

関東管内における
地域住民等が主体となって地域交通を
確保している取組 事例集

令和5年3月

国土交通省 関東運輸局

[目次]

1. 関東管内における地域交通確保の取組状況	1
1-1 地域交通の現状・課題.....	1
1-2 地域住民等が主体となった地域交通の確保.....	2
1-3 関東管内における地域交通確保の取組状況.....	4
2. 導入にあたってのヒント・工夫点	5
3. 関東管内の取組事例の概要	7
【事例整理の構成】	7
【掲載事例一覧】	8
【キーワード検索】	9
■参考データ(地域公共交通のサポート情報)	64

1. 関東管内における地域交通確保の取組状況

1-1 地域交通の現状・課題

持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けて、多くの市区町村において地域公共交通計画が策定（全国 776 件、関東管内 110 件）され、計画に基づいて、地域交通の確保や、路線再編、利用促進などの取組が進められています。

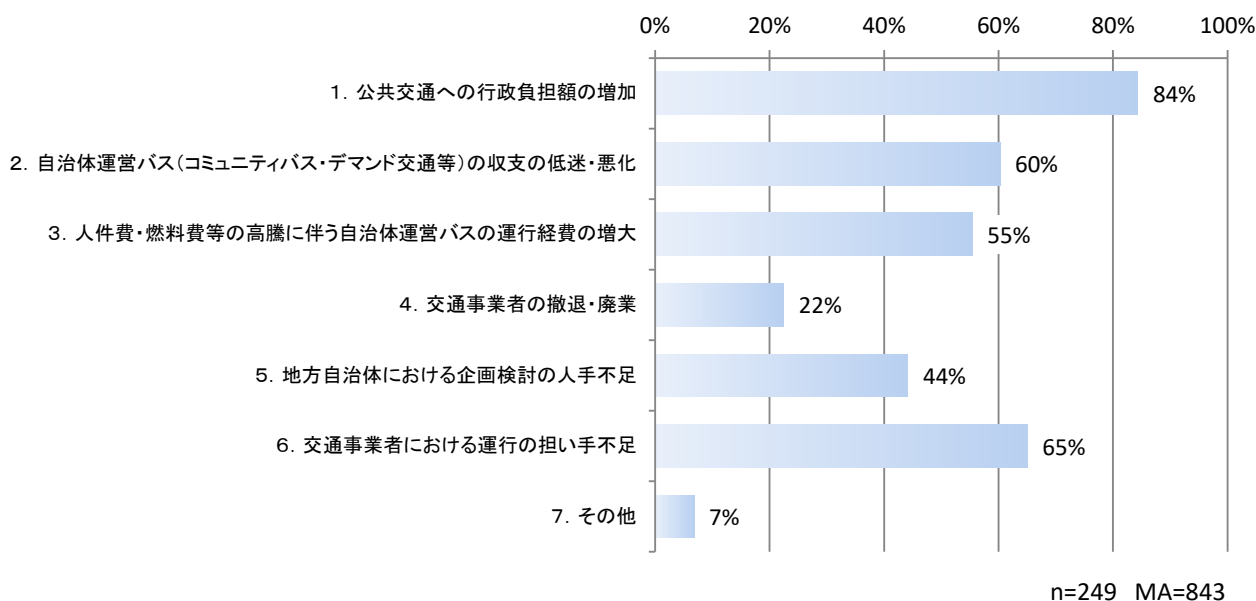
一方、人口減少・少子高齢化やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルスによるライフスタイルの変化の影響、乗務員等の担い手不足、人件費・燃料費等の高騰に伴う運行経費の増大など、地域の足の確保が一層厳しい状況になっています。

このような状況の中、市区町村等が地域公共交通計画に基づく「地域交通の確保」に取り組む際においては、交通事業者による運行を補助や委託費等で支えるというだけでなく、下記のような地域住民や民間企業・施設等との「共創」の取組を合わせて行っていくことの必要性がより高まっています。



【関東運輸局】地域住民等が主体となって運行している地域交通の取組に関する調査結果

・自治体における地域交通施策の課題では、「公共交通への行政負担額の増加」、「交通事業者における運行の担い手不足」、「自治体運営バスの収支の低迷・悪化」などが多い。



1-2 地域住民等が主体となった地域交通の確保

1-2-1 国の法制度等の動向

国においては、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が閣議決定（令和5年2月）されています。

【改正の背景】

- ・地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要

【改正の概要（一部）】

■地域の関係者の連携と協働の促進

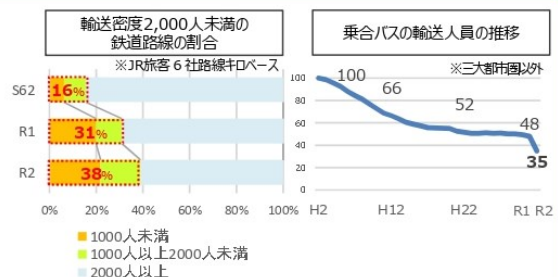
- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加
- 地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性が向上する**よう、**地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。



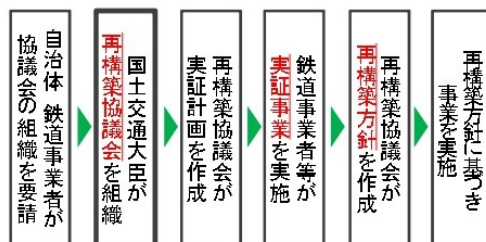
法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

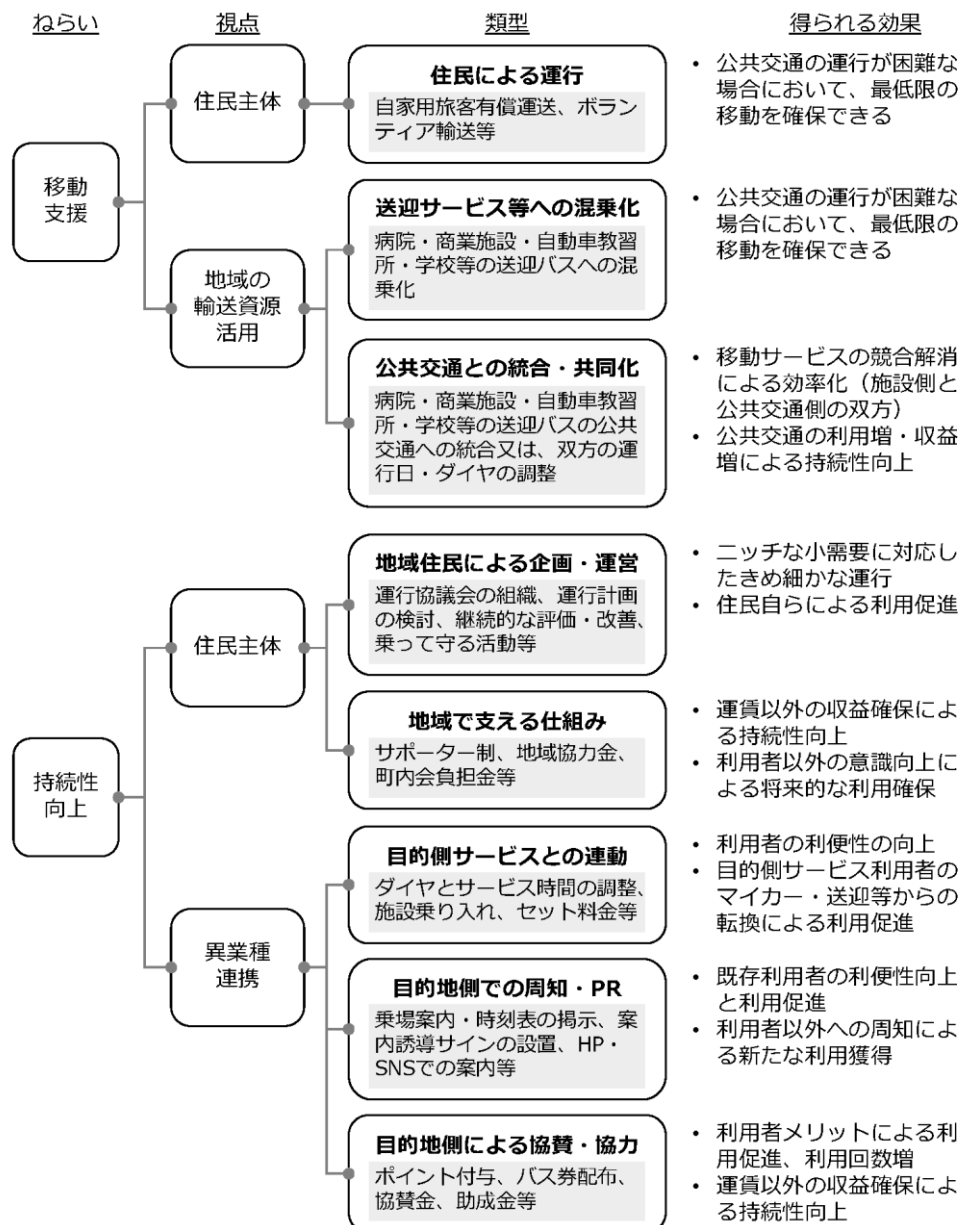
※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

1-2-2 全国事例

既存資料（地域公共交通活性化事例検索ページ等）から、69 事例を対象に調査した結果、全国の「地域住民等が主体となった地域交通の確保の取組」の事例は、下記の8類型に整理されました。

取組の類型	事例数	割合
住民による運行	8	11.6%
送迎サービス等への混乗化	7	10.1%
公共交通との統合・共同化	12	17.4%
地域住民による企画・運営	44	63.8%
地域で支える仕組み	16	23.2%
目的側サービスとの連動	1	1.4%
目的地側での周知・PR	16	23.2%
目的地側による協賛・協力	18	26.1%

※一部事例は複数の類型に該当

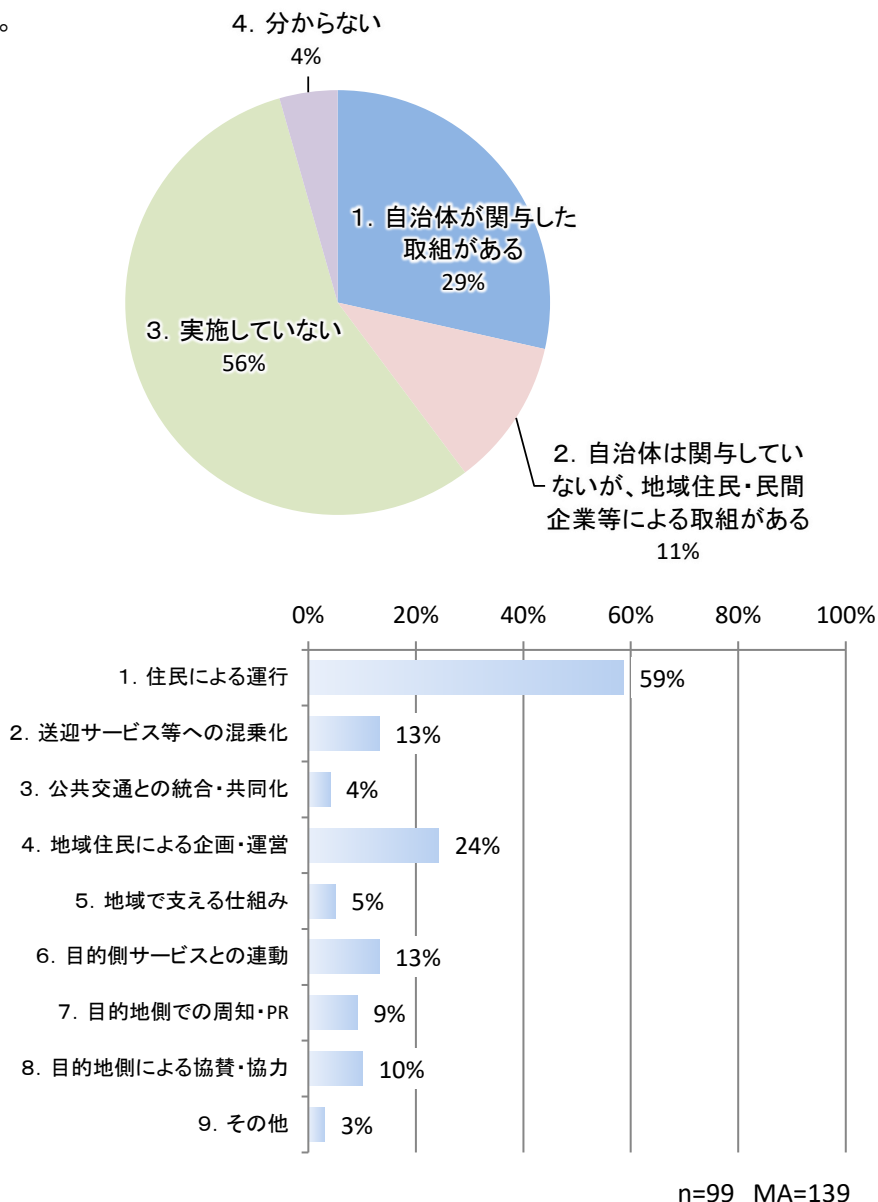


1-3 関東管内における地域交通確保の取組状況

関東管内においても、約4割の自治体において「地域住民等が主体となった地域交通の確保の取組」が行われており、様々な種類の取組がみられます。

【関東運輸局】地域住民等が主体となって運行している地域交通の取組に関する調査結果

- 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の343自治体を対象に調査を実施し、249自治体から回答があった。
- 地域交通確保の取組実施状況は、「実施していない」の56%（139件）を除く約4割の自治体で地域交通確保の取組が行われていることが確認された。そのうち約3割が「自治体が関与した取組」であることが確認された。
- 地域交通確保の取組の類型では、「住民による運行【住民主体】」が59%（58件）と最も多く、次いで「地域住民による企画・運営【住民主体】」が24%（24件）である一方で、「公共交通との統合・共同化」が4%（4件）、「地域で支える仕組み」が5%（5件）と少ない。



2. 導入にあたってのヒント・工夫点

検討・導入プロセスについて主な類型ごとに整理し、各段階において、想定される課題や解決のヒント、工夫点などを取組事例の生の声を踏まえて整理しました。

	地域住民による企画・運営、住民による運行、地域で支える仕組み	公共交通との統合・共同化	送迎サービス等への混乗化	目的地側サービスとの連動
事前準備 <ul style="list-style-type: none"> ・現状把握 ・検討体制・組織づくり など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ガイドライン等のルール作成 ○行政の支援による地域組織の立ち上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ○行政の支援による地域組織の立ち上げ ○福祉部門など庁内関係各課との協議・連携 	<ul style="list-style-type: none"> ○送迎サービスの実態把握 	<ul style="list-style-type: none"> ○目的地側施設との協議・連携
検討・協議 <ul style="list-style-type: none"> ・検討会の開催、関係者との協議 ・需要調査 など 	<ul style="list-style-type: none"> ○定期的な検討会の開催 ○ニーズ調査の実施 ○運行計画の作成 ○事業採算性の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○定期的な検討会の開催 ○ニーズ調査の実施 ○モデル地区の選定など運行計画の作成 	<ul style="list-style-type: none"> ○実施主体との協議 ○事業スキーム（運行計画、役割分担、費用負担等）に関する検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○事業スキーム（施設側、運行側の特典検討、費用負担等）に関する検討
実施までの準備 <ul style="list-style-type: none"> ・協議会等での合意形成 ・周知 PR など 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域組織や協議会の合意形成 ○支援金等の募集 ○チラシ作成や説明会の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域組織や協議会の合意形成 ○担い手のボランティアの募集 	<ul style="list-style-type: none"> ○協議会の合意形成 ○チラシ作成や説明会の開催 	<ul style="list-style-type: none"> ○協議会の合意形成 ○チラシ作成や説明会の開催
実施後 <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進 ・評価検証 ・実施内容の見直し など 	<ul style="list-style-type: none"> ○ラッピングや企画乗車券等の実施 ○利用状況の分析 ○運行計画の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況の分析 ○運行主体や運行エリアの変更などの運行計画の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況の分析 ○必要に応じた事業スキームの見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用状況の分析 ○必要に応じた事業スキームの見直し

	地域住民による企画・運営、住民による運行、地域で支える仕組み	公共交通との統合・共同化	送迎サービス等への混乗化	目的地側サービスとの連動
取組の効果	<ul style="list-style-type: none"> ○交通弱者が使いやすい交通の確保 ○外出による健康増進 ○交通不便地域の解消 ○関係者との協働による地域活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通弱者が使いやすい交通の確保 ○買物難民の買物支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通不便地域の解消 ○輸送力の増強 	<ul style="list-style-type: none"> ○商品や運賃割引による買物支援 ○施設利用者や運賃収入の増加
問題・懸念点と その対応方法	<ul style="list-style-type: none"> ○運行エリアや時間帯に対する地域ニーズへの対応 ⇒既存公共交通や運行経費との関係を考慮した検討、周辺市町村との連携 ○利用者数の伸び悩み ⇒利用促進の更なる展開、運行計画の変更、運賃収入以外の収入源の確保 ○地域組織の高齢化、担い手の不足 ○他地域への取組内容の横展開につながらない 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行エリアや運行形態に対する地域ニーズへの対応 ⇒既存公共交通や運行経費との関係を考慮した検討、デマンド型への移行など ○地域組織の高齢化、担い手の不足、ボランティアなどの担い手の負担増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行の継続性（地域貢献、関係者や地域住民の理解など）に向けた対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○事業内容に対する認知度の不足 ⇒継続的な周知PR

3. 関東管内の取組事例の概要

今後の地域交通確保の検討業務（実務）に役立ててもらえるよう、一定の効果が出ていると考えられる事例や自治体の関わりが強い（何らかの支援を実施している）事例について、自治体や運行主体等の関係者へヒアリングを行い、「取組の背景、地域が抱える課題」、「取組の特徴」、「検討・導入プロセス」などの概要をまとめました。

具体的な事例整理の構成は以下のとおりです。

【事例整理の構成】

項目	内容
タイトル	<ul style="list-style-type: none">取組の概要を表現したタイトルを掲載都県・市区町村名を掲載
取組類型	<ul style="list-style-type: none">8つの類型のうち当てはまるものを示している
取組のポイント	<ul style="list-style-type: none">一目でどのような取組なのかがわかるポイントを掲載
基礎データ	<ul style="list-style-type: none">対象市区町村の人口・高齢化率・面積、立地特性等を掲載
キーワード	<ul style="list-style-type: none">紹介している取組のキーワードを示している
取組の概念図	<ul style="list-style-type: none">取組内容や関係者の関係性などを表した概念図
取組の背景・課題	<ul style="list-style-type: none">紹介する事例に取り組むにあたっての背景や課題の概要について掲載
取組の概要	<ul style="list-style-type: none">令和5年3月時点で取り組んでいる地域交通確保の取組の概要を掲載主な関係者と役割・関係性を掲載活用している支援（補助金）等を掲載自治体の関わりを掲載地域公共交通計画等との関係を掲載
検討・導入プロセス	<ul style="list-style-type: none">実施に向けた準備・関係者調整・協議会等のプロセスを掲載実施後の運営・評価検証・持続性向上に向けた取組についても掲載
取組による効果・課題	<ul style="list-style-type: none">良かった点、悪かった点、改善点を掲載プロセスの各段階におけるポイント・工夫点、今後の課題などを紹介

【掲載事例一覧】

No	市区町村	タイトル	類型	掲載P
1	埼玉県朝霞市	公共交通空白地区に所在する地元町内会を母体とした地域組織が立ち上がり、公共交通の運行計画等を検討	地域住民による企画・運営	P10
2	千葉県市原市	地区単位で設立した運営協議会が主体的に運営		P13
3	埼玉県狭山市	地域住民によるデマンドバス実証運行の企画・運営。運行は協定に基づきタクシー事業者が担い、市は技術的・財政的支援		P16
4	千葉県市川市	「市川市コミュニティバス運行指針」に基づき、地域の方々、バス事業者、市の3者協働により運行		P19
5	神奈川県川崎市	地元団体の組織住民自らが利用促進活動イベント(山ゆり祭)を開催		P23
6	山梨県南アルプス市	路線バスが廃止となりコミュニティバス運行予定だったが地域の実情にあった運行が検討されコミュニティタクシーが運行		P26
7	茨城県日立市	交通不便地域において地域運営団体が乗合タクシーを運行		P29
8	埼玉県さいたま市	ガイドラインを活用した市民・地域主体による乗合タクシー等の導入		P31
9	茨城県日立市	地域とバス事業者、行政の協働により、路線バスの維持・確保のための利用促進活動を実施		P34
10	群馬県高崎市	日常生活物資全般の購入が困難な地域で、ひとり暮らし高齢者等を対象として、タクシーを利用した買い物支援を行う町内会に対しタクシーチケットを交付		P36
11	茨城県日立市	山間地域における自家用有償旅客運送の実施	住民による運行	P38
12	群馬県みどり市	日常生活の中で外出に支障を来し移動支援を必要とする者に対し、住民の参加と協力を得て、通院、買物等の移動サービスを有償で提供		P40
13	千葉県木更津市	地区まちづくり協議会による公共交通空白地有償運送		P42
14	神奈川県大和市	地域と市との協働「のりあい」9自治会の住民で立ち上げた、10人乗りのワゴン車を利用した運行事業		P45
15	栃木県小山市	貸切運行の商業施設のシャトルバスを乗合化	公共交通との統合・共同化	P48
16	埼玉県飯能市	施設送迎車での住民の移送サービス。バス事業者の協力のもと既存バス停を活用して乗降スポットを選定	送迎サービス等への混乗化	P50
17	埼玉県飯能市	スクールバスの混乗制度		P53
18	埼玉県戸田市	コミュニティバス停留所1箇所に対し1人のサポーターを募り、見守り等を行ってもらう	地域で支える仕組み	P55
19	神奈川県川崎市	サポーター制度の導入や広告主募集による収益性向上		P57
20	山梨県甲府市	バス利用お買物手形事業(バス利用者が商業施設を利用する際、お買物手形を提示することで割引が受けられる)	目的地側サービスとの連動	P59
21	茨城県守谷市	市内ショッピング施設へデマンド乗合交通で行った場合に買い物金額に応じてデマンドの割引券を配布	目的地側による協賛・協力	P62

【キーワード検索】

	キーワード	掲載ページ
交通 モード	民間路線バス	P34
	コミュニティバス	P10、13、19、23、48、55、57、59
	デマンド交通	P16、26、29、38、40、42、62
	乗合タクシー（路線型）	P31
	自家用有償旅客運送	P38、40、42
	タクシーチケット	P36
	施設送迎サービス	P48、50
	スクールバス	P53
関係 主体	NPO 法人	P38、40
	付き添いボランティア	P36
	商業施設	P48、59、62
	医療法人	P50
取組等	指針・ガイドライン	P10、16、19、23、31
	サポーター制度	P23、26、55、57
	協賛金等	P13、19、26、57
	広告収入	P13、57
	世帯協力金	P29、38
	パートナーシップ協定	P34
	運行基準	P10、19、31
	実証運行	P10、16、19、29、31、34、38、42、45、50
	無償から有償化	P40、42
	4 条乗合へ移行	P45、48
	輸送資源の総動員	P50、53
	一般利用者混乗	P53
	バス停の維持・管理	P55
	利用促進イベント	P23、34
	買い物割引特典	P59
	買い物金額に応じた運賃割引	P62
	買い物支援	P36、42
	その他	交通不便地域
路線廃止		P26、29、45

1	【埼玉県朝霞市】 公共交通空白地区に所在する地元町内会を母体とした地域組織が立ち上がり、公共交通の運行計画等を検討	・地域住民による 企画・運営
---	--	-------------------

【取組のポイント】
 市作成の「公共交通空白地区への導入ガイドライン」に基づき、公共交通空白地区の先行検討3地区（上内間木地区、根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区）で地域組織が立ち上がり、新たな公共交通の導入検討がスタート

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	141,083人 (7,693人/km ²)	●交通不便地域 ●指針・ガイドライン ●実証運行 ●運行基準 ●コミュニティバス	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 朝霞市 【役割】 ・運行計画の検討 ・導入プロセスの管理 ・法令・手続き面での支援 </div> <div style="text-align: center;"> ①取組み提案 → ②地域ニーズ 現況情報等の 整理・提供 ← ③導入プロセス の管理 ←→ </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 住民協議会 【役割】 ・検討会の運営 ・地域内のニーズ、意見の把握 及びとりまとめ ・地域現況の把握及びとりまとめ </div> </div>
高齢化率	19.6%		
面積	18.3 km ²		
立地特性	大都市近郊 の住宅都市		

取組の背景・課題

○朝霞市では、面的な公共交通ネットワークの形成に向けて、道路が狭隘などの理由により路線バスや市内循環バスが運行出来ない地域にて、小型車両を活用した新たな公共交通の導入を検討していた。

○当該地域では、公共交通機関未整備により、地域衰退を招く恐れがあると、地域住民の間で危惧する意見が上がっていた。

取組の概要

■公共交通空白地域における地域交通（名称未定）の概要（令和5年3月時点）

- ・公共交通空白地域にて、鉄道駅へアクセスするバス路線を新設
- 開始時期：令和6～7年頃（未確定）
- 運行区間：根岸台7丁目地区～朝霞駅
- 運行形態：有償運行による乗合バス（詳細未定）



検討が進んでいる根岸台地域

■ 主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割	備考
朝霞市まちづくり推進課	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等との調整・協議 導入プロセスの進捗管理 法令・手続き面での支援 	—
地域組織 (町内会等地域住民)	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画の検討 検討会の運営 導入プロセスの進捗管理 地域内の詳細なニーズや意見の把握 	—
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画に係る助言 	—
朝霞市福祉部	<ul style="list-style-type: none"> 情報の共有 	公共交通は福祉的側面も有するため、協議内容や進捗について随時情報共有を図っている

■ 活用している支援（補助金）等

○国・県にて実施している補助事業のうち、活用できるものがあれば、積極的に活用する方向で検討している。

■ 自治体の関わり

○実証運行に向けた検討を進めている段階で、朝霞市のガイドラインに基づいて取組を進めており、ステップごとに地域組織と確認しながら進めている。

○運行にあたっては、将来に渡って維持・確保すべく、一定の収支率の確保を図る予定（上記ガイドラインでは、実証運行において収支率 30%以上、本格運行への移行として収支率 36%以上を目安としている）。

○市内循環バスと同様に、損失補償を行う予定。

※現在検討中の取組であるため予定としている。

■ 地域公共交通計画等との関係

地域公共交通計画の施策-計画目標Ⅱ 方向性①

地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上

検討・導入プロセス

■ 検討プロセス

○朝霞市からの提案による事業であるが、地域住民もその内容に賛同し、検討に係る地域組織を形成し、積極的に検討会を開催している。

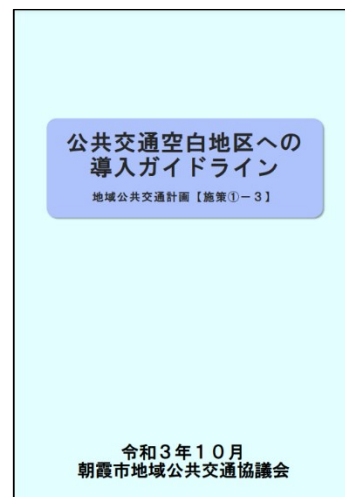
検討開始	<ul style="list-style-type: none"> 朝霞市にて、公共交通空白地域における新規交通導入を、対象となる地域に提案 当該地域の住民がその内容に賛同し、検討に向けた協議会を設立、朝霞市と連携しての導入検討を開始した。
------	---



検討協議	<ul style="list-style-type: none"> 定期的に検討会を開催し、地域住民が主体となって運行に向けた検討を継続的に実施している。
------	---

■朝霞市導入ガイドラインにおける、新規交通導入までのプロセス（太字部分が現在の進捗）

- ①事前準備・確認（行政→地域への声掛け・説明等）
- ②地域組織の立ち上げ（導入検討会・協議会の設立等）
- ③**運行計画の仮作成（アンケートによるニーズ把握、事業費の概算、導入要件の確認等）**
- ④需要調査等の実施
- ⑤運行計画の本作成、協議会への提案・承認
- ⑥実証運行の準備
- ⑦達成目標の評価
- ⑧本格運行の開始



市が作成した
導入ガイドライン

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- ・朝霞市が策定した公共交通空白地区への導入ガイドラインにて定めた8つのステップ（前述）に沿って検討、ステップごとに市と地域組織で確認しながら検討を進めている。
- ・運行計画の検討にあたっては、将来的に一定の収支率（ガイドラインでは36%以上を目安に掲げている）の確保を見込むものとして、協議を進めている。

取組による効果・課題

■良かった点

- ・地域住民が主体となって運行計画を検討するため、使いやすい交通手段が導入できる。
- ・地域住民が熱意を持って検討してくれるため、新たな公共交通を地域が「守り」「支え」「育てる」意識が高まる。
- ・事前予約等が不要な定時定路線型の公共交通を導入することにより、スマートフォンの扱いが苦手な方も利用できる交通が導入できる。
（同地域では民間事業者によるデマンド交通の実証運行も行われているが、利用にはスマートフォンが必須）

■今後の課題

- ・公共交通空白地区は、対象人口が少ないため、新たな公共交通の収支率が確保できるかが大きな課題となる。
- ・地域住民が鉄道を利用する際には、近隣の和光市駅から利用する方も多いため、同市と連携を図ることが出来れば、よりニーズに近い運行が実現できる（検討会発足前に実施した町内会によるアンケートでも、和光市駅へのアクセスを求める意見が多かった）。
- ・鉄道駅のみならず、医療機関など、市街地全域へのアクセスを求める意見がある。

担当
部署

朝霞市 都市建設部 まちづくり推進課 交通政策係

2	【千葉県市原市】 地区単位で設立した運営委員会が主体的に運営	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域で設立した住民主体の運営委員会を市がサポートする制度を構築し、地区単位で公共交通空白・不便地域における新たな公共交通の導入が進んでいる

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	269,524人 (732人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●交通不便地域 ●コミュニティバス ●協賛金等 ●広告収入 	
高齢化率	29.7%		
面積	368.2 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○市原市では、公共交通空白・不便地域の解消に向け、「地域の交通は、その状況を一番よく知る地域住民自身に考えていただくことが、持続可能な公共交通の実現に資する」との考えから、市民との協働を原則に、行政直営ではなく地域住民主体の交通への支援を基本方針として設定している。

○市内中央部に位置する南総西地区は、小湊鉄道が主な移動手段であり、光風台駅・馬立駅から2～7km圏域に団地が造成されており、造成当時は住民の大半がマイカー移動であったが、高齢化の進行により地域の移動手段を確保する必要性が高まった。

○市と運営委員会が協議を重ねた結果、当該地区は団地があり、ある程度の世帯数（約1,500世帯）があるため、コミュニティバスを運行してもある程度の需要が見込めるとして、平成20年よりコミュニティバス「コスモス南総」の運行を開始した。

取組の概要

- コミュニティバス「コスモス南総」の概要（令和5年3月時点）
- 開始時期：平成20年1月
 - 運営主体：南総西コミュニティバス運営委員会
 - 運行主体：小湊鉄道バス
 - 運行形態：道路運送法4条乗合（路線定期運行）
 - 運行日：平日（上下各5便） ※祝日・お盆・年末年始は運休
 - 運行時間帯：6時台～18時台
 - 運賃：170円～280円

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割	備考
市原市	補助金等による運営支援、会議等への参加、学識経験者との橋渡し等	—
南総西コミュニティバス運営委員会	運行計画、運行管理、実態把握、広報活動、見直し検討、バス車両内の活用	地域の代表（町会長、自治会長、その他）のみ約 30 名で構成
交通事業者 （小湊鉄道バス）	運行	—

■活用している支援（補助金）等

○市原市による運行補助金（運行経費の最大 5 割）のほか、地域住民からの個人賛助金、広告収入、地域内事業者からの支援金

■自治体の関わり

○運行経費等の支援、運営委員会等への参加

＜その他の参考となる地域交通確保の取組＞

□地域公共交通導入・利用促進事業補助金

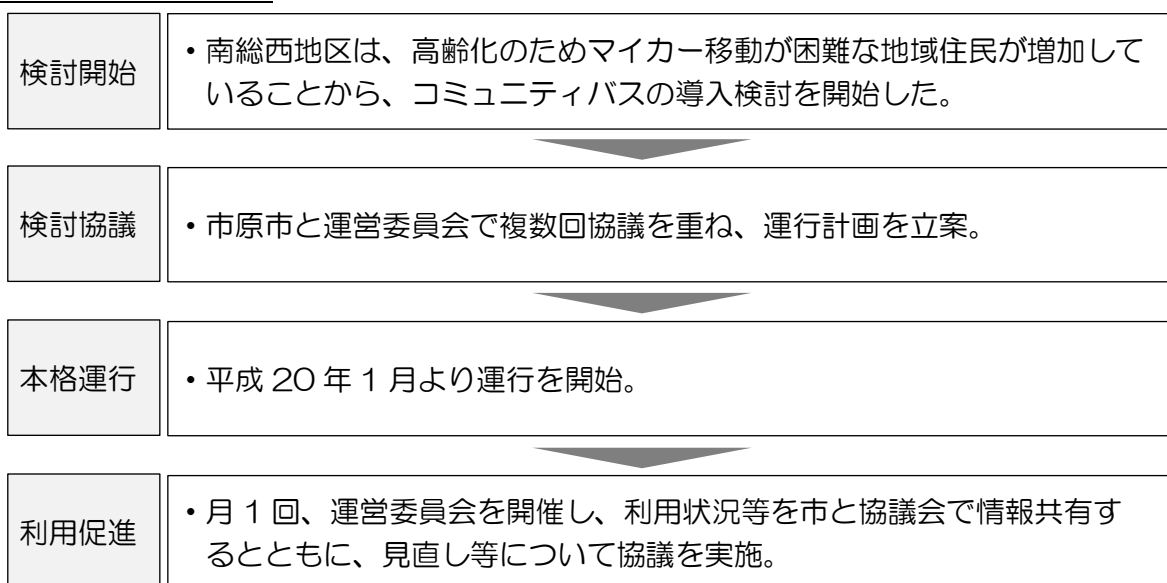
市内において地域自らが行う既存の路線バスの利用促進に向けた取組や地域主体の公共交通の導入に向けた取組を支援。また、バス路線の確保・維持及び収支改善に向け利用促進を図る活動を運行事業者とともにを行う団体に対して、年間 10 万円を上限に補助金を交付。

□コミュニティバス等運行支援事業補助金

市内の交通の不便な地域における住民の生活の利便性の向上を図るため、当該地域の住民が主体となりコミュニティバス、デマンドタクシーを運行する事業に対して、その継続的な運行を維持していくために必要な経費の一部を補助。現在、市内ではコミュニティバスが 1 地区（コスモス南総）、デマンドタクシーが 3 地区（市津デマンドタクシー、デマンド戸田、よろろう号）で運行。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 運営委員会より地域内スーパーや病院等に直接声掛けをして、車内（2社）や時刻表（15社）、バス停（3社）への広告を募集し、広告収入を得ている。
- 町会を通じ、理解を頂いた世帯から世帯当たり 2,400 円の個人賛助金を頂いている。
- 地域内 25 社の事業者から支援金を頂いている。
- 広告や支援金の募集は、運営委員会構成委員が直接訪問することで地域への理解が深まり、広告や支援金の収集に繋がっていると感じている。

取組による効果・課題

■良かった点

- 地域の理解を得て運行を 15 年間維持することができている。
- コミュニティバスの運行により交通空白地域の解消が図られている。
- 路線バス重複区間での運賃統一により、利用者にわかりやすい運賃体系を整備できた。

■今後の課題

- 利用者が減少し、運行当初の年間利用者数は約 2.6 万人であったが令和 4 年度では約 1.5 万人と約 1 万人減少している。少子化による児童数減少により、当初多かった小中学生の通学目的での利用が大きく減少していることが要因の一つ。利用促進策の実施により対応を図るとともに、その他収入の増加に向けた取組を行うことで運行費の確保に対応している。
- 地域の高齢化が進行しており、バス停までの移動が負担になる利用者が増加している。対応策として、フリー乗降区間の設定をより細かくすることを検討している。
- バス停設置のニーズが高いものの、既設路線バスのバス停があることから対応できていないバス停がある。

担当 部署	市原市 地方創生部 交通政策課
------------------	-----------------

3	【埼玉県狭山市】 地域住民によるデマンドバス実証運行の企画・運営。運行は協定に基づきタクシー事業者が担い、市は技術的・財政的支援	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域交通「デマンドバス」の導入にあたり、地区自治会連合会の代表者で構成された「ほりかね交通会議」と「ほりかねデマンド・ラボ」が運営する仕組みを構築し、地域住民の移動手段となる地域公共交通のあり方を地域で検討

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	148,699人 (3,035人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●交通不便地域 ●指針・ガイドライン ●デマンド交通 ●実証運行 	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>ほりかね交通会議</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域のニーズ把握 ほりかねデマンドバスの運行計画の検討・作成 運行開始後の利用状況の検証 <p>ほりかねデマンド・ラボ</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ほりかねデマンドバスの運営 オペレーションセンターの管理運営 運行開始後の利用状況の検証及び改善方針の検討 利用促進の立案・実施 </div> <div style="width: 30%; text-align: center;"> <p>①財政的・技術的支援</p> <p>←</p> <p>②施策等に協力要請</p> <p>→</p> <p>③運行・運営の委託</p> <p>→</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>狭山市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行経費に対する財政的支援 運行に向けた準備、運行開始後の改善方針や利用促進の検討に対する技術的支援 <p>交通事業者 システム事業者</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ほりかねデマンドバスの運行 A I デマンドシステムの導入 </div> </div>
高齢化率	32.2%		
面積	49.0 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		


取組の背景・課題

- 市内の各地区で地域特性が異なり、交通空白地域が複数存在する地区、高齢化率が高い地区、地区内に目的地となる施設が少なく地区外への移動が必要な地区などが存在している。
- 地域特性に即した移動手段の導入を検討するため、市は令和3年3月に新たな地域公共交通の導入に係る方針となる「新たな地域公共交通の導入方針」を策定した。
- 導入方針では、地域が主体的に取り組むことにより、地域特性や利用者ニーズを的確に把握した運行計画を確立でき、運行後も地域が継続的に公共交通を守り・育てていき、持続可能な取組としていくため、地域主体による運営で導入していくことを基本としており、交通空白地域や高齢化率の状況、地区内の施設立地状況等から優先的に新たな地域公共交通の導入を検討していく地区を検討して、最も優先的に導入を検討する地区として堀兼地区をあげている。
- 令和3年4月以降に「新たな地域公共交通の導入方針」に基づき、堀兼地区において、新たな地域公共交通の運行計画の検討を始めた。

取組の概要

■ほりかねデマンドバスの概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：令和4年10月5日より運行開始
- 運行形態・法令：道路運送法21条許可による区域運行（自由経路ドアツードア型）
- 運営主体：ほりかねデマンド・ラボ
- 運行主体：西武ハイヤー株式会社
- 運行エリア：堀兼地区及び堀兼地区外の鉄道駅や商業施設
- 運行時間帯：8時台～15時台
- 運行ダイヤ：30分前までの予約で利用可能
- 運賃：300円（地区外の新狭山駅と入曽駅は500円）



ほりかね デマンドバス
 令和4年10月5日実証運行開始！

10月5日から10月31日まで、利用会員登録期間中
 を支障0期間中は無料でご利用いただけます！

ただし、事前登録が必要となります。
 9月28日8時から予約受付開始！
 ご利用の1週間前～1時間前まで予約可能

ご利用案内

- 事前登録する
 ①Webから登録する ※登録時、利用履歴には登録履歴を入力してください。
 ※利用履歴は申請書で登録する ※申請書は郵送でお送りください。
 オペレーションセンター、狭山市役所交通情報、就業支援センターに届出
- 予約する（Webまたは電話）
 Web予約の予約方法はHP「予約」をご覧ください
 電話予約は予約センターへお電話ください
 ※予約のキャンセルは、予約の1週間前までキャンセル可能です。
- 自宅・希望場所で乗車する
 ※乗車場所には乗車履歴を登録してください。ご希望の場合は、キャンセルも可能です。
 ※乗車履歴は予約センターやWebサイトから確認いただけます。
 ※乗車履歴は予約センターやWebサイトから確認いただけます。
- 目的地へ

利用対象者は 堀兼地区にお住まいの方 ※堀兼、上堀兼、中堀兼、青堀兼、堀兼、東3丁

■主な関係者と役割・関係性		
主な関係者	役割	備考
ほりかね交通会議	ほりかねデマンドバスの運行計画の検討・作成	堀兼地区の自治会連合会から推薦のあった元自治会長などで構成
ほりかねデマンド・ラボ	ほりかねデマンドバスの運営、オペレーションセンターの管理、運行開始後の利用状況の検証、利用促進の立案・実施	自治会連合会とほりかね交通会議から推薦のあった地域の若手経営者などで構成
西武ハイヤー（株）	ほりかねデマンドバスの運行	—
富士通 Japan（株）	ほりかねデマンドバスへの AI デマンドシステムの導入	—
狭山市交通防犯課	運行費用に対する財政的支援、運行開始及び運行開始後の利用状況の検証などに対する技術的支援	—

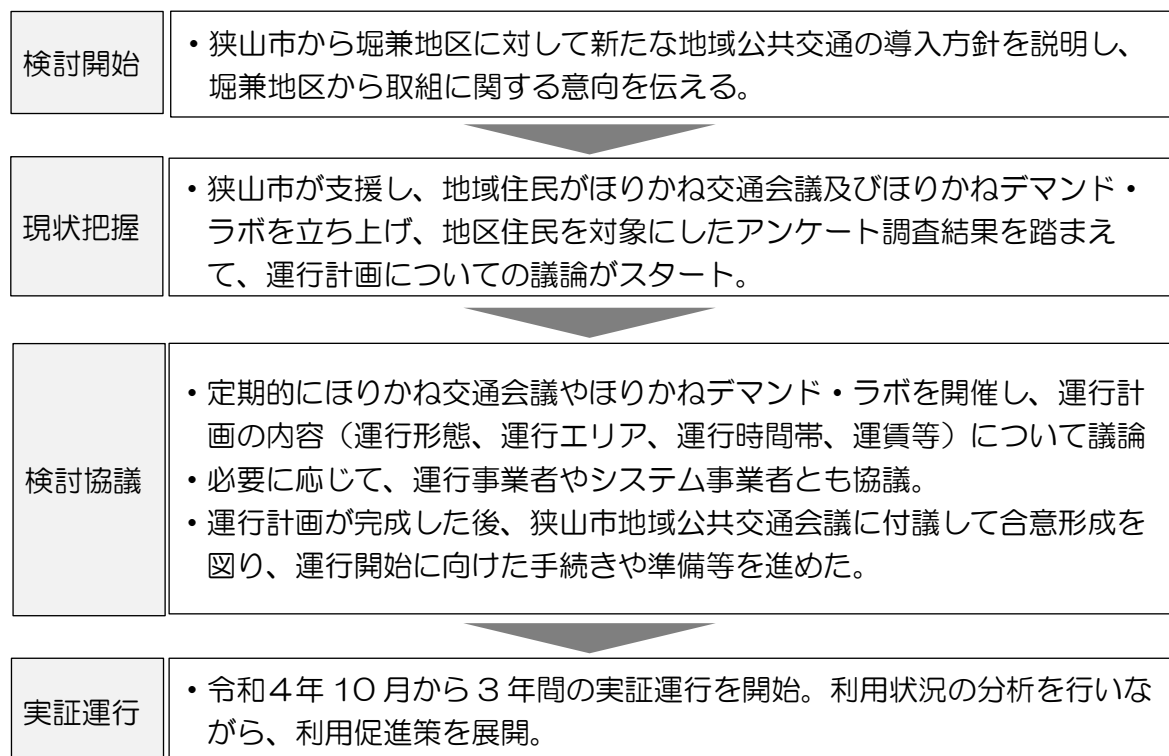
■地域公共交通計画等との関係

- 本取組は、新たな地域公共交通の導入方針に基づき実施。
- 地域公共交通計画は令和5年度及び令和6年度で策定予定となっており、ほりかねデマンドバス実証運行の結果を踏まえて、市内公共交通のあり方を位置付けていく予定。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

- ほりかね交通会議、ほりかねデマンド・ラボ、狭山市が会議を継続的に開催して議論を行い、必要に応じて交通事業者や AI デマンドシステム事業者との協議も行った。



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- ほりかね交通会議やほりかねデマンド・ラボを継続的に開催し、運行計画の骨子案について議論を重ね、ブラッシュアップを行った。狭山市は関係法令の整理や、交通事業者との調整などの技術的支援を行った。
- 運行開始後、ほりかねデマンド・ラボやオペレーションセンターが主体的にチラシ作成や施設とのタイアップ企画を次々に打ち出し、利用者は徐々に増加している。

取組による効果・課題

■良かった点

- 高齢者などの交通弱者の移動手段の確保、交通空白地域の解消につながっている。
- 地域を巻き込んだ取組を展開できており、地域の盛り上げにもつながっている。

■今後の課題

- 利用者がまだまだ少なく、利用促進の更なる展開が必要。
- 利用者を増やすためにサービス水準を拡大していきたいが、交通事業者との調整や運行費用の増加の問題があり、なかなか実現できない状況となっている。
- 車両2台体制で運行しており、適正な供給状況なのか、検証することが必要となっている。

担当 部署	狭山市 市民部 交通防犯課
------------------	---------------

4	【千葉県市川市】 「市川市コミュニティバス運行指針」に基づき、 地域の方々、バス事業者、市の3者協働により運行	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 新たにコミュニティバスの導入や運行計画の変更の要望が出された場合に、要望をされた地域の方々、バス事業者、市がどのような役割分担の中でコミュニティバスの新規導入・運営していくのかを定めた指針に基づき、3者協働による運行を実現

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	496,676人 (8,645人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●指針・ガイドライン ●コミュニティバス ●運行基準 ●協賛金等 ●交通不便地域 ●実証運行 	<p style="text-align: center;">コミュニティバス実行委員会</p> <p>【役割】 ・地域のニーズ把握、運行実態把握、運行計画の検討・作成、利用状況の分析、利用促進の実施等</p> <p>参加 ← 参加 ↑ 参加 →</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> <p style="text-align: center;">市川市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指針の作成 ・運行費用に係る赤字分の補填（負担金の支払い） ・実行委員会への参加 ・利用促進の実施等 </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> <p style="text-align: center;">運行事業者</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行 ・実行委員会への参加 ・利用促進の実施等 </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> <p style="text-align: center;">地域代表</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実行委員会への参加 ・利用促進の実施等 </div> </div>
高齢化率	21.5%		
面積	57.5 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○市議会において、交通不便地域へのミニバス等の導入が提案され、当該地区において検討が開始された。

○市で実施したアンケートを通じて、地域の問題点や地区ごとの新たな交通手段のニーズを把握した結果、市北東部、市南部を運行対象地域として抽出し、地域と運行に向けた協議を進めた。

○平成17年度より社会実験運行が開始され、両地域の社会実験運行実施までのプロセスや得られた検討結果を整理して、市では平成21年度に「市川市コミュニティバス運行指針」を策定した。

取組の概要

■市川市コミュニティバス「梨丸号」の概要（令和5年3月時点）

□開始時期：平成17年度(社会実験運行)、平成22年度(本格運行)

□運行形態・法令：道路運送法21条許可による実証運行
 →本格運行後は道路運送法4条乗合（路線定期運行）

□運営主体：市川市コミュニティバス北東部ルート実行委員会

□運行主体：京成バス株式会社

□運行エリア：市北東部の鉄道駅や公共公益施設を循環

□運行時間帯：6時台～20時台

□運行ダイヤ：右回り循環ルート、左回り循環ルート（日・祝は全便運休）
 往復ルート（松飛台駅～現代産業科学館・メディアパーク/日祝のみ全便運行）

□運賃：大人160円（ICカード157円）、小児100円

■市川市コミュニティバス「わくわくバス」の概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：平成17年度(社会実験運行)、平成22年度(本格運行)
- 運行形態・法令：道路運送法21条許可による実証運行
→本格運行後は道路運送法4条乗合（路線定期運行）
- 運営主体：市川市コミュニティバス南部ルート実行委員会
- 運行主体：京成トランジットバス株式会社
- 運行エリア：市南部の鉄道駅や公共施設を循環
- 運行時間帯：6時台～20時台
- 運行ダイヤ：東京ベイ医療センター～現代産業科学館・メディアパーク間
平日26往復、土日祝日24往復（一部便は途中停留所発着）
- 運賃：大人160円（ICカード153円）、小児100円

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
市川市	指針の作成、運行費用に係る赤字分の補填（負担金の支払い）、実行委員会への参加、利用促進の実施等
実行委員会 （市、地域代表、運行事業者）	地域のニーズ把握、運行実態把握、運行計画の検討・作成、利用状況の分析、利用促進の実施等
運行事業者 （梨丸号：京成バス、わくわくバス：京成トランジットバス）	コミュニティバスの運行、実行委員会への参加、利用促進の実施
地域代表 （自治会連合会の推薦する個人）	実行委員会への参加、利用促進の実施

■活用している支援（補助金）等

- バスロケ導入時などの一部を除き、基本的に市の単費で赤字分を負担・補填。
- 北東部では、JRA環境整備事業からの寄付金を活用。

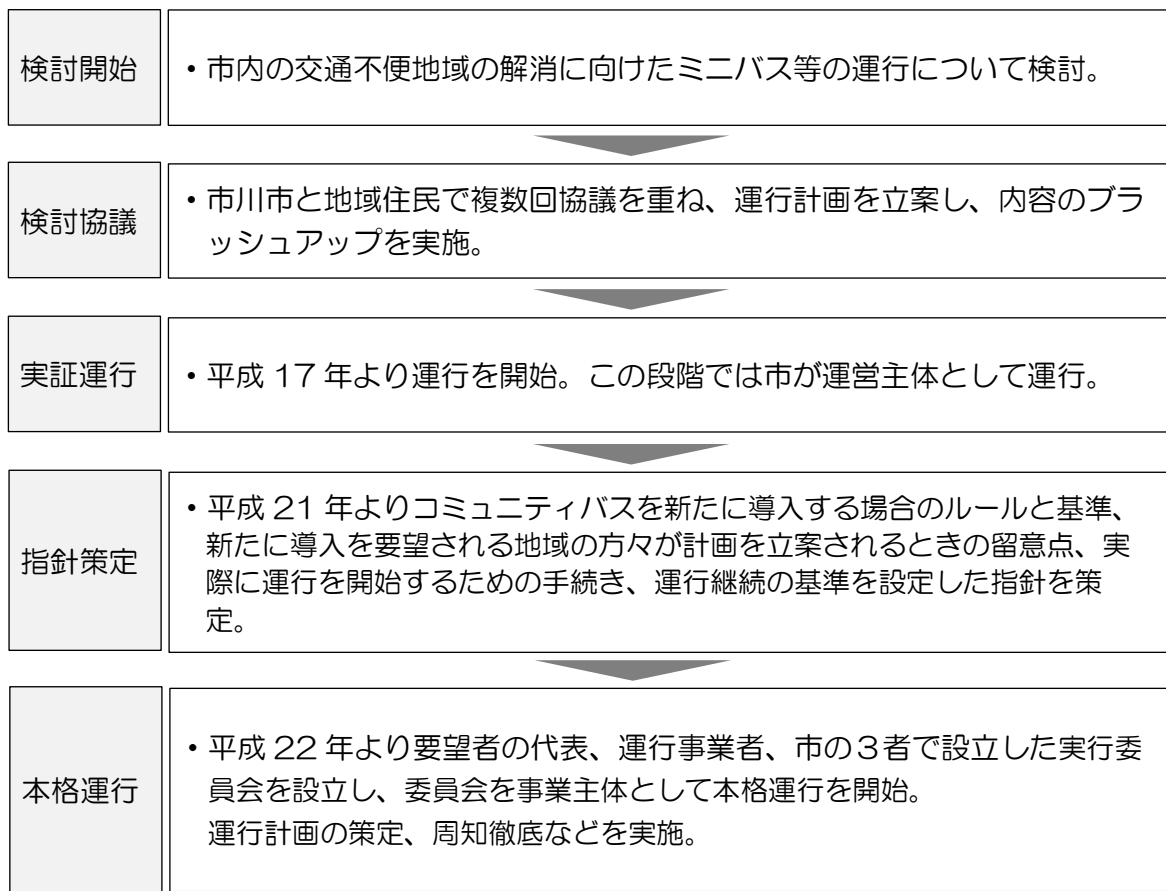
■自治体の関わり

- 実行委員会への参画、運営の協力。

■地域公共交通計画等との関係

- 市川市総合交通計画に、コミュニティバスを位置付けている。

検討・導入プロセス



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 地域代表は役職で決めるのではなく「自治会連合会の推薦する個人」と定めている。（実際は、自治会長等が推薦されるケースが多いが、あくまで個人を地域代表として選出することとしている）
- 運行への賛同者を広く募集し、協賛者からの寄付を運行費の一部に充てている。北東部ルートでは平成 29 年度に基準となる採算率 40%を割り込み、2 年連続採算率基準以下で廃止になるため、基準クリアに向け、地域にコミュニティバスの利用促進と協賛募集のチラシを配布。その結果、利用者、協賛者ともに増加し、基準をクリアした。
- 社会実験運行実施時に車体広告、その後車内広告を募集し、地元企業を中心に広告を掲載している。10 年近く継続して車体広告を掲載している地元企業からは、動く広告としての広報効果を理由に掲載していたとの意見を得られている。
- 市や交通事業者は、利用促進に向けて「愛称の募集」、「ラッピングの工夫」、「観光部門と連携した 1 日乗車券の発行」、「イベントへの参加（イベントブースによる利用 PR や車両展示による乗車会や展示会）」を通じて、市民に親しみを持ってもらうとともに利用を PR している。
- 地域の保育園児童が描いた絵や季節の飾りを車内に掲示。

取組による効果・課題

■良かった点

- 利用状況が好調であり、交通不便地域の解消につながっている。
- 関係者間で円滑な協議を実施できている。
- 運行事業者としては、実行委員会との協議やその他関連するアンケート調査等は、市民のニーズや感じている問題点を把握する貴重な機会であり、事業者を含めた役割や協議プロセス、採算基準が明確に設定されているため、運行に向けた協議が非常にしやすいと感じている。

■今後の課題

- 運行後の需要や他の路線バスとの接続性などを踏まえダイヤなど運行を見直したい場合も、指針に沿った協議プロセスが必要であるため、スピード感を持った変更ができない。
- その他地域においても指針を踏まえた実証実験運行が行われているが、必ずしも本格運行につながっていない。

担当
部署

市川市 道路交通部 交通計画課 計画グループ

5	【神奈川県川崎市】 地元団体の組織住民自らが利用促進活動イベント（山ゆり祭り）を開催	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域住民にコミュニティ交通の利用状況を共有する機会を設け、地域でコミュニティ交通を支える雰囲気づくりに取組んだ

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	1,538,262人 (10,760人/km ²)	●利用促進イベント ●指針・ガイドライン ●サポーター制度 ●コミュニティバス	
高齢化率	20.3%		
面積	143.0 km ²		
立地特性	大都市・大都市 近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○川崎市では、急峻な山坂を有し道路が狭隘であるため、路線バスが運行できない地域が存在している。そのような中、地域住民からの要望があり、対象地域（高石地区）に対するコミュニティ交通の導入検討が始まり、試験運行を経て、「山ゆり号」の本格運行に至った。
 ○試験運行時から、6か月毎に更新が必要な「サポーター制度」を設けており（サポーター制度の詳細は事例 No.19（57～58 ページ）参照）、サポーター制度の更新会を「山ゆり祭り」としてイベント化した。

取組の概要

■山ゆり祭りの概要（令和5年3月時点）

- ・川崎市高石地区では、地域主体のコミュニティ交通「山ゆり号」が運行されている。
- ・山ゆり祭りは、山ゆり号の運行主体である「山ゆり交通事業運営委員会」が開催するイベントで、“山ゆり号利用の感謝”と“運行継続に向けたPR”を目的に開催されている。

□内容：サポーター制度の更新、山ゆり号利用状況の報告、山ゆり号に関するアンケート、野菜の直売会、琴の演奏会、健康体操などを実施

□場所：市営高石住宅集会場

□開催時間：約2時間（10時～12時など）

□参加費：無料

□開催頻度：年に2回

□周知方法：回覧板、掲示板など

□主催：山ゆり交通事業運営委員会（山ゆり号の運行主体）

<参考：山ゆり号の運行概要>

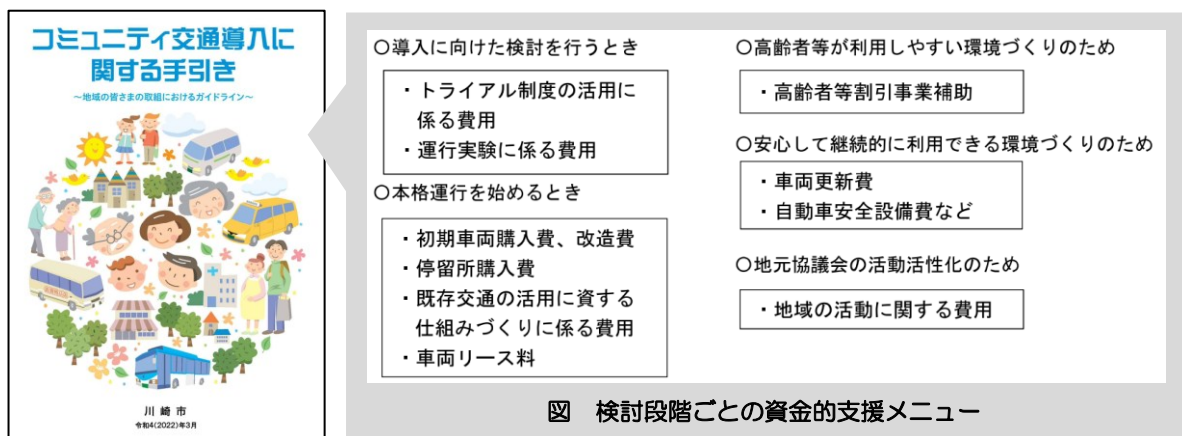
運行開始：平成23年9月1日 運行エリア：高石地区 運行曜日：月～金
 車両旅客定員：13名 運賃：大人320円、小児120円
 割引制度：高齢者・障がい者等は100円引き、サポーター登録者は50円引き

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
山ゆり交通事業運営委員会	山ゆり号の運営 山ゆり祭りの企画および開催
株式会社高橋商事	山ゆり号の運行
地域住民	サポーター会員への加入 ※会費（半年 3,600 円）を支払うことで 1 乗車 50 円引きで乗車できる
川崎市	山ゆり祭りの企画および開催の支援 山ゆり号運行費用の一部補助（保険料・車検費用等） 関係者間の調整

■地域公共交通計画等との関係

- 「コミュニティ交通導入に関する手引き」を作成しており、本手引きに基づいてコミュニティ交通導入の取組を行う協議会等に対し、アンケートの分析や交通事業者との調整などの技術的な支援を行うとともに、その検討段階に応じて、資金的支援を行うこととしている。



- また、地域公共交通計画内に「施策：多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進」が位置付けられており、山ゆり号の取組を他地区で共有しながら進めている。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

検討開始	<ul style="list-style-type: none"> ・高石地区は、急峻な山坂を有し、道路が狭隘であるため、路線バスを運行するのが難しい地域となっている。 ・地域からの要望があり、平成 16 年からコミュニティ交通の導入検討を開始した。 ・地域住民を対象としたアンケート調査等により、現状把握を行いながら、地域・事業者・行政が協働して、運行計画を作成した。
試験運行	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 19 年から試験運行を開始。 ・サポーター制度を開始。
本格運行	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年 9 月から本格運行を開始。 ・試験運行によって、一定のニーズが確認できたことから、本格運行に移行した。

利用促進

- ・サポーター制度の更新手続き時期（3月末、9月末）に合わせて、山ゆり祭りを開催し、利用状況の共有や利用呼びかけ等を行った。
※山ゆり祭りは、平成23年から開催されており、現在も開催が続いている。

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 地域のリーダー（キーマン）と連携を取りながら、検討を進めたことで、地域主体の土台づくりができた。
- 川崎市ではコミュニティ交通の導入にあたって、地域の課題を最もよく知る地域の方々が主体的に取り組むことが必要であるとし、地域、行政、運行事業者の役割分担をしている。
- 日常的に利用してもらい、地域で支える雰囲気醸成するための仕組みづくり（サポーター制度）を行った。
- 本格運行前に試験運行を行い、コミュニティ交通のニーズを確認した。

取組による効果・課題

■良かった点

- サポーター制度、山ゆり号の利用状況の報告等によって、地域住民が山ゆり号を支える雰囲気を醸成できた。

担当
部署

川崎市 まちづくり局 交通政策室

6	【山梨県南アルプス市】 路線バスが廃止となりコミュニティバス運行予定 だったが地域の実情にあった運行を検討しコミュ ニティタクシーを運行	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 自治会長、民生委員代表、生きいきクラブ代表者等からなる運営委員会により、路線バスの廃止エリアにコミュニティタクシーを導入し、サポーターからの賛助金も得ながら運営

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	69,459人 (263人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線廃止 ●デマンド交通 ●サポーター制度 ●協賛金等 	<div style="text-align: center;"> <p>楡形西地区コミュニティ タクシー運営委員会</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズ把握、要望とりまとめ、運行計画の検討・作成、利用状況の分析、サポーターの募集、利用促進実施 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>南アルプス市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費に対する経済的支援 ・運営委員会の会議運営支援 </div> <div style="text-align: center;"> <p>交通事業者</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーの運行 </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">①補助金交付 ②施策等に協力要請 ③運行の委託</p>
高齢化率	27.9%		
面積	264.1 km ²		
立地特性	中山間地域 ・過疎地域		

取組の背景・課題

- 平成25年4月に路線バスが廃止となった。1日12便運行して利用者が1日3人以下となっており財政的に厳しい状況ではあったものの、廃止になると地域住民が困るという声が多く出ていた。
- 当該地区は甲府盆地より100mほど標高が高い場所に7つの集落が点在しており、それぞれの自治会に路線バス廃止に伴い交通が不便との不満が寄せられていた。
- 当該地区の自治会では、地域の最低限の足の確保、地域の需要とニーズに即した運行の実現に向けて、行政と運行に向けた協議を始めた。

取組の概要

コミュニティタクシーそよかぜ号の概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：平成27年10月より運行開始
(平成31年3月31日まで実証運行、平成31年4月1日以降は本格運行)
- 運行形態・法令：道路運送法4条乗合（区域運行）
(平成31年3月31日までは道路運送法21条許可による区域運行)
- 運営主体：楡形西地区コミュニティタクシー運営委員会
- 運行主体：常盤タクシー有限会社
- 運行時間：8時～16時
(往路5便、復路3便の計8便)
※平日のみの運行
- 運賃：現金500円/回、
定期1,500円/月
(地域別料金あり)
- 利用方法：行きは待合所で乗車（予約不要）して、帰りは予約で自宅前まで運行。

交通結節点・医療機関・商業施設等

■ **主な関係者と役割・関係性**

主な関係者	役割
南アルプス市	補助金等による運営支援、運営委員会への出席、助言
楡形西地区コミュニティタクシー運営委員会	運行計画、見直し検討、利用状況の確認利用促進、料金の徴収等運営諸事務
常盤タクシー有限公司	そよかぜ号の運行
サポーター（100人以上）	賛助金による運行支援

■ **活用している支援（補助金）等**

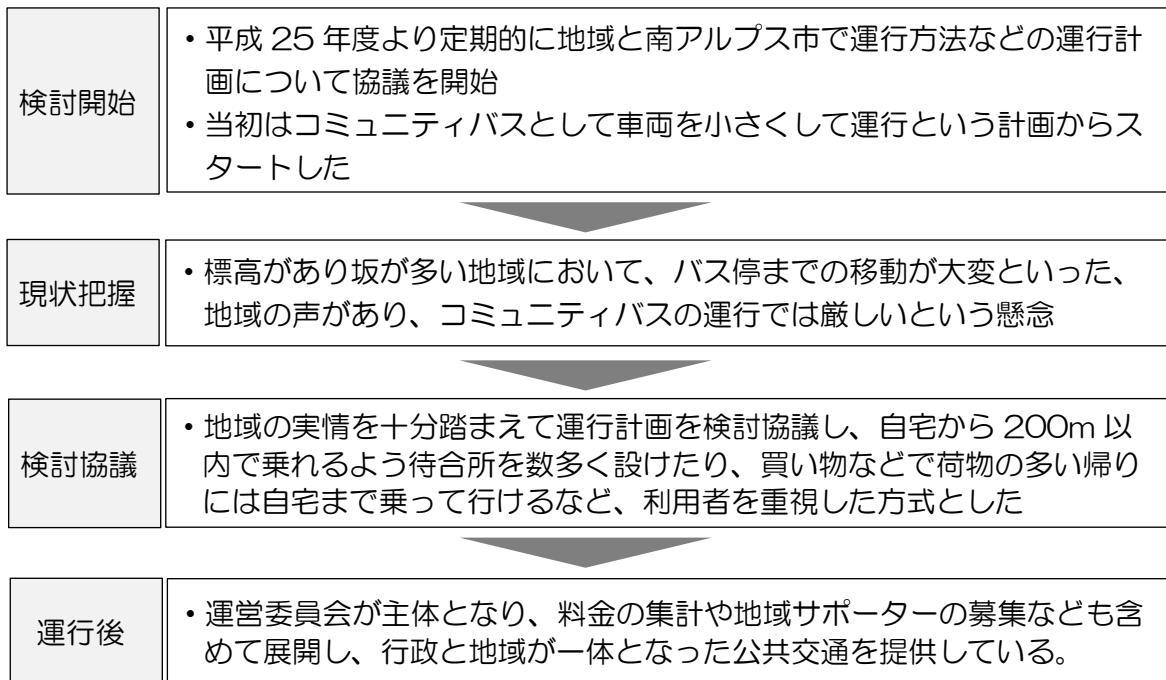
○南アルプス市からの補助金

■ **地域公共交通計画等との関係**

○地域公共交通計画は令和5年度に策定予定となっており、コミュニティタクシーについては、地域内の交通としての役割や位置づけを明確化していく予定。

検討・導入プロセス

■ **検討・導入プロセス**



■ **プロセスの各段階におけるポイント・工夫点**

○地域が感じている問題点を把握するため、自治会単独で独自にアンケート調査を実施した。住民自らが、バスを利用しない要因を把握し、利用しやすい運行方法を考えることが重要であった。

○サポーター制度を導入して寄付を募っている。参加者は多くが個人で、200人から約80万円の賛助金が集まっている。手作りチラシや地域への直接対話、自治会長からの発信により公共交通の必要性を訴え、公共交通を我が事のように捉える人が増加している。

○利用者を獲得するために、継続的に地域内で対面による対話を行っている。公共交通への理解を深めるとともに、地域の高齢者見守り活動にも繋がっている。

取組による効果・課題

■良かった点

- 地域の移動手段を確保し、継続的に運行を続けている。
- 公共交通を利用することで存続させるという意識が地域に広がっていることが大きな効果。

■今後の課題

- 利便性の向上に向けて、AI デマンドなど最新技術の導入について、可能性の検討を行っていきたい。
- 他の公共交通空白地域においても、地域主体による運行を検討・協議しているが、他の地域から導入に向けた前向きな回答が得られない。

担当 部署	南アルプス市 市民部 市民活動支援課
----------	--------------------

7	【茨城県日立市】 交通不便地域において地域運営団体が乗合タクシーを運行	・地域住民による 企画・運営
---	--	-------------------

【取組のポイント】
 地方鉄道（日立電鉄線）廃止後に交通不便地域となった坂下地区において、地域住民からの要望を契機に、地域住民の移動手段を確保するため、地域の任意団体が運営する乗合タクシーを運行している。

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	174,508人 (773人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線廃止 ●交通不便地域 ●デマンド交通 ●世帯協力金 ●実証運行 	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> 日立市 【役割】 ・運行計画の検討 ・地域アンケートの実施 ・法令・手続き面での支援 </div> <div style="text-align: center;"> ①公共交通不便 地域解消に係る 要望 ↓ ②取組み提案 ↓ ③運行の 委託 </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> 運営委員会 【役割】 ・委員会の運営 ・運行計画の検討 ・地域内のニーズ、意見の把握 及びとりまとめ </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;"> 交通事業者 【役割】 ・コミュニティタクシーの運行 </div> </div>
高齢化率	32.9%		
面積	225.7 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

○坂下地区では、地方鉄道（日立電鉄線）の廃止後、交通不便地域となっていた。
 ○道路が狭隘であることや、高架橋下の通行が難しいこと等により、路線バスの運行が難しいエリアがあり、バス路線が少ないことから、交通不便地域の住民の移動手段確保として、定時定路線型の乗合タクシーの運行を開始した。
 ○令和4年4月より、地域住民からの要望を受け、運行方式を定時定路線型から予約型区域運行（ミーティングポイント型）に変更した。

取組の概要

■乗合タクシー「みなみ号」の概要（令和5年3月時点）

- ・坂下地区周辺の運行範囲内の停留所間を結ぶ、予約型の乗合タクシー
- 開始時期：平成19年度
- 運行形態：道路運送法4条乗合（予約型区域運行、ミーティングポイント型）
- 運行時間：午前8時から午後4時まで
 ※土日祝日、お盆、年末年始は運休
- 運賃（現金のみ可）

大甕駅からその他の停留所	1乗車 600円
その他の停留所間	1乗車 400円
- 予約方法
 利用したい時間の1時間前までに電話予約
 （平日の午前8時から午後3時まで）
- 停留所一覧（右図）





■ **主な関係者と役割・関係性**

主な関係者	役割
日立市	運営委員会事務局、運行経費の一部を補助
坂下地区みなみ号運営委員会	運営主体、地域意見の取りまとめ
茨城交通㈱	運行業務等委託

■ **活用している支援（補助金）等**

○市補助及び地域の世帯協力金、運賃収入等により運行している。

■ **自治体の関わり**

○運行経費の一部を補助するほか、運営委員会の事務局として、会議の運営を行う。

■ **地域公共交通計画等との関係**

○地域公共交通網形成計画で、同取組の拡充が位置付けられている。

○令和5年度策定予定の地域公共交通計画へも位置付ける。

検討・導入プロセス

■ **検討・導入プロセス**

○当該地域住民より、交通不便地域の解消を求める要望があり、平成18年度より、日立市と地域住民による移動手段確保策の検討がはじめられた。

検討開始

・地域における移動手段確保の検討を実施



実証運行

・アンケート等で市民の意向を伺いながら、本格運行の形態を模索



本格運行

・継続的な運行計画検討に向けた運営主体の設置、本格運行開始

■ **プロセスの各段階におけるポイント・工夫点**

○みなみ号の運行開始に際しては、市と地域それぞれの負担により運行経費を賄うこととし、地域独自の移動手段の導入を可能とした。

○更なる利便性向上を図るため、令和5年度中を目途に、AI予約システムの導入を検討している。

取組による効果・課題

■ **良かった点**

○住民の移動手段の確保、利用者への公共交通に対する意識の醸成。

■ **今後の課題**

○人口減少や社会情勢の変化等で、年々利用人数が減少傾向にあり、利用促進策や利便性向上のための取組について検討する必要がある。

担当
部署

日立市 都市建設部 都市政策課 地域交通係

8	【埼玉県さいたま市】 ガイドラインを活用した市民・地域主体による乗合タクシー等の導入	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 市作成の「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき、市民・地域主体で乗合タクシー導入に向けた地域組織の立ち上げ、ニーズ把握、運行計画作成、周知・利用促進を実施

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	1,324,025人 (6,089人/km ²)	●指針・ガイドライン ●乗合タクシー(路線型) ●交通不便地域 ●実証運行 ●運行基準	
高齢化率	23.6%		
面積	217.4 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○市では以前からコミュニティバスを運行してきたが、交通空白地区等の移動手段確保が課題であった。地域のことをよく分かっている地域の方が主体的に関与し育てることが必要ということで、平成23年に「コミュニティバス等導入ガイドライン」を策定した。

取組の概要

■「コミュニティバス等導入ガイドライン」(平成23年3月策定、平成29年11月改定)
 ○市民が、地域生活に役立つ公共交通を検討するための手引書として「コミュニティバス等導入ガイドライン」を策定し、運用している。

■「コミュニティバス等導入ガイドライン」による乗合タクシー導入(令和5年3月時点)

○路線バスが不十分な地域へ導入する補完交通として、乗合タクシーを運行している。現在、7地区で運行している。



- 開始時期：
- 平成23年12月 岩槻区和土地区乗合タクシー「レインボー号」の実証運行を開始
 - 平成25年2月 西区指扇地区乗合タクシー「あじさい号」の実証運行を開始
 - 平成29年8月 見沼区大砂土東地区乗合タクシー「みぬま号」の実証運行を開始
 - 平成29年8月 見沼区片柳西地区乗合タクシー「カワセミ号」の実証運行を開始
 - 平成31年1月 岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」の実証運行を開始
 - 令和3年4月 北区吉野町地区乗合タクシー「宮原なかよし号」の実証運行を開始
 - 令和3年9月 桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシー「むさし号」の実証運行を開始

□運行形態・法令：各路線、道路運送法4条乗合(路線定期運行)。

□運賃：一律300円(一部地域は一律200円)で現金のみの支払い

■ **主な関係者と役割・関係性**

主な関係者	役割
市民	地域公共交通について問題意識を持ち、主体的に検討 ○地域組織の立ち上げ ○地域のニーズ把握、要望とりまとめ ○地域情報、道路状況の把握 ○運行計画素案の作成 ○アンケート調査への協力 ○沿線住民への説明、合意形成 ○運行内容の周知 ○積極的な利用 ○利用促進の取組・継続
さいたま市	検討の技術的・財政的支援 ○地域組織立ち上げのアドバイス ○道路状況の調査 ○アンケート調査の実施 ○需要推計、収支試算 ○関係機関との調整 ○運行事業者の選定 ○法定協議会の開催
交通事業者	運行・助言 ○運行計画に対するアドバイス ○事業許可申請 ○実証運行 ○本格運行 ○利用者増、経費削減の努力

■ **自治体の関わり**

○運行に係る補助、地域組織への利用状況・収支状況の報告を行っている。

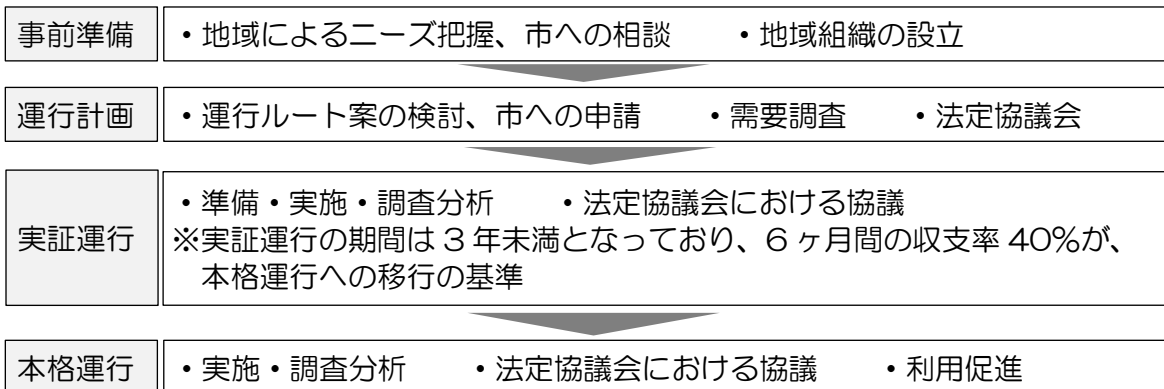
■ **地域公共交通計画等との関係**

○計画の施策（P65）に、ガイドラインの活用促進や見直しについて記載している。

検討・導入プロセス

■ **検討・導入プロセス**

○ガイドラインの4つのステップを基本的流れとして検討している。



■ **プロセスの各段階におけるポイント・工夫点**

○市民が主体的に取り組めるように、市や交通事業者が積極的に支援している。

取組による効果・課題

■ **良かった点**

○交通空白地区等の解消、移動手手段の充実など。

■今後の課題

○交通空白地区等以外の住民からの要望への対応、既存の公共交通事業者との調整、財政負担の増加、地域組織の高齢化。

担当
部署

さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課 公共交通係

9	【茨城県日立市】 地域とバス事業者、行政の協働により、路線バスの維持・確保のための利用促進活動を実施	・地域住民による 企画・運営
---	---	-------------------

【取組のポイント】
 地域住民とバス事業者がパートナーシップ協定を結び、路線バスの活性化について話し合い、地域ぐるみでのバス乗車促進運動の実施や、地域住民が望む運行内容（増便等）を実現

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	174,508人 (773人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●パートナーシップ協定 ●利用促進イベント ●民間路線バス ●実証運行 	
高齢化率	32.9%		
面積	225.7 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

○平成14年の道路運送法の改正を受け、公共交通の維持に向けて、既存公共交通システムの検証や新交通システム導入可能性等について検討する中で、地域住民自らが公共交通の維持・確保のための利用促進策を検討する場を設けることとした。

取組の概要

■パートナーシップ協定方式の概要（令和5年3月時点）

- ・地域、バス事業者、行政が、路線バスの利用促進等に関して、年1～6回程度協議を行うとともに、地域において路線バス利用促進活動を実施することにより、地域住民の路線バス利用促進に関する意識醸成を図る。
- 開始時期：平成21年度
- 協定の内容：当該地域を運行する路線バスについて、地域住民の利用に関する数値目標を設定し、地域は利用促進活動を実施、バス事業者は路線バス利用環境整備、行政は三者間の協議の場のコーディネートや地域への活動支援を実施し、それぞれの役割のもと、目標達成を目指す。
- 協定に基づく取組：例）路線バス利用促進イベントの実施、地域住民への啓蒙チラシ・ポケット時刻表等の配布、バス停留所周辺環境の整備、地域特別割引定期券の発行等

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
日立市	協定締結・関係者協議のコーディネート、地域の取組に係る費用の一部助成
地域団体	意見の集約、意見の提示、利用促進
茨城交通(株)	対象路線の課題解決、意見の反映の検討

※協定の締結に際しては、定期的に運営されている市民団体であることが必要

■自治体の関わり

○路線バスの運行に対する地域住民の意見整理や、バス事業者への地域要望伝達、検討会議のコーディネート、地域の取組に係る費用の一部助成等

■地域公共交通計画等との関係

○令和5年度策定の地域公共交通計画に盛り込む予定。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○日立市における公共交通活性化に向けた取組の一環として、平成20年度より取組実施が検討された。第1事例として実施された諏訪学区における導入プロセスは、以下の通りである。

平成20年6月：地区懇談会の実施

平成20年7月：地区住民へのアンケート調査の実施

平成20年8月：地域内循環バス実証運行について検討

パートナーシップ事業で実施する取組内容の検討

平成20年10月：地域内循環バス実証運行開始（～12月）

パートナーシップ協定の締結

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○協定締結地域においては、積極的な利用促進活動により、朝夕以外の利用閑散時間帯の利用を確保することができ、地域のバス路線の維持・確保につながる。

○バス事業者が協働してパートナーシップ事業を実施することにより、地域住民意見が効果的に反映され、路線バスの利便性向上につながる。

○みなみ号、なかさと号の運行といった交通不便地域での交通サービス検討とは異なり、市街地への路線バスが運行されている地域が対象である。

取組による効果・課題

■良かった点

○地域における公共交通サービスレベルの維持、利便性の向上

■今後の課題

○10年以上継続的に実施されている事業であることから、地域における利用促進活動内容のマンネリ化や、地域の高齢化進展による活動の担い手不足等が課題となる。

**担当
部署**

日立市 都市建設部 都市政策課 地域交通係

10	【群馬県高崎市】 日常生活物資全般の購入が困難な地域で、ひとり暮らし高齢者等を対象として、タクシーを利用した買い物支援を行う町内会に対しタクシーチケットを交付	・地域住民による 企画・運営
----	---	-------------------

【取組のポイント】
 タクシーを利用した買い物支援を実施する町内会に対してタクシーチケットを交付し、地域での支え合いによる買い物支援を実現している。

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	372,973人 (812人/km ²)	●タクシーチケット ●付き添いボランティア ●買い物支援	
高齢化率	28.2%		
面積	459.2 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

- 『高崎市高齢者安心プラン』（高崎市高齢者福祉計画・第5期介護保険事業計画）の策定に向け、平成23年度に地域課題の把握のためアンケート調査を実施。
- アンケート調査の結果、生活課題として買い物に対しての困難を抱える高齢者が多いことが確認されたため、高齢者福祉の施策として買い物支援の取組が検討された。

取組の概要

- タクシーチケット交付事業の概要**
- ・市内において、タクシーを利用した買い物支援を行う町内会に対し、タクシーチケットを交付し、買い物が困難な高齢者を支援する。
 - 開始時期：平成25年度にモデル地区（長野地区）で開始。
 - 対象地域：町内会の区域及び辺縁部から概ね1km圏内に生鮮食料品を中心とした生活物資を購入することができる小売店等がなく、公共交通機関の利用が困難な地域。
 - 利用対象者：移動手段がなく、買い物について、親族等からの支援を得ることが困難なひとり暮らし高齢者または高齢者のみの世帯に属する者。
 - 備考：タクシーチケットは群馬県タクシー協会が発行したものを使用。

■**主な関係者と役割・関係性**

主な関係者	役割	備考
高崎市	タクシーチケットの交付、タクシー代金の精算	
町内会	交付申請、実績報告、タクシーチケットの管理、利用者の確認、利用申込みの受付・日程調整、付き添いボランティアの募集・付き添いの依頼、タクシーの予約	
付き添いボランティア	買い物への付き添い、荷物の運搬補助	利用者は1回100円の謝礼金を支払う

■活用している支援（補助金）等

○なし（市の福祉部門の予算を用いて実施）。

■自治体の関わり

○市は町内会へのタクシーチケットの交付とタクシー代金の精算を行う。

■地域公共交通計画等との関係

○交通部門の計画には位置付けされていない。

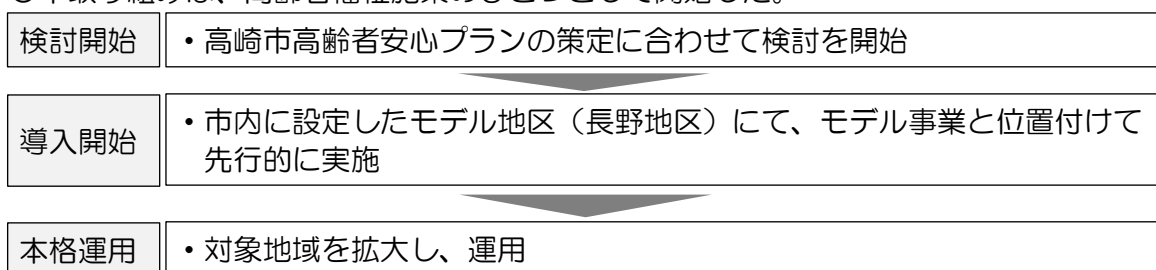
※その他の参考となる地域交通確保の取組

○令和2年度から、高齢者等の買い物や通院などの生活の足の確保を目的として、高齢化率の高い地域において、ルート上は乗り降り自由、利用料無料、事前予約・利用登録不要の「おとしよりぐるりんタクシー」を運行している。ダイヤは設けず、定められたルートを9～17時の間で周回している。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○本取り組みは、高齢者福祉施策のひとつとして開始した。



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○ボランティアによる付き添いについて、利用者は1回100円の謝礼金を支払う仕組みで運用することで、気兼ねなく制度を利用できるようにしている。
○町内会に対し、利用人数に応じたタクシーチケットを交付しているが、チケットの運用は要綱に規定される範囲の中で、町内会に任せている。利用者のとりまとめや付き添いボランティアの募集など、町内会が主体となって取り組むことで、地域での支え合いによる買い物支援を実現している。

取組による効果・課題

■良かった点

○買い物困難高齢者を対象とした買い物支援につながっている。

■今後の課題

○令和5年3月時点で申請地区数が4地区まで減少している。
○利用者や付き添いボランティアの高齢化に伴い、一部の町内会では実施の継続が困難となっている。
○買い物支援の実施主体が町内会となるため、利用者のとりまとめや付き添いボランティアの募集などの一連の取組について、町内会の負担が大きい。

担当部署	高崎市 福祉部 長寿社会課
------	---------------

11	【茨城県日立市】 山間地域における自家用有償旅客運送の実施	・住民による運行
----	--	----------

【取組のポイント】
 路線バス等の公共交通の運行が困難な山間部である中里地区における住民の移動手段として、当該地域のコミュニティ団体を中心にNPO法人を設立し、自家用有償旅客運送にて予約型乗合タクシーを運行している。

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	174,508人 (773人/km ²)	●自家用有償旅客運送 ●NPO法人 ●デマンド交通 ●世帯協力金 ●実証運行	
高齢化率	32.9%		
面積	225.7 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

○中里地区は、高低差があり道路が狭隘であることから、現在運行している1路線（1時間に1本程度）以外の経路でのバス路線が整備できない。

○同地区内にはタクシー事業者がなく、近隣の事業者においても配車対応エリア外となっているため、利用が難しい。

取組の概要

■なかさと号の概要（令和5年3月時点）

- ・地域全域を対象に運行する乗合タクシー
- 開始時期：平成21年度（運行開始は平成20年度）
- 運行形態：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）による区域運行
- 運行時間：8時30分～14時30分（交流センター発時刻）
- 運賃：1往復300円
- 予約方法：電話

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
日立市	運行に係る事務手続き、運行経費の一部補助等
非営利活動法人 助け合いなかさと	運行計画の作成、運営、運行等
地域住民	世帯協力金の納入

■活用している支援（補助金）等

○国の補助事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用

■地域公共交通計画等との関係

- 地域公共交通網形成計画、地域公共交通利便増進実施計画
「地域特有の公共交通の導入検討」（地域主体で運行する旨が記載されている）

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

検討開始	・当該地域のコミュニティ団体より、地域住民によるボランティア輸送の運行について提案があり、日立市との協議が開始
実証運行	・地域アンケートの実施を経て、実証運行を開始
本格運行	・1年間の実証運行の上、NPO法人の設立、本格運行の実施

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 平成20年に実証運行を開始、地域にてアンケートを実施しながら運行を行った。運行にあたっては、NPO法人の設立に時間を要したため、社会福祉協議会が委託を受ける形で運行した。
- その後、NPO法人を設立し、平成21年度より本格運行に移行している。
- 先行して乗合タクシーを運行していた日立市南部の坂下地区の取組を踏まえて、運行経費の一部を地域住民が負担し、運行している。
- 運行計画の検討にあたっては、地域内に検討委員会を発足し、地域住民、民生委員に加えて、市の職員を交えて協議を行った。
- 実証運行時、地域内にて14回ほど説明会を実施した。
- 車両の確保については、実証運行時に日産にて電気自動車の普及率向上を目的に実施していた、自治体等での取組に対して電気自動車の提供を受けられるというプロジェクトに参加することで確保。現在も日産自動車からリース契約にて車両を確保している。

取組による効果・課題

■良かった点

- 地域内外への住民の移動手段の確保
- 免許返納者、高齢者の移動手段の確保

■今後の課題

- 人口減少や社会情勢の変化等により利用人数が減少し、赤字額が増加しており、行政の負担が多くなりつつある。
- 高齢化により、新規利用者が少ない。

担当 部署	日立市 都市建設部 都市政策課 地域交通係
----------	-----------------------

12	【群馬県みどり市】 日常生活の中で外出に支障を来たし移動支援を必要とする者に対し、住民の参加と協力を得て、通院、買物等の移動サービスを有償で提供	・住民による運行
----	--	----------

【取組のポイント】
 地域活性化のため、地域住民が有志で実施していた取組を市がバックアップした。運行開始後は、利用者や交通関係者等の要望に合わせて、運行見直しを行い、満足度の高い交通サービスを実現した

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	49,648人 (238人/km ²)	●自家用有償旅客運送 ●NPO法人 ●デマンド交通 ●無償から有償化	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> NPO法人 (グループ28) 【役割】 ・運行計画の作成 ・運行見直しの検討 ・利用促進 ・運行 </div> <div style="text-align: center;"> 相談・報告 → </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> 桐生市・みどり市 交通空白地有償運送 運営協議会 【役割】 ・運行状況の把握 ・法令・手続き面での支援 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> ↓ 公共交通サービスの提供 </div> <div style="text-align: center;"> ← 運行費用のサポート 事務所スペースの提供 </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%; margin: 10px auto;"> 地域住民 【役割】 ・コミュニティ交通の利用 </div>
高齢化率	30.1%		
面積	208.4 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

○東町地域（旧東村・平成18年町村合併により、みどり市となる。）・黒保根町地域（旧黒保根村・平成17年桐生市と合併。）では、平成15年頃から地域の住民有志により、地域活性化支援の一環として、高齢者の交通手段を確保することを目的とした無償のボランティア輸送が行われていた。


○平成17年より、群馬県内で初めて過疎地有償運送の登録を受け、上記ボランティア輸送を有償に切り替え、有料の会員登録制やエリア運賃制としたが、収支は赤字であった。

○現在は、市が補助金による運営支援を行い、高齢者等移動支援を必要とする方が手軽に利用できる運行形態を確立している。

取組の概要

■交通空白地有償運送の概要（令和5年3月時点）

- ・東町及び黒保根町内在住の移動に困っている方を対象に、交通空白地有償運送サービスを行う
- 開始時期：平成17年3月15日
- 運行形態・法令：自家用有償旅客運送
(デマンド型交通空白地有償運送)
- 運行時間：月曜日～金曜日（祝日及び12/29～1/3を除く）の8時30分～17時30分
(土日祝日や時間外でも運転協力者がいれば運行)
- みどり市の運行エリア：発着地のいずれかが東町の区域内



使用される車両
(出典：みどり市HP)

□みどり市の運賃：東町内および水沼診療所まで片道最大 300 円、以降 1 kmあたり 100 円加算

※上記運行サービスに加え、令和 5 年 4 月からみどり市内および桐生市の一部（「電話でバス」の桐生市内のバス停）まで片道最大 500 円で利用可能とする予定。

□予約方法：事前登録のうえ利用日の 2 日前までに電話予約

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
桐生市・みどり市交通空白地有償運送運営協議会（桐生市・みどり市）	運行状況の把握、補助金等による運営支援、料金の周知・広報
特定非営利活動法人グループ 28	運行計画、見直し検討、利用促進、運行

■自治体の関わり

○交通空白地有償運送事業を実施する事業者（NPO 法人）に対して、補助金を交付している。

○補助対象経費は、事務所の運営にかかる経費、法人税、車両の貸与、車両にかかる燃料費、自動車共済掛金、車検費用、維持修繕費、自動車税等、運送にかかる経費。

○みどり市東支所内の一部をグループ 28 の事務所として提供している。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○平成 15 年頃より地域の住民有志により、地域活性化支援の一環として、高齢者の交通手段を確保することを目的とした無償のボランティア輸送を実施

○平成 17 年に有償運送に切り替え

○平成 18 年より桐生市・みどり市の補助を活用した公共交通空白地有償運送として実施

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○山間区域のため、四輪駆動で小回りの利く軽車両を一部貸与。

○利用者や関係者の声を聞きながら、適宜、運行内容を見直すことで、満足度の高いサービスを実現している。

○利用者を第一に考えており、利用者から苦情等があった際は、迅速な対応を心掛けている。

○手軽に利用できるよう、市が運賃の一部を補助している。

取組による効果・課題

■良かった点

○運行内容に関する改善要望はあがっておらず、利用者の満足度も高いと思われる。

○車を運転できない方や、足の不自由な方への移動手段が拡充されたことで、外出支援や通院頻度の増加に効果があった。

○家族等の送迎の負担が軽減された。

■今後の課題

○運送を担うドライバーの高齢化が進んでいる。

○高齢化により、乗降時の介護が必要な 70 代・80 代の利用者が増加している。

担当 部署	みどり市 東支所 東市民生活課
----------	-----------------

13	【千葉県木更津市】 地区まちづくり協議会による交通空白地有償運送	・住民による運行
----	---	-----------------

【取組のポイント】
 交通不便地域における日常生活の移動手段を確保するため、無償運送サービスの取組からスタートし、運行計画の検討及び自家用有償旅客運送に発展させて、運行を確立した

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	136,166人 (980人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用有償旅客運送 ●デマンド交通 ●無償から有償化 ●買い物支援 ●実証運行 	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;">富来田地区 まちづくり協議会</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行計画の検討 ・運行 ・運行後の見直しや利用促進 </div> <div style="text-align: center; font-size: x-small;"> ①取組に対する 財政的支援 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;">木更津市</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両貸与、補助金等の運営支援 </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small; margin-top: 10px;">↓ 公共交通サービスの提供</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%; margin: 0 auto;"> <p style="text-align: center;">地域住民</p> <p>【役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ交通の利用 </div>
高齢化率	27.7%		
面積	138.9 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○木更津市東部に位置する富来田地区では、近年人口減少・少子高齢化が進んでおり、さらに平成30年には地区内のスーパーが撤退したことから、近隣住民の買い物等の日常の移動手段を確保する必要性が高まり、令和元年7月にまちづくり協議会による無償運送サービスが開始された。

○無償運送サービスの実施においては、まちづくり協議会が担い手となり、主に高齢者の緊急を要する移動を支えながら、自家用有償旅客運送の需要把握を行った。

取組の概要

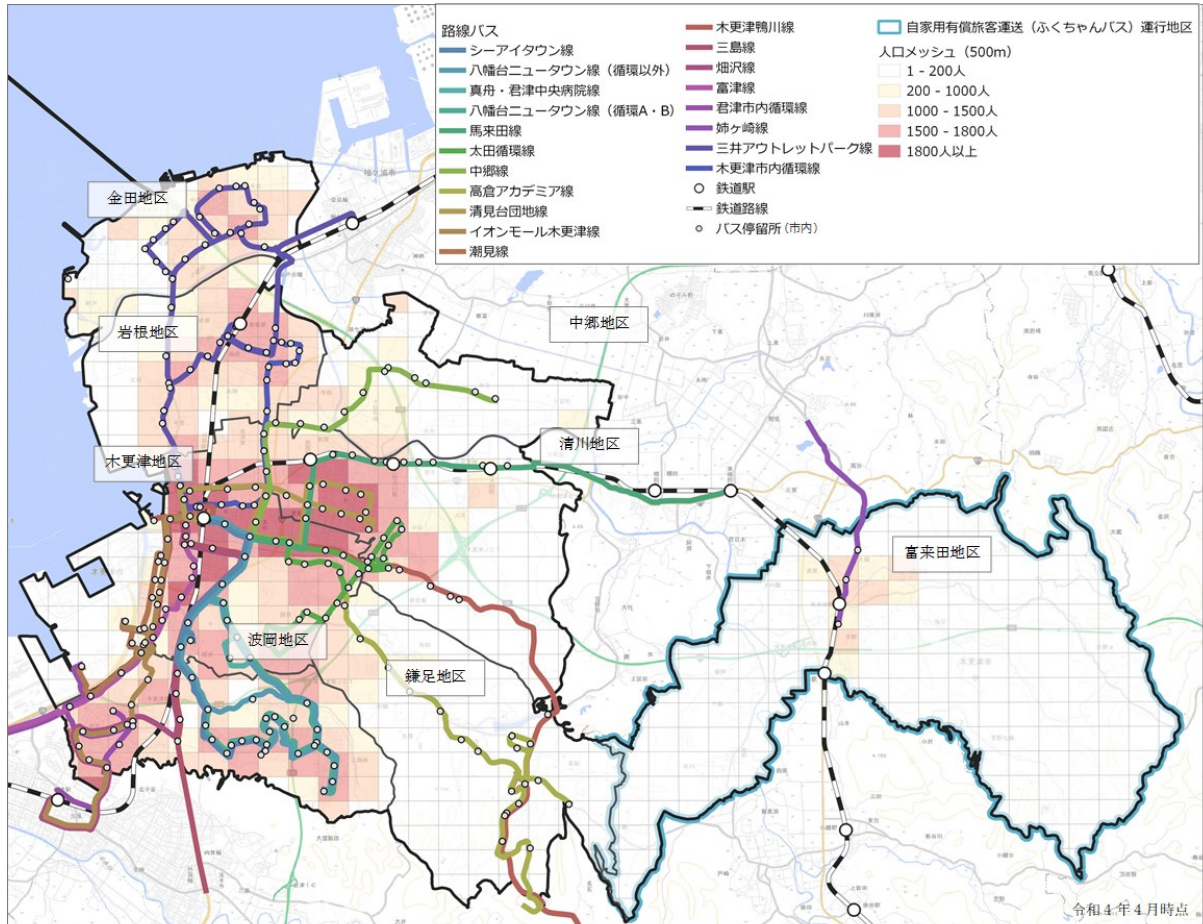
■「富来田地区自家用有償旅客運送（愛称：ふくちゃんバス）」の概要（令和5年3月時点）

- ・交通不便地域とされる富来田地区において、地域住民の生活の足の確保を目的に地域が運行主体となって運行
- 開始時期：令和2年7月1日から実証運行（令和3年7月1日から本格運行）
- 運行形態：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）によるデマンド型運行
- 運行主体：富来田地区まちづくり協議会
- 運行時間：毎週水曜日・金曜日9時～16時
 ※利用者の都合に応じて、上記以外の日時も運行
- 運賃：
 片道500円（地区内・尾張屋横田店・おどや小櫃店）
 片道750円（アピタ木更津店）
 片道1,000円（はぎわら病院）
- 予約方法：事前登録の上、月曜日9時～12時に電話予約



自家用有償旅客運送車両貸与式
 （出典：木更津市ホームページ）

□運行エリア



■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
木更津市	車両貸与、補助金等による運営支援
富来田地区まちづくり協議会	運行計画、見直し検討、利用促進、運行

■活用している支援（補助金）等

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）

■自治体の関わり

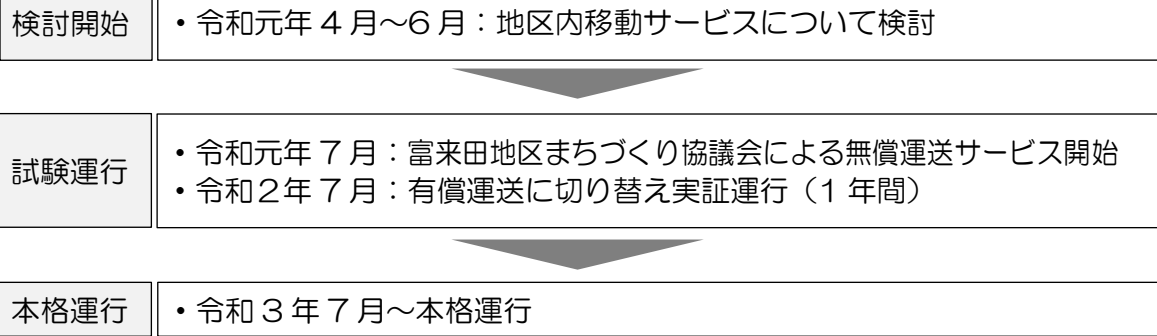
○総費用から収入及び国庫補助を除いた額の一部の補助、および車両の貸出。

■公共交通計画等との関係

令和4年度に地域公共交通計画を策定しており、施策において、新たな交通システムの導入を位置づけている。その中の一つに「ふくちゃんバス」も示している。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス



※実証運行は、原則1年間で、補助金の補助率は補助対象経費の10分の10（ただし、予算の上限あり）。本格運行の補助金の補助率は、補助対象経費の3分の2。（ただし、（補助対象経費－国庫補助金）×3分の1 ≤ 収入の場合は、補助対象経費から収入等を控除した額を上限。）

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 既存の公共交通との共存を図るため、地区外の運行先を限定。
- 市内交通事業者との調整。
- 周知については、回覧では拡散力が弱く課題もあったが、次第に利用者による口コミが広がり新規会員が増えた。

取組による効果・課題

■良かった点

- 高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進に繋がっている。
- ドライバーとのコミュニケーションや日常的な外出により、地域の高齢者が元気になった。
- 送迎等による家族の負担が軽減された。

■今後の課題

- 取組の担い手である運転手も地域の高齢者であることから、事業継続のため安定的な運転手確保が必要。
- 福祉タクシーとの棲み分けなど、福祉分野との連携が必要。
- 包括支援センターと連携した移動サービスの実現。

担当 部署	木更津市 企画部 地域政策室
----------	----------------

14	【神奈川県大和市】 地域と市との協働「のりあい」9自治会の住民で立ち上げた、10人乗りのワゴン車を利用した運行事業	・住民による運行
----	--	----------

【取組のポイント】
 地域住民により実現した地域で支え合う高齢者等の生活交通サービスの運行

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	239,169人 (8,829人/k㎡)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線廃止 ●実証運行 ●4条乗合へ移行 	
高齢化率	24.4%		
面積	27.1 k㎡		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○運行エリア（大和市西鶴間・上草柳地区）では、路線バスの廃止後5～6年ほど、駅や市役所への移動手段がなく、高齢者を中心に移動困難者が生じていた。

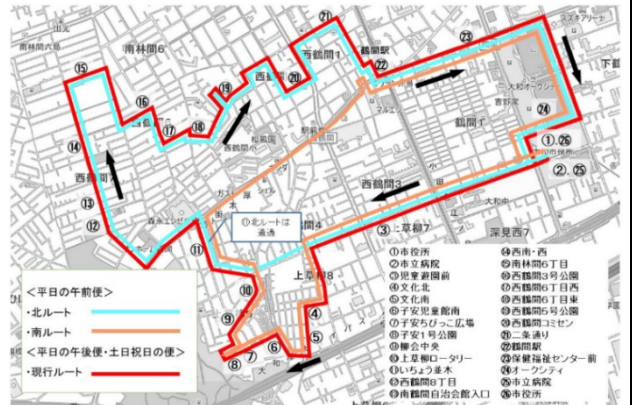
○他の地域においては、2台のコミュニティバスが走っていたが、当該地区には狭隘道路も多くあり、中型以上のバスによる運行は厳しい状況であった。

○これを受けて、高齢の地域住民から、日常生活の移動手段を確保すべく、自分たちで交通サービスの運行を行いたいという要望が地域自治会のもとに集まり、取組実施に向けた協議会が発足し、運行に向けた協議が始まった。

取組の概要

■地域と市との協働「のりあい」の概要（令和5年3月時点）

- ・西鶴間・上草柳地区の住宅地域と、最寄り駅である小田急鶴間駅、大型商業施設、市役所等を結ぶ輸送サービス
- 開始時期：平成20年度（本格運行は平成22年4月より市との協働事業として実施）
- 運行形態・法令：道路運送法上の登録や許可を要さない無償運送→（令和元年以降）一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法4条許可に基づく路線定期運行）
- 運行時間：7時台（52分始発）～17時台
- 運賃：150円
- 運行経路・停留所（右図）
- 備考：高齢利用者等の乗降の介添え等を行う添乗者が同乗して、利用者支援活動を実施



■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割	備考
「のりあい」事務局 (地域住民)	運行計画・運行形態の検討、添乗者の確保(添乗者の保険は事務局側で負担・管理)	平成21年度まで単独で運行を行っていた
大和市	運行・保険の管理、その他資金面でのサポート	平成22年度より地域と協働
相鉄バス(株)	運行事業者	令和元年度より大和市から委託を受け運行

■活用している支援(補助金)等

○なし(活用できるような補助金はないと考えている)

■自治体の関わり

- 平成21年度まで地域住民のみによって運行されていた。
- 平成22年度より、地域と市の協働事業として運行し、令和元年度以降は、大和市から相鉄バスへ運行委託する形に変更したため、運行経費を市が負担している。

■地域公共交通計画等との関係

○総合交通計画内にて記述はあるものの、事業に対しての方向性や位置付け等はされていない。(同計画は、市の交通全般に関する方針を掲げるもので、個々の事業には深く言及していない。)

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○運行当初は地域住民の有志により運行されていたが、現在は大和市から相鉄バスへ委託し運行を行っている。

検討開始	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の移動手段を確保したい、という地域内の要望に基づき、十数名の地域住民による協議会『乗合バス運行準備会』を発足
実証運行	<ul style="list-style-type: none"> ・車両及び運転手を住民間で確保し、運行を開始
本格運行	<ul style="list-style-type: none"> ・協議会を主体に運行計画を検討し、実証運行と同様に運行した。 ・平成22年度より、大和市と協働事業として運行し、令和元年度から実際の運行業務を交通事業者へ委託することとなった。 ・「のりあい」事務局、行政、交通事業者を交えて協議を行っている。

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 検討時に発足した『乗合バス運行準備会』は、本格運行後『乗合運行委員会』⇒『地域と市の協働「のりあい」』の順に名称を改め、現在でも本取組の運行計画等の検討を行っている。
- 運行の検討にあたっては、地域住民の他に大学教授やNPO法人なども交えて、専門的立場からの意見も踏まえて協議を進めた。
- 実証運行時には、地域内の住民ボランティアが運転手を担い、車両は有志がレンタカーを手配して運行していた。
- 運行の安全性を確保するため、平成30年10月からは市が運行業務をバス事業者へ委託。
- 添乗者は、地域内で10名ほどが有償ボランティアとして従事している。

取組による効果・課題

■良かった点

- 当初想定していた、移動困難者向けの移動手段の確保を実現できた。
- 添乗者の担い手が課題であったが、昨今では、地域内に新しく入居してきた 30 歳代ぐらいの主婦などが、パートなどで移動する際に、停留所で下車する際のサポートをするなど、出来る範囲から取組に参加するようになり、「のりあい」事務局についても若年層の参加が増えつつある。
- 「のりあい」を利用する地域内住民のコミュニケーションが活発化した。

■今後の課題

- 若年層が増加する一方で、主要スタッフの高齢化が見受けられることから、取組の中心を担うことのできるような若年層の参画を募りたい。
- 現在は、運行経路を一方向で周回する形だが、双方運行への発展も視野に入れている。
- 人口の多いエリアを運行するため、需要が高く乗り残しが多々発生している（乗り残した際には、高齢者の乗車を優先的に案内するほか、添乗員が同乗しない場合もある）。運行経路の幅員を踏まえると車両の大型化は難しいため、増便や運行の効率化を検討している。

担当 部署	大和市 街づくり総務課
----------	-------------

15	【栃木県小山市】 貸切運行の商業施設のシャトルバスを乗合化	・公共交通との統合・共同化
----	--	---------------

【取組のポイント】
 商業施設・小山市・交通事業者の連携により、商業施設の無料シャトルバスを路線化し、小山市コミュニティバス おーバス「ハーヴェストウォーク線」として運行

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図	
人口 (密度)	166,666人 (970人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●施設送迎サービス ●商業施設 ●4条乗合へ移行 ●コミュニティバス 		
高齢化率	25.3%			
面積	171.8 km ²			
立地特性	地方中心都市			

取組の背景・課題

○商業施設（ハーヴェストウォーク）を運営するザイマックスからの提案がきっかけ。
 ○商業施設、市、交通事業者、利用者・地域住民も含めた4者の課題解決に繋がる取組。
 ○商業施設側にとっては、地域貢献としての活動（SDGs）の側面がある。また、無料シャトルバスに乗り残しが発生しており、車両も古かったため、車両更新・大型化が課題であった。
 ○小山市としては、市民サービスの向上を図ることが目的。同時期に策定中であった総合都市交通計画の中で、概ね1時間2本のサービス水準を設定しているところであり、そのリーディングプロジェクトになるという認識で取り組んだ。

取組の概要

■おーバス「ハーヴェストウォーク線」の概要（令和5年3月時点）

- ・無料シャトルバスを路線化し、おーバス「ハーヴェストウォーク線」として運行。
- 開始時期：令和2年4月1日より運行開始。
- 運行形態・法令：道路運送法4条乗合（路線定期運行）
- 運行主体：小山中央観光バスの自主運行路線
- 運行ルート：小山駅西口～城山公園入口～小山高校前～ハーヴェストウォーク～小山温泉思川
- 運行時間帯：7時台～22時台
- 運行ダイヤ：平日は1時間当たり2本運行で、概ね等間隔運行となっている。土日祝日のピーク時（12～19時台）は1時間当たり3本運行の等間隔運行となっている。
- 運賃：中学生以上65歳未満は200円、小学生・65歳以上・障がい者は100円。ハーヴェストウォークバス停で乗降する学生は無料。他路線への乗継時は100円引き（運転士へ申し出制）。



ハーヴェストウォーク線の出発式及び車両（出典：小山市 Facebook）

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
商業施設管理者 (ザイマックス)	施設内停留所の移設費用負担、運行費用の一部負担（学生・従業員無料分）
小山市	運行内容・スキーム案の作成、行政手続き、市民への啓発・利用促進、車両に要する費用の半額補助、施設外の停留所設置
交通事業者 (小山中央観光バス)	自主運行路線として運行サービスの提供

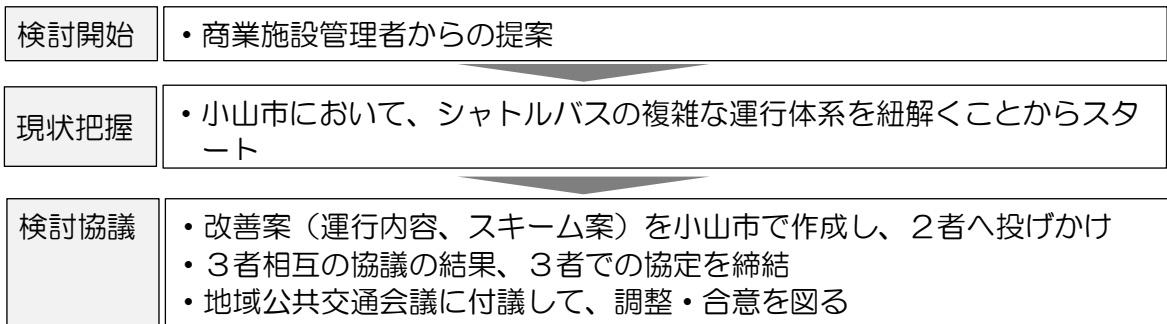
■地域公共交通計画等との関係

- 本取組は、総合都市交通計画に記載している施策（他への展開）。
- 本路線は、地域公共交通計画（令和5年2月）に位置付けている。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

- 商業施設、小山市、交通事業者の3者が相互に議論を繰り返して、短期間で取り組んだ。



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- ダイヤ編成を行うにあたり、市が仲介し調整を行った。輸送力増強を図りたい商業施設管理者と、乗務員の拘束時間の関係から増便が難しい運行事業者間での調整を行った。
- 駅乗り入れの希望があり（以前は駅から離れて分かりづらい場所、待合環境も良くなかった）、その実現に向けて、市が交通事業者（JR等）との調整やのりば確保のための路面整備を行った。のりばの確保にあたっては、乗合バス化することで乗り入れが実現できた。

取組による効果・課題

■良かった点

- 交通空白地域の解消、経費の低減、輸送力の増強が図られた。
- おーバス全体の利用者の2割強をこの路線で確保している。若者の利用も多い。

■今後の課題

- 現在でも乗り残しがあること、雨の日の待合環境に課題があることなど。
- 同様の取組の横展開（総合都市交通計画に記載）。市内全ての路線バスや施設送迎バスの事業者へヒアリングを行っているが、現行よりも手間や調整事項が増えることなどに負担感があり、具体的な動きには至っていない状況。出発点に地域貢献の視点がないと、このような取組は実現しないと感じている。

担当部署

小山市 都市整備部 都市計画課 新交通・バス推進係
株式会社ザイマックス おやまゆうえんハーヴェストウォーク 運営統括事務所

16	【埼玉県飯能市】 施設送迎車での住民の移送サービス。バス事業者の協力のもと既存バス停を活用して乗降スポットを選定	・送迎サービス等への混乗化
----	---	---------------

【取組のポイント】
 既存バス路線の空白時間帯の補完として、沿線施設にて地域住民の移送サービスを実施

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	80,361人 (416人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●施設送迎サービス ●医療法人 ●実証運行 ●交通不便地域 ●輸送資源の総動員 	
高齢化率	31.7%		
面積	193.1 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

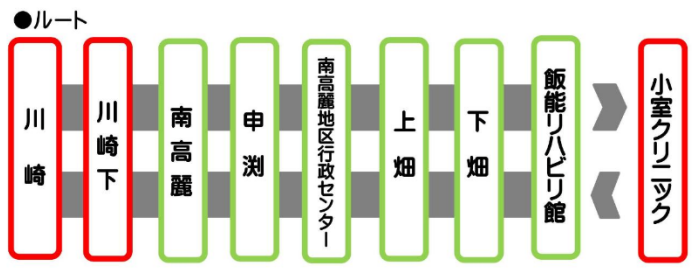
○南高麗地区の山間部では、路線バス（国際興業バス）による定時定路線型の運行が行われているものの、1日5便程度と便数が非常に少なく、日中では6時間程度運行のない時間帯があるなど、公共交通の運行がありながらも利用が困難な状況であった。

○同地域から市街地（鉄道駅）へのアクセスについて、地域住民は各世帯で対応している様子もあるが、地域には高齢者が多く、将来的に増加が見込まれる交通弱者に対して、日中の移動手段の確保が地域の課題であった。

○令和4年度には路線バスを再編し、コミュニティバスの運行に移行したが、引き続き公共交通であるコミュニティバスを補完するものとして運行している。

取組の概要

- 医療法人による送迎車両の活用の概要（令和5年3月時点）
 - ・同地域を運行するバス路線と同じ経路で運行する移送サービス
 - 開始時期：令和2年11月（令和4年10月一部内容変更）
 - 運行形態・法令：定時定路線型の無償サービス（実証運行）
 - 運行時間：10時台～14時台（毎週火曜日以外の運行）
 - 利用方法：事前登録制
 - 停留所一覧（下図）



■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割	備考
飯能市	運行計画の作成、市民への周知、保険の加入・管理、地域公共交通対策協議会への報告・調整、登録者の申請受領・管理	登録者名簿については、有事に備えて利用者の個人識別を行うため、医療法人も共有
医療法人（徳明会）	ドライバー、添乗員、車両の提供、運行費用の負担（車両の保険費用以外）	

■活用している支援（補助金）等

○なし

■自治体の関わり

○自動車保険を市で加入

■地域公共交通計画等との関係

○平成 29 年度に策定された地域公共交通網形成計画にて、「社会資源の活用」という形で、地域の資源を移動手段として活用することを位置付けており、その一環として本事業が行われている。その後、令和 5 年度の改定にあたっても、継続して掲載しており、今後も取組を続ける方針である。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○医療法人による地域貢献という側面が強く、同法人が主体となって導入を進めている。

検討開始	・医療法人にて、送迎車両の空き時間での活用を図りたいと提案。
現状把握	・飯能市にて、同法人の車両・運転手の状況を踏まえて、運行計画を作成した。
取組み開始	・運行主体は医療法人として、保険費用を除く運行経費の負担も含めて、ハード面に係る大半の業務は同法人が行う。 ・飯能市は主に、利用登録の管理などソフト面でのサポートを行う。

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○バス事業者の協力のもと既存バス停を活用して乗降スポットを選定した。

○既存のバス路線と重複する区間を運行する点や、バス事業者の停留所を流用することについて、バス事業者に運行計画と協力を打診したところ、バス事業者にも快諾していただいたので、特に大きな問題はなく導入することが出来た。

○一方で、鉄道駅前ロータリーへの乗り入れと、地区外の停留所での乗降は行わない旨の要望があったため、前者については、同じ医療法人が運営する駅周辺の医療施設を起終点とすること、後者については地域外をノンストップ運行することで対応した。

○市としては、同医療法人が無理な負担なく運行を続けられることを最重要視しており、ドライバー、車両管理費、燃料費などを負担している同医療法人に過剰な負担がかかるようであれば、継続的な運行は困難であるため、運行する医療法人のサポートに重点を置いている。

○運行については今後も無料で行う見込みである。

- 運行の際には、ドライバーの他、同法人のスタッフが添乗員として同乗しており、乗降の介助などを行っている。
- 運転手、添乗員共に、高齢者施設で従事するスタッフが配置されているため、高齢者の利用に適したサービスを実施できている。

取組による効果・課題

■良かった点

- 路線バス（コミュニティバス）の空白時間帯の解消と一部不便地域の解消。
- 利用者は少ないものの、いざというときに利用できるサービスがあることで、安心する地域住民は多いと考えられる。
- 地域の自治会長も、本取組について評価している。

■今後の課題

- 利用者数はおおよそ2人/日程度であり、乗客がいない状態で運行することもあるなど、利用状況が芳しくない。
- 利用登録者のうち半数程度は、1回も利用したことがない状況である。
- 運行開始当初は1便に5～6人利用していたが、直後よりコロナ禍に突入したこともあり、減少が続いている。
- 併せて、利用状況の把握が課題であり、登録者の詳細な利用状況や、利用者数の減少についても、明確な理由を把握できておらず、対策の検討が難しい状況にある。

担当 部署	飯能市 市民生活部 交通政策課
------------------	-----------------

17	【埼玉県飯能市】 スクールバスの混乗制度	・送迎サービス等 への混乗化
----	---------------------------------------	-------------------

【取組のポイント】
 スクールバスの空席を利用して、鉄道駅まで遠い山間部の住民も混乗出来る体制を整備した

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	80,361人 (416人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●スクールバス ●一般利用者混乗 ●輸送資源の総動員 	
高齢化率	31.7%		
面積	193.1 km ²		
立地特性	大都市近郊の 住宅都市		

取組の背景・課題

○飯能市では、山間部の小学校を中心に、児童輸送のためのスクールバスを運行している。
 ○平成29年度に策定された飯能市地域公共交通網形成計画では、市民の移動手段の確保のための取組の一環として、スクールバスをはじめとした送迎バスへの地域住民の混乗が位置付けられていた。

取組の概要

■スクールバスの一般利用者混乗の概要（令和5年3月時点）

- ・スクールバスの空席を地域住民の移送に活用している。ただし、新型コロナウイルス感染拡大以降は、感染症対策の観点から休止している。
- 開始時期：平成30年度（吾野小学校（現：奥武蔵小学校）での実証運行）
- 運行形態・法令：民間事業者（国際興業株式会社）による貸切バス運送（奥武蔵小学校）
- 運行時間：主に7～9時台、14～16時台（おおよそ1～2往復）
- 運賃：無料
- 利用方法：事前登録制

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
飯能市（担当課）	<ul style="list-style-type: none"> ・運行計画（実証運行案）の検討 ・学校関係者との調整
飯能市（教育委員会）	<ul style="list-style-type: none"> ・学校関係者との調整 ・運行費用の負担
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運行業務/事業への協力

■活用している支援（補助金）等

○なし（スクールバス自体は教育委員会の予算で運行しているため、公共交通事業という側面では費用負担は小さい）

■自治体の関わり

○学校関係者（保護者等）との調整、路線の運行（教育委員会）

■地域公共交通計画等との関係

○地域公共交通網形成計画にて、「社会資源の活用」という形で、スクールバスの混乗について位置付けており、その一環として本事業が行われている。今後も取組を続ける方針である。（令和5年の同計画改定においても継続事業としている）

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

長年、公共交通の空白地域が課題であった当該地域において、朝夕の時間帯に運行しているスクールバスへの混乗が図られる。

検討協議

・地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通空白地域にて運行されているスクールバスにて、一般利用者の混乗を検討する

関係者
調整

・教育委員会及びPTA役員会をはじめとする学校関係者に説明を行い、実施に向けて調整する

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○スクールバスの空席を利用して、鉄道駅まで遠い山間部の住民が利用できるように、児童が乗降する場所から住民も乗車可能とする。

○児童送迎のない日中の時間帯などの運行はなく、朝夕の登下校に係る運行でのみ実施している。

○乗降については、基本的には児童が乗降する場所を乗降場所としているが、現在児童の利用がない場所でも、前年度などに乗降場所となっていた地点からは、引き続き乗降が可能である。

○スクールバスの乗務員は、ドライバー1人のみで、添乗員等は乗車していない。

○ハード面の整備は行っておらず、乗降場所の周知については、利用案内にて乗降場所の写真を交えて掲載している。

取組による効果・課題

■良かった点

○児童の保護者などへの説明について、教育委員会と一緒にPTA役員会に出席したが、運行開始当初はPTA等からは特に反論はなかった（地域の方も、公共交通が不便であることを把握しているため、理解を得られたのではないかと思う）。

■今後の課題

○保護者等からの意見について、当初は理解を得られていたものの、年度替わりに伴い新しい保護者が参画するようになると、防犯上の理由で反対する意見も出ている。

○新型コロナウイルスの収束後には取組を再開する方向で検討しているが、保護者からの理解を改めて得る必要がある。

○取組開始後に、同地域で自家用有償運送（地域のNPO法人による、地域住民の自家用車での有償送迎）が運行開始しており、輸送手段としてはそちらがメインになっているが、担い手不足等の観点から、今後継続できなくなると、このエリアをカバーする交通がなくなることから、その際にはスクールバス混乗も含めて対策を検討する必要がある。

担当
部署

飯能市 市民生活部 交通政策課

18	【埼玉県戸田市】 コミュニティバス停留所 1 箇所に対し 1 人のサポーターを募り、見守り等を行ってもらう	・地域で支える仕組み
----	--	------------

【取組のポイント】
 コミュニティバスの個々の停留所に、地域住民による支援者（サポーター）を設定し、市と地域住民が連携してバス停留所の利用環境維持・管理を行う

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	140,899 人 (7,746 人/km ²)	<ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバス ●サポーター制度 ●バス停の維持・管理 	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> 戸田市 【役割】 ・サポーター募集 ・サポーター選定 ・運営 </div> <div style="text-align: center;"> ① サポーター募集 → ② サポーターとしての支援 ← </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 20%;"> サポーター 【役割】 ・サポーター加入 ・バス停周辺の清掃 ・バス停に問題があった場合の市への連絡 </div> </div>
高齢化率	17.0%		
面積	18.2 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○平成 13 年度の戸田市コミュニティバス toco 運行開始に伴い、バスのイメージアップや利用促進を目指し平成 14 年から実施している。
 ○市民にバスへの理解と愛着を持っていただくことも目的としている。

取組の概要

■コミュニティバス toco サポーターの概要（令和 5 年 3 月時点）

□開始時期：平成 14 年

□対象：戸田市民及び市内在勤者、事業所

□事業内容

- 戸田市コミュニティバス toco の全バス停 132 箇所を対象に、バス停周辺の居住者や沿線企業に対し、バス停のサポーターを募集。
- バス停周辺の清掃や、バス停破損時の市への連絡がサポーターの実施内容。
- サポーターには 11 枚つづり回数券と記念品（コミュニティバス toco グッズ）を進呈。
- バス停 132 箇所に対し 95 箇所にてサポーターを設定。（令和 5 年度）
- 毎年 12 月から 1 月にかけての募集（電話や窓口で受付）を行い、2 月に選定している。複数応募の場合、基本的に先着順。
- 企業がサポーターとなっている事例は 3 停留所で、基本的に周辺居住者が多い。
- 利用促進の取組として「コミュニティバス同士の乗り継ぎ無料」、「1 日乗車券（200 円）発売」、「（特定のバス停に限り）路線バスからの乗り継ぎ無料（路線バス→コミュニティバスの乗継の際乗り継ぎ券を配布）」、「お帰り乗車券（スーパーバリュー戸田店で税込 2,000 円以上買物すると帰りのバス券を配布）」を実施。

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
戸田市	サポーター募集、サポーター選定、運営
サポーター	バス停周辺の清掃、市への連絡

■自治体の関わり

○市のみで実施し、市の単独予算で実施。

■地域公共交通計画等との関係

○計画がまだ未策定なので位置づけはなし。令和5年度より地域公共交通計画の策定に向け取り組む予定。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

○コミュニティバス toco の運行計画と合わせて市がサポーター計画を作成。

■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○バス停沿線の住民や企業、既存のサポーターに対し職員が直接声掛け。

※1度サポーターになっていただいた方は、継続的にサポーターを引き受ける場合が多い。

○バス車内にサポーター募集の広告掲載。

○記念品について、記念Tシャツや市政50周年グッズなど興味を引いていただけるものにするよう工夫している。

取組による効果・課題

■良かった点

○サポーターに清掃いただくなどメンテナンスを行ってもらうことにより、維持の効率化が図られている。

○また、台風の後など、バス停の破損状況を報告いただけることでスピーディーな対応が可能となっている。

○サポーター制度や他の利用促進の取組の結果、コミュニティバス toco の認知度は着実に高まっていると感じている。

○路線も1路線から5路線まで増え、利用者もコロナ前までは順調に増加していた。

■今後の課題

○バス停サポーター（132箇所）の募集に例年苦慮している。

○すべてのバス停にサポーターを設定できていないので、引き続き広報や職員の声掛けを実施していく。

担当 部署	戸田市 都市整備部 都市交通課
----------	-----------------

19	【神奈川県川崎市】 サポーター制度の導入や広告主募集による収益性向上	・地域で支える仕組み
----	---	------------

【取組のポイント】
 コミュニティ交通の試験運行時から“利用するほどお得になる制度（サポーター制度）”を導入することで、新たな交通サービスの利用促進・利用定着を図った。
 また、コミュニティ交通の運行車両内のスペースを活用し、広告を募集することで広告収入を増やし、運行事業者の収入を増やす取組を行っている。

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	1,538,262人 (10,760人/km ²)	●コミュニティバス ●サポーター制度 ●協賛金等 ●広告収入	
高齢化率	20.3%		
面積	143.0 km ²		
立地特性	大都市・大都市 近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

○川崎市では、急峻な山坂を有し、道路が狭隘であるため、路線バスが運行できない地域が存在している。そのような中、地域住民からの要望があり、対象地域（高石地区）に対するコミュニティ交通の導入検討が始まり、試験運行を経て、「山ゆり号」の本格運行に至った。（詳細は事例 No.5（23～25 ページ）参照）

○運賃収入のみでは、赤字が見込まれたため、試験運行時から「サポーター制度」および「広告募集」を開始した。

取組の概要

■サポーター制度の概要（令和5年3月時点）

- ・3,600円（6か月間有効）でサポーターになることで、山ゆり号の乗車運賃が50円引きになる。月に6往復以上利用する場合は、お得に利用できる。
- 開始時期：平成21年7月
- 登録費：3,600円（6か月間有効）
- 割引内容：1乗車につき50円割引

■車内広告の概要（令和5年3月時点）

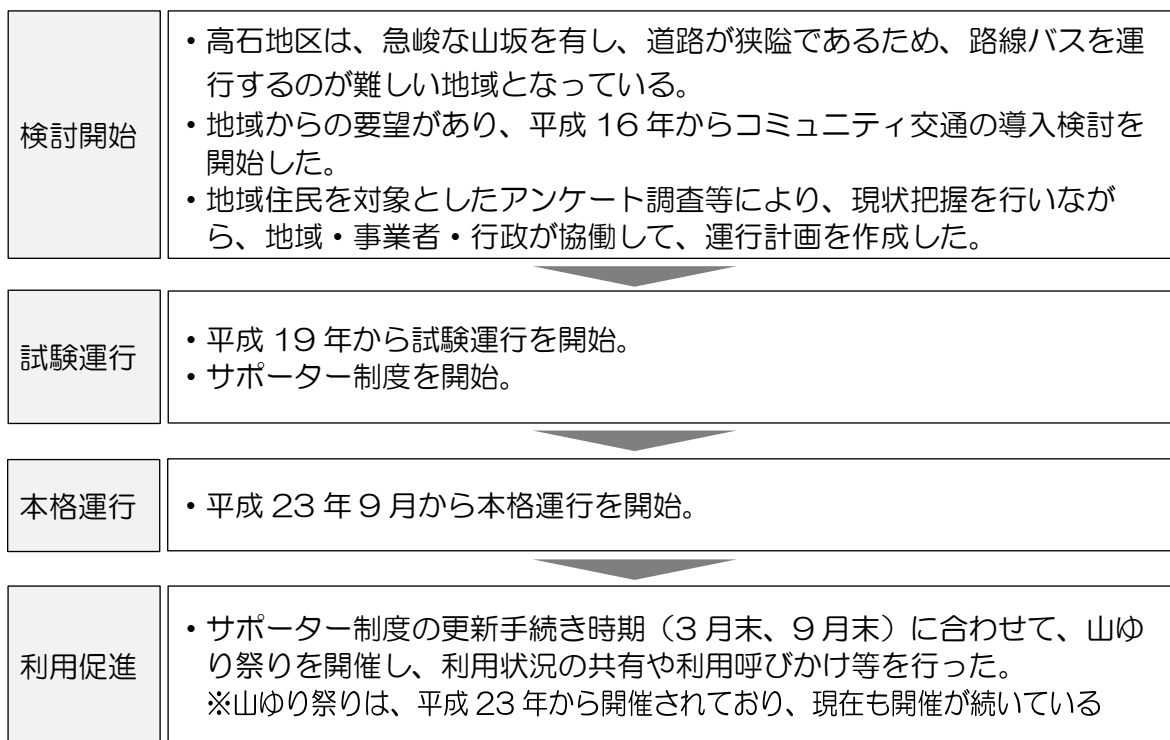
- ・運行事業者および地域住民が車内広告を募集している。広告は、年間数万円の費用で広告を掲載することができる。
- ・広告収入は、運行事業者の運行費用、地元団体の活動費用などに充てている。

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
山ゆり交通事業運営委員会	会員登録などの事務手続き 広告の募集
地域住民	サポーター会員への加入 ※会費（半年 3,600 円）を支払うことで 1 乗車 50 円引きで乗車できる

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

○日常的に利用してもらい、地域で支える雰囲気醸成のための仕組みづくり（サポーター制度）を行った。

取組による効果・課題

■良かった点

○サポーター制度によって、地域住民が山ゆり号を支える雰囲気を醸成できた。

担当 部署	川崎市 まちづくり局 交通政策室
----------	------------------

20	【山梨県甲府市】 バス利用お買物手形事業（バス利用者が商業施設を利用する際、お買物手形を提示することで割引が受けられる）	・目的地側サービスとの連動
----	---	---------------

【取組のポイント】
 コミュニティバス沿線にある商業施設との連携により、コミュニティバスの利用促進と商業施設の買い物促進の両方を狙った

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	189,591人 (892人/km ²)	●コミュニティバス ●商業施設 ●買い物割引特典	
高齢化率	29.3%		
面積	212.5 km ²		
立地特性	地方中心都市		

取組の背景・課題

- 対象地区となる上九一色・中道地区は、以前は路線バスが運行していたが、不採算路線として廃止になった。
- 廃止後、市営バスとして「上九一色・中道地区コミュニティバス」を運行開始した。コミュニティバスの利用者を増やし、運行経費の負担を軽減する必要があり、また、地域公共交通網形成計画の中に利用促進策の実施が位置づけられていたため、甲府市がアイデア出しを行い、施策を実施した。
- コミュニティバスの利用促進と運行経費の負担軽減等について、狙った効果は以下のとおり。
- 市民（バス利用者）：乗車時にお買物手形受け取り・利用によるインセンティブ享受
- バス事業者：お買物手形利用者がバスに乗車することによる運賃収入の増加、乗車閑散時間帯における利用促進
- 商業施設：新規顧客の獲得や買い物増加による売り上げの増加、地域貢献を通じた企業PR
- 甲府市：バス利用者が増加することによる路線の維持・確保、コミュニティバス運行委託料の負担軽減

取組の概要

バス利用お買物手形事業の概要（令和5年3月時点）

- 開始時期：令和2年2月
（平成31年2月から1年間実証事業として実施）
- 事業内容：
 - 上九一色・中道地区コミュニティバスの利用者が対象。
 - バス利用時に、ドライバーに声をかけ「お買物手形」を受け取り。
 - 利用者が、対象施設となる「いちやまマート増坪店」に提示すると買い物品の中から1点に限り2割引（対象外商品あり）



■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
上九一色地区公共交通協議会	事業の継続などの協議、意思決定の場
商業施設	割引特典の提供 ※施設の負担で、行政からの補填などはなし
バス事業者	コミュニティバスの運行、手形の作成 ※手形の作成は事業者が負担
甲府市	運営一般、広報 PR ※バスの運行見直しのお知らせに合わせて、当該事業の PR チラシを全戸配布

■活用している支援（補助金）等

- チラシ作成等の運営費は市の単費で実施
- 買い物の割引負担は商業施設で実施
- 事業所としての地域貢献、バス利用者増加による買い物客増加への希望の両面から事業に協力
- 交通事業者の手形作成も自己負担
- 事業所としてのバス利用者増加に繋がればという事で事業に協力

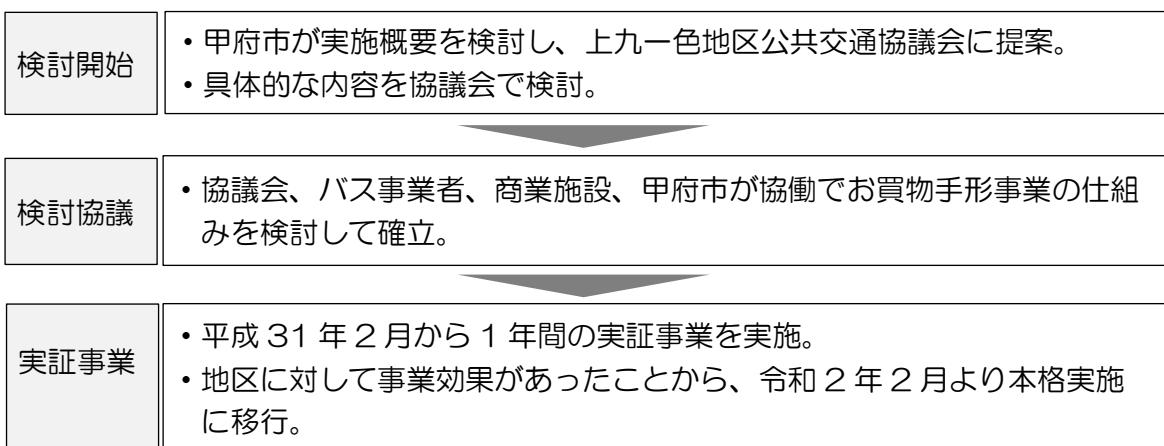
■地域公共交通計画等との関係

- 本取組は、地域公共交通網形成計画にコミュニティバスの運行と合わせて位置づけ。

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス

- 上九一色地区公共交通協議会と甲府市が、バス事業者や商業施設と協働で事業内容の検討を行った。



■プロセスの各段階におけるポイント・工夫点

- 地域からは取組自体を知らなかったとの声もあったことから、令和 4 年度からチラシを作成しバス車内や支所などへの配布を実施して、認知度向上を図っている。

取組による効果・課題

■良かった点

○関係者に与える効果

- ・市民（バス利用者）：乗車に応じてお買物手形の交付を受けることで、商品割引が受けられる。
- ・バス事業者：お買物手形利用者がバスに乗車することにより、運賃収入の増加が見込まれる。乗車閑散時間帯における利用促進が見込まれる。
- ・商業施設：新規顧客の獲得による売り上げの増加が見込まれる。コミュニティバス車両の運転席部・助手席部に、「バス利用お買物手形協力店舗」と企業名が入る。
- ・甲府市：バス利用者が増加することにより、バス路線の維持・確保をすることができる。コミュニティバス運行委託料の減額が図られる。

○その他効果

- ・バスの利用促進を図っていくことで、商業施設や交通事業所にもメリットが生まれてくるので、利用促進を図っていく。

■今後の課題

- 取組実施後、令和元年（10月～9月の単位）148回、令和2年52回、令和3年38回と取組開始後、コロナの影響もあり利用が減少している。
- 一定の利用促進は図られているが、まだまだ認知度向上が必要。

担当
部署

甲府市 企画財務部 リニア交通室 交通政策課 交通政策係

21	【茨城県守谷市】 市内ショッピング施設へデマンド乗合交通で行った場合に買い物金額に応じてデマンドの割引券を配布	・目的の側による 協賛・協力
----	--	-------------------

【取組のポイント】
 市内の買い物弱者を支援すべく、商業施設側の提案によりデマンド交通と連携を図り、商業施設の利用に応じたデマンド交通の利用料金割引を実現

基礎データ (令和2年国勢調査)		キーワード	取組の概念図
人口 (密度)	68,421人 (1,916人/km ²)	●デマンド交通 ●商業施設 ●買い物金額に応じた 運賃割引	
高齢化率	23.3%		
面積	35.7 km ²		
立地特性	大都市近郊の住宅都市		

取組の背景・課題

- 守谷市では、令和元年よりデマンド乗合交通の実証運行を開始し、令和2年より本格運行に移行している。
- 令和元年7月頃、市内商業施設（ジョイフル本田守谷店）より買い物弱者支援を積極的に行うため、デマンド乗合交通と協力したいと申し出があった。
- 商業施設との連携を通じてデマンド乗合交通の収支改善効果も期待できることから、取組開始に至った。

取組の概要

- 守谷市デマンド乗合交通の割引制度の概要（令和5年3月時点）
- ・デマンド乗合交通を利用して商業施設（ジョイフル本田守谷店）に行くと、買い物金額に応じてサービスカウンターで割引券を進呈
 - 開始時期：令和元年10月1日～
 - 利用方法
 - ジョイフル本田守谷店で買い物したレシート（当日のみ有効）とデマンド乗合交通の利用証明書を商業施設内のサービスカウンターに提示
 - 割引券は1年間有効
 - 割引金額：合算購入金額1,000円ごとに100円分の割引券を進呈
- 守谷市デマンド乗合交通の概要（令和5年3月時点）
- 運行形態・法令：道路運送法第4条乗合（区域運行）
 - 運行時間：月～土曜日 8:00～16:30
 - 運賃
 - 65歳以上 300円
 - 身体障がい者手帳・精神障がい者手帳・療育手帳をお持ちの方 200円
 - 同伴者 300円

□予約方法

事前に利用登録の上、利用日の3運行日前～当日（9:30までの運行便は前日）に電話予約

■主な関係者と役割・関係性

主な関係者	役割
商業施設（ジョイフル本田）	制度周知、チラシ・割引券作成
守谷市	乗合交通運行計画、割引制度周知（チラシ配布）
交通事業者	運行、割引制度利用状況の報告

■自治体の関わり

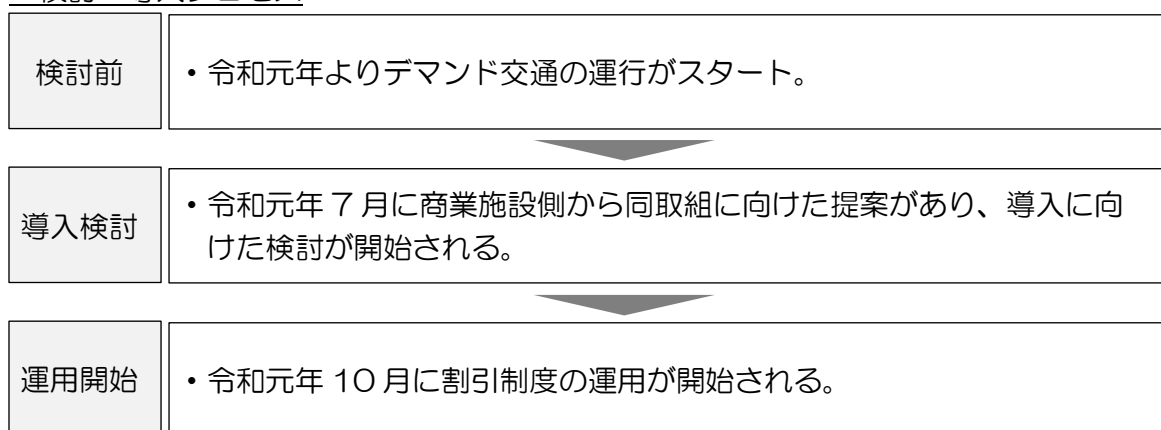
○新規登録者へチラシ等を用いて周知している。

■地域公共交通計画等との関係

○公共交通計画内で「デマンド運行の取り組み拡大」を記載

検討・導入プロセス

■検討・導入プロセス



○令和元年 守谷市デマンド乗合交通運行開始

○令和元年7月頃 商業施設側より市にデマンド乗合交通を利用した買い物弱者支援策の提案

○令和元年10月 割引制度の運用開始

取組による効果・課題

■良かった点、悪かった点、改善点

○デマンド乗合交通での当該施設利用者数は全体から見ても非常に多く、令和4年度は特に割引券の利用率が高い。利用者数増加に役立っていると感じている。

○コロナ禍でも割引券の利用が好調であり、利用者数の増加による増収や外出支援の面でも効果が大きい。

○利用者からの不満の声は今のところ挙がっていない。

■今後の課題

○乗合交通のため手荷物量を制限しているが、買い物品が多くなることもあるので利用者の理解を得る必要がある。

○今後も利用拡大に向け制度周知を行っていきたい。

担当 部署	守谷市 都市整備部都市計画課 交通政策・景観グループ
----------	----------------------------

■参考データ（地域公共交通のサポート情報）

関東運輸局では、地域における公共交通の運用をサポートするため、お役立ち情報等をホームページに掲載しています。

■関東運輸局の公共交通支援メニュー

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/page2/public-transport.html>

〔がんばる地域応援プロジェクト〕

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/gannbaru/index.html

- 地域の抱える公共交通の課題が多様化・複雑化する中で、これまでのように制度を用意するだけでなく、制度を活用して地域の抱える課題を解決する方策を、地域と二人三脚で模索し、持続可能な地域公共交通の実現を図っていく『がんばる地域応援プロジェクト』を開催しています。

〔地域公共交通ライブラリー〕

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/library.html

- 公共交通に関する事例集やガイドライン、マニュアル類を掲載しています。

〔有識者リスト〕

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/yuusikisya.html

- 関東運輸局管内の各地域において、複数の地域公共交通活性化協議会等で構成員として参画いただいている有識者の皆様の一覧を公開しています。

〔地域交通優良団体等表彰〕

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/yuryo_hyosyo/index.html

- 地域公共交通に関する優れた取組を行った団体を顕彰するため、地域交通優良団体等表彰制度を創設し、更なる優良事例の案件形成・横展開を推進しています。