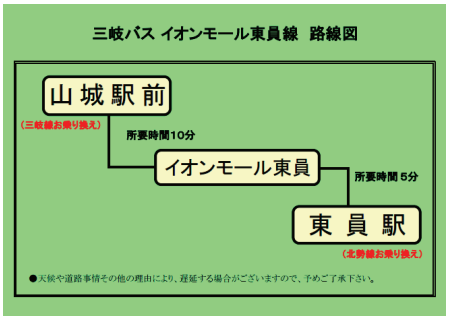
平成 25 年に三重県東員町の郊外にイオンモールが誕生。開業にあわせて、三岐鉄道では鉄道の利用促進の一環として、定時定路の路線バス「イオンモール東員線」の運行を開始した。

この路線の停留所は「東員駅」、「イオンモール東員」、「山城駅前」のみであり、この区間を最短ルートでつないでいる。三岐鉄道の三岐線（山城駅前）、北勢線（東員駅）等の接続時間も考慮されている。

イオンモール東員線の車両は、イオンの IC カード型電子マネー「WAON」で運賃の決済ができるうえ、乗降時間の短縮化が図られている。

イオンモール東員線の開設により、鉄道の利用者が増加しており、鉄道・バスを乗り継いだ「買物」が定着してきている。

路線図



WAONカードリーダーを設置

（２）ＰＲ事業

地域公共交通に対する「親しみ」や「使うきっかけ」を生み出す取組みを紹介します。PR 事業は、「関心を高めるイベントの実施」、「インセンティブの提供による利用促進」、「定期的な情報提供」からなります。それぞれのカテゴリーから特徴的な事例を紹介します。

紹介事例

■3-6　次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み
【愛知県岡崎市】

■3-7　商業施設と連携した「お帰りきっぷ」の発券
【遠州鉄道】

■3-8　IC カード「ナイスパス」を活用したインセンティブの提供
【遠州鉄道】

■3-9　法定協議会による「のりものフェスタ in たかやま」の開催
【岐阜県高山市】

◇コラム３　複数町村の情報をまとめた地域公共交通広報紙の発行
【北設楽郡公共交通活性化協議会】

◇コラム４　市の広報紙を活用した地域公共交通利用の PR
【長野県上田市】

3-6
次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み
【愛知県岡崎市】

過疎地域指定なし　PR

■交通政策室　0564-23-6486

こんな方におすすめ！

- 商店街と連携した利用促進に取り組みたい
- 地域公共交通を活用し、まちなかのにぎわいを創出したい

愛知県岡崎市の概要

- ■人口：379,184 人
- ■世帯数：150,302 世帯
- ■高齢化率：20.0%
- ■財政力指数：0.98
- ■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 岡崎市では、中心市街地における回遊性、賑わいの創出を目的に平成 19 年 7 月からコミュニティバス「まちバス」を運行している。
- まちバスは中心市街地の商業・公共・観光施設と交通結節点や周辺住宅地を結んでおり、料金は 1 日乗り放題で 200 円である。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **もう一度来てもらうために「次回」のまちバス乗車券をプレゼント**
当日の割引券等ではなく、もう一度、まちバスを使って買物に来てもらうために次回のまちバス乗車券をプレゼントしている。

✧ **加盟店紹介マップの作成**
加盟店の広告をかねた紹介マップを作成している。加盟店は最寄りのバス停別に掲載してあり、バスを利用しながら買物しやすいようになっている。

まちバスを利用して、中心市街地へ訪れる人を増やすために次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組みを行っている。この取組みは、まちバスを利用して、市街地に訪れた人が、「まちバス乗車券サービス店」で買物すると、次回使えるまちバス乗車券がもらえるものである。

まちバス乗車券サービス店は 142 店舗（平成 26 年 3 月）で、まちバスルートマップにて、最寄りのバス停とあわせて紹介されている。まちバス乗車券は、各店舗が 1 枚 50 円で市から購入し、来店者にプレゼントしている。まちバス乗車券をプレゼントする買い上げ金額は、店舗ごとに異なる。

まちバス乗車券をプレゼントするお店のマーク

まちバスマップ

3-7
商業施設と連携した「お帰りきっぷ」の発券【遠州鉄道】

PR

■計画課　053-454-2215

こんな方におすすめ！

- 商業施設等と連携した利用促進に取り組みたい
- 地域公共交通を活用し、まちなかのにぎわいを創出したい

遠州鉄道の概要

■本社所在地：
静岡県浜松市

■営業区域：
浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、袋井市、森町

1. 取組みの背景・目的

- 浜松市の中心市街地は商業施設などが集積する一方で、慢性的な駐車場不足に陥っていた。そこで地域公共交通を利用した買物を促すため、遠州鉄道ではグループ会社である遠鉄百貨店と連携して百貨店で買物をした者に帰りの電車・バスの無料乗車券を提供する「お帰りきっぷ」サービスを始めた。
- その後、中心市街地に立地するほかの商業施設や、混雑時には駐車場が満車となる郊外の商業施設も「お帰りきっぷ」の制度を導入したいとの声があり、事業の幅を拡大することになった。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **商業施設、交通事業者の双方にメリット**
駐車場不足への対応や、誘客を図りたい商業施設と、鉄道の利用促進を図りたい交通事業者の双方にメリットがある。

✧ **一乗車無料とすることでお得感を提供**
一定額の補助ではなく区間や距離に関わらず、「一乗車無料」とすることで、遠方からの旅客にお得感を提供している。

「お帰りきっぷ」事業の特徴は、当日の遠州鉄道のバス･電車において一乗車無料になることである。

加盟店舗において一定額以上の買物をした者に対して、「お帰りきっぷ」が配布される。精算は、加盟店舗が「お帰りきっぷ」の着札枚数に遠州鉄道の平均運賃を乗じた額を支払うこととなっている。遠州鉄道グループの遠鉄百貨店をはじめ、商業施設や観光施設など 6 施設が加盟している。「お帰りきっぷ」は、遠鉄百貨店で年間約 20,000 枚、浜松駅ビルの複合商業施設で年間約 2,000 枚が発行されている。

お帰りきっぷの例

3-8
IC カード「ナイスパス」を活用したインセンティブの提供【遠州鉄道】

PR

■計画課　053-454-2215

こんな方におすすめ！

➢イベント等と連携した利用促進に取り組みたい
➢地域公共交通を利用した外出機会を創出したい

遠州鉄道の概要
■本社所在地：
静岡県浜松市

■営業区域：
浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、袋井市、森町

1. 取組みの背景・目的

- 遠州鉄道では平成 17 年より交通系 IC カード「ナイスパス」を導入し、鉄道、バスなどで利用できるようになっている。
- ナイスパスが浸透したことから、カードを活用した利用促進策の立案が求められていた。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **イベントにおける公共交通利用を促進**
地域公共交通を利用してイベント会場を訪れた者にインセンティブを提供することで、利用促進を図っている。

遠州鉄道では、IC カード「ナイスパス」をかざすことで福引に参加できる「トップタッチ」を導入し、店舗やイベント会場等に設置・貸出を行っている。これにより、遠州鉄道の電車・バスを利用して来場した者がナイスパスをトップタッチにかざすことで、福引を行うことができる。

トップタッチは、ナイスパスの利用履歴等と連動することができる機器である。あらかじめ会場の最寄り駅やバス停の情報などを設定することにより、地域公共交通を使用して来場した人のみに抽選に参加できる機能が設けられている。

福引の景品は設置先の店舗・イベントの主催者等から提供されており、サッカーの観戦チケットから商店街の買物券まで様々である。なお、遠州鉄道ではバスの車内放送等でイベントの広報を行い、連携して来場者の増加を図っている。

郊外の施設やイベント時などにトップタッチを設置することで、地域公共交通を利用した移動の提案、公共交通の利用促進につながっている。

タッチで福引結果が印字される

3-9
法定協議会による「のりものフェスタ in たかやま」の開催
【岐阜県高山市】

一部過疎地域指定　PR

■都市整備課　0577-35-3176

こんな方におすすめ！

- 子ども・家族向けの周知・啓発をしたい
- 地域公共交通と親しむイベントを行いたい

岐阜県高山市の概要

■人口：92,224 人
■世帯数：34,917 世帯
■高齢化率：28.7%
■財政力指数：0.53
■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 現在の高山市は、平成 17 年に 10 市町村の合併により発足した。
- 広大な市域において市民の移動を確保するため、法定協議会（以下、協議会）を設け、平成 23 年に地域公共交通網を再編した。
- 平成 24 年に協議会の委員から、新たな地域公共交通網の周知や関心を高めることを目的に、イベントの開催が提案された。ほかの委員からも地域公共交通の周知・啓発への活動に対して同意が得られ、内容を検討し、実施した。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **協議会の構成団体が主体的・自発的にイベントを提案**
協議会の構成団体が主体的にイベントの内容を検討し運営にあたることで、全市で地域公共交通を盛りあげようという機運を醸成している。

「のりものフェスタ in たかやま」は、地域公共交通の周知・啓発を目的に平成 24 年から実施している。主な目的は地域公共交通利用の促進、周知・啓発であるが、イベントのテーマを“のりもの”に広げ、参加者の増加を狙うとともに、警察車両や消防車両などの展示や体験乗車、交通安全の啓発、環境意識の啓発などもあわせて実施している。

これらの出し物は、交通事業者をはじめとして、道路管理者などの協議会の構成員が自発的に提案し、構成員自らができることを様々な工夫を凝らしてイベントや展示などを行っている。

規模は年々拡大を続けており、近年では自動車ディーラーやボランティアなど有志の団体も加わり、32 団体が出店するイベントへと成長している。

「お絵かきバス」の様子

屋内ブースの様子

コラム 3
複数町村の情報をまとめた広報紙の発行【北設楽郡公共交通活性化協議会】

全域過疎地域指定　PR

■設楽町役場　企画課　0536-62-0514

北設楽郡公共交通活性化協議会（愛知県北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村で構成）は、地域公共交通に関する広報紙「おでかけ北設だより」を発行し、全戸に配布している。例年秋頃には高校通学へのバス利用を喚起する内容を発行するなど、時季にあわせてテーマ・対象を決めて情報を発信しているほか、交通圏を構成する３町村の地域公共交通に関する情報をきめ細かく発信している。また、利用者への「わかりやすさ」にも配慮している。

隣接する新城市地域公共交通会議と連携し、バスの利用促進を啓発する内容の広報も発行している。

おでかけ北設だより

コラム 4
市の広報紙を活用した地域公共交通利用の PR【長野県上田市】

過疎地域指定なし　PR

■交通政策課　0268-23-5011

長野県上田市では地域公共交通の利用者数増加を目指し、広報「うえだ」に「 乗って残そう！乗って活かそうバス路線」というコーナーを設け、利用を促す情報を提供している。平成 25 年度はシリーズ化し、年間数回の掲載を行った。

【掲載内容】

- バスの仕組み（運賃制度や回数券等）について Q&A 形式で紹介
- 運賃低減バス実証運行の取組みについて紹介
- 運賃収入や利用者数推移のデータ
- 市民一人ひとりがすぐにできる「乗って残す！乗って活かす！」の取組み例　など

長野県上田市の概要

■人口：160,957 人
■世帯数：65,491 世帯
■高齢化率：27.1%
■財政力指数：0.59
■過疎地域指定：なし

広報の表紙で紹介している

平成 25 年８月１日

平成 25 年８月 16 日

平成 25 年 10 月 16 日

平成 27 年３月１日

（３）意識啓発・行動変容事業

住民に地域公共交通に強い関心を持ってもらい、地域公共交通を利用するようになってもらうための取組みを紹介します。意識啓発・行動変容事業は、ターゲットを絞り、そのターゲットに対して効果的なアプローチをすることがポイントになります。ここでは、ターゲットがはっきりしており具体的でわかりやすい事例を紹介します。

紹介事例

■3-10　交通事業者と連携した年少者モビリティ・マネジメントの実施
【岐阜県海津市】

■3-11　地域別に高校通学向け時刻表を作成・配布
【岐阜県高山市】

■3-12　バス通学推進会議による主体的な利用促進の検討
【愛知県田原市】

◇コラム５　高校入学説明会時に交通事業者のブースを設置
【岐阜県郡上市】

◇コラム６　転入者向けモビリティ・マネジメント
【静岡県浜松市】

■3-13　地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行
【愛知県大口町】

◇コラム７　市職員を対象とした「エコ通勤の日」の実施
【静岡県浜松市】

◇コラム８　高齢者に対する免許返納制度の導入
【複数の自治体・事業者】

3-10
交通事業者と連携した年少者モビリティ・マネジメントの実施
【岐阜県海津市】

過疎地域指定なし　意識　利便性

■市民活動推進課（公共交通担当）　0584-53-3194
■教育総務課（キッズパスポート担当）　0584-53-1467

こんな方におすすめ！

➢交通事業者との協働による小中学生への利用促進をしたい

岐阜県海津市の概要

■人口：37,465 人
■世帯数：12,096 世帯
■高齢化率：26.2 %
■財政力指数：0.54
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 海津市では南北に走る養老鉄道とコミュニティバスが運行している。
- 地域公共交通を利用した移動の習慣化と小中学生の通学助成として、養老鉄道の市内区間とコミュニティバスの全線が１年間乗り降り自由となる「キッズパスポート」を平成 22 年から発行している。
- パスポートの購入対象者は「小中学生など義務教育課程にある児童・生徒（市外の人も対象）」である。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **交通事業者と市の win-win の関係の構築**
公共交通の利用促進と小中学生の通学助成を兼ねており、交通事業者、行政の双方にメリットがある仕組みとなっている。

✧ **小さな頃から公共交通に慣れ親しむ環境づくり**
小中学生が気軽に公共交通を利用できる環境づくりを行い、小さな頃からバスや鉄道に慣れ親しむというモビリティ・マネジメントを兼ねている。

キッズパスポートは、養老鉄道の利用者増加のために何ができるかという視点から議論がスタートしている。その中で、海津市の通学補助事業とあわせた取組みとして平成 22 年に「キッズパスポート」が誕生した。パスポートは年間 5,000 円であり、通学に利用することはもちろんのこと、土曜日・日曜日・祝日にも利用できるお得なものとなっている。

キッズパスポートの周知は、交通事業者や市のホームページで紹介するほか、市内小中学校で案内チラシと申込書の配布を行っている。仕組みが広まる中で、キッズパスポート申請者は増加傾向にある。

キッズパスポート

3-11
地域別に高校通学向け時刻表を作成・配布【岐阜県高山市】

一部過疎地域指定　意識

■都市整備課　0577-35-3176

こんな方におすすめ！

➢高校生に対する意識啓発や地域公共交通の通学利用の促進をしたい

岐阜県高山市の概要

■人口：92,224 人
■世帯数：34,917 世帯
■高齢化率：28.7%
■財政力指数：0.53
■過疎地域指定：一部

1. 取組みの背景・目的

- 現在の高山市は、平成 17 年に 10 市町村の合併により発足した。総面積は約 2,180 ㎢となり、東京都の総面積に匹敵する広大な市域を形成することとなった。
- 合併当時は、市内の高校にも関わらず下宿を余儀なくされる地域もあったが、平成 23 年の地域公共交通の再編によって市内の高校通学に対応した路線体系・ダイヤ構成となった。
- 上記にも関わらず、依然として高校生やその保護者からは「高校までの通学方法がわからない」、「どのバス停で降りれば良いかわからない」などの問い合わせが多く寄せられていた。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **時刻表を地域別に作成し、中学校にて配布**
中学３年生の夏休み前に配布し、高校見学の際に地域公共交通を活用できるようにした。

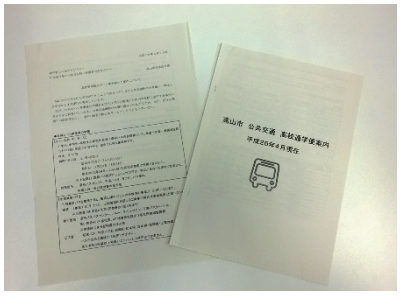
✧ **時刻表とともに企画乗車券の案内**
時刻表の案内とあわせて市民優待の乗車券等の案内をすることで、保護者などにも地域公共交通の利用を促している。

高山市では、平成 25 年から市内の中学３年生を対象に、各地域から高山市内にある４高校５校舎への登校・下校方法を記した時刻表を作成し、配布している。この時刻表は、市が主体となって編集しており、支所や交通事業者への確認を取りながら、地域や登下校の実情にあったものにしている。

時刻表の配布時期は教育委員会などの関係機関と協議し、高校見学が始まる夏休み前に配布した。実際にバスや鉄道を用いて高校へ行ってもらうことで、地域公共交通を利用して通学するイメージを持ってもらい、進学時のスムーズな公共交通利用につなげている。

さらに、時刻表とともに路線バスの運賃が割引になる「市民乗車パス」の案内なども同封したことで、「市民乗車パス」の登録を家族全員で行う家庭が増えるなど、副次的な効果が見られた。

配布される案内と時刻表



3-12
バス通学推進会議による利用促進の検討【愛知県田原市】

過疎地域指定なし　意識

■経営企画課　0531-27-8603

こんな方におすすめ！

- 地域公共交通の通学利用を促進したい
- 利用者が利用促進策を主体的に考える仕組みをつくりたい

愛知県田原市の概要

■人口：65,294 人
■世帯数：21,906 世帯
■高齢化率：23.6%
■財政力指数：0.96
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 愛知県田原市には県立高校が３校あるが、そのうち福江高校、成章高校は、ともに最寄りバス停から 800 mと離れた場所に立地しているなど、路線バスの通学利用について課題があった。
- そのような中、平成 25 年度に中部運輸局愛知運輸支局が愛知県内 5 つの高校を重点モデル校として指定し、高校生のバス利用促進の取組みを始めた。このモデル校に福江高校、成章高校が選ばれたことから、市は関係者に呼びかけ、バス通学推進会議を立ち上げた。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **「利用者自らが利用促進策を検討する場」を行政がつくった**
利用促進のターゲットとなる高校生や保護者自らがバス通学への転換を検討することで、地域公共交通について主体的に考え、意識変容へとつながっている。このような場を行政の働きかけでつくりだしている。

バス通学推進会議の様子

市内高校へは、以前から毎年春に地域公共交通利用促進のパンフレットを配布するための協力関係はあったが、事業実施にあたり、市はバス事業者とともに、改めて会議の立ち上げを依頼した。高校としても、地域公共交通によるアクセスの維持は、学校運営にとって重要事項であると認識したため、協力を引き受け、「バス通学推進会議」が立ち上がった。会議の構成メンバーは、学校の生徒、教諭、保護者、バス事業者、市職員からなる。

会議では、バス通学を推進するため、①運行内容の改善、②利用環境の改善、③利用促進の３つの視点からどのような取組みが必要か検討・実施し、以下のような改善につながっている。

バス通学推進会議の検討による改善（平成 26 年度における成果）

	福江高校（H26.7.8 発足）	成章高校（H27.1.15 発足）
①運行内容の改善	・最寄りバス停から高校までの距離が遠い ⇒平成 27 年４月から朝の通学便（１便）を高校から 200mの市役所支所にバス停新設し延伸	―
②利用環境の改善	・学校最寄りバス停は歩道、上屋がないなど待合環境が良くない ⇒平成 27 年４月から近隣の公共施設（市民館）の敷地内にバス停を移設。市が待合環境を整備	・高校周辺にあるバス停３箇所のうち２箇所では、バス停周辺が暗く、夜のバス待ちが不安 ⇒バス停（2 箇所）に照明設備を設置
③利用促進	⇒高校における利用促進のパンフレットを年２回（春・夏）に強化 ⇒春の新入生説明会において、市職員・交通事業者によるバス通学ＰＲを実施予定	

コラム 5
高校入学説明会時に交通事業者のブースを設置【岐阜県郡上市】

一部過疎地域指定　意識

■企画課　0575-67-1831

郡上市では交通事業者との協働で、市内に２つある高校の入学説明会時にブースを設置している。定期券制度の説明や乗継時刻表の配布などを行うことで、地域公共交通を利用してもらえるよう通学方法を紹介している。

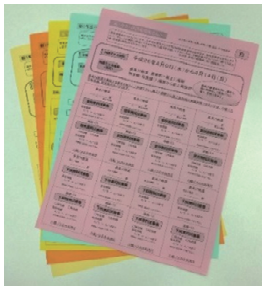
郡上市と交通事業者が協力してブースを運営し、定期券の紹介や地域公共交通を用いた通学方法を説明しているほか、希望者には無料乗車券を配布するなどの取組みを行っている。

岐阜県郡上市の概要
- ■人口：45,092 人
- ■世帯数：15,240 世帯
- ■高齢化率：31.8%
- ■財政力指数：0.34
- ■過疎地域指定：一部

【ブースで配布される無料乗車券】

ブースの来訪者のうち、希望者には最大４日間利用可能な無料試乗券を配布し、実際に地域公共交通を利用した通学を体験することができる。

配布される無料試乗券



コラム 6
転入者向けモビリティ・マネジメント【静岡県浜松市】

一部過疎地域指定　意識

■交通政策課　053-457-2441

転入者の転入届提出時に地域公共交通の路線図等の案内を渡す取組みは多くの自治体で行われているが、ちょっとした工夫をすることで意識変容の可能性が高まる。

浜松市では、路線図や時刻表に加え、啓発冊子やバスの乗り方を説明した資料を配布している。啓発冊子では環境、健康、交通事故の側面から公共交通利用のメリットを示しながら、「かしこいクルマの使い方」を提案している。この事業は平成 20 年度から行っており、年間約 12,000 件配布している。

静岡県浜松市の概要
- ■人口：812,286 人
- ■世帯数：321,993 世帯
- ■高齢化率：24.2%
- ■財政力指数：0.87
- ■過疎地域指定：一部

転入者に配布している資料一式

啓発冊子

【冊子で伝えている内容】
- 地域公共交通が環境に優しいこと
- 地域公共交通を使う生活は健康的な生活であること
- 自動車事故の発生率
- かしこい車の使い方

⇒数値データで説明できるところは数値を用いながら、説明している。

3-13

地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行【愛知県大口町】

過疎地域指定なし　意識

■町民安全課　0587-95-1966

こんな方におすすめ！

➢企業と連携して通勤手段を地域公共交通へ転換させたい

愛知県大口町の概要

■人口：22,913 人
■世帯数：8,445 世帯
■高齢化率：20.9%
■財政力指数：1.05
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 愛知県大口町は地域内に 200 あまりの事業所（昭和 30 年代に誘致）が点在し、昼間人口が約 1.5 倍となる特徴を持っている。地域内の公共交通は、鉄道の駅がなく大口町コミュニティバスのみである。町外の鉄道駅（名古屋鉄道柏森駅、江南駅、布袋駅）にアクセスするためにもバスが必須な状況となっている。
- コミュニティバス運行前は、通勤車両等による朝夕の交通渋滞の慢性化や交通安全面での課題が生じていた。また、企業側としても従業員送迎バスを独自運行したり、自家用車での通勤者のために駐車場用地を確保したりすることが必要となっていた。そのような課題に対応するため、平成 19 年より町内企業と連携したコミュニティバスの運行を開始した。

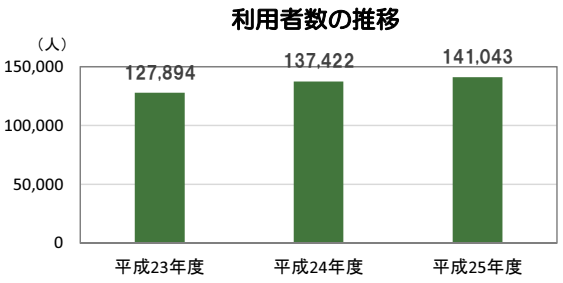
2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **コミュニティバスの社会的価値を企業に伝え、利用協定を締結**
企業に対しては、コミュニティバスの必要性とともに、会社周辺へのバス停設置、始業・終業時間に対応したダイヤの変更などメリットを丁寧に提案して歩いた。賛同企業とは協定を結び、「運行支援費」をもらって定期券を発行している。現在は 9 社と協定を締結している（平成 27 年 3 月現在）。

✧ **企業による「有料広告」を加えて収支率約 40%を実現**
バス停やラッピング広告等の販売を行い、運行経費に充てている。「運賃」に「運行支援費」、「有料広告」を加えて計算した収支率は約 40%に達する。

大口町のコミュニティバスは、通勤や通学の足として、町外の駅に接続するだけでなく、それらの駅から町内企業への通勤にも対応した運行を行っている。町内企業と利用協定を結び運行支援費をもらうほか、バス停広告、車内広告、ラッピング広告の協力を得ている。コミュニティバス利用に関する協定は 9 社と締結している（平成 27 年 3 月現在）。



これらの取組みにより、朝夕の利用は増加したが、日中の利用は伸び悩んでいる。昼間の利用を増やすため、平成 24 年度からコミュニティバス応援ボランティアを町民から募集し、「コミュニティバスサポート隊」を結成した。ベンチづくりやツアー企画、アンケート調査を行い、町民に愛されるバスになるよう新たな取組みもはじまっている。

コラム 7
市職員を対象とした「エコ通勤の日」の実施
【静岡県浜松市】

一部過疎地域指定　意識

■交通政策課　053-457-2441

浜松市では、毎月 20 日を「エコ通勤の日」と定め、市職員を対象に通勤時に自家用車の利用を控え、地域公共交通や自転車などの環境にやさしい通勤方法で通勤するように呼びかけている。

エコ通勤の日の前日には、浜松市交通政策課が『公共交通 ECO 通信』を発行し、エコ通勤の実施について呼びかけている。『公共交通 ECO 通信』では、公共交通のメリットとして安心、安全に通勤ができること、時間の有効利用のほか、環境にやさしい乗り物であることを紹介している。また、地域公共交通を利用したお得な情報や観光地巡りなどに関する情報を発信するなど、地域公共交通について考える機会を提供している。

静岡県浜松市の概要
- ■人口：812,286 人
- ■世帯数：321,993 世帯
- ■高齢化率：24.2%
- ■財政力指数：0.87
- ■過疎地域指定：一部

毎月発行される公共交通 ECO 通信の一例

コラム 8
高齢者に対する免許返納制度の導入

意識

高齢者の自家用車運転は、判断力の低下などにより危険が伴うこともある。そこで、運転免許証自主返納者に特典を付与し、地域公共交通への転換を促す取組みが多くの自治体で行われている。

免許返納制度は、本事例集作成にあたり実施した「地域公共交通確保・維持に関する調査」において、実施している利用促進事業の中でも効果的な取組みとしてあげている自治体が多かった。

以下は、調査で「効果的な取組み」として回答があった自治体の取組み内容である。

高齢者の免許返納者への特典（地域公共交通確保・維持に関する調査結果より）

実施主体	取組み内容
福井県越前町	運転免許を自主返納した方に対し 10 年間無料乗車券の発行
岐阜県郡上市	発行日より 2 年間、市内の交通事業者運行路線の運賃が 50%割引
静岡県富士宮市	市営公共交通を利用できる公共交通補助券（5,000 円分）を 1 回限り交付
静岡県藤枝市	市で運行しているバスが 1 年間無料になる乗車券を交付
愛知県春日井市	かすがいシティバスの運賃半額、一日乗車券（500 円）の 200 円割引
愛知県東海市	東海市循環バス(コミュニティバス)の回数券 2,000 円分、反射材等の贈呈及び運転免許証に代わる身分証となる住民基本台帳カードを無料交付
愛知県北名古屋市	交通安全啓発物品の贈呈、市内循環バス回数乗車券２冊（12 枚綴り×2 冊)、写真つき住民基本台帳カードの無料交付
愛知県豊川市	記念品（バス回数券１冊）と写真つき住民基本台帳カードを交付

※上記は一例であり、多数の自治体や交通事業者が、独自に運転免許証返納者に特典を付与する取組みを行っている。

（４）観光関連事業

地域公共交通を活用して、交流人口（観光客）の増加に取り組むことも、確保・維持・改善のためには重要になります。観光客に地域公共交通を利用してもらう方法は様々です。ここでは、どの地域でも取り組みやすい、観光に関連した地域公共交通の利用促進事例を紹介します。

紹介事例

■3-14　地域資源を活かしたバス沿線ウォーキングイベントの実施
【しずてつジャストライン】

◇コラム９　中心市街地バスにバスガイドが乗車
【濃飛乗合自動車】

◇コラム 10　アイドルグループの思い出が残る「海っ子バス」の運行
【愛知県南知多町】

観光

3-14
地域資源を活かしたバス沿線ウォーキングイベントの実施【しずてつジャストライン】

■営業課 054-267-5116

こんな方におすすめ！

➢普段バスを利用しない人に利用する機会をつくりたい
➢地域の魅力と地域公共交通の利用をつなげたい

しずてつジャストラインの概要

■本社所在地：静岡県静岡市

■営業区域：静岡市、藤枝市、牧之原市、御前崎市、菊川市、島田市、焼津市、吉田町

1. 取組みの背景・目的

- しずてつジャストラインは静岡市を中心に静岡県内中部地区に路線網を持つバス会社である。日ごろバスを利用していない住民にバスに親しんでもらうことを目的として、「しずてつバス沿線ウォーキング」を実施している。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **営業所のネットワークを使ってコース設計**
地域のことをよく知る、しずてつジャストラインの８営業所が中心となってコースを提案し、本社でコースの検討・選定を行った。これにより地元ならではの魅力的なコースを設計することが可能となり、イベント参加者の呼び込みにつながった。

✧ **地域の団体と積極的にタイアップ**
地域の魅力を伝える方法として、コース周辺の企業や団体と連携を取り、地域ならではのイベント（自然観察会など）などを行った。地域の魅力がわかりやすく伝えられることから、地元地域にも良い効果を与えている。

「しずてつバス沿線ウォーキング」は９月から１月の間に全 10 回実施し、延べ約 900 人が参加した。魅力的なコースにするため、地域にくわしい営業所の提案をもとに検証・設計し、地域の良さを十分活かせるようにしている。コースの距離は 2～4km 程度とすることで、参加のハードルを下げ、地域公共交通を使うきっかけづくりにしている。回数を重ねるごとに参加者数が増加しており、参加者の定着化が見られた。参加者にはスタンプカードを進呈し、参加・ゴールすることによりポイントを進呈した。ポイントに応じてオリジナルグッズや高速バスの往復券の進呈などの特典を付すことにより、イベントにプレミア感を出すなどの工夫を行った。

イベント当日は会場の最寄りバス停の乗降者数も増加していることから、当初の目的である、地域公共交通を利用するきっかけの提供ができたといえる。

告知パンフレット

コラム 9
中心市街地バスにバスガイドが乗車
【濃飛乗合自動車】

観光

■企画管理部 0577-32-0045

濃飛乗合自動車では、高山市から委託を受けて運行している「まちなみバス」において、バスガイドが乗車して観光案内する取組みを行っている。この取組みはゴールデンウィークや夏休みシーズンに行われている。観光協会や高山市がそれぞれ観光客、市民に対して広報を行っており、バスガイドが乗車する便については乗車率が高くなる傾向がある。乗客に、経路上のまちなみや施設などを紹介することで、観光客に対しては観光地を巡る前の下見として、市民に対しては地域の魅力の再発見として機能している。

コラム 10
アイドルグループの思い出が残る「海っ子バス」の運行
【愛知県南知多町】

過疎地域指定なし　観光

■地域振興課 0569-65-0711

中京圏を中心に活動するアイドルグループが、平成 22 年に愛知県南知多町にある観光地をモチーフにした楽曲をリリースした。この楽曲はファンからの人気が高く、リリース後、ファンを中心とした観光客が増加したため、師崎観光協会が観光地に歌碑の建立を決めた。この歌碑の序幕式に当該アイドルグループが出席した際に、南知多町のコミュニティバス「海っ子バス」にメンバーのサインなどを描いてもらった。

この取組みを通して、町民の「海っ子バス」への認知度向上やアイドルグループのファン等を中心とした観光客の利用につながっている。

愛知県南知多町の概要
- ■人口：19,777 人
- ■世帯数：7,310 世帯
- ■高齢化率：31.6 %
- ■財政力指数：0.53
- ■過疎地域指定：指定なし

アイドルグループの思い出が残る海っ子バス
窓ガラス等にサインがあります

（５）その他の利用促進事業

これまで示してきた利用促進策のカテゴリーにはあてはまりませんが、他地域でも参考にでき、効果を生み出すことが可能な利用促進はいくつもあります。

ここでは、運行経費の確保、マイバス意識の醸成、利用環境の向上につながる事例を紹介します。

紹介事例

■3-15　バス停オーナー制度の導入による利用促進
【静岡県富士宮市】

■3-16　小さな工夫をしながら、複合的な利用促進策を実施
【愛知県東浦町】

◇コラム 11　バスヘルパーによる乗降のサポート
【岐阜県山県市】

3-15
バス停オーナー制度の導入による利用促進
【静岡県富士宮市】

過疎地域指定なし　その他

■市民生活課 交通対策室　0544-22-1152

こんな方におすすめ！

- 市民に地域公共交通の運行について関心を持ってもらいたい
- バス運行の収支率を改善したい

静岡県富士宮市の概要

■人口：135,492 人
■世帯数：52,966 世帯
■高齢化率：24.3%
■財政力指数：0.90
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 富士宮市では、市街地を循環するコミュニティバスの運行を要望する声が地域からあがっていた。
- 当初は交通事業者が独自路線として運行する方針であったが、市場調査の結果などを踏まえ運行を断念したことにより、コミュニティバス運行の要望は富士宮市に向けられることとなった。
- 富士宮市は厳しい財政状況の中でもコミュニティバスが運行できるよう、今まで委託していたバス路線の再編のほか、運賃以外の収入を得る仕組みをつくることとなった。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **バス停をオーナーの事業所の前に設置する路線設計方針**
単なるネーミングライツではなく、「オーナーとなった事業者の前に路線を引く」という路線設計方針により、バス停オーナーに対して「自分がこのバスを維持している」というマイバス意識を醸成することができている。

1）バス停オーナー制度の概要

富士宮市はバス路線の新設にあたり、バス停オーナー制度としてバス停の命名権を販売することによって運行経費の原資に充てることとした。バス停オーナー制度の内容は下記のとおりである。

①バス停名の名称変更権
②オーナーとなった事業所の前を通るようバス路線を設計し、バス停を設置
③市のホームページに店舗情報を掲載
④車内放送での事業所名の放送　など

このように、単なるネーミングライツとしてバス停名の名称変更権だけにとどまらず、バス停をオーナーの事業所の前に設置し、バス路線の経路上とすることや、市のホームページでの紹介などとあわせて販売している。価格はバス停一基につき 5,000 円から 15,000 円/月（両側で 10,000 円～30,000 円/月）としている。

市は事前に「必ず経由しなければならない場所」を設定したうえで、バス停オーナーの営業にあたっている。営業方法としては、広く公募をかけるのではなく、バス停オーナーになりそうな人を事前にリストアップし、直接訪問して趣旨を説明し、完成イメージなどを示すことにより、対象者にバス停オーナーの現実感を与える工夫を凝らしている。

既存路線の再編に加え、このバス停オーナー制度の取組みによって運行経費の一部を確保できたことから、富士宮市はコミュニティバス「宮バス」の運行を開始することとなった。現在では宮バスは４路線まで拡大し、43 事業所から 76 バス停（総数 183 基）がオーナーつきバス停として整備され、協力金額の総額は約 850 万円にのぼる。バス停のオーナーには「自分がこの地域のバス路線を維持している」という地域公共交通への関心を醸成することができている。

バス運行までの流れ

また、定期的に事業評価を実施しており、運行実績等を公表している。バス停オーナーによる協力金収入が運賃収入を上回っている路線もあるなど、バス停オーナー協力金は富士宮市における重要なバス運行財源の１つとなっている。

バス停オーナー協力金の推移

２）コミュニティバスの維持に関する市民への働きかけ

収支割合が 50%を下回るコミュニティバスにおいては、沿線で地域懇話会を開催し、コミュニティバスの利用状況について説明している。その際に、「バス停オーナーの協力金の総額よりも運賃収入を伸ばしましょう」と声をかけることで、利用意識の向上に繋げている。

平成 26 年４月～7 月期における宮バスの運行実績（抜粋）

	路線事業費（円）	運賃収入（円）	補助金収入（円）	オーナー収入（円）	収入合計（円）	収支割合
中央循環	6,917,359	2,612,217	1,692,793	1,620,000	5,925,010	86%
東南循環	2,648,212	500,541	648,062	600,000	1,748,603	66%
北循環	3,121,107	364,811	763,787	465,600	1,594,198	51%
芝川路線	6,064,256	1,250,262	1,484,025	24,000	2,758,287	45%
市営バス全体	18,750,934	4,727,831	4,588,667	2,709,600	12,026,098	64%

コミュニティバス「宮バス」

バス停オーナー制度が導入されているバス停

3-16
小さな工夫をしながら、複合的な利用促進策を実施
【愛知県東浦町】

過疎地域指定なし　その他

■防災交通課 0562-83-3111(内線 234)

こんな方におすすめ！

➢小さな工夫で、利用促進策をより効果的にしたい
➢様々な利用促進策に取り組みたい

愛知県東浦町の概要

■人口：50,273 人
■世帯数：19,310 世帯
■高齢化率：22.2%
■財政力指数：0.94
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 東浦町の地域公共交通は、4 つの鉄道駅（JR 武豊線）と、通院・買物・小学生の通学の足を目的としたコミュニティバス「う・ら・ら」、民間運行バス（知多乗合）がある。
- コミュニティバス「う・ら・ら」は、平成 20 年 10 月に廃線となる民間バスの代替路線として、緒川駅と刈谷駅・刈谷豊田総合病院を結ぶ路線を新設するなどの再編を行い、現在、4 台のバスが 5 系統の路線を運行している。
- 小学生のスクールバス利用から、高齢者の通院・買い物まで多世代の生活を支えている。多様なニーズを満たし、多くの人に利用してもらえるように、利便性向上やＰＲの面で様々な工夫をしている。

2. 取組みの詳細

ここがポイント

✧ **様々な工夫を重ねて、大きな成果を生んでいる**
ひとつひとつの事業は大がかりではないが、利便性向上など押さえるべき点を押さえ、ターゲット別のモビリティ・マネジメントの実施や町民の関心を高めるため、県とタイアップ、地域住民と協働するなど、様々な工夫をしながら利用促進策をより効果的にしている。

東浦町では、様々な利便性向上事業やＰＲ事業を行っている。ここでは、主な取組みを示す。

1）乗継利便性の向上

ダイヤは、鉄道への接続、バス同士の接続、小学校の始業時間に間に合わせることをポイントに設計している。バスを乗り継ぐ場合は「乗継ぎ券」を発行しており、無料となる仕組みを導入している。また、乗継時間は、町内の道路事情を勘案して、十分確保するダイヤを編成しており、バスが遅れて乗り継げないことが少なくなるように工夫している。

2）ターゲット別モビリティ・マネジメントの実施

就学前児童を対象としたバスの乗り方教室で乗車のルールを教えている。運賃を払う練習をするなど、楽しませる工夫をしている。また、愛知県の「エコモビリティライフ」推進活動とタイアップし、バスが環境にやさしいことなど、地域公共交通の必要性を幅広く教えている。

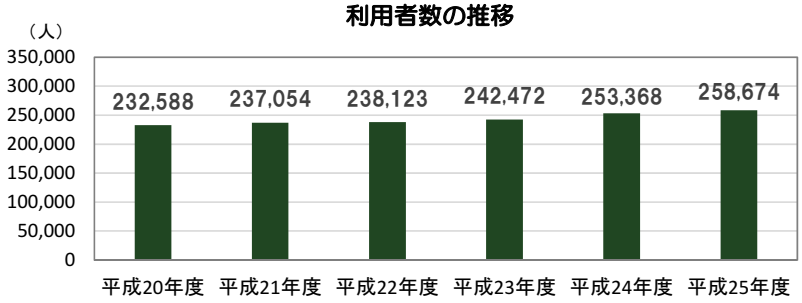
3）様々な PR 事業

投票により決まったイラスト

- 町のゆるキャラがバスを運転するデザインを投票により選定し、バスのマスコットキャラクターを決定。定期券、回数券、ラッピング等にも取り入れている。
- 保育園児が描いた絵を、子ども達が住む地区を通るバスの車内に飾って運行した。
- 地域住民が実施したハロウィンイベントとタイアップし、バス車内をハロウィン風に飾って運行した。
- 広報紙にバスの利用者・事業者の言葉を交えながらの記事を掲載した。
- バスに乗ってもらうことが一番と考え、200 万人の乗車を記念して、無料乗車券を広報紙に掲載した。

このような取組みの結果、再編をおこなった平成 20 年度以降も年々、利用者数は増加している。

利用者数の推移



コラム 11
バスヘルパーによる乗降のサポート【岐阜県山県市】

一部過疎地域指定　その他

■企画財政課　0581-22-6825

山県市では平成 26 年 4 月からバスの利便性向上と利用促進に向けた取組みとして、高齢者や身障者を対象に乗降の手助けを行う「バスヘルパー」活動を開始した。毎週月曜日の午前を中心にコミュニティバスと岐阜バス岐北線の３路線に乗車し、乗降の手助けのほか、降車バス停や運賃支払の方法の案内などを行う。

バスヘルパーは、介護予防や地域の見守りなどの経験がある住民がボランティアで実施している。市がボランティア団体に協力を呼びかけ、現在、登録者は 10 人。市が実施する研修を受講後に乗車している。また、２ヶ月に 1 回、市役所にてバスヘルパー打合せ会を行い、当番表の調整や課題の共有等を行っている。

利用者からの感謝の声が市役所などに寄せられており、好評であるという。

岐阜県山県市の概要
- ■人口：29,131 人
- ■世帯数：10,809 世帯
- ■高齢化率：28.0%
- ■財政力指数：0.42
- ■過疎地域指定：一部

バスヘルパーの様子

岐阜市の芥見東地区のコミュニティバスやしずてつジャストラインの静岡県立総合病院に行く便においても、乗降の補助等を行う添乗員を乗務する取組みが行われている。このほか、高山の中心市街地のバスにおいて、濃飛バスがまちなかの観光案内などを行っている。

巻末資料：都道府県別にみる掲載事例一覧

都道府県	実施主体	Part	事例番号	事業名	頁番号
福井県	えちぜん鉄道	Part 1	1-5	アテンダントの乗務によるサービス＆利便性向上	30
				観光地・温泉地との連携	30
				サポーターづくり	31
				目的地までの移動利便性向上を目指した事業	32
岐阜県	岐阜市	Part 1	1-1	地域公共交通の利便性向上に資する事業	10
				地域主導によるコミュニティバスの運営	12
	高山市	Part 3	3-9	法定協議会による「のりものフェスタinたかやま」の開催	52
		Part 3	3-11	地域別に高校通学向け時刻表を作成・配布	56
	各務原市（愛知県小牧市）	Part 2	2-4	市民との対話によるバス路線の検討	40
	山県市	コラム	コラム11	バスヘルパーによる乗降のサポート	69
	郡上市	Part 3	コラム5	高校入学説明会時に交通事業者のブースを設置	58
		Part 3	3-5	複数事業者で利用できる連絡定期券の導入	46
	海津市	Part 3	3-10	交通事業者と連携した年少者モビリティ・マネジメントの実施	55
	濃飛乗合自動車	コラム	コラム9	中心市街地バスにバスガイドが乗車	64
静岡県	静岡市・しずてつジャストライン	Part 3	3-4	バス路線末端部の交通結節の強化と乗継の改善	45
	浜松市	コラム	コラム6	転入者向けモビリティ・マネジメント	58
		コラム	コラム7	市職員を対象とした「エコ通勤の日」の実施	60
	浜松市・遠州鉄道	Part 3	3-3	ミニバスターミナルの整備による乗継利便性の向上	44
	富士宮市	Part 3	3-15	バス停オーナー制度の導入による利用促進	66
	遠州鉄道	Part 3	3-7	商業施設と連携した「お帰りきっぷ」の発券	50
		Part 3	3-8	ICカード「ナイスパス」を活用したインセンティブの提供	51
	しずてつジャストライン	Part 3	3-1	バス停におけるわかりやすい時刻表等の掲示	42
		Part 3	3-14	地域資源を活かしたバス沿線ウォーキングイベントの実施	63
愛知県	岡崎市	Part 2	2-2	「ささゆりバス委員会」による利用促進活動	37
		Part 3	3-6	次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み	49
	豊田市	Part 1	1-3	住民主体による地域バスの企画・運営	19
				地域公共交通の利便性向上・利用環境の改善に資する事業	21
	小牧市（岐阜県各務原市）	Part 2	2-4	市民との対話によるバス路線の検討	40
	田原市	Part 3	3-12	バス通学推進会議による利用促進の検討	57
	大口町	Part 3	3-13	地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行	59
	東浦町	Part 3	3-16	小さな工夫をしながら、複合的な利用促進策を実施	68
	南知多町	コラム	コラム10	アイドルグループの思い出が残る「海っ子バス」の運行	64
	武豊町	Part 2	2-3	「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動	39
	北設楽郡公共交通活性化協議会	コラム	コラム3	複数町村の情報をまとめた地域公共交通広報紙の発行	53
三重県	松阪市	Part 2	2-1	地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行	34
	鳥羽市	Part 1	1-2	多様な交通モードの乗継利便性の向上に関する事業	15
				地域公共交通の観光利用促進	16
				高齢者向け路線バスの乗り方教室の実施	17
	三岐鉄道	コラム	コラム2	鉄道駅と商業施設を最短距離で結ぶバスの運行	47
長野県	松本市	Part 1	1-4	沿線大学の学生に対する鉄道利用モビリティ・マネジメント	24
				親子で地域公共交通に親しむ公共交通イベントの開催	26
				その他の利用促進策	27
	上田市	コラム	コラム4	市の広報紙を活用した地域公共交通利用のPR	53
	大桑村	Part 3	3-2	デマンドタクシーから路線バスへの乗継案内をわかりやすく示した時刻表	43
	アルピコ交通	コラム	コラム1	自社キャラクターを活用した利用促進策の実施	28
ー	複数の自治体・事業者	コラム	コラム8	高齢者に対する免許返納制度の導入	61

地域公共交通の確保・維持・改善に向けた
利用促進策事例集

［平成 27 年 3 月］

発　行

国土交通省　中部運輸局
〒460-8528　名古屋市中区三の丸 2-2-1
名古屋合同庁舎第一号館

問い合わせ先

企画観光部　交通企画課
TEL：052-952-8006　FAX：052-952-8085
自動車交通部　旅客第一課
TEL：052-952-8035　FAX：052-961-0816
［創ろう！地域公共交通］
http://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/