

**公共交通の利用者の増加を図るための効果的な
モビリティ・マネジメント手法の確立に向けた検討業務**

報告書

平成29年2月

**国土交通省 中国運輸局
株式会社 オリエンタルコンサルタンツ**

**公共交通の利用者の増加を図るための効果的なモビリティ・マネジメント手法の
確立に向けた検討業務**

報告書 目次

1. 業務の概要.....	1
1-1 業務の目的	1
1-2 業務内容.....	1
2. 管内等におけるモビリティ・マネジメントの事例収集と効果検証	3
2-1 中国運輸局管内におけるモビリティ・マネジメント実施事例の資料収集.....	3
2-2 MM 先進事例のヒアリング	19
3. トラベル・フィードバック・プログラムの実施.....	34
3-1 モデルケースとして実施した MM	34
3-2 コンセプト・着眼点・配慮点.....	34
3-3 モデルケースの実証.....	36
3-3-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM	36
3-3-2 中高生等を対象としたMM	54
3-3-3 企業等の従業員を対象としたMM	62
3-3-4 大学教授等との連携によるMM	76
3-3-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM	91
4. 効果的なM・Mの実施手法の検討	104
4-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM	104
4-2 中高生等を対象としたMM	106
4-3 企業等の従業員を対象としたMM	108
4-4 大学教授等との連携によるMM	110
4-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM	112
5. 効果的なM・Mの実施の為の資料作成.....	114
5-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM	114
5-2 中高生等を対象としたMM	115
5-3 企業等の従業員を対象としたMM	116
5-4 大学教授等との連携によるMM	117
5-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM	118
6. 学識経験者からの聞き取り	119
7. 本業務のまとめ	123
巻末資料：効果的なM・M実施の為の作成ツール	126

1. 業務の概要

1-1 業務の目的

地域公共交通を取り巻く環境は、高齢化や人口減少の進展等により年々厳しいものとなっている中で、いかに潜在的な利用者を掘り起こし、公共交通の利用者の増加につなげていくことができるかが地域公共交通の確保・活性化を実現するためには重要な観点である。そのための手法として、モビリティ・マネジメントが有効と考えられ、各地方公共団体が策定している網形成計画や策定中の網形成計画案においても公共交通の利用促進に係る取組みとしてモビリティ・マネジメントを記載している事例が多くなってきている。

また、中国地方には、総面積に占める山地・丘陵地割合が全国で最も高く、山間部まで居住地域が広く分布しており、過疎関係市町村数も全市町村の74%を占めるなど、公共交通の必要性・重要性が高い。

本業務では、こういった特性を踏まえた上で、公共交通について、地域での需要の掘り起こしや、通勤・通学など日常生活をマイカーに依存している住民の意識変容の実現に向けた手法について、中国運輸局管内の各地域属性毎に検討・実施・検証を行うとともに、今後、中国運輸局が独自で実施する利用促進施策への活用と、各地方公共団体におけるモビリティ・マネジメント実施の参考となる資料作成により、より効果的なモビリティ・マネジメントのあり方を整理した。

1-2 業務内容

(1) 管内等におけるモビリティ・マネジメントの事例収集と効果検証

管内等でモビリティ・マネジメント（以下「M・M」）を実施した地方公共団体や交通事業者等の事例収集と効果検証（ヒアリング、資料収集、効果分析の実施）を行った。

(2) トラベル・フィードバック・プログラム（以下「TFP」）の実施

モデルケースとして、以下に示す5類型の実証を行った。なお、対象となる自治体、企業等の意向にも十分配慮の上、工夫を凝らしたM・M手法、内容等を検討し実施した。

①都市部の過疎化が進む団地等のMM

広島市安佐北区あさひが丘団地における、高齢住民等への行動変容調査

②中高生等を対象としたMM

学区制が廃止となった山口県内において、進学先、進学後の通学方法等への影響調査

③企業等の従業員を対象としたMM

宇部市の工場や大規模事務所においてマイカー通勤からの転換のための検証

④大学教授等との連携によるMM

島根大学飯野研究室と連携し、地域の関係者自らが取り組み可能な手法の検証

⑤中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

庄原市における公共交通利用の動機付けの可能性検証

なお、実施にあたっては事例収集の際に分類した属性（地域属性、対象者属性）の観点より、それぞれの手法の特性を整理した上で、T F Pに取り込むこととし、以下の観点についても配慮した。

- 将来的に継続可能な手法の確立を目指すためのモデル事業として実施することに留意し、M・Mの実施の実施主体を想定し、手法とコストのバランスについても考慮した内容となるようにする。
- 類型毎に最適な手法（フルセット、簡易、ワンショット）を選択するものとする。
- T F Pの実施に当たっては、地域や大学等のまちづくり、観光活性化、進路選択時の情報提供等の地域の既往の活動に組み合わせて実施すること。公共交通によるお出かけ促進や公共交通事業者の実施する教室やイベントを活用した取り組み等の既存の先進事例も適宜実施すること
- 情報提供の手法の一つとして、いずれかの地域において、セミナーやシンポジウムを実施すること。
- 自治体担当者、企業、学生等に過度な負担や費用がかからないこと。
- 地域住民の理解を得ることができるものであること。
- 他地域でも展開可能なものとなるようにすること。

（３）効果的なM・Mの実施手法の検討

M・Mの実施結果を基に、効果的なM・Mのあり方を整理した。整理に際しては、今後、他地域でもマニュアルとして有効活用できるようにとりまとめを行った。

（４）効果的なM・Mの実施の為の資料作成

実施手法の検討と併せて、作成したパンフレットやアンケート等の資料について、地域や対象の属性に併せてブラッシュアップを行い、他地域での活用可能なM・M実施ツールのデータを作成した。

（５）学識経験者からの聞き取り

業務の実施に当たっては、以下の有識者より意見を聴取し、各業務の実施に反映させた。

- ・飯野 公央 島根大学准教授
- ・鈴木 春菜 山口大学准教授
- ・藤原 章正 広島大学教授

（６）報告書の作成

上記の内容をとりまとめ、報告書を作成した。

2. 管内等におけるモビリティ・マネジメントの事例収集と効果検証

管内等でモビリティ・マネジメント（以下「M・M」）を実施した地方公共団体や交通事業者等の事例収集と効果検証（ヒアリング、資料収集、効果分析の実施）を行った。

2-1 中国運輸局管内におけるモビリティ・マネジメント実施事例の資料収集

（1）管内における MM 実施事例の一覧

中国地方では広島市、岡山市、福山市、松江市等の都市部をはじめとして、中国地方の各地で MM が早くから展開されてきた。取り組まれた MM の内容や成果は、平成 17 年より毎年夏季に開催されている、「日本モビリティ・マネジメント会議（以下、JCOMM）」で発表されている。

ここでは、JCOMM で発表された中国地方の MM 実施事例を収集・整理した。

表 2-1 中国運輸局管内におけるモビリティ・マネジメント実施事例一覧

実施都市	実施体制	MM の類型						概要
		職場	居住者	学校	ゼミ	山間地	その他	
松江都市圏	国土交通省・市・市民団体・大学	●	●					市内一斉ノーマイカー運動に合わせた職場 MM や地元商店街との連携
松江都市圏	県・市・鉄道会社			●				一畑電車の利用促進のため、子供を対象にした電車教室を実施
出雲市	県・市・鉄道会社・市民団体・地元企業・大学						●	観光地の活性化を目的とし、観光客向けの TFP 調査を実施
岡山都市圏	国土交通省・県・市	●	●					渋滞対策を目的として、大規模な企業向けキャンペーン型 TFP を実施
倉敷市	市・大学	●						地元商店街活性化を目的として、大規模工業地帯の企業向け TFP を実施
高梁市	市・大学			●				半数以上が送迎を占める高校生の通学に対し、TFP 調査を実施
広島市	市・大学			●				環境にやさしい地域づくりを推進するため、小学校における環境学習を実施
広島都市圏	国土交通省・県・市・交通事業者・観光連盟・旅行会社・ガイン協会の						●	乗換検索システムの認知度向上等を目的とし、ゲーム型の TFP を実施
福山市	国土交通省・県・市・大学	●	●	●				渋滞緩和や温暖化対策を目的とし、メディアを活用した大規模 TFP を実施
福山市	国土交通省・県・市・大学			●				通勤の行動変容を目的とし、小学校の総合学習と連携した TFP を実施
山口市	市	●	●					公共交通維持を目的とし、企業・居住者向けの TFP を実施
山口市	市・交通事業者・有識者		●					利便性向上の周知を目的に、沿線住民への TFP 調査を実施
宇部市	市民団体・大学	●						CO2 削減を目的とし、企業を対象としたキャンペーン型 TFP を実施
宇部市	市民団体・大学			●				子供を対象とした体験型・ワークショップ型の MM を実施

（２）個別 MM 実施事例の概要と実施効果の分析

前節で整理した、中国運輸局管内で実施された M・M 実施事例について、概要、作成された資料、効果等を整理した。

1) 松江市（松江市一斉ノーマイカーウィーク）

概要	松江都市圏においては、公共交通サービス水準が低く自動車利用が常態化しており、平成 19 年より渋滞対策や公共交通利用促進を目的とした職場 MM を、平成 21 年より「松江市一斉ノーマイカーウィーク（NMW）」を公共交通利用促進市民会議が中心となり継続的に実施してきた。そのような中、松江市では 20 年先を見据えた長期ビジョンとして「平成の開府元年まちづくり構想（平成 25 年 3 月）」を策定し、目指す都市像を「また八雲が歩きはじめるまち」と定めている。 松江市では、職場 MM の継続、ノーマイカーウィークによる広報展開などにより、広く市民に MM の取り組みが認識されつつある。この基盤を活かすとともに、自動車依存度の高い地域で「ノーマイカーウィーク」を通じた意識・行動変容を図るため、下記に挙げるような、参加したくなる雰囲気づくりと魅力ある代替交通手段確保策を講じている。 ・ノーマイカーウィークに合わせた地元商業事業者と連携による職場 MM と地域活性化を連動させた特典クーポンの提供 ・都心部に大型駐車場を有する大規模 SC（ショッピングセンター）と連携し、市民向け体験会（バス・電動アシスト自転車）及びバス利用来店者への特典クーポン提供 ・事業所への情報提供に加えて関係行政機関の広報媒体を連動させマスメディアを有効活用し、話題性を創出 ・電動アシスト自転車の事業所への無料貸出やバスの利便性向上策、市内バス 100 円均一、通勤時間帯の特急・快速列車の臨時停車、P&R 駐車場の確保等による代替交通手段の魅力向上 ・旧都市整備部歴史まちづくり課のわがまち自慢発掘プロジェクトにおいて公民館区毎に地域住民で作成した「まち歩きマップ」とバス事業者の一日乗車券といった既存資源（ツール）を活かした「まち歩きモニター事業」の実施  ▲「エコ通勤」パンフレット  ▲NMW チラシ
実施体制	・国土交通省松江国道事務所・松江市役所・松江市公共交通利用促進市民会議会長 ・岡山大学・筑波大学・島根大学・京都大学・コンサルタント
分類	対象 企業・居住者（都市圏）
	手法 組織的 TFP・キャンペーン型 TFP（第 4 回追加）
	規模 大規模
考察	・企業への組織的 TFP とあわせ、企業が一週間の期間中一斉にクルマ利用を見直すキャンペーン型 TFP を地域のまち歩き活動と連動させて実施している。 ・地道なコミュニケーションの継続や交通体系の確立、実施体制やスキルの確保、関係者と連携した資源・リリースのさらなる有効活用等が課題として挙げられている。
参考 URL	http://www1.city.matsue.shimane.jp/sumai/koutsu/koutsushiminkaigi/nomycarweek/
問合せ先	松江市役所歴史まちづくり部 都市政策課 交通対策係 電話：0852-55-5661

2) 松江都市圏（一畑電車・電車教室）

概要	松江市と出雲市に 42.2km の路線を有する一畑電車は、ピーク時の約 4 分の 1 まで利用者数が減少し、沿線自治体の財政支援等により運行維持が図られている。 当該地域においては、平成 19 年よりMMの手法を活用した利用促進を展開しており、これまでに、延べ3千人以上が参加した職場・居住者MMのほか、ポケット時刻表の配布や終電の繰り下げといった利便性向上策とMMを組み合わせ実施すること等により、一畑電車の利用を働きかけてきた。平成 21 年は、将来の利用者層として期待される沿線の児童・生徒のマイレール意識の醸成を目的として、「電車教室」における子どもを対象としたMMに取り組んでいる。 また、一畑電車の「魅力」や「役割」、「乗って残すことの大切さ」等をわかりやすく紹介した学習教材を作成し、一畑電車の主催するイベント「電車教室」において当該教材を活用し、一畑電車への理解を深めることで利用意識の醸成を図った。 その結果として、児童・生徒のみならず付き添いで参加した親や教職員に対して、一畑電車の重要性や存在意義、社会的価値についての理解を深めることができた。また、運転シミュレーションや車両洗浄といった体験メニューと組み合わせ実施したこともあり、事後アンケートにおける参加者の満足度は非常に高く平成 22 年度以降も継続実施することとなった。 子どもの頃から一畑電車に親しんでもらうことで将来の利用者を育てるという目的は、概ね達成されていると考えられる。今後は、「電車教室」の開催による関心度や利用意識の向上が継続的なものとなるよう、児童とその親を対象としたフリー定期券の販売や、子ども連れで参加できるイベントの開催等により、意識の向上を実際の利用に繋げていくことが重要である。  ▲ポケット時刻表  ▲電車教室の様子
実施体制	島根県地域振興部交通対策課・松江市政策部地域・交通政策課・出雲市総務部防災交通課 一畑電車株式会社・コンサルタント
分類	対象 子ども（幼児～小学生）
	手法 イベント活用
	規模 小規模
考察	・子どもを対象に交通事業者が主催するイベントにおける MM 学習を実施している。 ・事業者を中心としつつ、過度に負担がかからない体制、仕組みづくりが課題となっている。
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp/4th_jcomm/pdf_file4/PB-25.pdf
問合せ先	島根県地域振興部交通対策課 電話：0852-22-5099

3) 出雲市

概要	出雲大社門前のメインの参詣道「神門通り」では、観光客がまち歩きを楽しむ空間としての機能と、住民の生活道路としての機能を両立させるため、シェアド・スペース（SS：共有空間）としての道路整備が進められてきた。出雲大社観光では、近接した駐車場を利用して参拝のみを行う観光客が多く、神門通りを中心としたにぎわいづくりが求められている。そこで、遠くの駐車場利用を促すとともに、まち歩き観光の促進を図ることを目的として一連の観光 MM 施策を展開した。 まず、プレトリップ・オントリップでの情報発信にコミュニケーション・アンケート（CA）の手法を適用し、出雲大社から離れた駐車場利用の促進と、歩く観光の動機づけを行った。さらに、離れた駐車場からのアクセス交通であるとともに、車内での観光案内を行いながら観光スポットを巡るアトラクション型周遊バスを運行した 平成 26 年の正月には、一畑電車川跡駅を活用したパーク＆ライドを実施、同年の GW においては、出雲大社周辺駐車場を活用したパーク＆バスライド、および一畑電車の雲州平田駅周辺駐車場を活用したパーク＆ライドを実施している。また、一畑電車利用の動機づけとして、しまねっこ電車の運行や駅周辺でのそばの販売、木綿街道など駅周辺の観光情報を発信するとともに、コミュニケーション・アンケートの手法を適用した。さらに、パーク＆ライドのより強い動機づけを行うため、渋滞長や駐車場の満空情報など、リアルタイムでの情報提供を行う仕組みとした。 この結果、一般観光客と CA に回答した観光客を比較したところ、CA 回答者では出雲大社から離れた駐車場の利用が増加し、域内での滞在時間や支出額、周辺観光スポットへの周遊が増加した。また、一畑電車の利用が増加し自動車交通の渋滞が発生しなかった。  ▲ CA 付きパンフレット ▲ CA と引き換えに渡すクーポンとご参拝帖						
実施体制	【第 7,8 回】 ・島根県土木部・出雲市産業観光部・出雲市都市建設部 ・一畑電車株式会社・神門通り廻りの会・建築設計事務所 ・山口大学・東京工業大学・近畿大学・岡山大学・コンサルタント						
分類	<table border="1"> <tr> <td>対象</td><td>観光客</td></tr> <tr> <td>手法</td><td>TFP アンケート</td></tr> <tr> <td>規模</td><td>中～大規模</td></tr> </table>	対象	観光客	手法	TFP アンケート	規模	中～大規模
対象	観光客						
手法	TFP アンケート						
規模	中～大規模						
考察	・観光客に周辺のまち歩きを促す TFP アンケートが実施されている。 ・観光地へのパーク＆ライドを促すための TFP アンケート、情報提供等を実施している。 ・情報提供により滞在時間や訪問スポット数が増加する効果が確認されている。 ・対応の継続が課題として挙げられている。						
参考 URL	https://www.izumo-kankou.gr.jp/2139 http://www.jcomm.or.jp/8th_jcomm/PDF/oral/H25O07.pdf						
問合せ先	出雲市経済環境部観光交流推進課 電話：0853-21-6588						

4) 岡山都市圏

概要	岡山都市圏では、渋滞緩和を目的として個人や事業所が環境にやさしい通勤に 1 週間取り組み「スマート通勤おかやま」を平成 19 年から継続的に実施しており、毎年約 100 社・数千人規模が参加し、渋滞緩和に一定の効果が得られている。 平成 27 年は、地域に根づいたより持続的な取組にするため、岡山市における中心市街地活性化や健康づくり等、異分野の行政施策との連携も考慮し、参加者数の増加に取り組んだ。これまでの取組を発展させ、新たに行政担当者による事業所訪問営業、スマート通勤に合わせて参加・実践できる関連施策の周知、市長による自転車通勤デモンストレーションや参加事業所に対する岡山市長・倉敷市長の表彰等、参加を動機づける多様かつ独創的なコミュニケーション戦略を展開している。 その結果、前年度に比べ参加者数は約 1,000 人増加(計 3,708 人)した。訪問営業も効果的で、訪問した事業所の約 7 割が参加した。また、事業所の 8 割が CSR 活動や健康改善に、4 割が仕事効率化にも効果を感じていた。特に、参加経験のない事業所は CSR 活動としてメリットを感じる一方、参加経験の豊富な事業所はリフレッシュにメリットを感じるという特徴があった。 さらに、「実施期間中、シルバー世代の方が交通整理を行っている姿を見て、地域の安心・安全のために自分でもできることはたくさんあると再認識した」等、地域・社会と自分との関係を見直す機会となっていた。これまでの取組を発展させ、参加者数を大幅に増加させることができた。 ▲スマート通勤おかやまのススメ ▲社内配布チラシ						
実施体制	スマート通勤おかやま実施事務局（岡山県県民生活部県民生活交通課、岡山市都市整備局交通政策課、岡山市保健所健康づくり課、倉敷市建設局都市計画部交通政策課、国土交通省岡山国道事務所計画課）・コンサルタント						
分類	<table border="1"> <tr> <td>対象</td><td>企業</td></tr> <tr> <td>手法</td><td>キャンペーン型 TFP</td></tr> <tr> <td>規模</td><td>大規模</td></tr> </table>	対象	企業	手法	キャンペーン型 TFP	規模	大規模
対象	企業						
手法	キャンペーン型 TFP						
規模	大規模						
考察	・都市圏の事業者が一週間一斉にクルマの利用を見直すキャンペーン型 TFP が実施されている。 ・事業所、個人が感じる効果の違いを踏まえた的確なコミュニケーション、関係者間連携が課題。						
参考 URL	https://www.cgr.mlit.go.jp/okakoku/mm/						
問合せ先	国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所計画課 電話：086-214-2310						

5) 倉敷市（水島コンビナート）

概要	倉敷市南部の水島地域は全国有数の石油化学コンビナートで約 2 万 2 千人が勤務しているが、公共交通が不便な地域であり、通勤交通手段は自動車に強く依存している。そのため同地域の公共交通利用者は減少の一途で、減便や路線廃止、地域の商店街の衰退を招いている。そこで、水島コンビナートにおいてエコ通勤実証実験を行った。 平成 20 年 11 月に約 2 週間、水島地域内の主要企業 8 社の従業員を対象にエコ通勤実証実験を行った。実験では水島臨海鉄道から各企業を結ぶシャトルバスの運行、レンタサイクルの貸出や、「できることからできるペースで」のコンセプトのもと、各企業が独自に取組も行った。またバスマップや啓発冊子等のツールの配布や TFP アンケートを実施し、併せて地元商店街活性化を狙った施策も展開した。 その結果、ターゲットとする日勤者の約 3 割がエコ通勤に参加し、シャトルバス利用者が 1 日平均約 100 人、相乗りや自転車通勤等を含めると 1 日平均約 220 人が実験に参加し、約 500kg-CO2 を削減することができた。また、従業員の満足度は概ね高く、代替交通手段があればエコ通勤を実施する意思を示した。さらに、実験結果を受けある企業の担当者は他地域の工業地帯のエコ通勤の状況の見学を検討するなど、企業担当者の意識変容と行動を促した。 今回実施したエコ通勤は一定の参加者があり、自動車通勤が常態化した水島地域でも代替交通手段の整備等によりエコ通勤の展開可能性が確認できた。加えて、企業や地域の意識に変化を与えた効果は大きく、今後各企業や地域がそれぞれの事情に応じ自立的かつ前向きに取り組む雰囲気芽生えた。  ▲エコ通勤冊子
実施体制	倉敷市建設局都市計画部交通政策課・筑波大学・コンサルタント
分類	対象 企業
	手法 TFP アンケート・バス運行実験
	規模 大規模
考察	・コンビナートエリアの企業を対象とした TFP やバス運行実験等が実施されている。 ・企業が参加する協議会等を活かして取り組みを根付かせていくことが課題となっている。
参考 URL	http://www.city.kurashiki.okayama.jp/3336.htm
問合せ先	倉敷市都市計画部交通政策課 電話：086-426-3545

6) 高梁市

概要	岡山県北西部に位置する高梁市では、半数以上の高校生が自家用車による送迎で通学しており、路線バスを利用する高校生は 2 割に留まる。一方、送迎により通学している高校生・保護者の半数以上が送迎を自粛したいと感じており、本プロジェクトでは『高校生モビリティ・マネジメント』として、そうした意向をもつ高校生・保護者に対する通学での公共交通利用促進を実施した。 対象は市内の高校生・保護者とし、平成 22 年 10 月～平成 23 年 3 月にかけて、通学実態の把握や公共交通への意識啓発を実施した。特に、公共交通への転換意向がある家庭や、すでに通学で公共交通を利用している家庭に対しては、個々人の通学における公共交通利用ルート（乗降バス停や駅、徒歩距離、時刻表）、消費カロリー、CO2 排出削減量等の情報提供を行った。また同市ではこれに合わせて、高校生のバス定期券の購入費用の半分の補助する制度も導入し、その旨も伝えている。 こうした施策の結果、外出時の徒歩や自転車、公共交通の利用について、「意識し、実行している」と回答した者が 41%に上り、通学時の路線バス利用回数が、全体で、登校時では 4.5%，下校時では 8.2%増加した。個々人に沿った公共交通利用ルート等の情報提供に関しては、保護者から感謝の声もあがっており、一定の効果があつたと考えられる。 高校生・保護者を対象としたモビリティ・マネジメントでは、公共交通転換に向けたきめ細やかな情報提供が有効であることが示された。とりわけ、意識啓発から行動に移すためには、公共交通利用ルートや時刻表などの、個人に即した情報提供が有効である。 一方、外出時の徒歩や自転車、公共交通の利用では、「意識しているが、実行には至っていない」と回答する者が 2 割程度見られた。今後は、こうした層への対策として、バス路線の再編等と組み合わせた場合の効果や、入学時に情報提供を行った場合の効果等、検証していく必要がある。 ▲配布した啓発資料
実施体制	高梁市市民生活部市民課・岡山大学・コンサルタント
分類	対象 高校生 手法 TFP アンケート 規模 中規模
考察	・高校生及び保護者を対象として、公共交通に関する情報提供等を実施している。 ・個人に即したきめ細やかな情報が有効であることが示された一方、入学時の情報提供等を検討していく必要性が示されている。
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp//6th_jcomm/presentation/pdf/poster/PA/PA06.pdf
問合せ先	高梁市市民生活部市民課 電話：0866-21-0254

7) 広島市（学校 MM）

概要	広島市では、人や環境に優しい地域づくりを推進するため、学校教育を活用した MM が取り組まれている。平成 19 年度には、環境省の EST モデル事業の一環として、市内の小学校（1 校）において「市の出前講座」「乗車体験」「交通すごろく」等の授業を実施した。また「世帯（保護者）」に対しても、関連資料の配付や PTC における授業報告（パネル及び児童作成のポスターの展示）等を通じて、公共交通利用の意識付けを試みた。 これらの取組に対し、児童や世帯、教諭へのアンケート調査を実施し、効果計測及び課題把握を行うとともに、得られた知見を活かし、市内の小学校への水平展開を支援する「ノウハウ集（マニュアル）」を作成した。  ▲市職員による環境学習  ▲路面電車の見学  ▲交通すごろく  ▲作成したノウハウ集						
実施体制	広島市道路交通局道路交通企画課 広島大学大学院国際協力研究科・大阪大学大学院工学研究科・コンサルタント						
分類	<table border="1"> <tr> <td>対象</td><td>小学校</td></tr> <tr> <td>手法</td><td>公共交通プログラム</td></tr> <tr> <td>規模</td><td>小規模</td></tr> </table>	対象	小学校	手法	公共交通プログラム	規模	小規模
対象	小学校						
手法	公共交通プログラム						
規模	小規模						
考察	・小学生を対象として乗車体験や交通すごろく等の出前講座、水平展開を目指したノウハウ集が作成されている。 ・学校独自で実施できるプログラムづくり等が課題となっている。						
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp/3rd_jcomm/pdf_file3/PA-15.pdf						
問合せ先	広島市道路交通局道路交通企画課 電話：082-504-2754						

8) 広島都市圏（ロゲイニング）

概要	広島都市圏は、鉄道、路面電車、新交通システム、船舶、バスを含む多様な交通手段があるが、多様であるがゆえに、“乗換が複雑、わかりにくい”という印象を持たれやすい環境にある。 また、平成 24 年度には、『出発地から目的地までの複数モードの公共交通の乗換が簡単にまとめて検索できる』乗換情報が一挙に充実した。 そこで、「広島都市圏が持つ多様な公共交通機関のイメージアップ」、「充実した乗換検索システムの周知」を図り、ひいては公共交通を利用した移動が活発化することを目的とし、公共交通、乗換検索システムの利用促進のゲーミフィケーションを、全国初、複数の公共交通機関の利用を前提としたロゲイニングとして実施した。ロゲイニングとは、地図をもとに、制限時間内により多くのチェックポイントを効率よくまわり、得点を集めるゲーム性に富んだスポーツのことであるが、本プロジェクトでは、①情報が充実している乗換検索システムを実際に利用し、乗換を体験し、公共交通が実は使いやすいことを実感できる、②鉄道、路面電車、路線バス、新交通システム、船舶を利用して地域の魅力を発見できるようにゲームのルールを設計している。 ゲーム参加者へ与えた影響として、ゲーム直後のアンケート調査では、「約 6 割が思っていたより便利」、「約 8 割が公共交通に対する関心が高まった」との回答を得ており、公共交通のイメージアップへの寄与が確認された。2 か月後のアンケート調査では、「約 3 割がゲーム参加をきっかけに公共交通の利用頻度が増えた」と回答し、行動変容が確認された。 活発化した移動の多くは家族連れの買い物、レジャーであった。ゲーム設計の段階では、議論の対象を“ロゲイニング”に限定することで、参加者の満足を最優先した議論ができ、複数の交通事業者、行政、学識経験者が一体となりゲームを設計・実行できた。 広島県の公共交通移動活発化検討会のもとに複数の交通事業者、行政、学識経験者が一体となり、普段、公共交通の利用に疎遠な地域住民を中心に、ゲーミフィケーションというユニークな手法により動機付けに成功した。とりわけこの度のロゲイニングを公共交通利用促進の分野で適用したのははじめての試みであり、家族連れに対して有意な効果を得た。	
実施体制	・広島県公共交通移動活発化検討会 ・広島県地域政策局・中国運輸局・広島市・尾道市・安芸太田町・日本フォトロゲイニング協会 ・西日本旅客鉄道(株)広島支社・広島電鉄(株)・広島高速交通(株)・公益社団法人広島県バス協会 ・(株)中国バス・備北交通(株)・広島バス(株)・広島交通(株)・芸陽バス(株)・中国ジェイアールバス(株) ・(株)エイチ・ディー西広島・(株)第一タクシー株式会社・(有)エンゼルキャブ・全日本空輸(株)広島支店 ・日本航空(株)広島支店・広島県旅客船協会・一般社団法人広島県観光連盟 ・(株)JTB 中国四国広島支店・広島大学・コンサルタント	▲イベントチラシ
分類	対象 手法 規模	居住者 ゲーミフィケーション型 TFP 中規模
考察	・多様な交通手段を利用したロゲイニング型のイベントを実施している。	
参考 URL	https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/246/photorogaining-hiroshima2013.html	
問合せ先	広島県地域政策局地域力創造課 電話：082-513-2579	



▲ イベントチラシ

9) 福山市（市民・企業と連絡したMM）

概要	福山都市圏（福山市・尾道市・府中市・笠岡市・井原市）では、渋滞緩和と地球温暖化の防止を目的に平成 15 年に「福山都市圏交通円滑化総合計画」を定め、様々な MM 対策に取り組んできた。平成 18 年 1 月からは主体施策として、地元のラジオ局を通じた通年的ノーマイカー運動である「ベスト運動」を開始し、その他施策を支援施策と位置づけ取り組んでいる。 「ベスト運動」は、自主的な行動変容を促すノーマイカー運動であり、持続的な運動とするための定着支援施策として、「人々の意識・行動変化を支援する施策」である小学校 TFP やフォーラム等と、「参加しやすい環境づくりのための施策」である中心部レンタサイクルや公共交通情報提供システム、中心部ループバスなどに取り組んでいる。 ベスト運動の継続性を向上させるため、CO₂ 削減量を企業単位で集計し、各企業にフィードバックする仕組みを構築した。また、ベスト会員にアンケートメールを一斉送信し、ベスト運動参加日・不参加日の交通手段と利用時間等、行動変化の把握を行うとともに、会員全員に調査票等を郵送し、ニーズと会員登録情報の確認を行った。 「ベスト運動」の会員数は約 19,000 人となっており、福山市内で行ったアンケートでは企業の約 90%、市民の約 80% が認知している事が確認できた。また、マイカーからの CO₂ 排出削減量（平成 14 年度比）は平成 19 年度には 7 千 t-CO₂/年の削減、平成 24 年度にはさらに 3.2 千 t-CO₂/年の削減効果があったと推測される。 また、会員の参加報告状況から、月に数度のマイカー控えではなく、日常の交通手段をマイカーから他の手段へ転換した人が約 700 名（全体の約 4%）いると推測され、マイカー利用削減への効果を上げている。 ▲おでかけふくやマップ <table border="1"> <caption>CO₂削減量 (t-CO₂/月)</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>削減量 (t-CO₂/月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>福山・府中・笠岡</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>尾道・井原</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>福山・府中・笠岡</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>尾道・井原</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>福山・府中・笠岡</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>尾道・井原</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>福山・府中・笠岡</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>尾道・井原</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>福山・府中・笠岡</td> <td>1,047</td> </tr> <tr> <td>尾道・井原</td> <td>1,047</td> </tr> </tbody> </table> ▲毎月の CO₂ 削減量を情報提供	地域	削減量 (t-CO ₂ /月)	福山・府中・笠岡	1,047	尾道・井原	1,047	福山・府中・笠岡	1,047	尾道・井原	1,047	福山・府中・笠岡	1,047	尾道・井原	1,047	福山・府中・笠岡	1,047	尾道・井原	1,047	福山・府中・笠岡	1,047	尾道・井原	1,047
地域	削減量 (t-CO ₂ /月)																						
福山・府中・笠岡	1,047																						
尾道・井原	1,047																						
福山・府中・笠岡	1,047																						
尾道・井原	1,047																						
福山・府中・笠岡	1,047																						
尾道・井原	1,047																						
福山・府中・笠岡	1,047																						
尾道・井原	1,047																						
福山・府中・笠岡	1,047																						
尾道・井原	1,047																						
実施体制	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所・福山市建設局都市部 広島県福山地域事務所建設局・岡山大学・コンサルタント																						
分類	<table border="1"> <tr> <td>対象</td><td>居住者（都市圏全体）、企業、小学校</td></tr> <tr> <td>手法</td><td>メディア活用</td></tr> <tr> <td>規模</td><td>大規模</td></tr> </table>	対象	居住者（都市圏全体）、企業、小学校	手法	メディア活用	規模	大規模																
対象	居住者（都市圏全体）、企業、小学校																						
手法	メディア活用																						
規模	大規模																						
考察	・地元ラジオ局の会員制度と連携させることで広く啓発でき、持続的な仕組みを構築している。 ・NPO 等と連携した運営体制の確保や表彰等のインセンティブ確保が課題となっている。 ・行政が運営していく上での予算措置、担当者の確保が課題となっている。 ・地域に定着しているが、続けていくことでの内容のマンネリ化への対応も考えていく必要がある。																						
参考 URL	http://www.bingo-est.jp/figure http://odekake.fukuyamap.jp/Index																						
問合せ先	国土交通省福山河川国道事務所 調査設計第二課 電話：084-923-2510																						

10) 福山市 (学校MM)

概要	福山都市圏では、通勤時の交通行動変容を促す TFP について、地域への展開を視野に入れながら、小学校の総合学習と連携し TFP 調査の試行を行った。 分析の結果、TFP 実施によって通勤自家用車利用者の 27%の行動変容が確認された。また、行動変容の継続性を追跡調査したところ、元の自動車利用に戻った保護者が存在する反面、新たに自動車利用から行動変容を行うケースも確認された。   ▲小学校との連携 ▲実際に手を動かして計算 H19取組み実績 駅家西小学校 5年生の「総合的な学習」(2学期)で 実施・継続 (2005 (H17) 年度～2007 (H19) 年度) ↓ TFP効果 (H19実績) 保護者の行動変化の割合 約50%以上
実施体制	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所・福山市建設局都市部 広島県福山地域事務所建設局・岡山大学・コンサルタント
分類	対象 小学生
	手法 小学校教育 TFP
	規模 小規模
考察	- 子どもを通じて親の行動を変容させることに着目した学校教育 TFP が実施されている。 - 行動が実際に変容している状況が確認されているが、時間の経過とともに減少しており、継続的な動機付けが課題となっている。
参考 URL	http://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/enkatsu/best/whats/pdf/Announcement.pdf
	国土交通省福山河川国道事務所 調査設計第二課 電話：084-923-2510

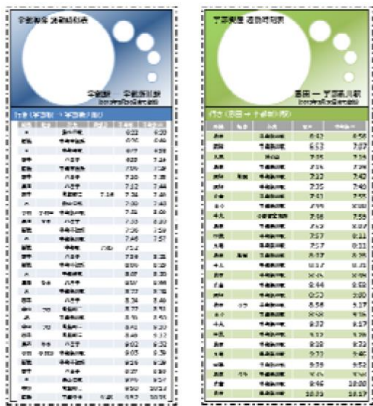
1 1) 山口市（企業・居住者MM）

概要	山口市では、マイカーへの依存が進行しており、交通渋滞や環境負荷増大あるいは高齢化に伴う交通弱者の増加など、さまざまな社会問題を引き起こしている。このような問題を解消するため、山口市においては、市民・事業者・行政が協働して持続可能な公共交通を創り守ることを理念におく「山口市民交通計画」に基づき、事業者が主体となって行政が支援し整える基幹交通と、地域が主体となり行政と一緒に整えるコミュニティ交通とに分け、移動手段を確保している。そして、公共交通利用促進策の一つとしてモビリティマネジメントを実施している。 地域をきめ細かくカバーし、基幹交通に接続するコミュニティ交通では、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーのほか、交通不便地域にお住まいの高齢者タクシー券を交付するグループタクシー等のメニューを提示し、行政と一緒に各地域にふさわしい移動手段を検討し、地域主体で決定していただいている。また、モビリティマネジメントでは、住民及び事業所向けに公共交通利用の動機づけセミナーや事前・事後アンケート、啓発グッズ配布等を実施している。 コミュニティ交通は、地域主体で取り組むことにより、移動手段の確保を自分達の問題として考えるきっかけとなっている。また、モビリティマネジメントは、事前・事後アンケートの比較による、意識と行動の変容を検証することとしている。住民対象では、一昨年度は公共交通利用への意識・行動の変容が見られたが、昨年度は、意識の若干の変容が見られたものの、行動の転換には及ばない結果となった。事業所対象では、モデル事業所に事前アンケートと啓発グッズ配布を実施しており、その後、事後アンケートの実施、前後のアンケート結果比較を行った。 市民・事業者・行政が移動手段の確保を一緒になって取り組むことにより、持続可能な交通まちづくりを行うことができると考えられる。モビリティマネジメントは、短期的に見れば実施効果が表れにくいものの、確実にクルマと公共交通の使い分けについて考えるきっかけづくりとなる。また、アンケート結果から意識の変容に寄与していることが分かり、継続して実施することで長期的には公共交通利用への行動転換も図られると考えられる。 ▲ TFP 配布物
実施体制	・山口市地域振興部交通政策課
分類	対象 企業・居住者
	手法 TFP アンケート
	規模 大規模
考察	・住民及び事業所に対して、TFP アンケート等を実施している。 ・継続して実施することが課題として挙げられている。
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp/8th_jcomm/PDF/poster/H25PA10.pdf
問合せ先	山口市地域振興部交通政策課 電話：083-934-2729

1 2) 山口市（居住者MM②）

概要	山口市の幹線路線（新山口駅～山口市街地）は、防長交通株式会社が1日60往復運行している。地方都市としては高い水準の交通サービスが提供されているものの、市民への運行本数の認知度は低く、利便性が低いイメージを持たれている。このような状況を改善するため、防長交通は平成25年4月から幹線路線の運行時刻のパターンダイヤ化と系統番号導入によってわかりやすく利便性の高いサービス提供を開始した。 利便性の向上、利用者の確保については事業者と行政が同じベクトルを持ち、協議を重ね、役割分担のもと取組みを展開することで、より大きな効果が得られることから、行政は市民や来訪者へのインフォメーションの充実により周知を積極的に図るとともに、この度大幅な改善に影響のある沿線住民に対してMMを展開して利用促進を図ることとした。 山口市は毎年1地域を対象に、MMを実施しているが、意識の変容は見られるものの行動の転換までには至っていないことから、この度の大幅な公共交通サービスの改善をインセンティブとしてMMを組み合わせ、より効果的な取組としている。  ▲バス停掲示用ステッカー <table border="1" data-bbox="571 1160 842 1541"> <thead> <tr> <th>時間</th><th>発車時刻(分)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>9時台</td><td>2 17 32</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>2 27 47</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>12 27 47</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>2 32 47</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>17 32 47</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>2 27 47</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>7 32 52</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>12 31 52</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>12 32 52</td></tr> <tr><td>18時台</td><td>17 37 —</td></tr> </tbody> </table>  <table border="1" data-bbox="954 1160 1225 1541"> <thead> <tr> <th>時間</th><th>発車時刻(分)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>9時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>10時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>11時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>12時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>13時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>14時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>15時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>16時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>17時台</td><td>7 27 47</td></tr> <tr><td>18時台</td><td>7 27 —</td></tr> </tbody> </table> ▲パターンダイヤ化	時間	発車時刻(分)	9時台	2 17 32	10時台	2 27 47	11時台	12 27 47	12時台	2 32 47	13時台	17 32 47	14時台	2 27 47	15時台	7 32 52	16時台	12 31 52	17時台	12 32 52	18時台	17 37 —	時間	発車時刻(分)	9時台	7 27 47	10時台	7 27 47	11時台	7 27 47	12時台	7 27 47	13時台	7 27 47	14時台	7 27 47	15時台	7 27 47	16時台	7 27 47	17時台	7 27 47	18時台	7 27 —
時間	発車時刻(分)																																												
9時台	2 17 32																																												
10時台	2 27 47																																												
11時台	12 27 47																																												
12時台	2 32 47																																												
13時台	17 32 47																																												
14時台	2 27 47																																												
15時台	7 32 52																																												
16時台	12 31 52																																												
17時台	12 32 52																																												
18時台	17 37 —																																												
時間	発車時刻(分)																																												
9時台	7 27 47																																												
10時台	7 27 47																																												
11時台	7 27 47																																												
12時台	7 27 47																																												
13時台	7 27 47																																												
14時台	7 27 47																																												
15時台	7 27 47																																												
16時台	7 27 47																																												
17時台	7 27 47																																												
18時台	7 27 —																																												
実施体制	・山口市地域振興部交通政策課 ・防長交通株式会社・有識者																																												
分類	<table border="1"> <tr> <td>対象</td><td>居住者（沿線住民）</td></tr> <tr> <td>手法</td><td>TFP アンケート</td></tr> <tr> <td>規模</td><td>小規模</td></tr> </table>	対象	居住者（沿線住民）	手法	TFP アンケート	規模	小規模																																						
対象	居住者（沿線住民）																																												
手法	TFP アンケート																																												
規模	小規模																																												
考察	・住民及び事業所に対し、TFP アンケートを実施している。 ・交通事業者の利便性向上に向けた取り組みに対して、行政ができることとしてMMを実施する等良好な関係づくりが重要とされている。																																												
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp/8th_jcomm/PDF/poster/H25PA10.pdf																																												
問合せ先	山口市地域振興部交通政策課 電話：083-934-2729																																												

13) 宇部市（職場 MM）

概要	宇部市は環境共生都市を目指し、産・官・学・民が協働して低炭素社会の構築に取り組んでおり、CO2 排出量は減少傾向にある。しかしながら運輸部門のCO2 排出量の割合は微増しており、その割合は全国、山口県の平均と比較し高い。そこで本プロジェクトでは、運輸部門の CO2 排出量削減を目的とした。 企業・団体に協力を得て、利便性の高い鉄道、路線バス沿線を対象とした職場モビリティマネジメントを実施した。平成 21 年 11～12 月の 2 ヶ月「スマート通勤推進キャンペーン」を展開し、併せて複数のコミュニケーション施策を実施した。施策実施にあたりモニターを募り、電子メール、SNS 等を通じた丁寧なコミュニケーション、通勤カルテ（日々の通勤記録）記入を依頼した。施策の効果をキャンペーン前、中の 2 時点のアンケート調査により把握した。 キャンペーンを通じて、モニターの約 57%（モニター以外の約 13%）ではマイカー通勤の頻度が減少した。コミュニケーション施策ごとの分析結果では、新聞は多くの人の目に触れるため浸透度が大きい、FM 放送は人々の関心や態度に与える影響度が大きい、またモニター参加、ニューズレターの購読は継続的なノーマイカー通勤につながる事が実証された。自転車利用促進では、安全・快適な走行区間、駐輪場が示されるサイクルマップの配布が自転車利用促進につながる事が確認された。SNS を通じたコミュニケーションは周辺への波及効果を生みやすいことがわかった。 スマート通勤キャンペーン実施によりマイカー通勤の頻度は減少し、丁寧なコミュニケーションを行えば頻度はさらに減少することが実証された。本プロジェクトで把握した各コミュニケーション施策の浸透度、態度・行動変化への影響度、周辺への波及などの特徴をもとに各種コミュニケーション施策の効果的な組み合わせを検討し、運輸部門の CO2 排出量削減計画を策定することが課題である。  ▲通勤マップ  ▲ハイブリッド時刻表・通勤版
実施体制	山口大学大学院理工学研究科・宇部市地球温暖化対策ネットワーク・コンサルタント
分類	対象 企業
	手法 キャンペーン型 TFP
	規模 中規模
考察	・市内の企業を対象に 2 か月のキャンペーン型 TFP を実施している。 ・高い割合でマイカー通勤の頻度が減少する効果が確認されており、CO2 排出削減計画を策定することが課題として挙げられている。
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp/8th_jcomm/PDF/poster/H25PB07.pdf
問合せ先	山口大学大学院理工学研究科 鈴木研究室：電話 0836-85-9338

1 4) 宇部市（学校 MM）

概要	MM 教育においては、良質な教材によって効果向上が期待され、これまで、講義型 MM 教育では、数多くの汎用性が高い教材が開発されている。しかし、体験型・ワークショップ（WS）型 MM 教育の教材は、各取組で地域性を取り入れた教材が必要となるため、それぞれ開発されており、開発コストが高い状況である。そこで、宇部市において、本来作成コストが高いことがハードルとなっていたガリバーマップについて、使い方を工夫した、小学生及び高校生対象の MM 教育を実施している。 宇部市ガリバーマップでは耐久性のある化繊生地を用いているため、貼ったテープ等を剥がすことができ、畳んで持ち運べることから、繰返し利用が可能となった。また、商業施設等の記載があり見慣れた地図情報である Google map を用いており、多様な用途が想定できる汎用性の高いツールとなった。 ①小学生対象の MM 教育での利用 マップ上の日常生活で訪れる場所に、建物模型を置いていく WS を行った。模型の屋根の色を交通手段で分けることで、分担率やまちの構造を表した地図が完成した。また、クルマから公共交通への転換が可能な場所を違う屋根色の模型で置き換える作業によって、一人一人が行動を変えることの効果を視覚的に学んだ。 ②高校生のまちづくり教育での利用 マップに建物模型や付箋などを貼りつけ、居住地による通学手段の分布や通学路の危険個所の集積について、俯瞰的に学ぶ授業を行った。GIS に類似した、一覧性のある空間情報としての利用可能性が示された。 いずれの事例でも、参加者の関与を経てボトムアップ的に地図が完成することにより、参加意識が高まる様子が観察された。  ▲ガリバーマップ作成の様子
実施体制	うべ交通まちづくり市民会議・山口大学・大阪大学
分類	対象 子ども
	手法 ワークショップ型プログラム
	規模 小規模
考察	・子ども向けに大型マップを用いたワークショップ型プログラムが実施されている。 ・交通だけでなく、物流・土地利用等の教育的価値の高いプログラム開発が課題とされている。
参考 URL	http://www.jcomm.or.jp//6th_jcomm/presentation/pdf/poster/PA/PA21.pdf
問合せ先	山口大学大学院理工学研究科 鈴木研究室：電話 0836-85-9338

2-2 MM 先進事例のヒアリング

MM は国内に導入された当初、公共交通利用促進や交通渋滞緩和を狙いとして、居住者や事業所の従業員を対象に情報提供及び TFP 調査を展開する手法を基本として、中国地方をはじめ全国各地で展開されてきた。

近年展開される MM の事例を見ると、大学との連携や学校教育など、MM の適用先が多様化するとともに、MM 展開のフィールドも、中山間地域や過疎地、観光地などにも広がってきている。

本節では、こうした全国的な MM の動向を踏まえつつ、中国地方での今後の適用可能性を考慮し、MM 先進事例について関係者にヒアリングを行った。なお、ヒアリングでは実施した MM 手法の内容のみならず、事業スキームや役割分担、戦略、成果と課題等に着眼して実施した。

(1) ヒアリング先と選定理由

表 2-2 に示す MM 先進 7 事例に対し、ヒアリングを実施した。

表 2-2 中国運輸局管内におけるモビリティ・マネジメント実施事例一覧

テーマ	ヒアリング対象都市	選定理由	ヒアリング実施日
1) 都市部の過疎化が進む団地等の MM	京都市（西京区） 【管外】	高度経済成長期に街開きを行ったニュータウンにおいて少子高齢化が進む中、バスの活性化に取り組んでおり、今回のテーマの参考となる。	平成 28 年 9 月 2 日 (行政・交通事業者・有識者)
2) 学生（小・中・高校生）等を対象とした MM	広島県福山市 【管内】	小学校の総合学習の時間を活用した学校 MM を早くから長期的に取り組んでいる。	平成 28 年 12 月 27 日 (行政)
	北海道（旭川市等） 【管外】	中学生を対象とした出前授業や、バスの乗り方を説明する MM を実施している。（高校生を対象とした事例は少ない）	平成 28 年 12 月 20 日 (コンサルタント)
3) 企業等の従業員を対象とした MM	島根県松江市 【管内】	平成 18 年より事業所を対象とした MM に取り組み続けており、公共交通利用者の増加、道路混雑の緩和等の成果があがっている。	平成 28 年 9 月 20 日 (有識者・コンサルタント)
	広島県福山市 【管内】	ベスト運動という名称で、事業所や市民と連携した MM を展開している。	平成 28 年 12 月 27 日 (行政)
4) 大学教授等との連携による MM	青森県弘前市 【管外】	ゼミ生が活動の主体となった、バス利用促進のためのタウン誌を刊行した MM を展開していた。	平成 28 年 12 月 20 日 (コンサルタント)
5) 中山間地域等サービス水準が低い地域における MM	青森県弘前市 【管外】	一度廃止も検討されたローカル鉄道の利用促進 MM を多角的に展開している。	平成 28 年 12 月 20 日 (コンサルタント)

(2) ヒアリング結果

1) 都市部の過疎化が進む団地等のMM（京都市・洛西ニュータウン）

a) 取り組みの概要

京都市西京区の洛西ニュータウンは昭和 51 年に入居がスタートし、約 40 年の歴史を持つが、入居世代の偏りや少子高齢化により人口減少が加速している。ニュータウンの街びらき以降、阪急京都線（桂駅）が鉄道との結節点となり、バス交通を主体とする地域である。

一方で、JR 線では最寄りとなる、桂川駅の開設、平成 26 年秋に桂川駅に隣接する大規模商業施設の開業を機に、JR 桂川駅と結ぶバス路線の開設に対する地域のニーズが高まり、路線開設の要望が強まってきた。しかしながら、想定される利用者需要が十分ではない可能性があり、路線が開設されても十分な便数での運行が難しいと見込まれる中で、地域の自治会が主体となり、行政（西京区役所・洛西支所）や交通事業者、コーディネーターが共働し、取り組みを展開してきた。

b) MM 展開の戦略と実施内容

地域のバス路線を「それぞれができることを連携して取り組み、みんなで作り上げて成長させる」というコンセプトのもと、関係者が一丸となり京都市交通局の MM と路線バスの試験運行制度を活用し、地域住民が主体となり、以下の MM を展開していった。

- ・ バス路線・時刻表の情報提供と TFP 調査（ワンショット）
- ・ 住民勉強会の継続的な実施と議論
- ・ 自治会広報誌を活用したプロモーション
- ・ 夏祭り等地域行事でのバス利用促進の PR
- ・ バス体験乗車等の利用促進活動等

c) 作成したツール類等

▼ポケット時刻表

地域で運行される 3 路線それぞれを切り離して使えるように配慮。

下部のメモ欄は広告収入用スペース



▼バス利用を促す自治会便り

バス路線を今後も成長させる姿勢を住民に伝える自治会長からのメッセージ。

下部にはお出かけ促進情報、裏面に時刻表



▼関係者の協働による PR 活動

平成 28 年 3 月のダイヤ改正で、平日の運行がスタートした初日の始発便より、バス利用者（他の系統含む）に PR ツールを配布。自治会役員、交通局、区役所職員、アドバイザーが参加



d) 実施体制

行政（京都市西京区・洛西支所）、住民（ニュータウン内の自治連合会）、交通事業者（京都市交通局）と、コーディネーター（京都大学）により、プロジェクトチームを結成し進められた。

MM 推進の事業費は、事業費は京都市の住民活動支援制度（約 30 万円/年）を活用して展開された。印刷費等をこの助成制度から充当した。事業費が少ない分、民間コンサルタントは参画していないが、限られた予算の中でツールのデザイン等を工夫し対応している。

e) 効果と課題

運行を開始した路線は利用客が堅調に推移し、平成 28 年 3 月のダイヤ改正では増便が実現するなど、取組直後から MM の効果が顕在化し、利便性がさらに向上した。当初需要が見込まれなかった路線ではあったが、住民主体の MM の成果として、両地区ともバス路線の利用者増加、それに対する増便・利便性向上と、バス路線の成長の好循環が形成され、現時点でも継続している。

ここまでの成果として、

- ・ もともと予算に限りがある中、印刷物等は極力手作りで対応している。
- ・ 周知・広報物等は、自治会のネットワーク（回覧板等）を活用。
- ・ 住民の中に温度差があるが、まずは「できる人から」という考えのもと、地道に進めている。

といったアプローチによるものが挙げられる。

一方で、住民の要望として、バス便の増便に対するものが強い。その一方、採算性が見通しがつきにくい路線であるため、大胆な増便等が難しいことから、住民側のニーズと交通事業者側の提供可能なサービスのミスマッチが止むを得ず生じている。しかしながら、増便以外に対する住民のニーズを勉強会等で意見交換し、交通事業者が対応可能なものから速やかに対応しており、次第に住民から交通事業者に対する信頼関係が生まれつつある。

2) 学生（小・中・高校生）等を対象としたMM

(a) 小学生を対象としたMM（福山市）

a) 取り組みの概要

福山都市圏では、渋滞緩和による地球温暖化防止を目的に、その支援施策の1つとして、小学校教育と連携した学校TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）を、平成17年度より小学校の環境学習に導入している。学校TFPの導入にあたっては、モデル校における3年間の実践を通じて小学校及び関係機関との協議を重ね、全3回の学習プログラムとして「学校TFPパッケージ」を作成した。さらに、「総合的な学習」との連携により「公共意識、社会意識の醸成」などの児童の教育的効果も期待できることから、福山市の教育委員会を通じた学校TFPの導入を拡大してきた。

b) MM 展開の戦略と実施内容

プログラムでは保護者の行動を変えることに焦点を当てており、児童を通じて親に訴えることで効果的に啓発ができていると思われる。場合によって、まちなかを走っているコミュニティバス（まわローズ）の車両を持って行き、乗り方教室のようなものを実施することもある。児童にバスの絵を描いてもらい、車内に期間を決めて掲示する取り組みも実施しているが、これも保護者を動かすには効果的な方法と考えている。

毎年3校程度で3回5時間の出前講座を実施している。内容は1回目にCO₂についての勉強をして2回目に家族のクルマ利用状況の確認と親に提示する行動プランの作成、3回目に結果のまとめを実施する流れで固まっている。5年生の環境をテーマにした総合学習で使われる形となっており、いずれも年度の早い段階に実施しており、その後の学習の展開のきっかけとして活用されている。うち2校は継続的に実施しており完全に定着している。

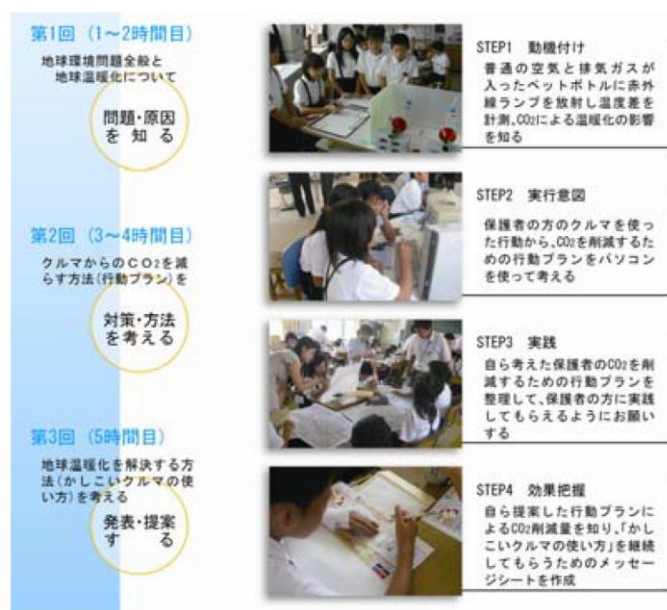


図2-1 福山市における学校TFP パッケージ

c) 作成したツール類

▼TFPプログラムとテーマ

第1回	第2回	第3回
【9月7日(金)】 地球環境問題について知る 何が問題？ 地球温暖化は全ての環境問題に関係している その原因は？ 温室効果ガスの量が減って、地球に熱がこもることが温暖化につながる	【9月14日(金)】 クルマからのCO₂を減らす方法を考える その対策は？ クルマからのCO₂を減らすことが効果的 その方法？ クルマからのCO₂を減らす方法として、徒歩・自転車・鉄道・バス、徒歩・自転車などの具体的な行動プランを考える	【9月28日(金)】 地球温暖化を解決する方法を考える みんなに伝えよう みんなが提案した行動プランでCO₂をたくさん減らすことができることを確認 地球温暖化を解決するための合言葉 「みんながやるとなるとやることが多い」を 「月に1〜2回」で行うことでCO₂の40削減を達成しよう！

▼カリキュラムプログラム

【いま、地球があぶない！】 一億人問題の解決に向け、自分たちができることを考える。実行する。

事業のねらいと目的（TFP）を通じて、地球温暖化の防止と削減を促す。環境にやさしい生活習慣を身に付け、自然の恵みと環境の恵みとを大切にしようとする姿勢を育てる。

生活学習活動	留意点
1. 地球温暖化問題 私たちの生活と地球温暖化問題の関係 地球温暖化問題にはどのような原因があるのか 温室効果ガス（CO₂）の削減 地球温暖化による気候変動の影響 地球温暖化を解決しよう	①環境クイズに挑戦することによって、地球温暖化に関する知識を深めることができる。 ②アニメーションを見ながら、地球温暖化に関する問題を発見し、問題を解決しようとする姿勢を育てることができる。
2. 地球温暖化問題 地球温暖化の原因 温室効果ガスの削減 地球温暖化による気候変動の影響 地球温暖化を解決しよう	③地球温暖化の原因を学ぶことで、地球温暖化による気候変動の影響を深く理解することができる。 ④地球温暖化を解決するための具体的な行動プランを考えることができる。
3. 地球温暖化問題 地球温暖化の原因 温室効果ガスの削減 地球温暖化による気候変動の影響 地球温暖化を解決しよう	⑤地球温暖化の原因を学ぶことで、地球温暖化による気候変動の影響を深く理解することができる。 ⑥地球温暖化を解決するための具体的な行動プランを考えることができる。

<出典：福山都市圏円滑化総合計画 ベスト運動オフィシャルサイト>

d) 実施体制

市役所が中心に、公共交通事業者や行政他機関の協力を得ながら進めている。

- ・福山市は転換支援施策として特典提供の対応やイベントでの会員募集等を行っている。
- ・広島県がリーフレットの印刷を毎年実施している。
- ・国土交通省より教材作成の支援と協力も受けつつ進めている。

e) 効果と課題

定着している学校では5年生になれば、あの授業がやれるということで楽しみにされている声も聞いており、児童や学校には受け入れられていると考えられる。

新たな学校へ広げていくことも考えており、CO₂の学習や行動プランの検討等に特化した短縮版の授業も作って校長会での情報提供を図っているが、総合学習は各校とも実施する内容がほぼ決まっており、今から入り込むのがなかなか難しいという課題もある。

上記のような背景から、なかなか手を広げられない状況にはあるが、職員が毎年実施することも意味があると考えている。

今年度新たに実施した学校にも短縮版を進めたが、やるなら5時間全て実施する方が良いという意見があり全て実施した。新たに入り込む際に、どんな素材が良いのかを勧化有と、事業者と連携してバス車両を持っていくなどのパターンも検討する方が良いかもしれない。

(b) 中学校を対象とした MM：北海道（旭川市等）

a) 取り組みの概要

北海道は全国的にみても特にマイカーの習慣性の強い地域である。バスは高校生にとって重要な交通手段であること、また路線網が非常にわかりにくいことから、高校入学後の通学交通手段選択の参考となるように、中学3年生を対象にMMを実施している。小学生を対象としたMMは全国的にも多いが、中学生を対象としたMMは事例が少なく、手探りの状態で進めている。

b) MM 展開の戦略と実施内容

「環境」というキーワードにあわせて、身近な交通を考えていく、特にこれから自分がバスを使わなければならないという状態に置かれていることを踏まえつつ、学校と連携してMMを実施している。

授業の一環として1時間の枠で環境面の説明等と併せて中学3年生に対して情報提供を実施し、その中学校からの通学先となっている高校へ行く場合の経路や定期費用等についての情報提供をMMとして実施している。

情報提供の内容は、一般的なMMで提供されている内容とほぼ同じである。

本来、各パターンにおける便利な利用方法を周知したいが、情報が複雑になりすぎて現実的でないため、対象の中学校から各高校への情報となっている。

c) 作成したツール類等

▼乗り換えパターン時刻表

中学校のエリアから進学先の高校までの乗換パターン時間、運賃・定期券金額を整理した「進学先別通学カタログ」を作成

進学先別通学カタログ 旭川市立光陽中学校

学校名	進路	中学校の最寄りバス停	高校の最寄りバス停	所要時間	乗車ルート	所要時間 【乗車】 （歩行含む）	乗車運賃 （乗車運賃）	通学定期料 （1ヵ月）	通学定期料 （1ヵ月）	備考
1 旭川東高等学校	旭川東1丁目	旭川東1丁目	旭川東1丁目	10分	旭川東1丁目 → 旭川東1丁目	10分	—	—	—	
2 旭川北高等学校	旭川北1丁目	旭川北1丁目	旭川北1丁目	10分	旭川北1丁目 → 旭川北1丁目	10分	180	5,540	15,400	
3 旭川西高等学校	旭川西1丁目	旭川西1丁目	旭川西1丁目	10分	旭川西1丁目 → 旭川西1丁目	10分	—	—	—	
4 旭川南高等学校	旭川南1丁目	旭川南1丁目	旭川南1丁目	10分	旭川南1丁目 → 旭川南1丁目	10分	—	—	—	
5 旭川工業高等学校	旭川工業1丁目	旭川工業1丁目	旭川工業1丁目	10分	旭川工業1丁目 → 旭川工業1丁目	10分	—	—	—	

d) 実施体制

行政（旭川市）と（一社）北海道開発技術センター（コンサルティング）が主として実施している。公共交通事業者が主体となる取り組みも考えらるが、複数の公共交通事業者が地域で運行していることもあり、そのうちのどこかの事業所が主体となって進めていくのは容易ではない。（一社）北海道開発技術センターが全体のコーディネートを行って実施しているという状況である。

e) 効果と課題

このレベルの情報であれば各中学校のパターンを作成してもそれほど大きな負担ではない。事業者が単独なら交通事業者だけでもできないことはないと思う。学校からの評判は良く、授業としてやる場合も生徒が非常によく話を聞いている印象がある。

ただし、中学生への教育も含めた取り組みとしては、社会性の面等も啓発していくことを狙いたいが、親も子供も受験間近で実際にはあまり興味を持たれていないように感じる。中学生向けには、バスの事実情報をしっかり提供していくといった実用的な面が重要と考えている。

f) その他（発展可能性）

北海道内の事例で、帯広市域を拠点とする十勝バスは、高校前に送迎で並んでいる車に乗っている親に対して、チラシを配るという取り組みを実施していた。同社は、帯広市をはじめとした行政機関の公共交通関係の委託を受けたコンサルタント（（一社）北海道開発技術センター）と MM を一緒に展開するようになってから、MM の情報提供の方法等を身に付け、話題になった目的地別時刻表を作成したり、色々な取り組みをされている。

同社の社長の話では小さな成功体験があつて続いているということだが、事業者との関係を良好にして、前向きに行動してもらえるようにすることが重要だと思う。その際、専門性を有し、熱意のある専門家（コンサルタント等）が継続的に助言を行いつつ進めていけることが、交通事業者の自発的な取り組みとその継続に繋がっていると推察される。

一方、スーパーグローバルハイスクールに指定されている北海道のある高校では、北海道新幹線の開通に向けて平成 42 年の札幌を考えるとといったテーマでワークショップを実施している。これで交通まちづくりが面白いと思えば MM 人間が育つことになり、本来の MM の視点では、高校生あたりに働きかけるのが面白いと感じている。

3) 企業等の従業員を対象とした MM

(a) 松江市

a) 取り組みの概要

島根県の県庁所在地・松江市（人口約 20 万人）は、他の地方都市と同様にバスや鉄道等の公共交通の利便性は高いとはいえず、加えて山陰地方特有の曇天で風雨の多い変わりやすい天候、冬季の積雪等の要因もあり、通勤目的では自動車分担率が 82%と極めて高く、クルマ利用が当たり前の地域であった。このような環境下、渋滞対策、公共交通の利用促進を目的に平成 18 年度より職場 MM がスタートした。

b) MM 展開の戦略と実施内容

MM 展開の戦略に当たっては、「松江らしさ」へ配慮しつつ進めた。いきなり公共交通に完全に転換するのは土地柄、難しいと考えられることから、MM の実施コンセプトを「できることから、できるペースで、できる人から」と定め、MM を展開した。具体的には 2 つのアプローチが取られた。

1 つ目は組織的コミュニケーション法の採用である。職場 MM の取り組みはコミュニケーションの対象の観点により「個人的プログラム」、「組織的プログラム」の二つに大別される。前者は、職場の従業員一人ひとりのコミュニケーションによるものであり、後者は、職場組織へのコミュニケーションを通じ、組織の体制や通勤制度等の変容を促すものである。松江都市圏では個人のクルマ依存意識が著しく強いことを考慮し、「組織的プログラム」を適用している。その上で、企業の取り組みの方針を決定したのち、企業が従業員に行動変容を働きかける方法を探っている。

2 つ目は自発的行動変容プランの策定である。松江都市圏での基本的なアプローチ手順は、下図に示すように都市圏内の事業所個別にコミュニケーションを図り、松江都市圏の交通課題や都市圏内の他の事業所の取り組みを参考に示したうえで「できることから、できるペースで、できる人から」のコンセプトのもと、職場交通プランの自発的な策定を促している。

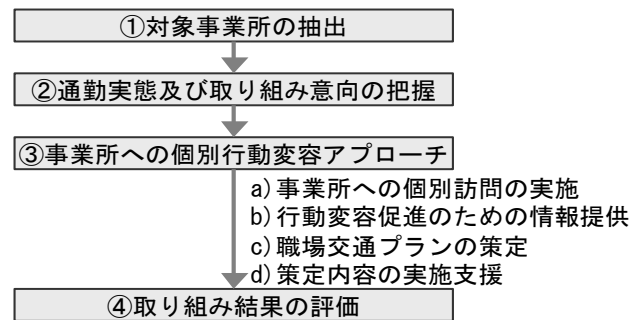


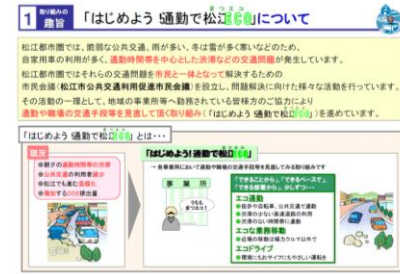
図 2-2 松江都市圏における職場 MM の基本実施手順

また、平成 21 年秋には山陰初の松江市一斉ノーマイカーウィークを実施し、渋滞の解消、公共交通利用者の増加といった成果が得られている。

c) 作成したツール類等

▼企業向け説明資料

事業所の協力、参加を促すための
事業所担当者向け説明資料



▼取り組み方法（例）

事業所が取り組む具体メニューを
提示した資料



▼従業員向け配布資料

従業員への情報のリーチを目的
に作成した資料



<資料掲載：松江市ホームページ>

<http://www1.city.matsue.shimane.jp/sumai/koutsu/koutsuushiminkaigi/tsuukindematsueco>

d) 実施体制

職場 MM は、当初国土交通省、コンサルタントが有識者の助言のもと進めていた。平成 20 年には、松江市に「松江市公共交通利用促進市民会議」が設立され、「市民会議」主体の MM の体制に移行している。「市民会議」は、市民・企業・交通事業者・行政が協働して公共交通の利用促進を図りながら「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に必要な事項を協議するために設立されたものであり、メンバーは行政機関や警察、交通事業者のほか、民間団体、公募で集まった市民で構成され、地元の学識経験者のリーダーシップにより議論や活動が展開されている。

現在、「ノーマイカーウィーク」で積極的な参加を行った事業所については、「市民会議」が表彰を行っている。

e) 効果と課題

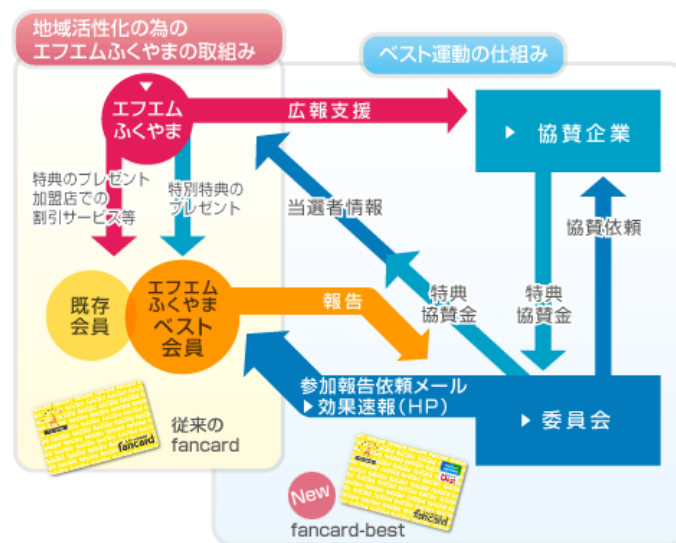
職場 MM への参加事業所数は増加しており、100 事業所、4~5000 人規模にまで拡大している。継続的な取り組みにより、普段の交通渋滞も緩和しており、またバスの利用者数も減少傾向が続いていたが、上昇に転じている。

a) 取り組みの概要・MM 展開の戦略

ベスト運動の継続性を向上させるため、CO2 削減量を企業単位で集計し、各企業にフィードバックする仕組みを構築し、ベスト会員にアンケートメールを一斉送信し、ベスト運動参加日・不参加日の交通手段と利用時間等、行動変化の把握を行っている。

企業MMについては、これまでも企業ごとに説明会を実施するためのツールを作成していたが、素材が古くなったこと、実施に手間がかかるような内容であったことから、簡単に配布できるチラシ等を作成している。また、福山駅まで電車で来るものとしてそこから事業所までのバスの情報を企業ごとにアレンジしたポケット時刻表を作成し、配布している。

市立大学では、新入生へのガイダンスでベスト運動の情報を周知してもらっている。



28

c) 作成したツール類

▼ベスト運動ホームページ

ベスト運動のポータルサイト。

ベスト運動の仕組みや啓発資料を提示



▼協賛企業一覧

協賛企業からのプレゼント
協賛企業一覧

今年度は74社もの企業・地域団体から
あなたの運動を応援しています。

2015年度協賛企業: 五十番



d) 実施体制

以下の体制で実施している。

- ・国土交通省（福山河川国道事務所）：委員会を中心に動かしており、コンサルタントへ業務発注して各種調査、検討を行っている。
- ・福山市は転換支援施策として特典提供の対応やイベントでの会員募集等を行っている。
- ・広島県がリーフレットの印刷を毎年実施している。
- ・企業MMについては、実施した結果を返す際、エコ通勤事業所認定制度に登録できるような情報整理を行っており、中国運輸局の担当者も一緒に訪問するなど、連携して実施している。

e) 効果と課題

会員数は大幅に増加しており、規模が20000人以上となった。また、協賛金の仕組みは各種施策の展開において有効に機能している。

毎月のメール配信に対する実施結果報告が2～3,000名に留まっており、近年マンネリ化している点が課題となっている。スマートフォンで実施結果の回答ができるようなスマートフォン専用ページを立ち上げたり、主に通勤交通を対象としていたものを日常の買い物などに広げて、福山駅周辺の店舗や公共交通機関と連携して、アクセス情報としてベスト運動 HP へのリンクを貼ってもらったり、店舗にチラシや公共交通の情報を掲出していただくような連携をしている。

また、2万人の会員のうち、登録時からかなり時間がたっている会員も多く、メールが届かなくなっている場合が多く、原因の把握・対応検討を現在実施している。検討段階ではあるが、環境省のCOOLCHOICEの予算で、メール配信と報告のシステムを全体的に改修することも考えている。

MMを行政が動かすのではなく自立型で実施できるようにしたいのが理想だが、ベスト運動については事務作業が多く発生する仕組みになっており、検討が必要である。

4) 大学教授との連携による MM (青森県弘前市)

a) 取り組みの概要

当該地域において、学生が主導となりバスの乗り方教室やオリジナルの情報誌を作成した。

b) MM 展開の戦略と実施内容

地元の大学の学生が中心となり、サークルを結成し、上記の活動を平成 23 年頃から始めた。

リーダーとなる学生が、都市部の出身で公共交通の利用に慣れていたが、大学でその地に移り住んで生活を始めたときにバスがあまりにも不便であったため、情報発信をしたいと思ったのが活動のきっかけだったと聞いている。

大学のサークルとしてはバスの情報発信をするという活動では人が集まらないため、情報誌サークルとしての面を強調してメンバーを集めて活動を行っていた。

c) 作成したツール類等

▼公共交通とまちをテーマにした情報誌



d) 実施体制

情報誌の発行に当たっては、学生グループが主体で実施した。立ち上げは、リーダーとなる学生が行政（市）に相談に行き支援事業の補助を得てスタートした。

e) 効果と課題

リーダーであった学生は行動力があり、学生としては珍しい存在であり、地域試写会で重宝されていた。ただ、リーダーとなる学生が卒業したのち、サークルも解散となった。サークルの解散は新聞報道では、役割を終えたという書き方だったが、実状としてはその学生が卒業し、担い手がなくなったということと推察される。

こういった点を踏まえると、学生主体の MM となると、こういった活動をいかに支援、技術的にサポートしていくかということになるが、このような学生がそれほどたくさんいるとは考えにくい。行政が働きかけて仙台の 8 大学が連携してマップ作りを実施した事例が、大学と連携した MM としては分かりやすいが、これも活動を継続していくにはサークルや研究室との連携が不可欠となる。研究室の活動と連携していくのも担当教官の志向に寄る部分が大きく、連携の仕方やその必要性という点ではうまく考えていく必要がある。

f) 今後の発展可能性

学会の発表事例で、学生を交えて高齢者とバスを使ってお出かけ、アクティビティを行うという例を発表されていたが、高齢者が学生となら楽しんでスポーツができるといった学生の特性を生かした形になっており視点として面白かった。公共交通を利用してもらいたいターゲットやそのイメージにあわせて福祉、医療、まちづくり等連携すべき学生層も違うということになるが、それぞれの学生にフィールドを与えるという意味もあるかもしれない。

このような大学との連携を考えた場合、活動が良い方向に向き、うまくフィットさせられるようにするには、専門家の技術的、作業的サポートが必要になる。コンサルタント等を手軽に派遣できるような仕組みも考える必要がある。

5) 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

a) 取り組みの概要

平成24年ごろに大鰐町・弘前市を結ぶ大鰐線について、弘南鉄道が廃止の申請を行ったが、弘前市が待ったをかけた。その際の弘南鉄道の回答として、過去のレベルまで利用者数を戻すのに、地域の協力があるなら存続させるということで、取り組みがスタートした。

平成25年に経営改善計画で経営状況の分析がされた上で、平成26年に利用促進計画を策定した。その中で、地域を上げて利用促進を図っていくということ、中学生、高校生、小学生、特定エリア居住者、企画切符等あらゆるMMメニューが掲げられた。その後も、弘前市が利用促進取り組みのための予算を継続的に確保して実施している。

b) MM 展開の戦略と実施内容

ターゲットを「中高生」に設定し、中高生等がお互い日常で利用するグッズを提供することで、大鰐線がより意識され、盛り上がることを期待している。

実施事項の多さと MM の予算の厳しい条件の中では、利用者・ターゲットの特性を踏まえて、うまく情報・認識が浸透行くような仕掛けが必要である。予算に限りがある中で、TFP を実施してもアンケート結果の分析を必要最小限にとどめることも行っている。MM におけるアンケートである TFP はコミュニケーションの働きかけであり、分析にお金をかけるなら、TFP の配布枚数を増やす方が社会的意義が大きいという考え方による。

c) 作成したツール類等

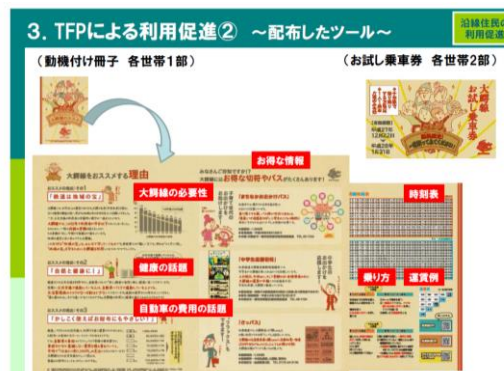
▼高校生向けブックカバー

ブックカバーに、路線図、運賃表、
動機づけ資料を掲載



▼動機づけ資料とお試し乗車券

各世帯に動機づけ資料とお試し乗車券を配布



d) 実施体制

行政（弘前市）の発注の下、民間コンサルタントが実施している。

e) 効果と課題

これらの取り組み開始後、定期利用は学生数の減少からまだ利用者数の回復には至っていないが、定期外利用については増加がみられている。平成 27 年には交通事業者、行政、住民が連携して活性化を図ることを目的としたコンソーシアムが設立されており、イベントでの活動等を実施している。

過疎地域においては人口、市場規模が限られるため、都市部から人を呼んでくるような観点が重要になってくると考えている。

3. トラベル・フィードバック・プログラムの実施

モデルケースとして、以下に示す5類型の実証を行った。なお、対象となる自治体、企業等の意向にも十分配慮の上、工夫を凝らしたM・M手法、内容等を検討し実施した。

3-1 モデルケースとして実施したMM

モデルケースとして、以下に示す5類型の実証を行った。なお、対象となる自治体、企業等の意向にも十分配慮の上、工夫を凝らしたM・M手法、内容等を検討し実施した。

①都市部の過疎化が進む団地等のMM

広島市安佐北区あさひが丘団地における、高齢住民等への行動変容調査

②中高生等を対象としたMM

学区制が廃止となった山口県内において、進学先、進学後の通学方法等への影響調査

③企業等の従業員を対象としたMM

宇部市の工場や大規模事務所においてマイカー通勤からの転換のための検証

④大学教授等との連携によるMM

島根大学飯野研究室と連携し、地域の関係者自らが取り組み可能な手法の検証

⑤中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

庄原市における公共交通利用の動機付けの可能性検証

3-2 コンセプト・着眼点・配慮点

なお、実施にあたっては事例収集の際に分類した属性（地域属性、対象者属性）の観点より、それぞれの手法の特性を整理した上で、T F Pに取り込むこととし、以下の観点についても配慮した。

- 将来的に継続可能な手法の確立を目指すためのモデル事業として実施することに留意し、M・Mの実施の実施主体を想定し、手法とコストのバランスについても考慮した内容となるようにする。
- 類型毎に最適な手法（フルセット、簡易、ワンショット）を選択するものとする。
- T F Pの実施に当たっては、地域や大学等のまちづくり、観光活性化、進路選択時の情報提供等の地域の既往の活動に組み合わせて実施すること。公共交通によるお出かけ促進や公共交通事業者の実施する教室やイベントを活用した取り組み等の既存の先進事例も適宜実施すること
- 情報提供の手法の一つとして、いずれかの地域において、セミナーやシンポジウムを実施すること。
- 自治体担当者、企業、学生等に過度な負担や費用がかからないこと。
- 地域住民の理解を得ることができるものであること。
- 他地域でも展開可能なものとなるようにすること。

～TFPの種類について～

TFPとは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

TFPのプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがあります。

各TFPの基本的な流れは下図に示すとおりです。

■フルセットTFP

いわば「フルセット」のTFPであり、後述する簡易TFPに事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意する必要がある。

■簡易TFP

一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となるTFP。

■ワンショットTFP

簡易TFPから事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。

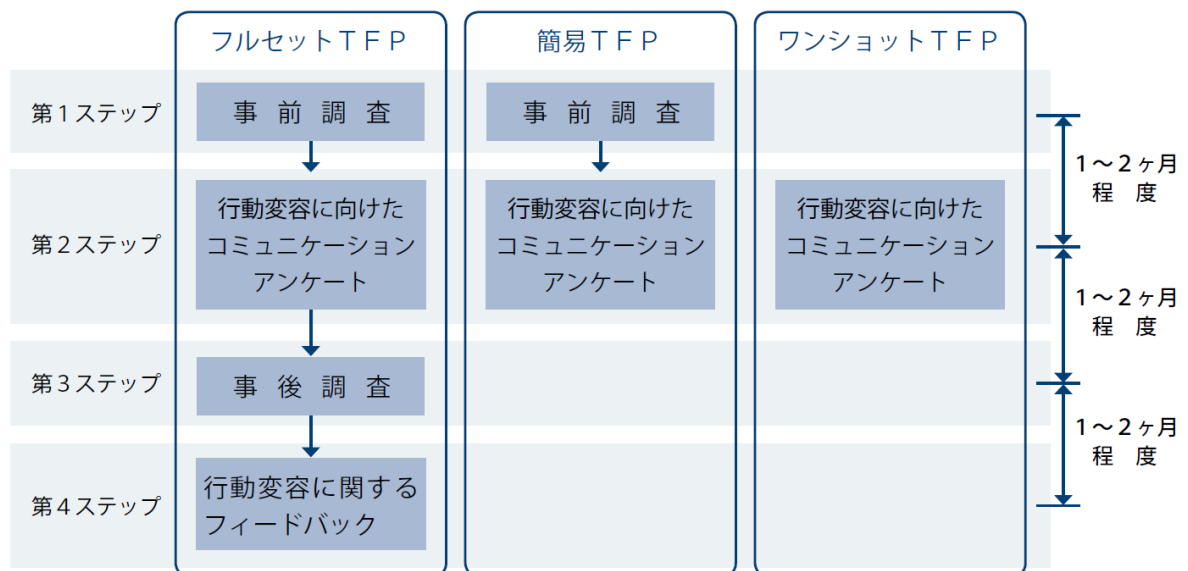


図 各TFPのプログラム構成

出典：国土交通省「モビリティ・マネジメント」

3-3 モデルケースの実証

3-3-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM

(1) MM 実施のコンセプトと戦略

高度経済成長期に整備された郊外ニュータウンは、人口減少や少子高齢化の+影響により生産年齢人口の減少といった問題が発生している。その結果、バス利用者が減少しており、この状況が続くと将来バスの減便や廃止が懸念される。しかしながら、郊外ニュータウンではバスが交通手段の主体となっており、住民が生活していくうえで必要不可欠である。

こうした問題に対して、バス路線の維持は住民も重要課題として認識し、生活利便性の観点から移動手段を確保する必要がある。そのためには、住民、行政、バス事業者が相互に協力し、情報提供を行い、バスサービスを向上させることでバス利用を促進し、バス路線の維持や団地の活性化を図る必要がある。

このように、住民が自らの問題としてバス路線維持のために行動していく必要があり、一人ひとりが地域のためにできることを考え、普段のライフスタイルや行動を変えていくことが重要である。そして、住民が主体となって、行政、バス事業者とともに定期的に議論していくことが求められる。こういった認識のもと、以下の点に配慮しつつ、MM モデルケースを展開する。

- 「自分たちの交通は自分たちで守る・育む」意識を形成する。
 - ・団地の住民にバス路線が減便や廃止の危機にあることを認識する。
 - ・バス路線を守るためにバスを積極的に利用する必要があることを意識づけする。
- 交通を切り口に、まちづくり意識のさらなる形成
 - ・関係者相互の連携により、バス路線の確保・維持を図ることで、定住が促され、団地の活性化につながるという意識を形成
- 具体的なアクションの提示
 - ・「一人月に一度はバスに乗る」など、住民、バス会社、行政のそれぞれが何をすればよいのかという具体的なプランの提示

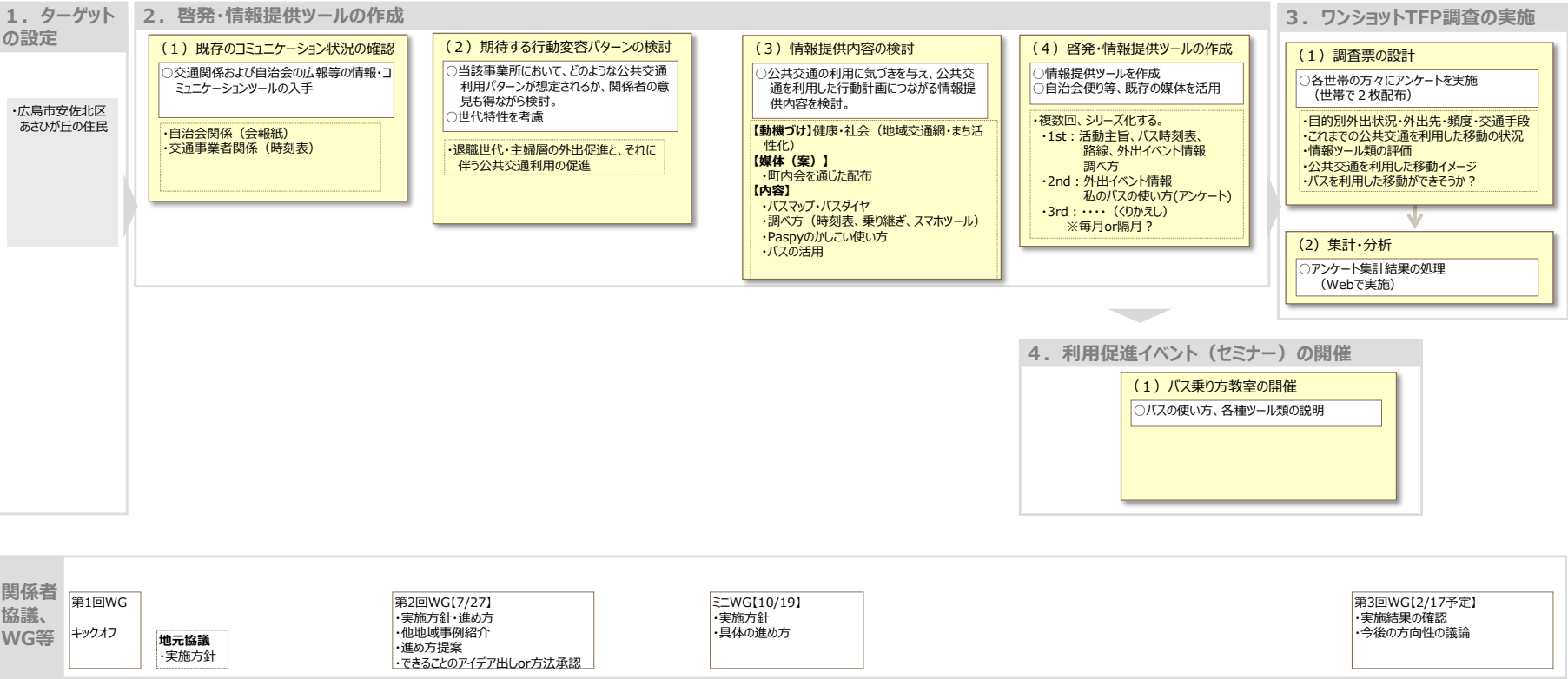
(2) MM の実施体制（スキーム）

本ケースは、以下に示す体制・役割分担で実施した。

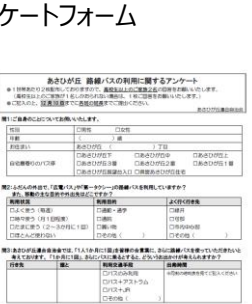
機関	役割
あさひが丘連合自治会	住民への周知、取りまとめ、ツール作成、ターゲットの設定検討
中国運輸局（行政）	ターゲットの設定検討
広島バス協会（交通事業者）	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
広島電鉄（交通事業者）	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
第一タクシー（交通事業者）	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
オリエンタルコンサルタンツ	MM 実施スキーム、ツール類の設計、作成、全体調整

(3) MM (TFP) の実施

1) MM の実施プロセス



2) 啓発・情報提供ツールの作成

ツール名	作成のコンセプト
依頼書（A4：1枚） 	・自治会長自らが、住民目線でメッセージを送ることで、団地全体での取り組みであることを呼びかけ ・今後、バス利用に対して住民がどのように取り組んでいくのかスケジュールを明確化 ・「一人ひとり月に一度はバスに乗る」といった具体的なアクションを提示することで、実際にバス利用することを想定してもらう
啓発資料（A4両面1枚） 	・公共交通利用のメリット、まちづくりへのメリット、バスの使い方等を啓発 ・住民、バス事業者、行政が協力して、バスの活性化に向けて検討していることを周知 ・住民が団地のためにバスを利用することで、団地の活性化につながり、バス路線の維持につながることを周知
TFP アンケートフォーム 	<質問項目の設定> ・個人の公共交通環境の再認識の促進 ・住民の公共交通利用状況を把握する ・1ヶ月に1度バスでお出かけする場合の行動計画を立ててもらい、公共交通利用のイメージづくり <実施方法> ・TFP 調査は、あさひが丘団地内の18区に回覧形式で配布 ・アンケート票は、より多くの回答数を得るため、1世帯当たり2部ずつ配布

このままではバスが危ない！！

未来の子供たちのために、みんなで行動しましょう

あさひが丘連合自治会
会長 ●● ●●●



平素はあさひが丘連合自治会の行事や活動に、ご理解あるご支援ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、あさひが丘団地では、人口の減少と高齢化が進む中、「団地内の活性化」を大きな課題として認識し、様々な取り組みを進めております。

特に認識している課題は、「生活の足を確保する」という点です。

広島市内の他の郊外団地を見ますと、団地内の人口の減少が進み、その結果バスが減便され、住民が移動に困っている団地も出てきています。

2年前に実施しました団地活性化のアンケートの中で、将来の不安材料としてバス便の減便、廃止とスーパーマーケットの撤退が叫ばれていました。

あさひが丘団地では、平日広島電鉄（株）が約3便/時間と第一タクシー（株）が約1便/時間の割合で運行されています。

ただ、あさひが丘団地も人口減少が進むと、バス利用者の減少、その結果バス減便・廃止となり、他の団地と同様に「将来の生活の足」がなくなり、自由に移動できなくなる可能性も強く懸念されます。

次の世代に、公共交通の利便性を引き継いでいくためには、今、我々が自らの問題として活動していかないとはいえないと考えております。

あさひが丘連合自治会では、中国運輸局、広島県、広島市の行政機関、広島電鉄、第一タクシー、広島県バス協会等の交通事業者等の関係機関と連携して、今後バス需要喚起の取組を進めて参ります。

ご自身の健康維持のため、あるいはCO2削減協力のため「一人ひとり、月に一度はバスに乗る」を合言葉に、皆様と一致団結して取り組んで参りたいと考えております。

今回、その一環として、今回皆様にバス利用に対する情報提供をさせていただくとともに、「路線バスの利用に関するアンケート」の回答をお願い申し上げます。

子どもさんから高齢者まで安心、安全な暮らしができるよう、そして子育て世代の方々が、あさひが丘団地に移り住んでいただけるようなまちづくりを目指してまいりますので、ご支援、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

今後の日程（予定）

11月14日（月）

バス利用に関する情報提供資料・アンケートの配布

12月17日（土）9：00～12：00

バスの乗り方教室（場所：あさひが丘近隣公園）

バスに乗って便利に、元気に、お得に外出しよう

バスは不便、面倒だと思いませんか？バスを使うと、皆さんに、そしてまちにいいことがたくさんあるんです。バスに乗って、元気で明るい「まち」を一緒につくっていきませんか？



バスで外出しよう！

公共交通を利用することでいいことがたくさんあります。



健康にもいい
バス停まで歩いたりして自然と体を動かす機会が増えます。



バスに乗って安全に目的地へ
バスに乗ることで、交通安全対策につながります。



一杯飲んでリフレッシュ
気兼ねなくお酒を飲んで、楽しむこともできます。



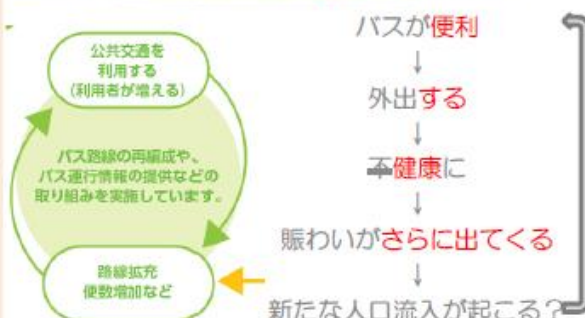
乗車時間を有効活用！
読書をしたり、音楽を聴いたり、乗車時間を好きなことに充てて有効活用できます。

まちにとってもよい！

公共交通が便利なまちは、賑わいが出てきます。みんなでバスを使うことが重要です！

「交通」と「まち」の正のスパイラル

利用者とバス事業者が一緒に頑張っています！



みんなでバスを使って正のスパイラルに！

あさひが丘のまちづくりはバスの活性化に向けての活動を行政やバス事業者と検討しています。



バスに乗るって大変？

バスの乗り方って難しそう…そんなことはありません！

①乗車前に行き先を確認

②バスの乗車は中央の入口から

③降車は前方の出口から



現金での乗車
乗車時に整理券を取る



ICカード (PASPY)
で支払いの場合、乗車時にICカードリーダーにタッチ



現金での支払い
降車時にお金を運賃箱へ

ICカード (PASPY)
で支払いの場合、降車時にICカードリーダーにタッチ

バスってこんなにお得！

PASPYやバス、高齢者利用助成等の利用でさらにお得になります。

PASPY割引

利用ごとの運賃を
最大10%割引に
なります。



環境定期券制度

バス通勤定期券で、定期券をお持ちの方とその
家族が土日祝に広電バスを利用すると割引にな
ります。（1回の乗車につき大人100円）

乗継割引

PASPYを使って
バスとバス、電車
とバスを乗り継ぐと
割引になります。



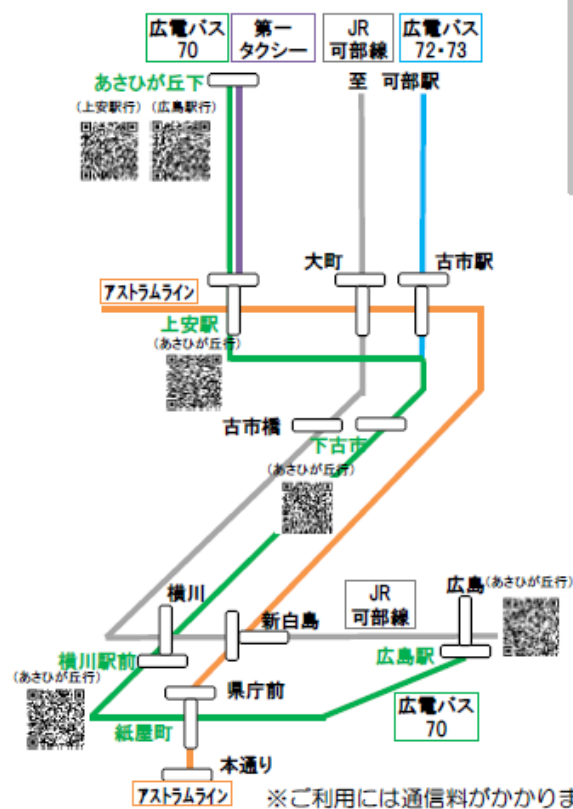
高齢者公共交通機関利用助成

70歳以上の方で、利用助成を申請すると、
6000円の範囲内でバス等の助成・利用券を交
付します。※問い合わせ：広島市役所高齢福祉課
（電話：082-504-2143）

あさひが丘住民のバス利用路線

あさひが丘からは広電バスと第一タクシーのバスで広島駅方面へ行ることができます。

（スマートフォン・携帯電話でQRコードを読み取ると、
時刻表やバスの位置、遅れ状況がわかります。）



BUSit あさひが丘団地内のバス停（広島市内方面）



	方面	平日 休日	始発便	終発便	運賃
広島電鉄	広島駅	平日	5:48	21:18	160～ 500円
		休日	6:13	21:08	
	あさひが丘	平日	7:48	23:44	320～ 1000円 （深夜）
		休日	7:28	22:18	
第一タクシー	上安駅	平日	5:55	19:25	160～ 260円
		休日	6:07	19:21	
	あさひが丘	平日	6:25	19:52	
		休日	6:25	19:46	
アストラムライン	上安駅	平日	6:02	0:11	160～ 590円
		休日	6:02	0:11	
	本通り	平日	5:42	23:49	
		休日	5:42	23:49	

地域の皆さんがみんなでバスを使って、
元気のある街を一緒に作っていきましょう！

▼TFP アンケート（表面）

あさひが丘 路線バスの利用に関するアンケート ● 1 世帯あたり 2 枚配布しておりますので、<u>高校生以上のご家族 2 名</u>の回答をお願いいたします。 （高校生以上のご家族が 1 名しかおられない場合は、1 枚ご回答をお願いいたします。） ● ご記入の上、<u>12 月 10 日</u>までに各班の班長までご提出ください。 あさひが丘連合自治会	
--	--

問1:ご自身のことについてお伺いいたします。

性別	☐ 男性 ☐ 女性
年齢	() 歳
お住まい	あさひが丘 () 丁目
自宅最寄りのバス停	☐ あさひが丘下 ☐ あさひが丘中 ☐ あさひが丘上 ☐ あさひが丘3番 ☐ あさひが丘2番 ☐ あさひが丘1番 ☐ あさひが丘展望台入口 ☐ 県営あさひが丘住宅

問2:ふだんの外出で、「広電バス」や「第一タクシー」の路線バスを利用していますか？

また、移動の主な目的や外出先はどこですか？

利用状況	利用目的	よく行く行き先
☐ よく使う（毎週） ☐ 時々使う（月 1 回程度） ☐ たまに使う（2～3 か月に 1 回） ☐ ほとんど使わない	☐ 通勤・通学 ☐ 通院 ☐ 買い物 ☐ その他 ()	☐ 緑井 ☐ 可部 ☐ 市内中心部 ☐ その他 ()

問3:あさひが丘連合自治会では、「1人1か月に1回」を皆様の合言葉に、さらに路線バスを使っていたきたいと考えております。「1か月に1回」、さらにバスに乗るとすると、どういいう出かけが考えられますか？

行き先	誰と	利用交通手段	出発時間
		☐ バスのみ利用 ☐ バス+アストラム ☐ バス+JR ☐ その他 ()	※同封の時刻表を見てご記入ください

問4:バス利用に対するイメージをお聞かせ下さい。

	とても そう思う	どちらでも ない	全く そう思わない
バスを利用するのは、なんとなく面倒だ	← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ →		
バスの利用は、自分の健康や、事故にあう危険性が減るので自分にとってよいと思う	← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ →		
バスの利用は、あさひが丘の活性化につながるので積極的に利用したい	← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ →		
バスの乗り降りや運賃の支払い方法がややこしそうで不安	← ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ →		

裏面へお進みください。

▼TFP アンケート（裏面）

問5:バス利用に関して、以下のことについてご存知でしょうか？
また、使われているでしょうか？

	知っていますか？	使っていますか？
PASPY (公共交通のICカード)	☐ 知っている ☐ 知らない	☐ よく使う ☐ たまに使う ☐ 使ったことがある ☐ 使っていない
高齢者公共交通機関利用助成 (70歳以上の方は年間6000円の助成) ※70歳以上の方のみお答えください。	☐ 知っている ☐ 知らない	☐ よく使う ☐ たまに使う ☐ 使ったことがある ☐ 使っていない
BUSit (バスの位置や待ち時間がわかるサイト)	☐ 知っている ☐ 知らない	☐ よく使う ☐ たまに使う ☐ 使ったことがある ☐ 使っていない

問6:あさひが丘のバスを利用する上で、改善してほしいことがあればチェックを入れてください。(複数回答可)

☐ 時刻表がわかりづらい	☐ バス停の場所がわからない
☐ 時刻通りにバスが来ない	☐ 乗り方がわからない
☐ バスの本数を増加してほしい	☐ バスの乗り継ぎが悪い
☐ バスの車内設備を改善してほしい	☐ 運賃が高い
☐ バス停の設備を改善してほしい	☐ どのバスに乗ればいいのかわからない
☐ 目的地へ行くのに時間がかかる	☐ 乗り換えがわからない
☐ その他 ()	

問7:12/17(土)にバスの乗り方教室を実施しますが、参加しようと思いますか。

☐ 参加する	☐ 参加してみたいと思う
☐ わからない	☐ 参加しない

問8:あさひが丘のバスについて、ご意見がありましたらご自由にお書き下さい。

ご回答、ありがとうございました。
ご記入の上、12月10日までに**各班の班長**までご提出ください。

3) セミナーの実施

(a) 実施の概要

○目的：MM の一環として、住民に直接説明をする場を設けることで、住民のバス利用に関する現状を把握する。実際にバスに体験乗車してもらい、車内事故防止のための安全啓発することで、バスへの抵抗感を取り除く。セミナー内で PASPY を販売し、住民のバスへの関心を高める。
○日時：平成 28 年 12 月 17 日（土）9：00～12：00
○参加人数：約 100 人

時間	内容	場所
9：30	■開会（あさひが丘連合自治会） 	あさひが丘公園
9：50	■バスの乗り方教室 担当：広島電鉄、第一タクシー 	あさひが丘公園
	■座学 担当：オリエンタルコンサルタンツ、広島電鉄 	日浦公民館
	■バスクイズ等 担当：中国運輸局	あさひが丘公園
10：35	■休憩・移動	
10：50	■バス乗り方教室・IC カードの販売 担当：広島電鉄、第一タクシー	あさひが丘公園
	■座学 担当：オリエンタルコンサルタンツ、広島電鉄	日浦公民館
	■バスクイズ等 担当：中国運輸局	あさひが丘公園
11：35	■閉会	あさひが丘公園

(b) セミナー当日の啓発資料の作成

セミナーに参加した住民を対象に、特に以下に示す点を情報提供・啓発することを考慮して作成した。

- ・まちの将来課題についての認識
- ・まちづくりと交通が密接に関連しているということの認識
- ・バスの乗り方や PASPY 等のバスサービスについての説明
- ・バス利用による地域や個人へのメリットの啓発

※セミナー啓発資料は巻末に掲載

4) TFP 調査の実施

(a) TFP の実施形態

当該団地は高齢者が多く、Web を活用したアンケート実施が困難であり、チラシによる情報提供及びアンケート調査を実施することとし、印刷・配布に掛かる手間等を考慮して簡易 TFP を予定していた。しかし、事前に自治会長名による協力依頼文書を配布する予定としていたが、住民への配布が 2 回に分かれることによる手間も考慮し、ワンショット TFP を選択することとした。

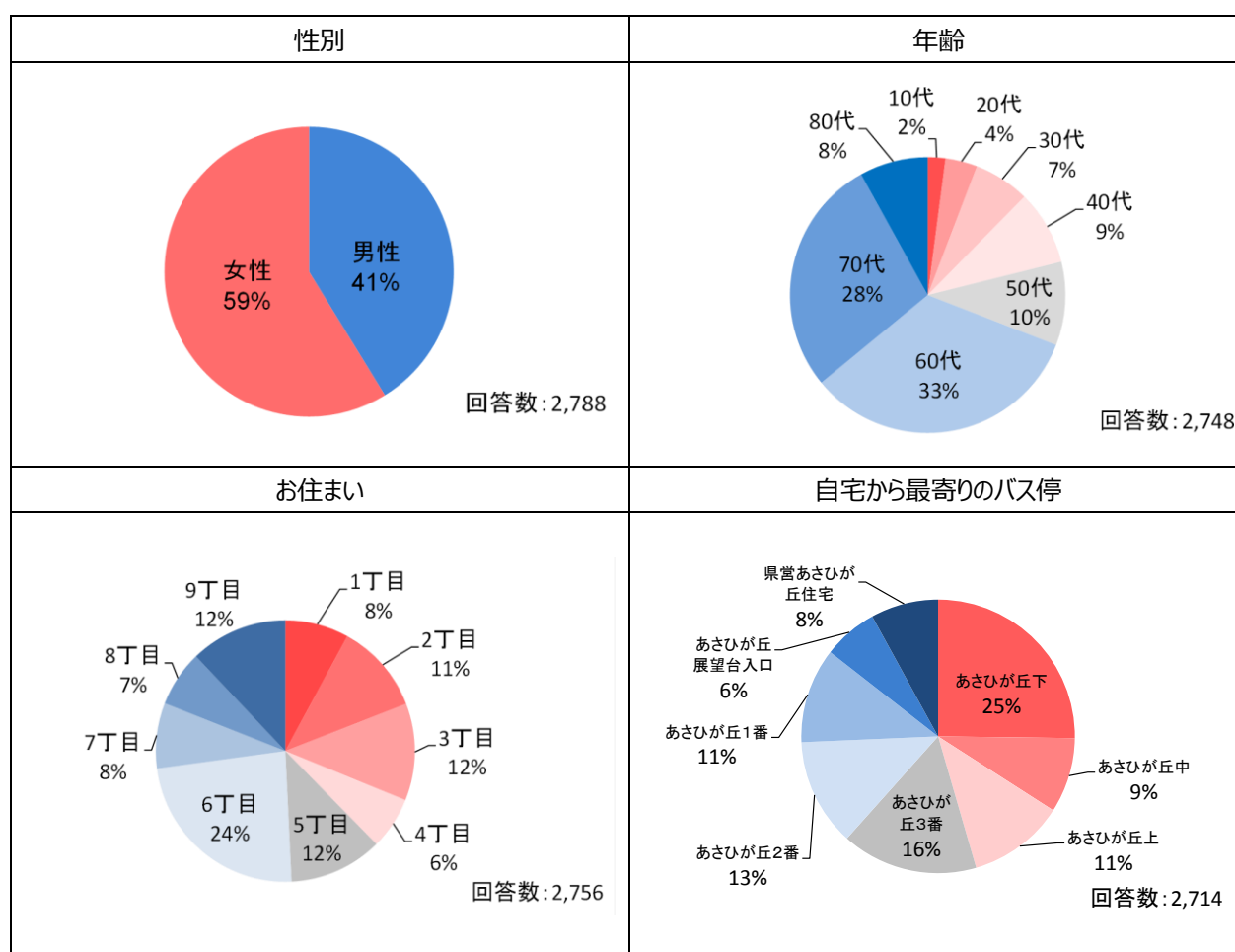
(b) TFP の実施結果

情報提供資料の配布及び TFP 調査は、平成 28 年 11 月 14 日（月）～12 月 10 日（土）に実施した。あさひが丘団地の住民に回覧を通して、1 世帯当たり 2 部ずつ配布し、2800 件の回答があった。

5) 集計分析

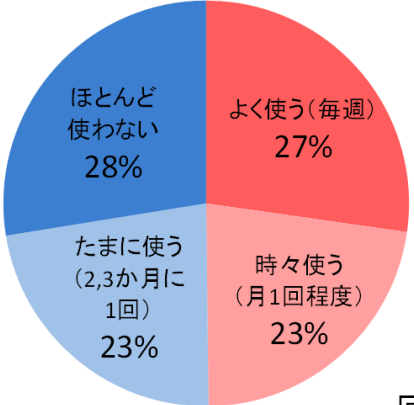
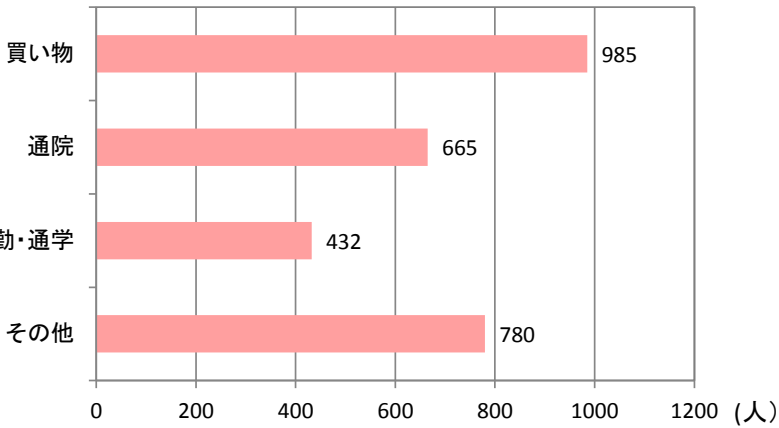
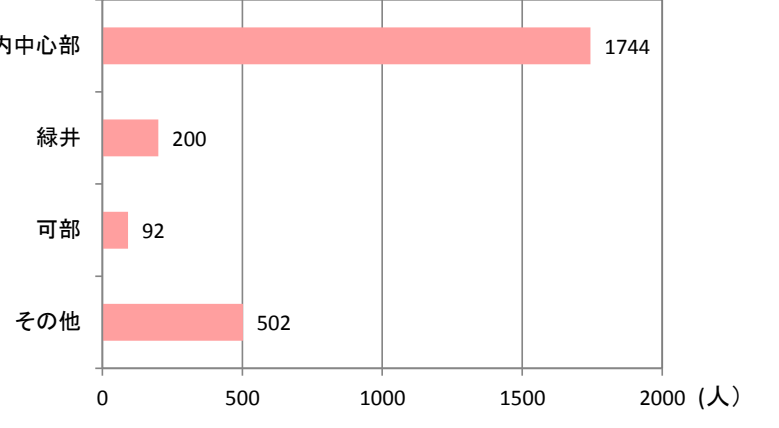
(a) 個人属性

- 1 世帯あたりにアンケートを 2 部配ったことにより、男性の回答率が高くなっている。
- 高齢化率の高い地域であるため、60 代以上が約 7 割を占めている。



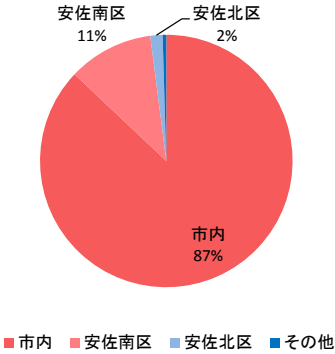
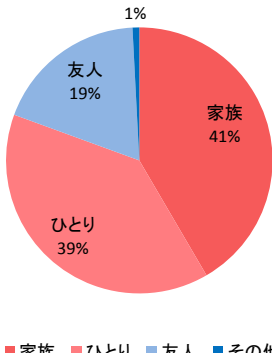
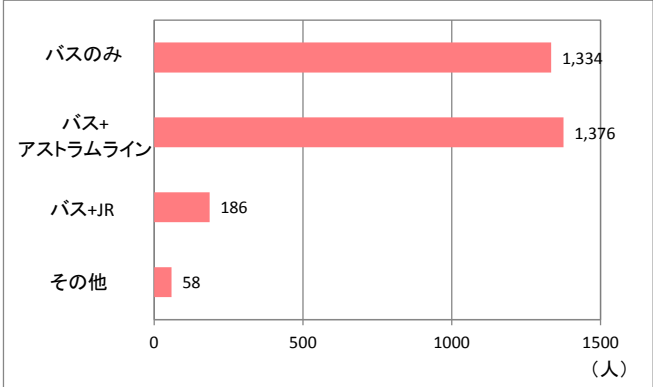
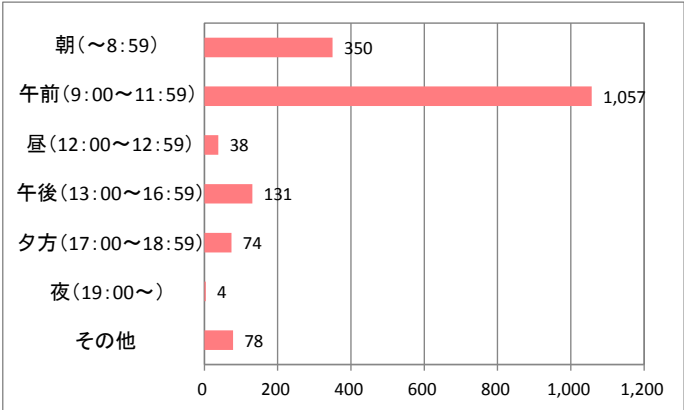
(b) 普段のバス利用

- 住民の半数が月に一度はバスを利用している。
- 買い物を利用目的に挙げる人が多い。
- ほとんどの住民が市内中心部に行くために利用している。

利用状況	 回答数: 2,752 <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用状況</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>よく使う(毎週)</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>時々使う(月1回程度)</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>たまに使う(2,3か月に1回)</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>ほとんど使わない</td> <td>28%</td> </tr> </tbody> </table>	利用状況	割合	よく使う(毎週)	27%	時々使う(月1回程度)	23%	たまに使う(2,3か月に1回)	23%	ほとんど使わない	28%
利用状況	割合										
よく使う(毎週)	27%										
時々使う(月1回程度)	23%										
たまに使う(2,3か月に1回)	23%										
ほとんど使わない	28%										
利用目的	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用目的</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>買い物</td> <td>985</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>665</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学</td> <td>432</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>780</td> </tr> </tbody> </table>	利用目的	人数	買い物	985	通院	665	通勤・通学	432	その他	780
利用目的	人数										
買い物	985										
通院	665										
通勤・通学	432										
その他	780										
よく行く行き先	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>よく行く行き先</th> <th>人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内中心部</td> <td>1744</td> </tr> <tr> <td>緑井</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>可部</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>502</td> </tr> </tbody> </table>	よく行く行き先	人数	市内中心部	1744	緑井	200	可部	92	その他	502
よく行く行き先	人数										
市内中心部	1744										
緑井	200										
可部	92										
その他	502										

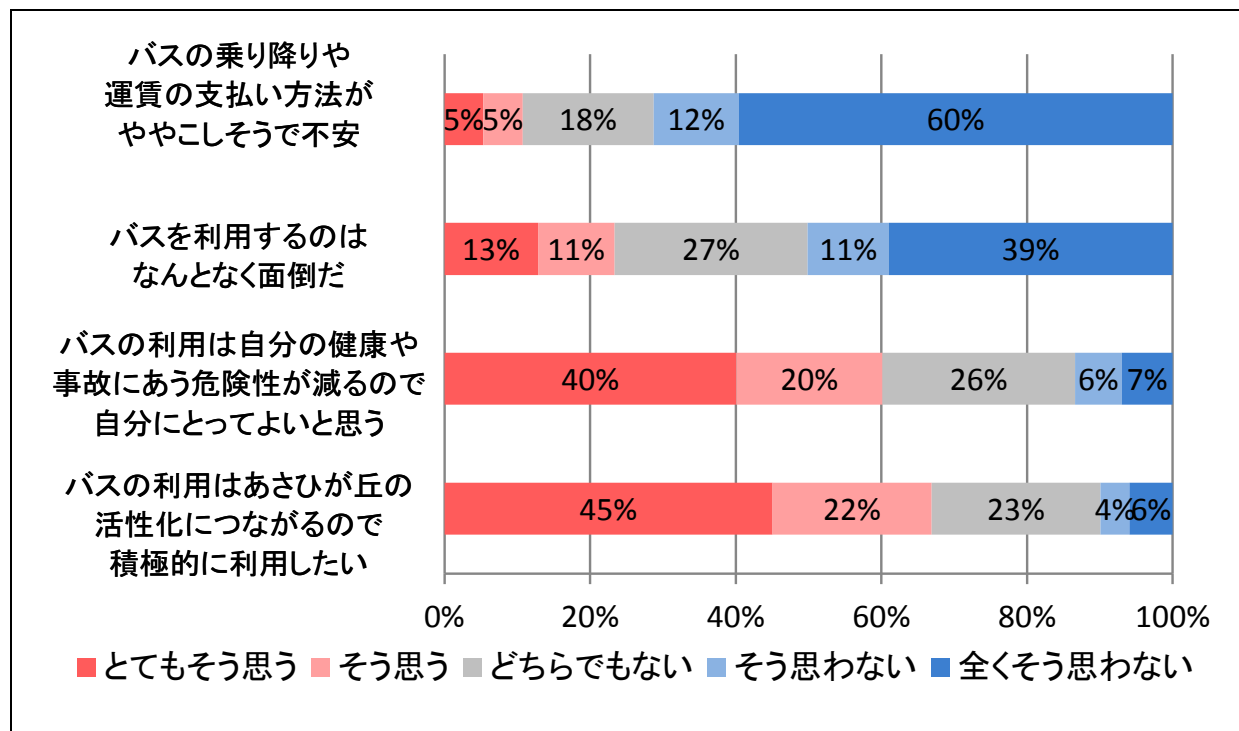
(c)「1ヶ月に1回おでかけ」する場合の計画

- 行き先に市内（八丁堀、広島駅等含む）を想定している人が最も多く、全体の8割以上であった。
○誰と出かけるかでは、家族（妻、夫、子ども等含む）、ひとり、友人の3通りの回答がほとんどを占めた。

行き先	 ■ 市内 ■ 安佐南区 ■ 安佐北区 ■ その他
誰と	 ■ 家族 ■ ひとり ■ 友人 ■ その他
利用交通手段	
出発時間	

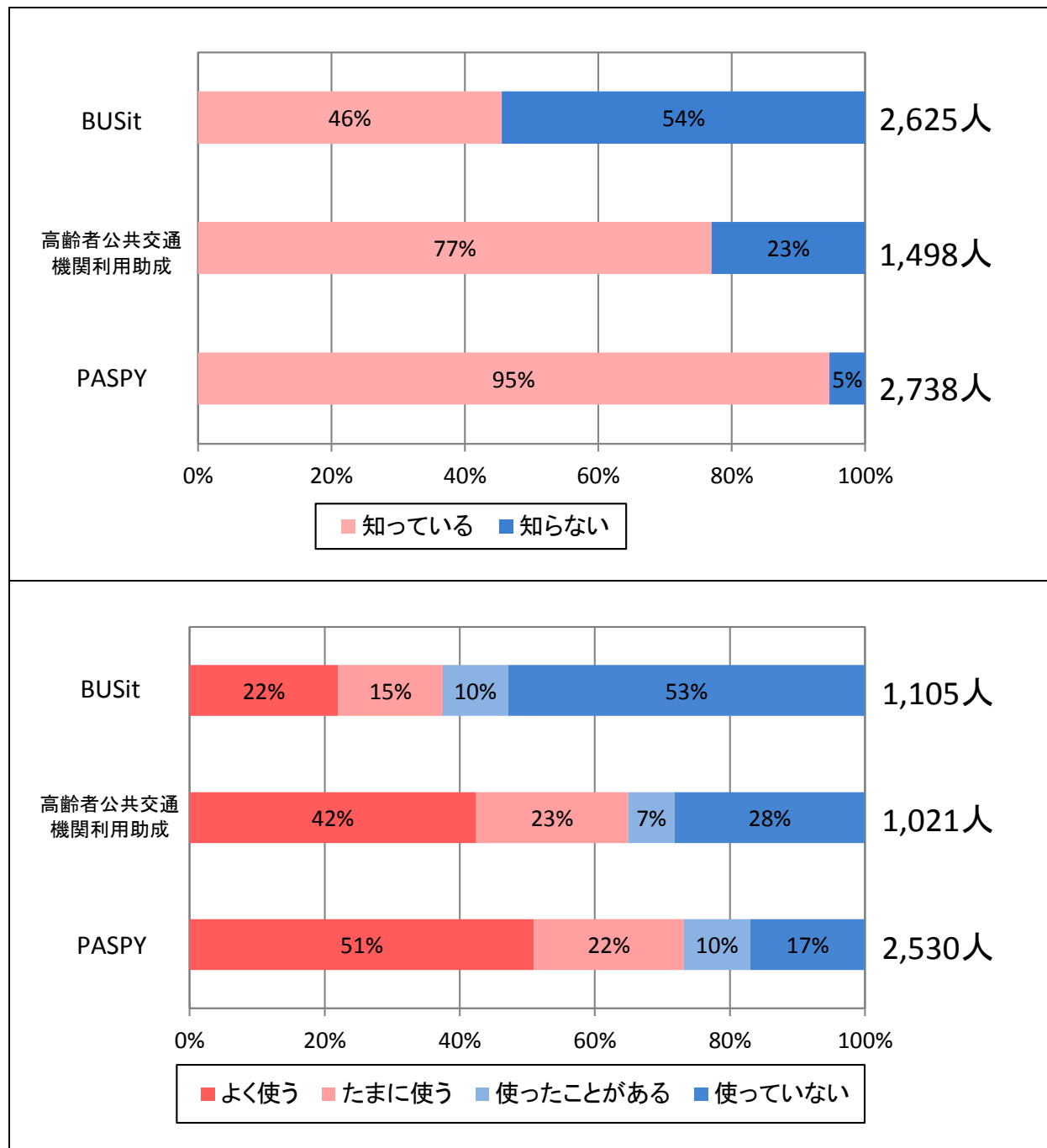
(d) バス利用に対するイメージ

- バスの乗り降りや運賃の支払いについて、ほとんどの住民がややこしいとは感じていない。
- バスの利用を面倒だと感じている住民は2割程度と多くない。
- 半数以上の住民はバスの利用が地震の健康や事故の危険性低減につながると感じている。
- 約7割もの住民があさひが丘の活性化のため積極的に利用したいと回答している。



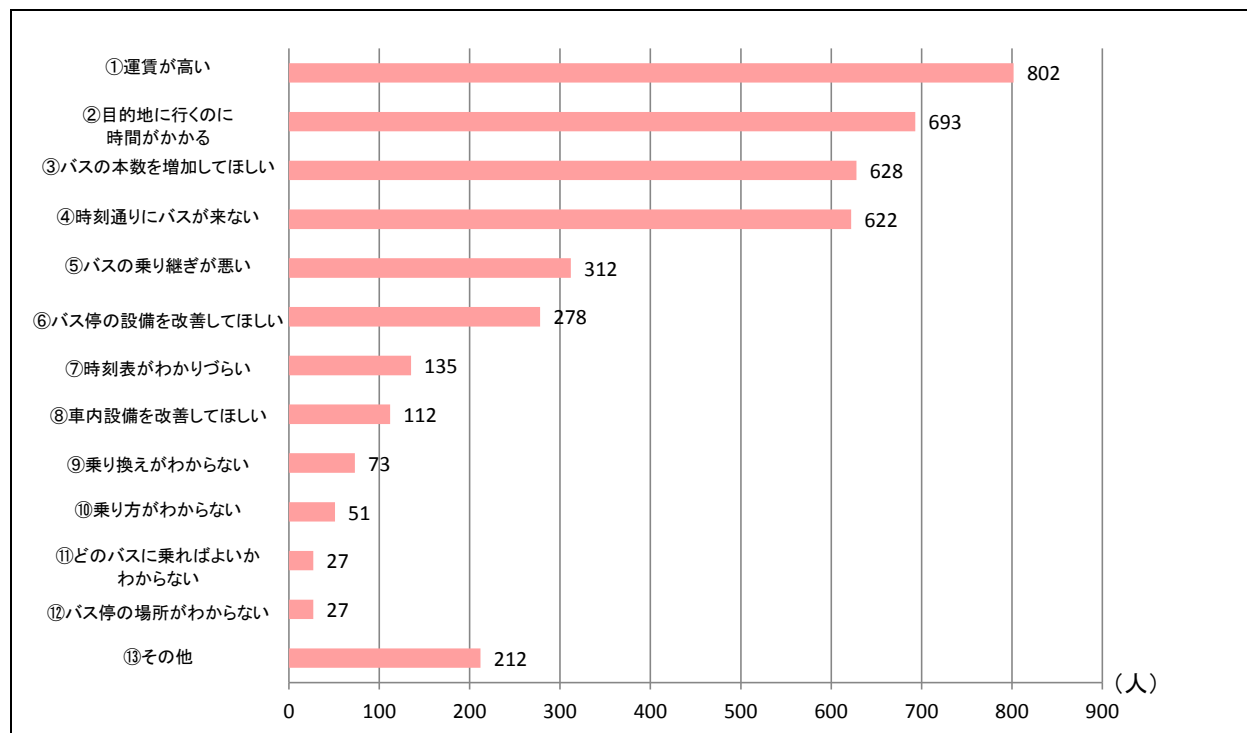
(e) バスに便利なサービスに関する認知度

- BUSit は約半数が知っているが、実際に使っている人は多くない。
- 高齢者公共交通機関利用助成は知っている住民の多くが活用している。
- PASPY については、認知度は極めて高いものの、所有していない人もいる。



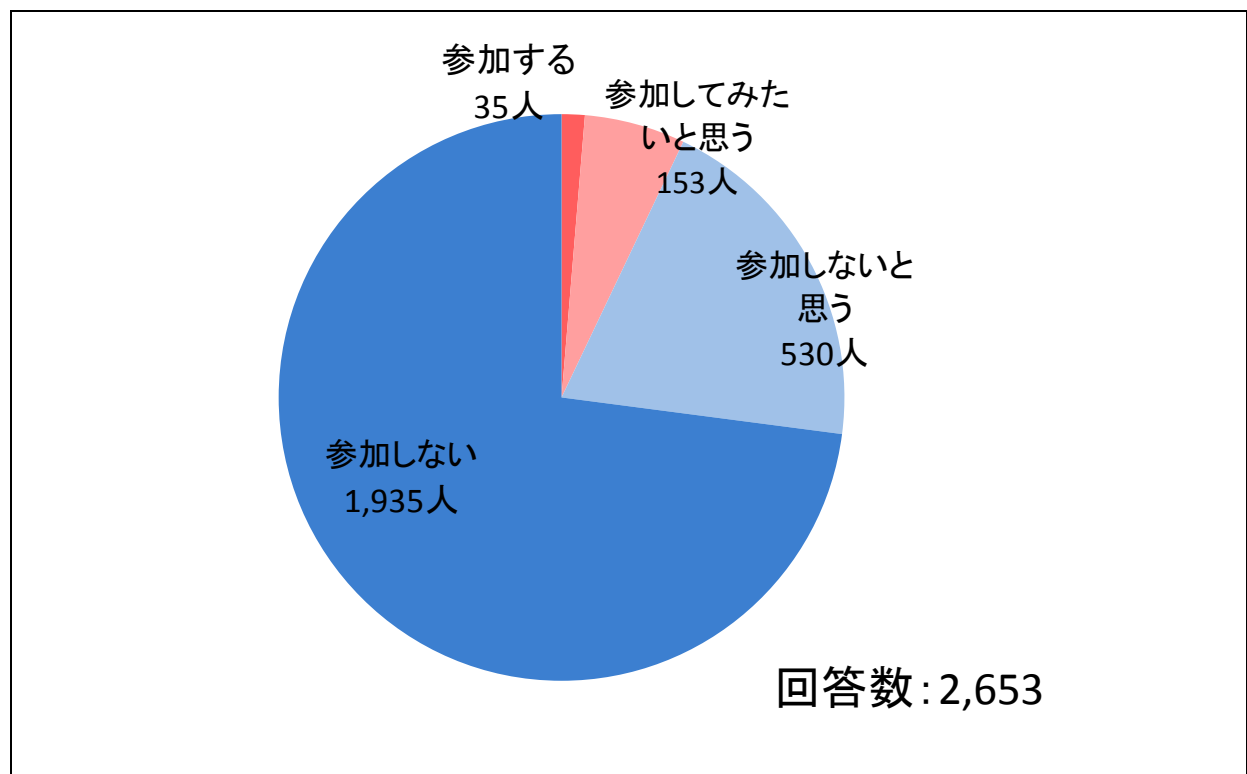
(f) バスに対する改善点

○バスの運賃について高いと感じている人が最も多く、次いで時間に対して改善を求める声が多かった。



(g) バスの乗り方教室の参加意志

○回答数の 1 割の住民がバスの乗り方教室に興味を示した。



(h) 自由記述（主な意見）

ルート・バス停について
・団地内はどこでも乗れるようにして欲しい。バス停までの道が急なのでなんとかして欲しい。 ・「安県営住宅」バス停から上安駅までの乗り換えが遠い。帰りはターミナルに入るので使いやすい。 ・バス停にベンチ・上屋をつけて欲しい。 ・市内中心部からあさひが丘に帰るバス停がわからない。横川駅の乗り場がわからない。 ・緑井・可部などの北部方面が欲しい。 ・沼田方面へのバスがないので病院・スーパーへ行きづらい。 ・4号線経由の便を増やして欲しい、広域公園域の便が欲しい。 ・夜間はバス停が暗くて時刻表が見えない。
ダイヤ・運行時間について
・夕方の本数が少なく、特に遅い時間の便がないので、野球観戦や飲み会の帰りに使える深夜便が欲しい。 ・新幹線に乗る場合などは、もう少し早い時間のバスを作ってほしい。 ・休日でも仕事で出るので、朝はもう少し早い便が、夜も深夜便があるとありがたい。 ・急行便が欲しい。 ・市内から帰る便は、夕方を中心に遅れが多い。さすがに時刻表から30分以上遅れるのは何とかして欲しい。 ・運転手によって運行時間に大きな差があり、目的地まで時間がかかりすぎることもある。 ・アストラムラインとの乗り継ぎの時間が合っていないことが多い。 ・旧54号は渋滞が多い割に時刻どおりに運行されており安心して乗れる。
運賃について
・あさひが丘から上安までが距離の割に高い。 ・バスとアストラムラインを併用するとかなり高くなる。 ・電車のように乗継時に割高にならないようにして欲しい。 ・市内にバスで出るより、駐車場の上限運賃を利用した方が安くつく。 ・子供を通学させるには負担が大きい。 ・バスの定期を購入すると土日は同じ広電のバスが全て100円で利用できて便利である。
運転手の対応について
・バスの運転士は大変だと思うが、その仕事ぶりにはいつも感謝している。 ・「バスが停まってからお立ちください」と言ってくれるので、降りるときに焦らなくてもよかった。 ・対応の良いドライバーが多くなってきたが、無愛想な運転手もいる。説明不足で気分を害したことがある。 ・スピードの出しすぎなど運転が怖いときがある、発進・減速などが急で乗り心地が良くないことがある。 ・PASPYをチャージするときに文句を言われた、車内でも運転手を通さずにチャージできる機会があれば気が楽である。 ・氏名のプレートに目標が記載されているのに、実行されないドライバーが多い。 ・バスの走行中に乗客が携帯電話を使用していたところを運転士が注意しており、非常に良いことだと思う。 ・停車時は歩道近くまでちゃんと寄って段差をなくして欲しい。
利用者のマナーについて
・降りるときに両替やチャージをすることでバスの遅れにつながっている。 ・他人の家の近くなのにバス停などで平気でゴミを捨てたりしている。 ・上安駅では整列するよう張り紙をしているが、見て見ぬふりをしている人がいる。

車内設備・車両について
・ノンステップバスの割合を増やして欲しい。いつノンステップバスが来るかわかるようにして欲しい。 ・足の悪い人のためのステップを設置して欲しい。乗降口の下からステップが出るバスがあり大変便利である。 ・荷物が多いため置き場に困る。 ・優先席からでもチャイムが届かないところがある。 ・たまに紙くず等が残っている。窓ガラスの汚れが気になる。 ・冬は厚着をしており、暖房が効き過ぎている時がある。 ・ブレーキ音等がうるさいのでちゃんと整備してほしい。 ・アイドリングストップは気分が悪くなることがある。
情報提供について
・工事や悪天候、動物園のイベント時などに状況がわかるようにして欲しい、高齢者はスマホで調べられない ・ダイヤが変わったら時刻表を配布して欲しい。手元にある時刻表が数年前だが、最新のものかどうか分からない。 ・バスとアストラムライン、JR が一体となった時刻表があると便利 ・降りる直前まで運賃がわからず不安になるので、運賃表を車内に貼るなど印刷物があると助かる。 ・時刻表の文字を大きくして欲しい。高齢者にとってカラーは見えにくいので黒の太字にして欲しい。 ・時刻表に停留所ごとの時刻を記載して欲しい。 ・事業者の経営姿勢や路線の採算、自治体の動向などを住民に知らせて欲しい。
路線維持について
・現状維持してもらえればベストである。 ・バスがなくなったら困るので、県・市に働きかけるべき。 ・動物園がありバスはなくならないと思っていたが、こういう調査があると不安を感じる。なくならないよう努力して欲しい。 ・2 年前にもアンケートがあったが、不安材料があまりにも駆け足でやってくることにどろいた。友達にも声掛けしてバスで出かけたと思う。 ・バスの減便や廃止を防ぐ目的で「ひとり月に一回のバス利用」を呼び掛けるのはとても良いことだと思う。 ・バスが自然に利用できるイベント企画などで、バスを利用した場合の目に見えるメリットを示す。
その他
・現在はマイカーだが、4～5 年後には免許を返納する予定。その後はバスを活用したい。 ・免許返納証明の提示で割引が受けられるようにしてもらえればありがたい。 ・身体が不自由・車いすのため利用できない。車の方が便利である。 ・松葉杖で乗れるように許可が欲しい。 ・高齢者公共交通機関利用助成制度は見直しがされるそうだが、今のままが分かりやすくてよい。 ・動物園とタイアップし、土日祝日は入場料を無料、駐車料金を倍にするなどすれば利用者が増えるのではないかな。 ・バス利用者には特定のお店の割引券や商品券などを配布したらどうか。 ・将来、タクシー会社と連携して団地～上安間の乗合タクシーなどを検討してはどうか。 ・山間集落のような団地であるが故にいろいろ言いたいと言えない。

3-3-2 中高生等を対象としたMM

(1) MM 実施のコンセプトと戦略

学校での教育と MM は、社会（交通）や理科（環境）の実践的な教育テーマと親和性が高く、また、家庭での会話を通じた波及効果が期待され、全国的にも小学校を中心に展開されてきている。

一方、中国地方では進む過疎化や学校の統廃合により、長距離通学をしなければならない環境におかれる高校生が多く、公共交通は通学手段としてより重要性が増してきている。

中国地方の各地においても、こうした高校生の通学交通手段確保を最大限考慮して路線網や運行ダイヤ等のサービス水準の検討がなされている。しかしながら、普段公共交通を利用しない習慣等の要因により、公共交通に関する情報を持ち合わせておらず、その結果、進学先の高校の選択に制約を受けたり、非効率的なルートでの通学、保護者による送迎に依存する等の課題も発生している。このような現象は、長期的には、社会人になって以降の交通手段選択に影響を及ぼす可能性がある。

このような背景から、居住地から高校までの公共交通サービスを通学先の高校を検討する段階でリーチすることは必要であり、以下に示すコンセプトの下、MM モデルケースを設計・展開した。

○進路検討段階に置いて、公共交通情報を得ることにより、バス・鉄道を通学手段として認識

- ・高校の進学先を検討する段階（中学 3 年生）をターゲットに情報提供。
- ・学校情報と併せて通学時の公共交通情報を得ることにより、従来では不便で通えないと思っていた学校が選択肢に入る可能性が出てくる。（進学先選択のマッチングをより適切化）

○情報提供のターゲットを、「生徒」と「保護者」に設定

- ・意思決定において、保護者も重要になってくる。
- ・保護者目線での訴求も行う（安全・快適かつ、保護者に依存しないで自律的に通学ができる）

○作成したツール類は、今後も継続的に活用できるように設計する。

- ・より負担なく改訂・準備（市・交通局等）・利用（高校等）でき、分かりやすいツール、しくみの構築（ブラッシュアップ）

なお、今回のモデルケースでは、プロジェクトの時間的制約から、情報提供を中学校を通じて行っている。

(2) MM モデルケースにおける実施体制

本ケースは、以下に示す体制・役割分担で実施した。

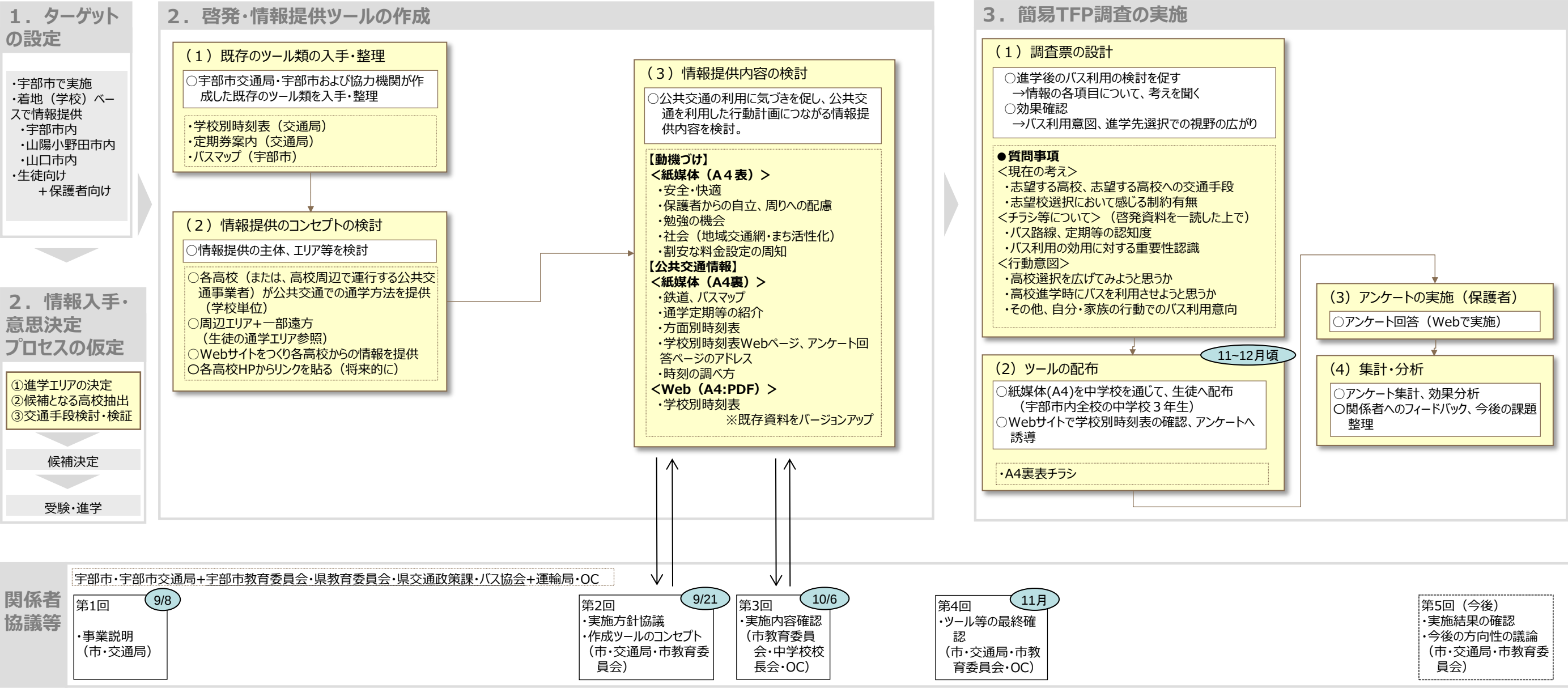
表 3-1 実施体制と役割分担

機関	役割
宇部市役所（行政）	通学実態に関する情報の提供、関係機関との調整
宇部市交通局（交通事業者）	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
宇部市教育委員会	中学校を通じた配布の調整
山口大学（有識者）	MM の実施スキーム、ツール類の監修
オリエンタルコンサルタンツ	MM 実施スキーム、ツール類の設計、作成、全体調整

(3) MM (TFP) の実施

1) MM の実施プロセス

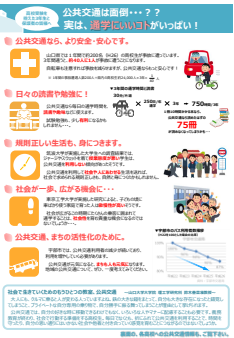
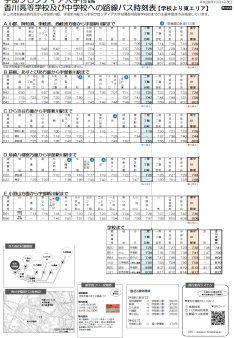
以下に示すプロセスで、MM を展開した。



2) 啓発・情報提供ツールの作成

MM・TFP の実施に当たっては、以下のツールを作成した。

表 3-2 作成したツール

ツール名	作成のコンセプト
啓発資料 (A4 両面 1 枚) 	・「安全・安心」とあわせて、生徒の成長（勉強・生活習慣・社会性）を訴求テーマに設定。 ・高校卒業後に大学に進学することから、大学教員からのメッセージも啓発内容として記載 ・運賃情報等の、サービス水準に関する情報を記載 ・すべての情報が啓発資料では網羅できないため、より詳しい情報が必要となる際には、交通事業者の連絡先を記載
学校別時刻表 (各校 A4 で 作成) 	・主な方面別に、通学時間帯の主要バス停のダイヤ、系統番号を記載 ・サイクルアンドライドの利用を考慮し、駐輪場のあるバス停の情報を付加 ・バス路線網の概略図を追加 ・バス停の場所の具体的な地図、運賃情報とお得な情報、運行案内システムの案内を付加 ・それぞれ進学先の学校が異なることから、学校別時刻表は Web 上に配置
TFP アンケートフォーム (Web アンケート方式) 	・調整期間の制約から、TFP 調査は Web 調査で実施

▼啓発資料（表面）

高校受験を
控えた3年生と
保護者の皆様へ

公共交通は面倒・・・？ 実は、**通学**にいいコトがいっぱい！

公共交通なら、より安全・安心です。



山口県では1年間で約200名（H26）の高校生が事故に遭っています。
3年間通うと、**約40人に1人**が事故に遭うことになります。

自転車も注意すれば事故を減らせますが、公共交通ならもっと安心です！

※ 1年間の事故遭遇人数200人÷県内の高校生約24,000人×3年 = $\frac{1}{40}$ 人



日々の読書や勉強に！



公共交通なら毎日の通学時間を、**読書や趣味**などに使えます。

試験勉強も、少し**有利**になるかもしれません・・・。

▼3年間の通学時間と読書

30分/片道



× 250日/年 通学 × 3年 → **750時間/3年**

1冊10時間かかる本なら、
公共交通なら読めたはずの

75冊

が読めなくなってしまうかも・・・



規則正しい生活も、身につきます。



筑波大学が実施した大学生への調査結果では、
ジャージやスウェットを着て**授業態度が悪い**学生は、
公共交通を**利用しない**傾向があったそうです。

公共交通を利用して**社会や人にあわせる**生活を送れば、
社会で求められる規則正しさも、自然と身につくかもしれません。



社会が一步、広がる機会に・・・



東京工科大学が実施した研究によると、子どもの頃に
車ばかり使う家庭で育った人は**傲慢性が高い**そうです。

社会が広がるこの時期にたくさんの乗客に囲まれて
通学することは、**社会性**を育む貴重な機会になるのでは
ないでしょうか・・・。



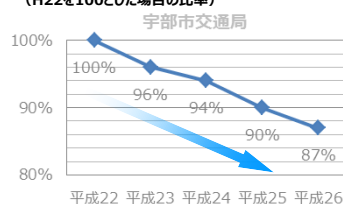
公共交通、まちの活性化のために。



宇部市では、公共交通利用者の減少が続いており、
利用を増やしていく必要があります。

公共交通が元気になると、**まちも人も元気**になります。
地域の公共交通について、ぜひ、一度考えてみてください。

▼宇部市のバス利用者数推移
(H22を100とした場合の比率)



社会で生きていくためのもうひとつの教室、公共交通 ～山口大学大学院 理工学研究科 鈴木春菜准教授～

大人にも、クルマに乗ると人が変わる人っていますよね。鉄の大きな鎧をまとって、自分も大きな存在になったと錯覚してしまうこと、プライベートな自分専用の乗り物で、自分勝手に振る舞ってしまうことが理由として挙げられます。

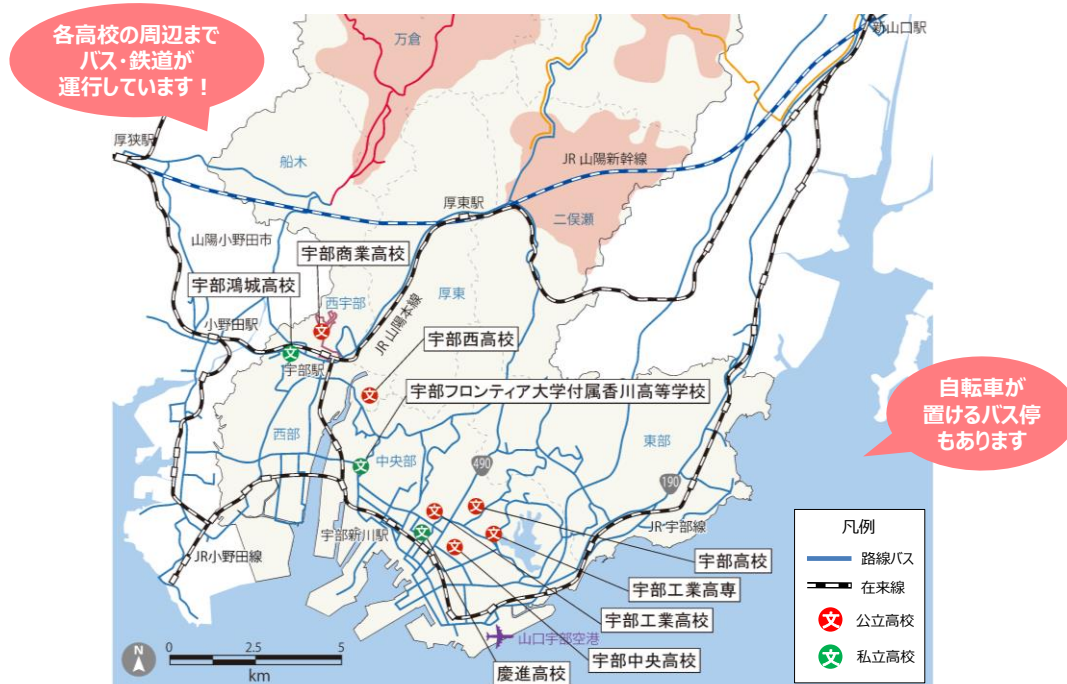
公共交通では、自分の好きな時に移動できるわけでもなく、いろいろな人やマナーに配慮することも必要です。義務教育が終わり、社会で行動する準備をする高校生。毎日でも、折にふれて公共交通を利用することで、時間を守ったり、自分の思い通りにはいかない社会や他者と付き合っていく感覚を育むことにつながるのではないのでしょうか。

裏面の、各高校への公共交通情報も、ご覧下さい。

▼啓発資料（裏面）

各高校への公共交通情報

- 市内の各高校へ公共交通で行くことができます。



- 各高校への通学に**使えるバス便の情報**等を「宇部市内高校バス情報ポータルサイト」に掲載しています。ぜひ一度ご覧ください。

宇部市内高校バス情報ポータルサイト で **検索** または <http://bus-mm.net/highschool/>



通学フリー定期券をご利用下さい！

- 通学フリー定期券は、**かなりおトク**です。

⇒1ヶ月でも**半額以下**！
3か月・6か月まとめて買えばもっとおトク！！
⇒**全ての市営バス**に乗ることができます。
⇒新山口行きの**特急バス**にも使えます。

適用者	中学生、高校生、大学生、その他学生(学校法人)
利用範囲	宇部市営の全ての路線バス
販売券種	1か月/5,000円 3か月/14,000円 6か月/26,000円
販売場所	新川営業所・フジグラン宇部・フジ西宇部店・ゆめタウン宇部・新山口駅新幹線口バス乗降場・サンパークあじす・船鉄観光旅行社おのだサンパーク店・宇部市交通局で購入できます。

宇部市内のバス情報に困ったら・・・宇部市交通局 企画営業係 TEL：0836-31-1134 へお問い合わせください。

保護者の
皆様へ

アンケート調査へのご協力をお願いいたします！

地域の公共交通利用促進に向けて、高校進学前の皆様へ適切な情報提供を行うため、今年度からこの取り組みを始めました。
今後、より良いものとしていくため、ご意見をお聞かせ下さい。下記サイトより、ご回答ください。

宇部市内高校バス情報ポータルサイト で **検索** または <http://bus-mm.net/highschool/>



【実施機関】国土交通省中国運輸局 【協力】宇部市・宇部市交通局
【調査に関する問合せ先】（株）オリエンタルコンサルタンツ 関西支店 土崎・神田 TEL：06-6479-2301

▼学校別時刻表

宇部フロンティア大学付属 香川高等学校及び中学校への路線バス時刻表【学校より東エリア】

平成28年10月1日改正

平日のみ

※この時刻表は各方面から宇部新川駅、宇部新川駅から宇部フロンティア大学付属香川高等学校前までの主要停留所のみ掲出しています。

A.小郡、阿知須、東岐波、西岐波方面から宇部新川駅まで

④：駐輪場のあるバス停

路線 番号	経 由	新山 線口 駅	あさ ひバ ス	阿知 須駅 前	日の 山園	岐 波	宇 部 中央 病院 院前	村 松	床 波	浜 田	二階 丁盤 目町	一階 丁盤 目町	市役 所前	宇 部 中央	新宇 川 駅	
東44	村松・床波						※643	652	656	—	7:06	7:12	7:14	7:15	7:16	7:20
東21			645	649	—	657	704	—	—	7:07	7:20	7:26	7:27	7:28	7:30	7:34
東24	日の山園		703	708	7:10	7:13	7:20	—	—	7:23	7:36	7:42	7:43	7:44	7:46	7:50
東14	日の山園	658	—	7:29	7:31	7:34	7:41	—	—	7:44	7:57	8:03	8:04	8:05	8:07	8:12
東44	村松・床波						※734	743	747	—	7:59	8:05	8:07	8:08	8:09	8:13

※は宇部中央病院玄関前停留所（国道沿いには停車しません。）

B.萩原、あすとびあ方面から宇部新川駅まで

路線 番号	交 通 局	六 丁 目	あ す と び	温 泉	入 あ か り 園	東 萩 原	今 市	萩 原	前 岡 の 辻	入 湖 水 ル ポ ー 口	と さわ 公 園 入 口	恩 田	二 階 丁 盤 目 町	一 階 丁 盤 目 町	市 役 所 前	宇 部 中 央	新 宇 川 駅
あ42	6:50	—	6:57	6:58	6:59	—	7:03	7:06	7:07	7:11	7:15	7:21	7:22	7:23	7:25	7:29	
あ11	7:15	7:22	7:24	7:25	7:26	7:30	—	—	—	7:37	7:41	7:47	7:48	7:49	7:51	7:55	
あ42	7:27	—	7:34	7:35	7:36	—	7:40	7:43	7:44	7:48	7:52	7:58	7:59	8:00	8:02	8:07	

C.ひらき台方面から宇部新川駅まで

路線 番号	経 由	交 通 局	ひ ら き 台	開	グ ラ ン ド 専 前	工 学 部 前	清 水 川	東 新 川 駅 前	 沼	神 原 公 園	琴 芝 駅 前	二 階 丁 盤 目 町	一 階 丁 盤 目 町	市 役 所 前	宇 部 中 央	新 宇 部 川 駅 部
ひ21	東新川駅	652	702	705	710	—	713	716	—	—	—	719	720	721	723	728
ひ12	琴芝	705	715	718	723	725	—	—	729	—	734	—	737	738	740	744
ひ11	参宮通	725	735	738	743	745	—	—	749	752	—	755	756	757	759	803

D.琴崎八幡宮方面から宇部新川駅まで

路線番号	交通局	高	北迫新町	八幡宮	中尾	会館前	沼	榎坂入口	神原公園	琴芝駅前	二階丁盤目町	一階丁盤目町	市役所前	宇部中央	新宇部川駅
北25	参宮通		7:10	7:15	7:16	7:17	7:19	7:20	7:22	—	7:25	7:26	7:27	7:29	7:33
北22	琴芝	7:29	7:32	—	7:38	7:39	7:40	7:42	—	7:47	—	7:50	7:51	7:53	7:58

E.小羽山方面から宇部新川駅まで

路線番号	行先	交通局	男山入口	東小羽山	小羽山	小羽山	セ近	二北	一北	南小羽山	入小羽山	宗	小	大	宇部中央	新宇部川駅
羽91	宇部新川駅	7:13	7:16	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:23	7:24	7:25	7:26	7:27	7:29	7:32	7:35
羽96	宇部新川駅	—	—	7:49	7:50	7:51	7:52	7:53	7:54	7:55	7:56	7:57	7:58	8:00	8:03	8:08

学校まで

路線番号	経由	行先	二階丁盤目町	一階丁盤目町	市役所前	宇部中央	新宇部川駅	助	香川学園前
西20	助田	宇部駅	7:25	7:26	7:27	7:29	7:32	7:38	7:41
西51	中山	宇部駅	7:34	7:35	7:36	7:38	7:41	7:47	7:50
西44	ゆめタウン	西ケ丘	7:46	7:47	7:48	7:50	7:53	7:59	8:02
小19	大学病院	小羽山公園	7:52	7:53	7:54	7:56	7:59	—	8:10
西20	助田	宇部駅	8:06	8:07	8:08	8:10	8:13	8:17	8:20
小11	記念会館	小羽山公園	8:10	8:11	8:12	8:14	8:17	—	8:27

各方面の位置関係



香川学園前バス停周辺



通学用フリー定期券

利用範囲	宇部市営の全ての路線バス
販売価格	1か月/5,000円 3か月/14,000円 6か月/26,000円
販売場所	新川製菓所・フジグラン宇部・フジ西宇部・ゆめタウン宇部・新山公園駅前・バス乗り場・サンパークあじす・船越観光 旅行社 あのだサンパーク店・宇部市交通局

(参考)通常運賃

【宇部新川駅まで】	
阿知須駅前	⇒ 宇部新川駅 650円
萩原	⇒ 宇部新川駅 370円
ひらき台	⇒ 宇部新川駅 360円
八幡宮	⇒ 宇部新川駅 240円
東小羽山	⇒ 宇部新川駅 250円
【学校まで】	
宇部新川駅	⇒ 香川学園前 170円

運行案内システム

上記のバス停以外
乗りの際は以下で検索！

▼便利な機能がいろいろ！

- 乗換検索
- バス停時刻検索
- 最寄バス停検索

▼QRコード

URL : ubebus-timetable.jp

お問い合わせ 宇部市交通局企画営業係 TEL (0836) 31-1134

※宇部市内のすべての高校について作成

▼TFP アンケート（Web）

宇部市の
高校進学に
便利な！

宇部市内高校 バス情報ポータルサイト

■ アンケート

本アンケートは、地域の公共交通利用促進に向けて高校進学の皆様へより良い情報提供を行うために実施するものです。ご協力をお願いいたします。なお、本調査の結果は、上記の目的のみにて統計的に処理したうえで使用し、個人が特定され得る情報を公開することはありません。

中国運輸局 交通政策部交通企画課

■ 問 1. 現在のお子様の志望校等についてお伺いします。

(1) 現在、志望されている高校を教えてください。

- ☐ 宇部商業高校 ☐ 宇部西高校 ☐ 宇部高校 ☐ 宇部工業高等専門学校 ☐ 宇部工業高校
☐ 宇部中央高校 ☐ 宇部清城高校 ☐ 宇部フロンティア大学付属吉川高校 ☐ 慶進高校 ☐ その他

(2) 志望校への交通手段は何ですか。（複数の手段を組み合わせて通学する場合は利用するもの全て）

- ☐ 自転車 ☐ バス ☐ 電車 ☐ 自動車（送迎） ☐ 徒歩 ☐ その他

(3) 交通手段の問題がなければ、志望校以外に、行かせたい、子どもの希望通り行かせられるという学校がありますか。

- ☐ ある ☐ ない ☐ 分からない

■ 問 2. お配りしたチラシ等についてお伺いします。チラシをご一読の上ご回答ください。

(4) 以下についてご存知でしたか。

志望校として記載した学校へのバス路線を知っていましたか	☐ 利用したことがある ☐ なんとなく知っていた	☐ 利用したことはないが知っていた ☐ 知らなかった
通学フリー定期券の存在を知っていましたか	☐ 家族が使用している ☐ なんとなく知っていた	☐ 使用したことはないが知っていた ☐ 知らなかった

(5) 以下の各項目についてどのように思われますか。

子どもが自転車で毎日通学するとしたら心配だと感じますか	☐ とても心配 ☐ 少し心配 ☐ どちらでもない ☐ 心配ない
子どもが読書や勉強の時間を少しでも長く確保できるようにしたいと思いますか	☐ とても思う ☐ 少し思う ☐ どちらでもない ☐ 思わない

子どもが読書や勉強の時間を少しでも長く確保できるようにしたいと思いますか	☐ とても思う ☐ 少し思う ☐ どちらでもない ☐ 思わない
子どもがより規則正しい生活を送れるようにさせたいと思いますか	☐ とても思う ☐ 少し思う ☐ どちらでもない ☐ 思わない
子どもがより社会的な行動をとれるようにさせたいと思いますか	☐ とても思う ☐ 少し思う ☐ どちらでもない ☐ 思わない
家族の行動で地域を良くできるなりたいと思いますか	☐ とても思う ☐ 少し思う ☐ どちらでもない ☐ 思わない

■ 問 3. 進学後の交通手段等について、お考えをお伺いします。

(6) 今回の情報をご覧になって、進学先の高校選択を見直してみようと思いましたか。

- ☐ 思った ☐ 子どもと一度話をしてみようと思った ☐ 変化はない ☐ 子どもが決めることなので分からない

(7) 今回の情報をご覧になって、進学先の高校への通学にバスを利用させたいと思いましたか。

- ☐ もともと利用する予定 ☐ ぜひ利用させたいと思った ☐ できるだけ利用させたいと思った
☐ 日によって利用させたいと思った ☐ 特に思わない ☐ 子どもが決めることなので分からない

(8) 今回の情報をご覧になって、ご自分の行動で、できるだけバス等の公共交通を利用しようと思いましたか。

- ☐ もともと利用している ☐ ぜひ利用しようと思った ☐ できるだけ利用したいと思った
☐ 日によって利用しようと思った ☐ 特に思わない

(9) 進学先検討時にこのような情報が配信されることは有用だと思いますか。

- ☐ とても有用 ☐ ある程度有用 ☐ どちらでもない ☐ 有用でない

■ 問 4. その他

(10) この取り組みを進めていくことについて、ご意見、アイデア等がありましたら教えてください。

(11) 以下の各項目について教えてください。

中学3年のお子さんの性別	☐ 男子 ☐ 女子
通学されている中学校名	☐ 東岐波中学校 ☐ 西岐波中学校 ☐ 常盤中学校 ☐ 上宇部中学校 ☐ 神原中学校 ☐ 桃山中学校 ☐ 藤山中学校 ☐ 厚南中学校 ☐ 川上中学校 ☐ 黒石中学校 ☐ 楠中学校 ☐ 厚東川中学校 ☐ 慶進中学校 ☐ 宇部フロンティア大学付属中学校
ご自宅の郵便番号	〒 -

確認する

【実施機関】 国土交通省中国運輸局 【協力】 宇部市・宇部市交通局
【調査に関する問合せ先】 (株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支店 土崎・神田 TEL: 06-6479-2301

3) TFP 調査の実施

(a) TFP の実施形態

フルセットの TFP を行うためには、調査対象者に複数回コンタクトを取る必要があるが、今回の中学生を対象とした TFP では個人情報を取得することが困難であり、簡易 TFP を選択した。

(b) TFP の実施結果

情報提供資料の配布は、平成 28 年 12 月 22 日に宇部市教育委員会を通じ、宇部市内の全中学校の中学 3 年生（約 1,800 名）に配布した。Web での TFP アンケートは同日より実施し、3 件の回答があった。情報提供サイトのアクセス数を見ると、約 100 件のアクセスがあった

回答者数が少なかった要因として、①Web での TFP アンケートに回答する各個人のインセンティブの不足、②Web での TFP 調査協力依頼を裏面に記載したため、目につきにくかった、③公共交通での通学の必要性がある生徒数が相対的に多くない、④資料配布時期が期末に重なり、配布物が多く目立ちにくかった等の原因が推察される。

3-3-3 企業等の従業員を対象としたMM

(1) MM 実施のコンセプトと戦略

企業等を対象とした MM は、事業所の就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待される。そのため、公共交通利用層の大きなターゲットの 1 つとなる。しかしながら、特に地方部においては、通勤時間帯に公共交通の便数が少ない等、サービス水準の不十分であること、自動車と比較して所要時間が長くなるケースも多いことから、自動車や自転車による通勤が主体となっているケースが非常に多い。そもそも鉄道、バス等の公共交通が通勤交通手段として認識されていないことも多く、路線網やダイヤを知らない人も多く存在しているものと思われる。

国内において企業等を対象とした MM の歴史は長く、実施事例も多いものの、上記のような背景から、サービス水準が低い地方都市で企業等の従業員を対象とした MM を推進するに当たっては、単純に通勤交通トリップを対象に、従来の TFP 調査を行っても、十分な効果が得られない可能性がある。また、企業等を対象に MM を行う場合には、意思決定者が“個々の従業員”と、企業等の窓口となる“担当者”の 2 層が存在する。そのため、“担当者”の負担にならずに受け入れやすく、行動変容のターゲットである“個々の従業員”が、公共交通の移動に対して価値を感じることでできる情報提供が求められる。

上記のような背景から、以下に示すコンセプトの下、MM モデルケースを設計・展開した。

○行動変容のターゲットにとって、通勤をはじめとした「公共交通利用」の機会を幅広く啓発する。

- ・**通勤**：通勤の完全な転換は容易に期待できないため、まずは公共交通移動のきっかけとして、飲み会などの朝等の利用シーンを提案。また、地域にはじめて住むこととなる新入社員へ、早いうちに情報提供する。
- ・**業務移動**：業務での長距離出張の玄関口となる新幹線駅、空港への移動に公共交通を利用するよう啓発

○作成した時刻表等の情報を、さらに有効に活用できる方法を提案する。

- ・**来訪者**：事業所周辺の地理や公共交通網に不案内な方への来社時に公共交通を利用

○作成したツール類は、今後も継続的に活用できるように設計する。

- ・より負担なく改訂・準備（市・交通局等）・利用（従業員等）でき、分かりやすいツール、しくみの構築（ブラッシュアップ）

(2) MM モデルケースにおける実施体制

本ケースは、以下に示す体制・役割分担で実施した。

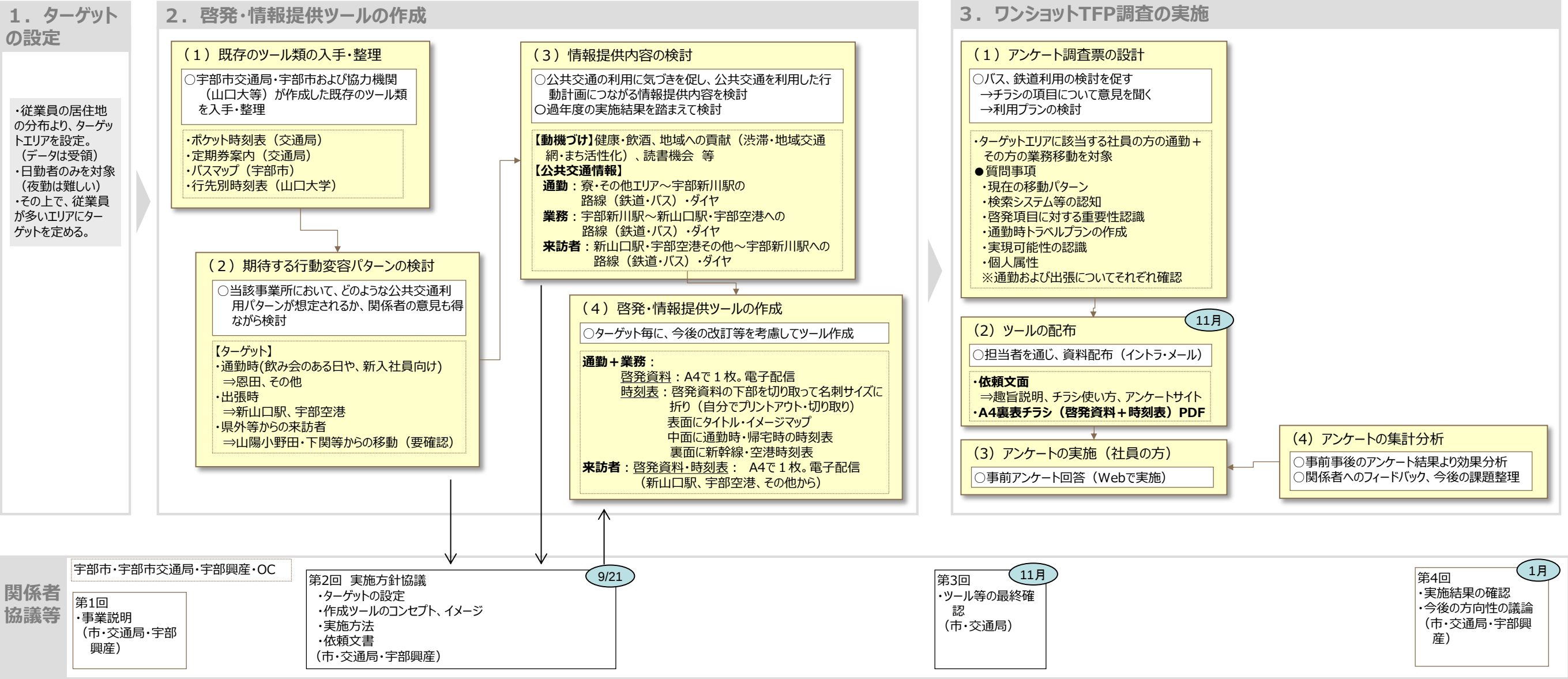
表 3-3 実施体制と役割分担

機関	役割
宇部興産（事業所）	従業員への周知、取りまとめ、ツール作成、ターゲットの設定検討
宇部市役所（行政）	ターゲットの設定検討
宇部市交通局（交通事業者）	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
山口大学（有識者）	MM の実施スキーム、ツール類の監修
オリエンタルコンサルタンツ	MM 実施スキーム、ツール類の設計、作成、全体調整

(3) MM (TFP) の実施

1) MM の実施プロセス

以下に示すプロセスで、MM を展開した。



2) 啓発・情報提供ツールの作成

MM・TFP の実施に当たっては、以下のツールを作成した。

表 3-4 作成したツール

ツール名		作成のコンセプト
依頼書 (A4 1 枚)		・手順を簡素かつ直感的に明示
啓発資料 (A4 両面 1 枚)		・動機づけ情報を、より個人に身近なテーマに設定 ・加えて、企業の社会的責任 (CSR) の観点から、自動車による通勤交通が地域のモビリティに影響を及ぼしていることを明示 ・想定される移動パターンと、具体的な時刻表を明示 ・既存の情報提供システム等を PR ・すべての情報が啓発資料では網羅できないため、より詳しい情報が必要となる際には、交通事業者の連絡先を記載
TFP アンケートフォーム (Web アンケート方式)		・企業内ですでに整備されているイントラ環境を活用することで、確実かつスピーディな展開と、各社員の対応のしやすさを考慮し、Web でのアンケート方式とした。

▼依頼書

平成29年1月

宇部興産へお勤めの皆様へ

国土交通省中国運輸局

公共交通のご利用に関するアンケート調査への ご協力のお願い

時下、ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

中国運輸局では、中国地方の公共交通の活性化や交通まちづくりに向けた検討を進めています。

特に大規模な事業所の通勤は地域のバスサービスを維持・向上させていく上で重要な移動需要と考えており、宇部市や中国地方各地域において事業所にお勤めの皆様の公共交通利用を効果的・効率的に促す方法を検討するためのアンケート調査へのご協力をお願いしたいと存じます。

お忙しい中恐縮ですが、何卒よろしくお願い申し上げます。

<アンケートのご回答方法>

- ①イントラネットに掲載されているチラシ
一度ご覧ください。



を

- ②チラシの内容を踏まえ、下記アドレスのアンケートにお答えください。

<http://bus-mm.net/office/>

<実施期間>

恐れ入りますが、1月20日（金）までに、ご回答をお願いいたします。

【実施機関】

国土交通省中国運輸局

【協力】

宇部市 宇部市交通局

【本調査に関する問合せ先】 ※本調査は下記の企業に委託して実施しております

（株）オリエンタルコンサルタンツ 関西支店 土崎・神田 TEL：06-6479-2301

宇部興産
にお勤めの
皆様へ

こんなとき、通勤などの手段を 考え直してみませんか？

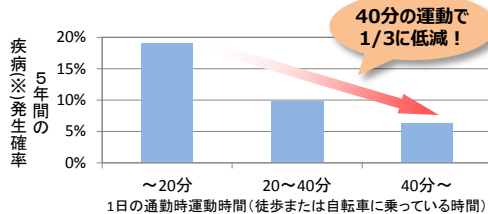
●健康が気になって来たら・・・



忙しくて運動不足になりがちな方には、**通勤が貴重なチャンス**です！

バス停が遠い方も、運動だと思えばやる気が出ませんか？

▼通勤時運動時間別の生活習慣病発生確率



※高血圧、糖尿病、高コレステロール血症等の生活習慣病

【データの出典】
高田康光『勤労者の通勤時運動時間と虚血性心疾患危険因子の関係』表2（厚生省の指標第51巻 11号 2004）

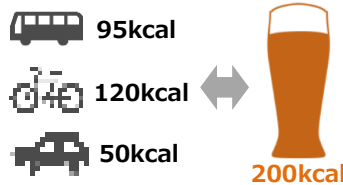
●飲みたい日に！



今日は飲みたいなあ、と思ったら、公共交通で。**心置きなく、少し余分に**飲めます。

マイカーで来てしまった時は代行運転を呼びましょう。

▼恩田からの消費カロリーの例（片道）



▼宇部市内の代行運転事業者

レインボー運転代行	0120-329-710
運転代行六三四	0836-22-0634
代行運転007	0836-32-0007
うべ代行センター	0836-32-2356

●早く読みたい本を買った時に！



忙しい毎日の通勤時間は意外とバカにできません。

バスなら、**勉強や趣味**などに通勤時間を使えます。

▼10年間の通勤時間

30分/片道



$$\times 250 \text{ 日/年通勤} \times 10 \text{ 年} \rightarrow 2,500 \text{ 時間/10年}$$

人生10年一区切りと言いますが・・・

1冊10時間かかる本なら、公共交通なら読めたはずの**250冊**が読めなくなってしまうかも・・・



●渋滞にイラッ、とした次の日から！



朝の500mの渋滞も・・・



1回の信号で**たった数台**がいなくなるだけで・・・



スッキリ削減！

バスの採算・サービスもUP！



※片側1車線の幹線道路における、通勤時間帯の一般的な渋滞状況（1時間ほど容量超過が続き、500m程度まで延伸）を想定

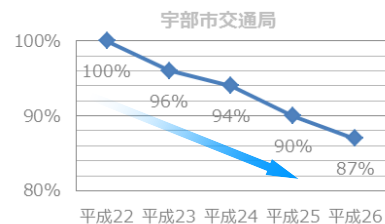
●宇部のまちを良くしないと！と思ったら・・・



宇部市では、公共交通利用者の減少が続いています。公共交通を維持していくには、たくさんの利用が必要です。

公共交通が元気になると、**まちも人も元気**になります。地域の公共交通について、ぜひ、一度考えてみてください。

▼宇部市のバス利用者数推移（H22を100とした場合の比率）



資料：宇部市交通局

公共交通の情報は裏面をチェック！

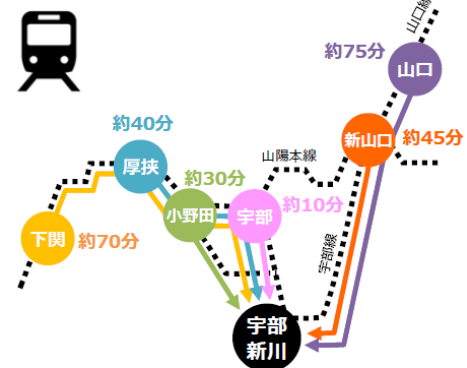
新川までバス・電車で来る方法は・・・

●あなたのお住まいから新川まで来られるかどうか、一度確かめてみてください

▼バスで新川までの例



▼電車で新川までの例



※経路を表示しているパターンは例です。
これら以外の地域からも新川までバスや電車で行くことができます。

詳しくは・・・

「宇部市交通局運行案内システム」(宇部市交通局バス) や
一般の案内サイト(鉄道等)で調べてみてください。

ubebus-timetable.jp/

または

宇部市交通局運行案内システム

で 検索

【QRコード】



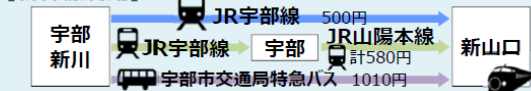
●宇部市内のバスの情報に困ったら … 宇部市交通局 企画営業係 TEL：0836-31-1134 へお問い合わせください。

出張の際にも、電車やバスのご利用をご検討ください

※各便の時刻は平成28年12月1時点

東京や広島などへ出張時のおススメ利用例

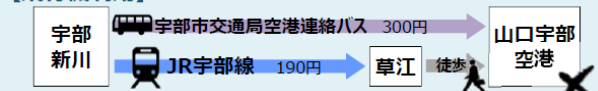
【新幹線利用】



○午前中に移動する場合

8:35 → 9:16	9:18 → 9:57
10:02 → 10:42	10:35 → 11:16
11:36 → 12:23	11:45 → 12:26

【飛行機利用】



○午前中に移動する場合

8:30 → 8:46	8:41 → 8:51
9:10 → 9:26	11:36 → 11:45
11:45 → 12:01	

懇親会などにも
気兼ねなく
参加できます！

県庁や湯田温泉周辺での会議時の利用例

【県庁】



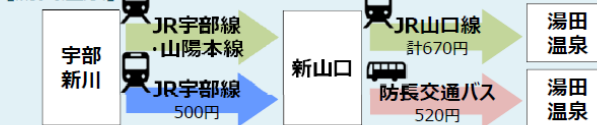
○13時開始の場合

10:35 → 11:22 ... 12:00 → 12:38

○15時開始の場合

13:02 → 13:50 ... 14:00 → 14:38

【湯田温泉】



○13時開始の場合

11:26 → 12:21 ... 12:26 → 12:44

○15時開始の場合

13:02 → 13:50 ... 14:10 → 14:42

▼県庁前バス停の位置



【地図】国土地理院の電子地形図
(タイル) を掲載

▼湯田温泉バス停の位置



【地図】国土地理院の電子地形図
(タイル) を掲載

【実施機関】国土交通省中国運輸局 【協力】宇部市・宇部市交通局

【本調査に関する問合せ先】(株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支店 土崎・神田 TEL：06-6479-2301

▼TFP 調査票（Web 画面）

公共交通利用に関するアンケート調査

本アンケートは、地域の公共交通利用促進に向けて効果的な情報提供を行うために実施するものです。お忙しいところ恐れ入りますが、ご協力をお願いいたします。
なお、本調査の結果は、上記の目的のみにて統計的に加工したうえで使用し、個人が特定され得る情報を公開することはありません。

【実施機関】

国土交通省中国運輸局

【協力】

宇部市 宇部市交通局

【本調査に関する問合せ先】 ※本調査は下記の企業に委託して実施しております

(株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支店 土岐・神田 TEL：06-6479-2301

問 1. あなたの普段の交通手段についてお聞きします。

（１）以下における主な交通手段(利用している時間が最も長い通勤手段)を教えてください。

		主な交通手段			
普段の通勤時		☐ マイカー	☐ 社用車	☐ 徒歩	☐ 自転車
		☐ 鉄道	☐ バス	☐ バイク・原付	☐ タクシー
		☐ その他			
出張時	山口県庁周辺へ出張	☐ マイカー	☐ 社用車	☐ 徒歩	☐ 自転車
		☐ 鉄道	☐ バス	☐ バイク・原付	☐ タクシー
		☐ その他			
出張時	新幹線利用時 (新山口駅までの移動)	☐ マイカー	☐ 社用車	☐ 徒歩	☐ 自転車
		☐ 鉄道	☐ バス	☐ バイク・原付	☐ タクシー
		☐ その他			
出張時	飛行機利用時 (宇部空港までの移動)	☐ マイカー	☐ 社用車	☐ 徒歩	☐ 自転車
		☐ 鉄道	☐ バス	☐ バイク・原付	☐ タクシー
		☐ その他			

問 2. 通勤手段の見直しについてあなたの意見をお聞かせください。

（２）お配りしたチラシの表面（１ページ目）を一度ご覧になった上で、以下にお答えください。

最近、ご自身の体力や健康、体型等が 気になりますか？	☐ とても気になる	☐ 少し気になる
	☐ ほとんど気にならない	☐ 全く気にならない
その口を要致致後に飲みたいと思へ	☐ トクある	☐ たちにある
	☐ ほんとどわい	☐ 今ノわい

○主な設問項目

- ・普段の交通手段について
- ・チラシを見たうえでの意見
- ・「宇部市交通局運行案内システム」について
- ・通勤や出張時に公共交通を利用することについて など

TFP 調査の実施

(a) TFP の実施形態

企業内にメール・イントラネット環境が整っており、HP を用意することでチラシ等の印刷の必要がないことから、Web を活用したフルセット TFP を行うことが可能であった。しかし、今回の調査に際しては、企業側担当者の負担を考慮し、簡易 TFP を選択した。

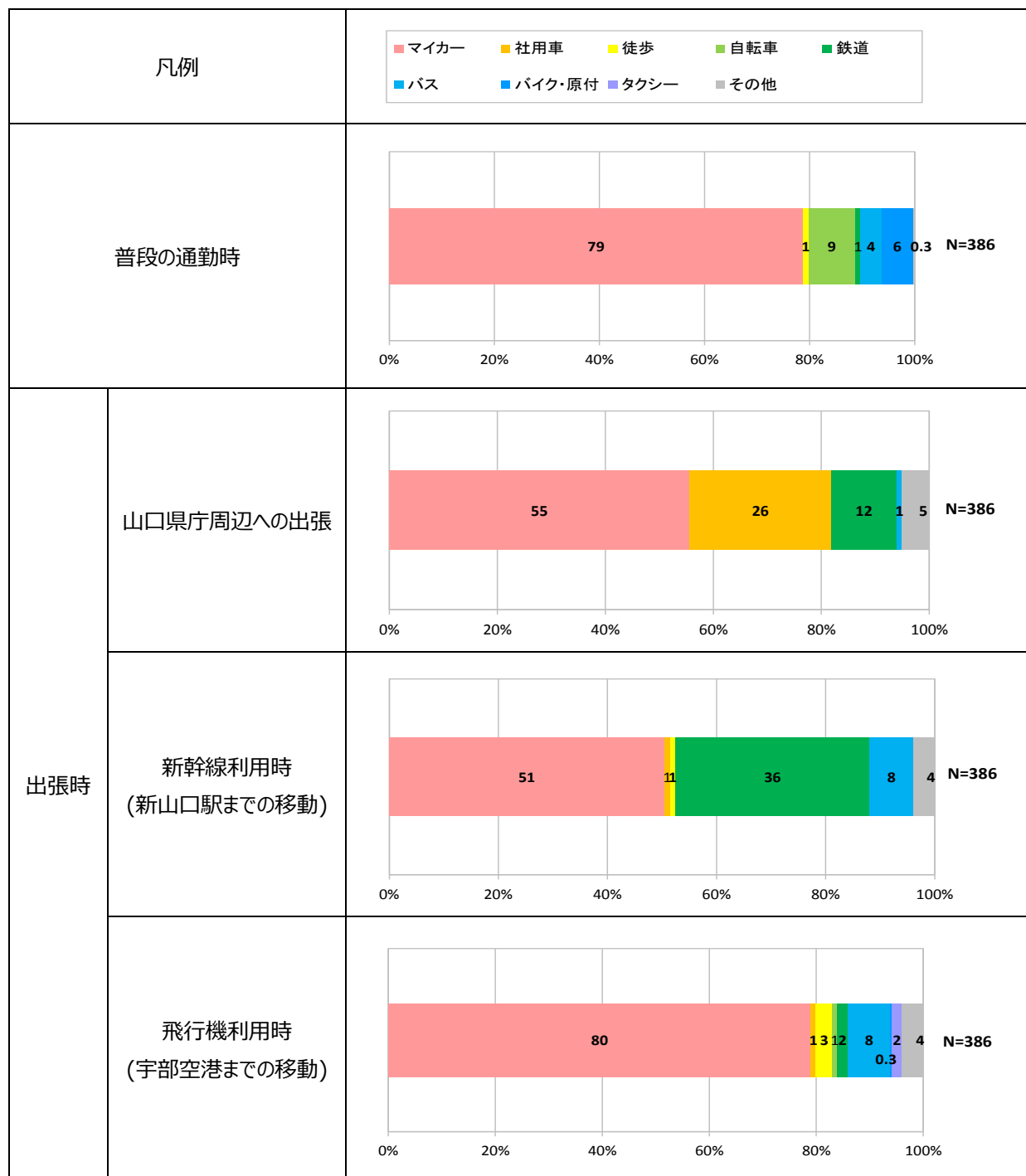
(b) TFP の実施結果

情報提供資料の配布及び TFP 調査は、平成 29 年 1 月 10 日（火）～1 月 20 日（金）に実施した。宇部興産の従業員にイントラネットを通じて配信し、386 件の回答があった。

3) 集計分析

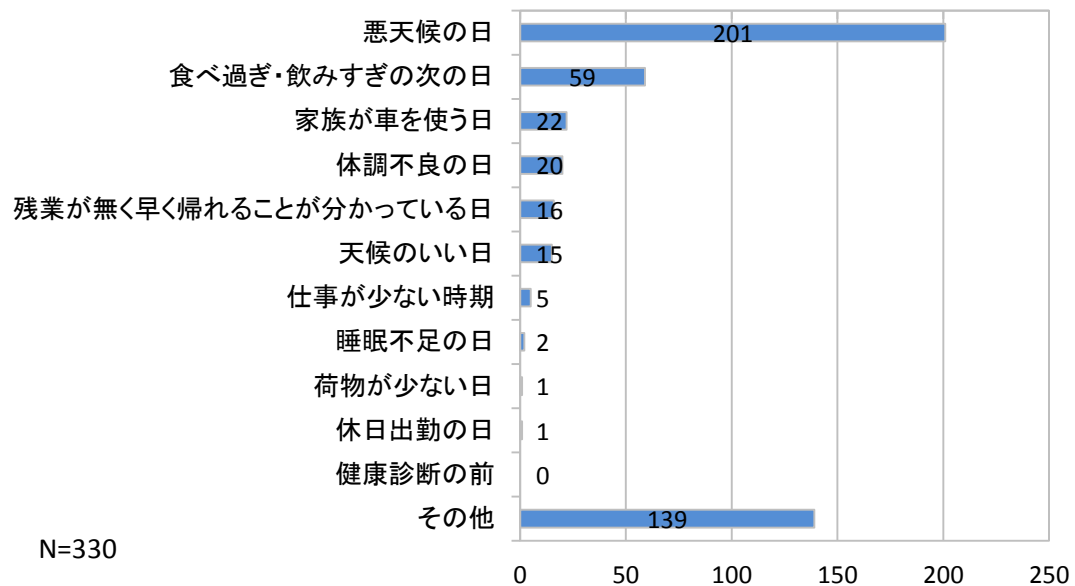
(a) 普段の交通手段

- 通勤時、及び山口県庁周辺へや飛行機利用の出張時には、自動車（マイカー・社用車）の割合が高い。
- 新幹線利用時には、鉄道を利用する層も多い。



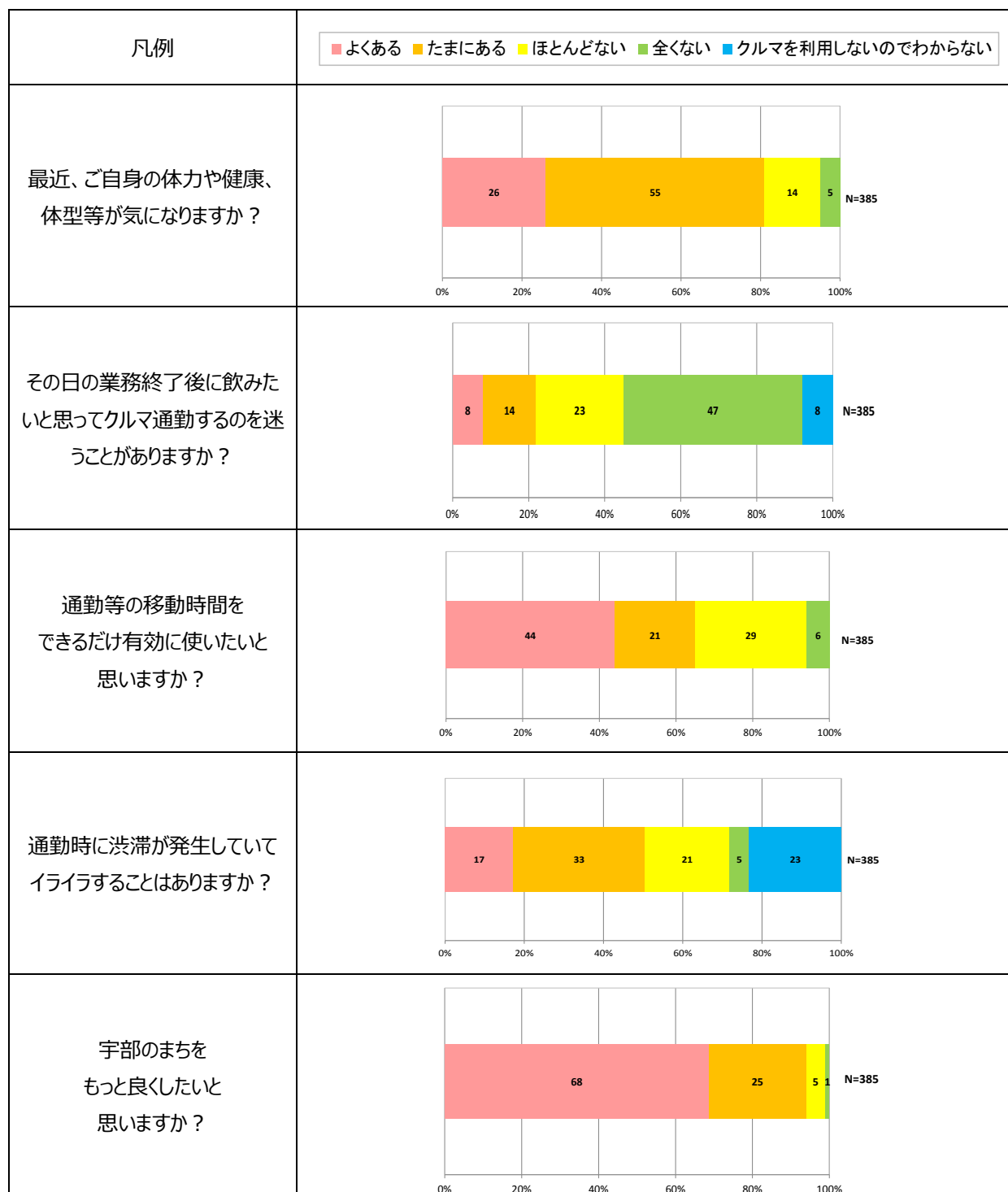
(b) 公共交通を使おうと思ったタイミング

○「悪天候の日」や「食べ過ぎ・飲みすぎの日」が多くを占めており、これらの要因が公共交通利用の動機づけになりうる可能性が高いと考えられる。



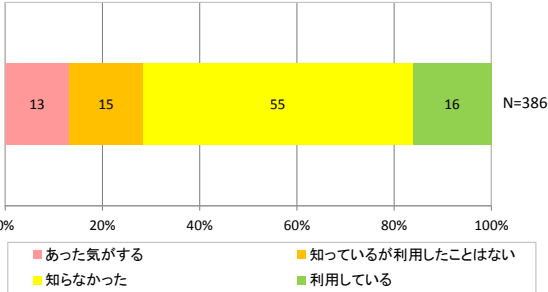
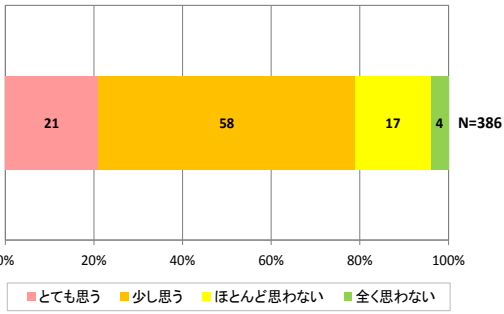
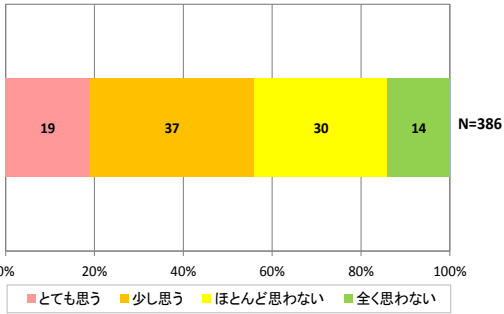
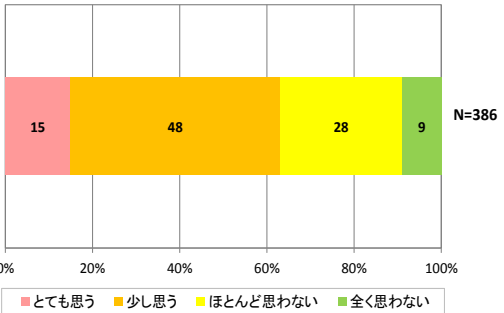
(c) 啓発内容に対する反応

○「健康」や「移動時間の有効活用」、「まちを良くしたい」という訴求テーマに対し、「よくある」と答える人の割合が高い。



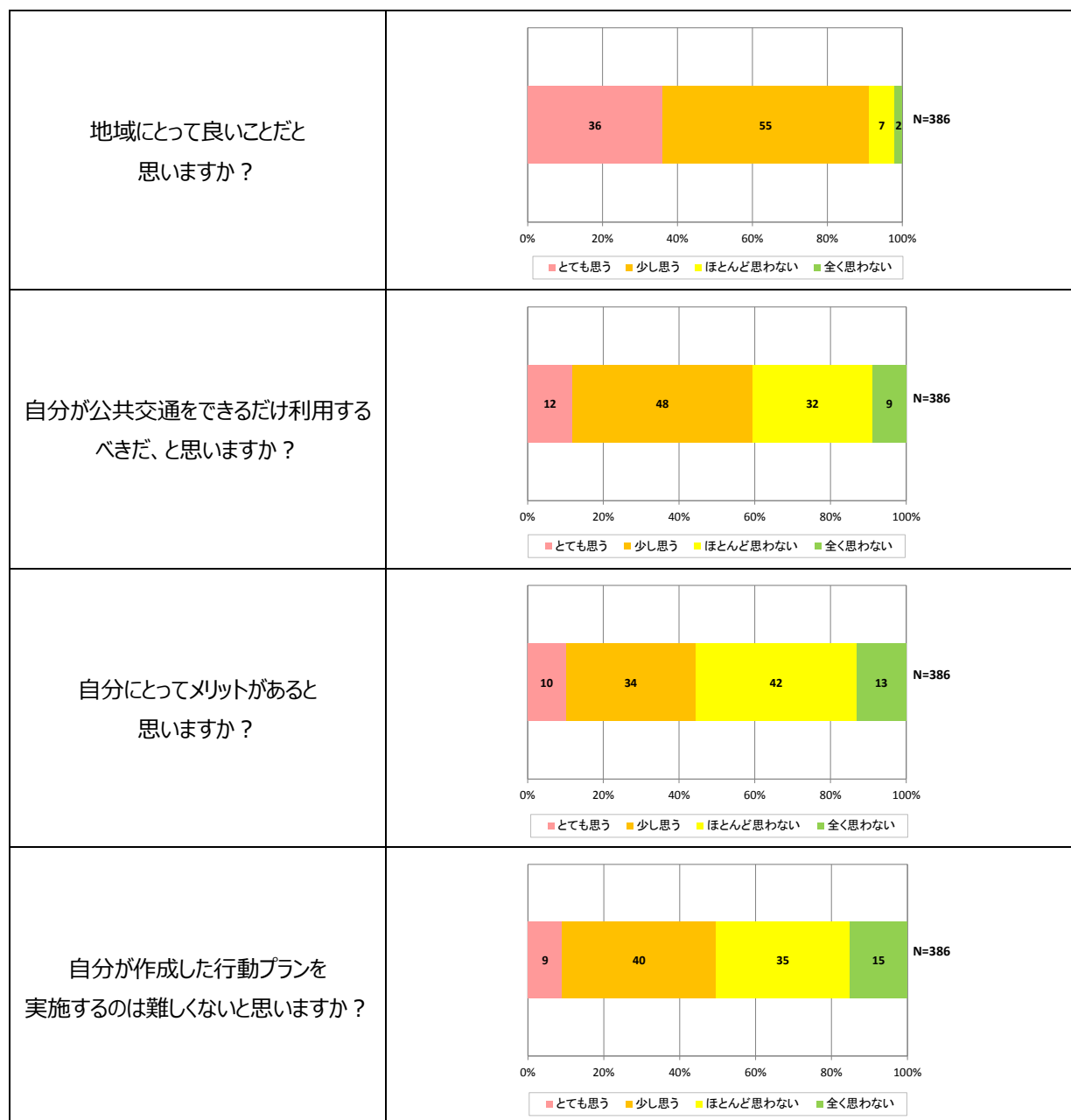
(d) 提供情報内容に対する評価

- 「運行案内システム」に関しては、全体的に公共交通通勤者が少ない背景もあり、の認知度や利用経験は低い。ただし、ツールの利便性については、評価が高い。
- 出張時の公共交通利用に対する情報提供は、「とても思う」が2割、「少し思う」が4割と全体的に低め。

「宇部市交通局運行案内システム」を知っていましたか？	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>あった気がする</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>知っているが利用したことはない</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>知らなかった</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>利用している</td> <td>16</td> </tr> </tbody> </table> N=386	回答	割合 (%)	あった気がする	13	知っているが利用したことはない	15	知らなかった	55	利用している	16
回答	割合 (%)										
あった気がする	13										
知っているが利用したことはない	15										
知らなかった	55										
利用している	16										
(よろしければ、一度操作してみてください) 案内システムは便利なツールだと思いますか？	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>とても思う</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>少し思う</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>ほとんど思わない</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>全く思わない</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> N=386	回答	割合 (%)	とても思う	21	少し思う	58	ほとんど思わない	17	全く思わない	4
回答	割合 (%)										
とても思う	21										
少し思う	58										
ほとんど思わない	17										
全く思わない	4										
県庁周辺へのお出張時の情報は 有用だと思いますか？	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>とても思う</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>少し思う</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>ほとんど思わない</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>全く思わない</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> N=386	回答	割合 (%)	とても思う	19	少し思う	37	ほとんど思わない	30	全く思わない	14
回答	割合 (%)										
とても思う	19										
少し思う	37										
ほとんど思わない	30										
全く思わない	14										
新幹線や飛行機でのお出張時の情報は 有用だと思いますか？	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>とても思う</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>少し思う</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>ほとんど思わない</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>全く思わない</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> N=386	回答	割合 (%)	とても思う	15	少し思う	48	ほとんど思わない	28	全く思わない	9
回答	割合 (%)										
とても思う	15										
少し思う	48										
ほとんど思わない	28										
全く思わない	9										

(e) 公共交通を使った移動に対する意見

○公共交通を利用することが、「地域にとってよいことだと思う」と、ほとんどの人が「とても思う」、「思う」と回答している。
○しかしながら、「自分自身の利用」については、肯定的な意見と否定的な意見が半々程度となった。



(f) 通勤・業務移動での公共交通の利用可能性

- 通勤交通については、「できる」、あるいは「やってみたい」と回答した方が全体の7割程度あり、動機づけや働き方次第で、通勤時に公共交通が活用される可能性がある。
- 業務移動については、「新幹線利用時」の実現の可能性が高い。

		現在の交通手段	実施の可能性
凡例		もともとクルマを利用していない 徒歩 自転車 鉄道 バス バイク・原付 その他	できる できるだけやってみたい 健康面等で気が向いたらやってみたい 飲み会の日、車が使えない日にはやってみたい 難しいが今後考えたい 難しい
通勤		0% 20% 40% 60% 80% 100% N=386	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=318
出張時	山口県庁 周辺へ出張	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=386	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=236
	新幹線利用時 (新山口駅まで)	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=386	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=271
	飛行機利用時 (宇部空港まで)	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=386	0% 20% 40% 60% 80% 100% N=296

3-3-4 大学教授等との連携によるMM

(1) MM 実施のコンセプトと戦略

地方部においては、少子化や就業人口の減少などにより、通勤・通学需要の減少、ひいては公共交通の便数減少や路線廃止など、サービスレベルの低下が問題となっている。特に、自動車を運転できな中高生や高齢者などにとって、公共交通の維持は欠かすことのできない問題である。また、大学進学時や就業時などにおける若者の流出も問題として生じており、地域活性化の担い手をいかにして確保していくかといった問題がある。行政機関においても、地方部では専任の担当者を有していることは多くなく、公共交通や地域活性化に関する知識やノウハウを有していない場合が多い。

そうした問題を解決していく上で、地域における公共交通の現状や対策について知見のある大学教授等との連携し、地域における公共交通利用促進及び地域活性化について検討していくとともに、大学を通じた学生への働きかけなどにより、地域における公共交通の重要性等を認識してもらい、利用促進へとつなげていくことが有効であると考えられる。

このようにして、学生たちに地域への愛着を持たせることによる地域への定着や、まちなかの活性化に向けた取り組みの促進、ひいては、公共交通機関の利用増加、維持により、高齢者や中高生でも安心して移動することのできる持続可能な都市の形成へとつなげていく必要がある。

そこで、上記のような背景から、以下に示すコンセプトの下、MM モデルケースを設計・展開した。

○公共交通を利用した移動と活動により、まち歩き魅力を伝える。

- ・地域住民、観光客ともに地域の魅力を感じることができるよう、地域ならではのスポットや散策ルートなど、多様な情報提供を行う。
- ・公共交通と徒歩を組み合わせることで、自動車での観光行動では享受することのできない魅力を感じられるようにする。

○学生たちが主体として情報発信することで、切り口の違う情報発信を行う。

- ・学生たちが地域について調べ、自ら情報を発信するとともに、まちあるき計画を立案、実行することで地域への認識・愛着度を高める。
- ・地元住民や観光客に向けて情報発信できるように、提供する情報やデザイン等に配慮
- ・今後、より負担なく改訂できるよう、関係者（大学、バス事業者、行政等）による連携

(2) MM モデルケースにおける実施体制

本ケースは、以下に示す体制・役割分担で実施した。

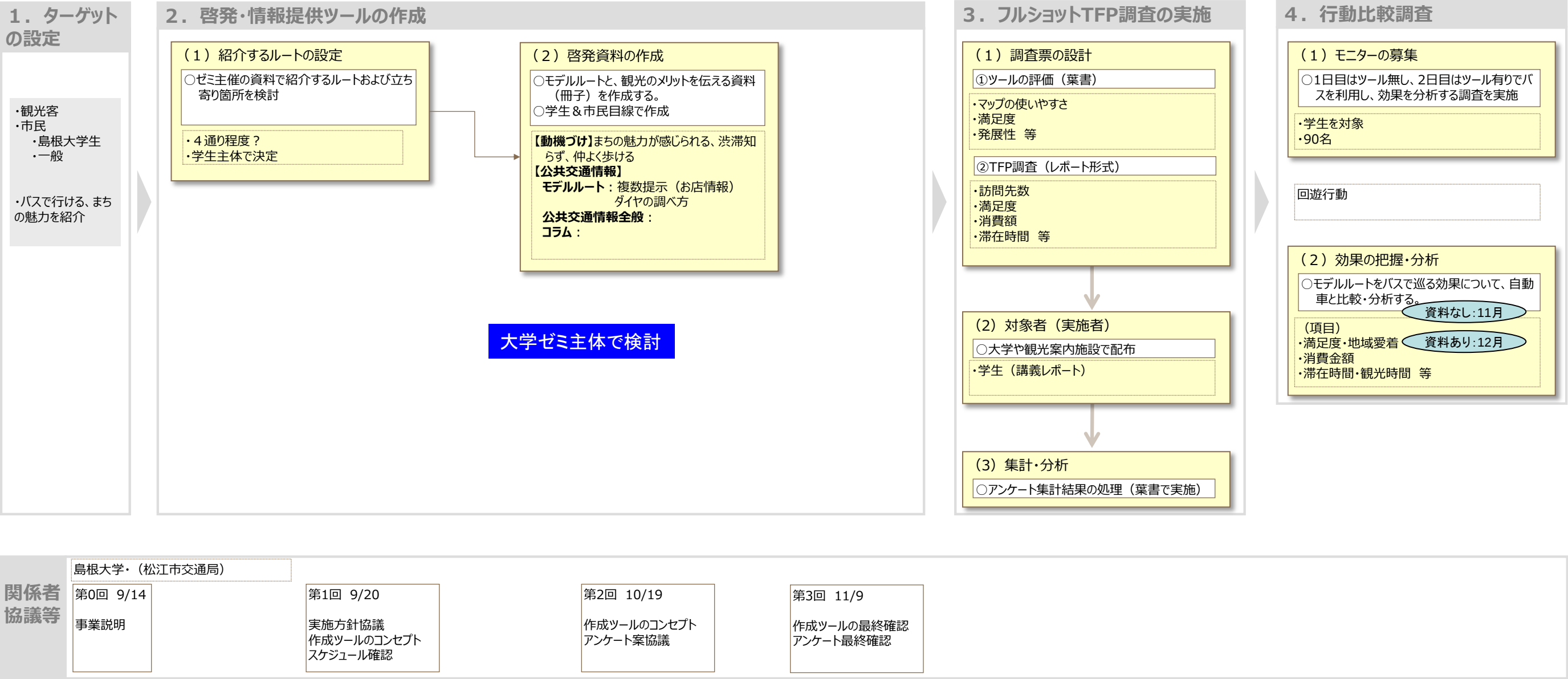
表 3-5 実施体制と役割分担

機関	役割
島根大学（有識者）	ツール類の監修、学生に対する TFP の実施
島根大学学生	TFP の実施、ツール類の設計、作成
松江市交通局	バス時刻表等、バスに関する情報素材の提供
オリエンタルコンサルタンツ	MM 実施スキーム、ツール類の設計、作成、全体調整

(3) MM (TFP) の実施

1) MM の実施プロセス

以下に示すプロセスで、MM を展開した。



2) 啓発・情報提供ツールの作成

MM の実施においては、バスを利用した松江市内の観光を目的としたツールを作成している。一覧を以下の表 3-9 に示す。

表 3-6 作成したツール

ツール名	訴求事項と作成のコンセプト
まち歩きマップ 	・実際にツールを使用するシーンを想定したものとするため、ツールを使う学生たちにより検討・作成 ・多様な観光行動に対応するため、複数種のマップを作成 ・MM に合わせた新たな取組は行わず、既存の観光地、バス路線等を活用 ・地域への愛着を生み出すため、通常では入手しにくい情報など、地域の細かな情報まで提供 ・オススメのルートを設定することで、計画立案が得意でない人でも使えるよう配慮
TFP アンケート票 (事前・事後の2回) 	＜質問項目の設定＞ ・公共交通の利用頻度・認知度が低いと想定されることから、周遊するために必要なバス路線や、各施設の最寄りのバス停等を、各自で調べなければならないよう設定 ・松江市に愛着を持ってもらうため、質問を通じて松江市の強みなどを意識できるよう設問項目を設定（大学側の意向を配慮）。 ・ツールの有無による観光行動の違いを比較できるよう設定 ＜実施方法＞ ・大学のゼミの課題として回答を促すことにより、回収率の向上、回答内容の質の向上を図っている

表 3-7 作成したまち歩きマップ一覧

マップ名称	主なスポット
晴れた日の午後はここで決まり ～宍道湖をのんびり散策～	・美術館前公園 ・宍道湖夕日スポットとるば ・無料温泉スタンド ・レストラン ベッキオ・ロッソ ・清松庵たちばな（飲食店） 等
おいしい松江満喫コース ～京店・カラコロ編～	・カラコロ工房 ・ミートショップきたがき（肉屋） ・月ヶ瀬（喫茶） ・日本ぜんざい学会式号店 ・Caf Scarab（カフェ） 等
タイムスリップゾーンへようこそ ～武家屋敷とお堀がつづく道～	・松江ごころ（土産物） ・堀川小町（着物） ・ちろり（雑貨） ・パンェブール（パン屋） ・石川屋（魚屋） ・八雲庵（飲食店） 等
中原町の怪談コース ～ほろよい逢魔が時の怪～	・月照寺 ・清光院 ・大雄寺 ・松江しんじ湖温泉駅 ・平野醤油店 ・青山蒲鉾店 ・徳平食堂 ・ふなつ（飲食店） 等

▼まち歩きマップ『晴れた日の午後はここで決まり ～穴道湖をのんびり散策～』

<表面>

ぐるっと松江レイクライン 運行時刻表		3月～11月 12月～2月	
3月～11月		12月～2月	
バス	時刻	バス	時刻
松江駅	8:40	松江駅	8:40
穴道湖	9:00	穴道湖	9:00
穴道湖	9:20	穴道湖	9:20
穴道湖	9:40	穴道湖	9:40
穴道湖	10:00	穴道湖	10:00
穴道湖	10:20	穴道湖	10:20
穴道湖	10:40	穴道湖	10:40
穴道湖	11:00	穴道湖	11:00
穴道湖	11:20	穴道湖	11:20
穴道湖	11:40	穴道湖	11:40
穴道湖	12:00	穴道湖	12:00
穴道湖	12:20	穴道湖	12:20
穴道湖	12:40	穴道湖	12:40
穴道湖	13:00	穴道湖	13:00
穴道湖	13:20	穴道湖	13:20
穴道湖	13:40	穴道湖	13:40
穴道湖	14:00	穴道湖	14:00
穴道湖	14:20	穴道湖	14:20
穴道湖	14:40	穴道湖	14:40
穴道湖	15:00	穴道湖	15:00
穴道湖	15:20	穴道湖	15:20
穴道湖	15:40	穴道湖	15:40
穴道湖	16:00	穴道湖	16:00
穴道湖	16:20	穴道湖	16:20
穴道湖	16:40	穴道湖	16:40
穴道湖	17:00	穴道湖	17:00
穴道湖	17:20	穴道湖	17:20
穴道湖	17:40	穴道湖	17:40
穴道湖	18:00	穴道湖	18:00
穴道湖	18:20	穴道湖	18:20
穴道湖	18:40	穴道湖	18:40
穴道湖	19:00	穴道湖	19:00
穴道湖	19:20	穴道湖	19:20
穴道湖	19:40	穴道湖	19:40
穴道湖	20:00	穴道湖	20:00
穴道湖	20:20	穴道湖	20:20
穴道湖	20:40	穴道湖	20:40
穴道湖	21:00	穴道湖	21:00
穴道湖	21:20	穴道湖	21:20
穴道湖	21:40	穴道湖	21:40
穴道湖	22:00	穴道湖	22:00
穴道湖	22:20	穴道湖	22:20
穴道湖	22:40	穴道湖	22:40
穴道湖	23:00	穴道湖	23:00
穴道湖	23:20	穴道湖	23:20
穴道湖	23:40	穴道湖	23:40
穴道湖	24:00	穴道湖	24:00

JR 松江駅バス乗り場案内

①北循環線・南循環線
②島根大学津方面ほか
③松江穴道湖温泉駅方面ほか
④レイクライン
⑤高速バス、空港・フェリー乗り場 連絡バス

松江市交通局
〒690-0038 島根県松江市平成町1751-2 TEL.0852-60-1111 (代) FAX.0852-60-1126
http://matsume-bus.jp/index.php
制作協力：島根大学法文学部法政学科学生(浅野達也、大西純子、高杉早希、香川紗穂、深松梨、吉田桃子、吉川留南、横田光香)、経済政策(経済)研究室

**バスで
らくらく
まちあるき**

晴れた日の午後はここで決まり!!
～穴道湖をのんびり散策～

バス路線：レイクライン、南循環線などの路線が便利です。
※松江駅バス乗り場①のほか

松江乗手形(市バス・レイクライン 共通二日間乗車券)を賢く使おう!

- 市営バス全線とぐるっと松江レイクラインが2日間乗り放題。
- 松江城、堀川遊覧など、観光施設の入場割引や「とってもお得バス利用事業協賛店」での割引サービスもあります。
- 松江乗手形は市営バス車内にて販売中。

市営バスの乗換案内は、**バスネット** で!

<裏面>

**バスで
らくらく
まちあるき**

晴れた日の午後はここで決まり!!
～穴道湖をのんびり散策～

1 レストラン ベッキオ・ロッソ

美術館内にある、イタリアンレストラン。穴道湖を眺めながら食事を楽しめる。
メニューも豊富で、食後のデザートやコーヒーも楽しめる。
松江市船橋町1-5 (0852)31-2252
営業時間 10:00～21:00 (LO.19:30)
定休日：火曜日 (祝日の場合は翌日)

2 パン屋 空・五月の駅

地元で人気のパン屋。さまざまな種類のパンを、お気に入りのカフェ、五月の駅ではゆったりとした雰囲気の中で、ランチも楽しめる。
松江市船橋町10-11 (0852)・21-4134
営業時間 9:00～18:30 LO.16:00
定休日：月曜日、火曜日

3 清松庵たちばな

穴道湖畔にある和菓子屋さん。併設するカフェから穴道湖を眺めながら抹茶と和菓子を楽しむ。ケーキもあるのでもっとした休憩にも嬉しい。
松江市船橋町11番1号 (0852)32-3345
営業時間 9:00～19:30
定休日：元日

4 穴道湖夕日スポット とるば

夕日と磯ヶ島を眺めることのできる絶景ポイント。テラス、椅子も整備されており、ちょっとした休憩や散歩にもおススメ。
年中無休

5 あらびかコーヒー

コーヒーとシチューが人気。雨和レトロな雰囲気であじわうシチューは心まであたためてくれる。
TEL・予約 0852-26-6365
営業時間 9:00～19:00
定休日：日曜・祝日

6 無料温泉スタンド

蛇口をひねると温泉が出る無料温泉スタンド。遠くからわざわざみに来られる人もいます。
地主さんの好意によるもので、マナーを守って利用しましょうね。

美術館前の公園は寝ころんでもよし、散歩するもよし、市民の憩いの場です。

美術館前の公園は寝ころんでもよし、散歩するもよし、市民の憩いの場です。

美術館前の公園は寝ころんでもよし、散歩するもよし、市民の憩いの場です。

▼TFP アンケート票

松江市内のまち歩きとバス利用に関するアンケート(1回目) 学生番号() 氏名() このアンケートはバス利用とまち歩きに関するアンケートです。 松江市内のバスの一日乗車券「松江乗手形」を使って、皆様に松江のまち歩きを実践にしてください、 それによる感想等を、今後の松江のまちづくりに提案していきます。 問1は、必ず散策前にお答えください。 問2以降は、まち歩き後にご記入ください。 問1. 松江乗手形(一日乗車券)を使った、散策(まち歩き)の計画を作成してください。 (訪問先、訪問先の滞在時間、訪問先で使った金額、乗車バス停、降車バス停を記入) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th>①訪問先</th> <th>②滞在時間(分)</th> <th>③使う予定の 金額と用途(円)</th> <th>④乗車バス停</th> <th>⑤降車バス停</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(例) 松江城</td> <td>60分</td> <td>バス代: 400円 御茶代: 500円</td> <td>松江駅</td> <td>国宝松江城 (大手前)</td> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	①訪問先	②滞在時間(分)	③使う予定の 金額と用途(円)	④乗車バス停	⑤降車バス停	(例) 松江城	60分	バス代: 400円 御茶代: 500円	松江駅	国宝松江城 (大手前)																																				松江市内のまち歩きとバス利用に関するアンケート(2回目) 学生番号() 氏名() このアンケートはバス利用とまち歩きに関するアンケートです。 松江市内のバスの一日乗車券「松江乗手形」を使って、皆様に松江のまち歩きを実践にしてください、 それによる感想等を、今後の松江のまちづくりに提案していきます。 問1は、必ず散策前にお答えください。 問2以降は、まち歩き後にご記入ください。 問1. 松江乗手形(一日乗車券)を使った、散策(まち歩き)の計画を作成してください。 (訪問先、訪問先の滞在時間、訪問先で使った金額、乗車バス停、降車バス停を記入) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th>①訪問先</th> <th>②滞在時間(分)</th> <th>③使う予定の 金額と用途(円)</th> <th>④乗車バス停</th> <th>⑤降車バス停</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(例) 松江城</td> <td>60分</td> <td>バス代: 400円 御茶代: 500円</td> <td>松江駅</td> <td>国宝松江城 (大手前)</td> </tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>	①訪問先	②滞在時間(分)	③使う予定の 金額と用途(円)	④乗車バス停	⑤降車バス停	(例) 松江城	60分	バス代: 400円 御茶代: 500円	松江駅	国宝松江城 (大手前)																																			
①訪問先	②滞在時間(分)	③使う予定の 金額と用途(円)	④乗車バス停	⑤降車バス停																																																																																							
(例) 松江城	60分	バス代: 400円 御茶代: 500円	松江駅	国宝松江城 (大手前)																																																																																							
①訪問先	②滞在時間(分)	③使う予定の 金額と用途(円)	④乗車バス停	⑤降車バス停																																																																																							
(例) 松江城	60分	バス代: 400円 御茶代: 500円	松江駅	国宝松江城 (大手前)																																																																																							

▲ 1 回目

▲ 2 回目

○主な設問項目

項目	1 回目	2 回目
個人属性	・性別 ・年齢 ・出身地 ・普段の移動手段 ・松江市内でのバスの利用頻度	—
散策計画/ 散策結果	・訪問先 ・使う予定の金額と用途	・滞在時間 ・乗降車バス停 ・訪問地の評価（散策結果のみ） ・再訪意向（散策結果のみ）
選択したマップ について	—	・どのマップを選んだか ・マップの評価 ・マップから得られた情報 ・マップの改善案
松江市について	・松江市の評価	・マップを使うことにより松江市を好きになるきっかけになったか
バス利用促進 について	—	・今回の散策によって、バスを使おうと思うきっかけになったか ・松江市のバス利用促進が進むためには市民、行政、バス事業者、あなたが何をしたらいいか

3) TFP 調査の実施

(a) TFP の実施形態

大学の講義を活用したことから、学生にアンケートに参加してもらう環境が整えやすく、TFP の仕組みを取り入れやすいことから、フルセット TFP を選択した。

(b) 実施結果

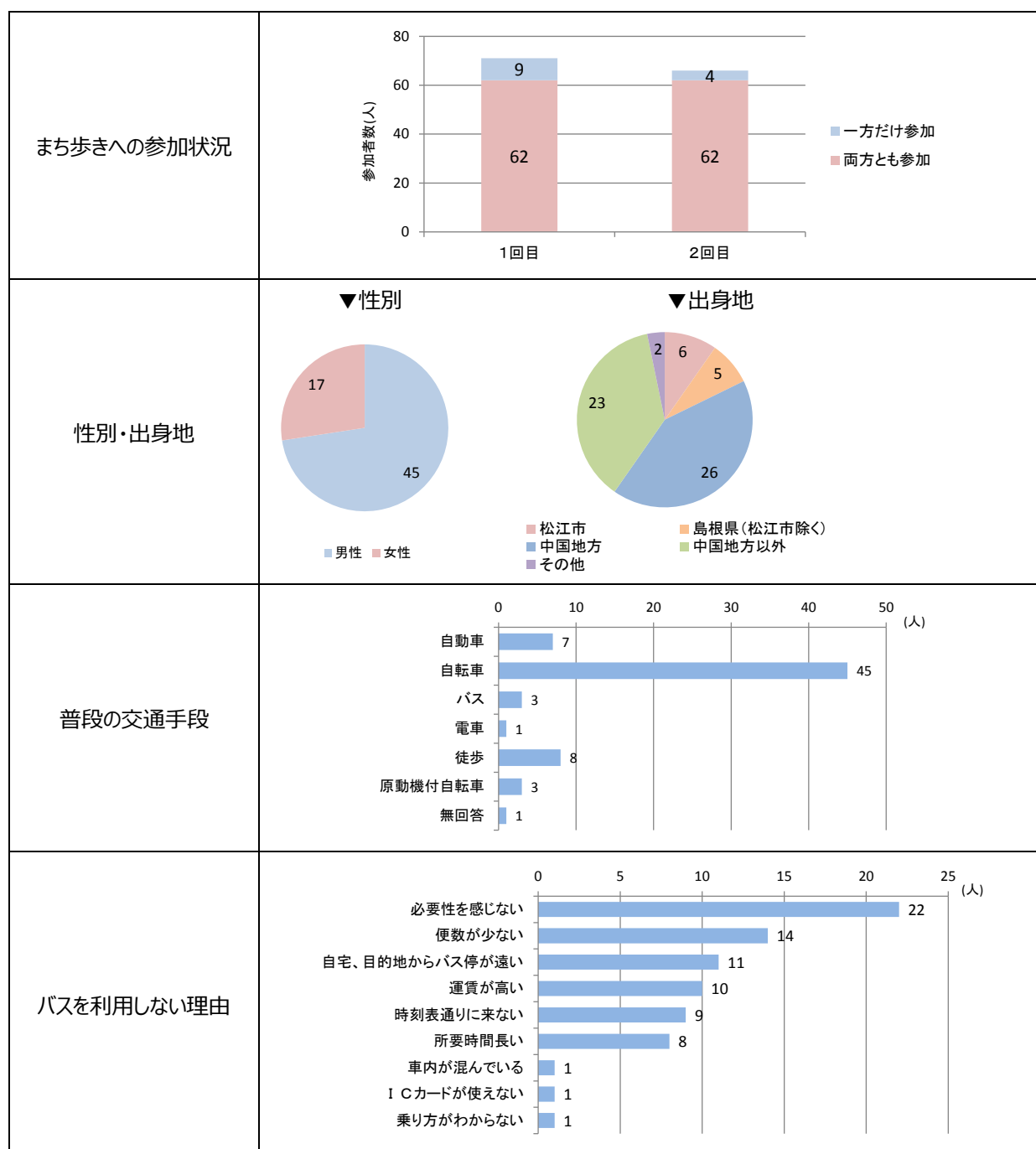
平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月にかけて、島根大学・飯野ゼミの学生により、以下の手順によりまち歩き計画の立案、マップの作成、アンケートへの回答を行っている。2 回とも参加した学生は 62 名であった。

まち歩き計画の立案（1 回目）	学生が自分たちで情報収集し、バスを利用したまち歩き計画を自由に立案
まち歩きの実施・アンケート回答	計画時の行動プランと実際の行動の違いなどについてアンケート
まち歩きマップの作成	ゼミにおいて学生たちの手によりまち歩きマップを作成
まち歩き計画の立案（2 回目）	作成したまち歩きマップから好きなものを選択し、再度まち歩き計画を立案
まち歩きの実施・アンケート回答	計画時の行動プランと実際の行動の違いなどについてアンケート

4) 集計分析

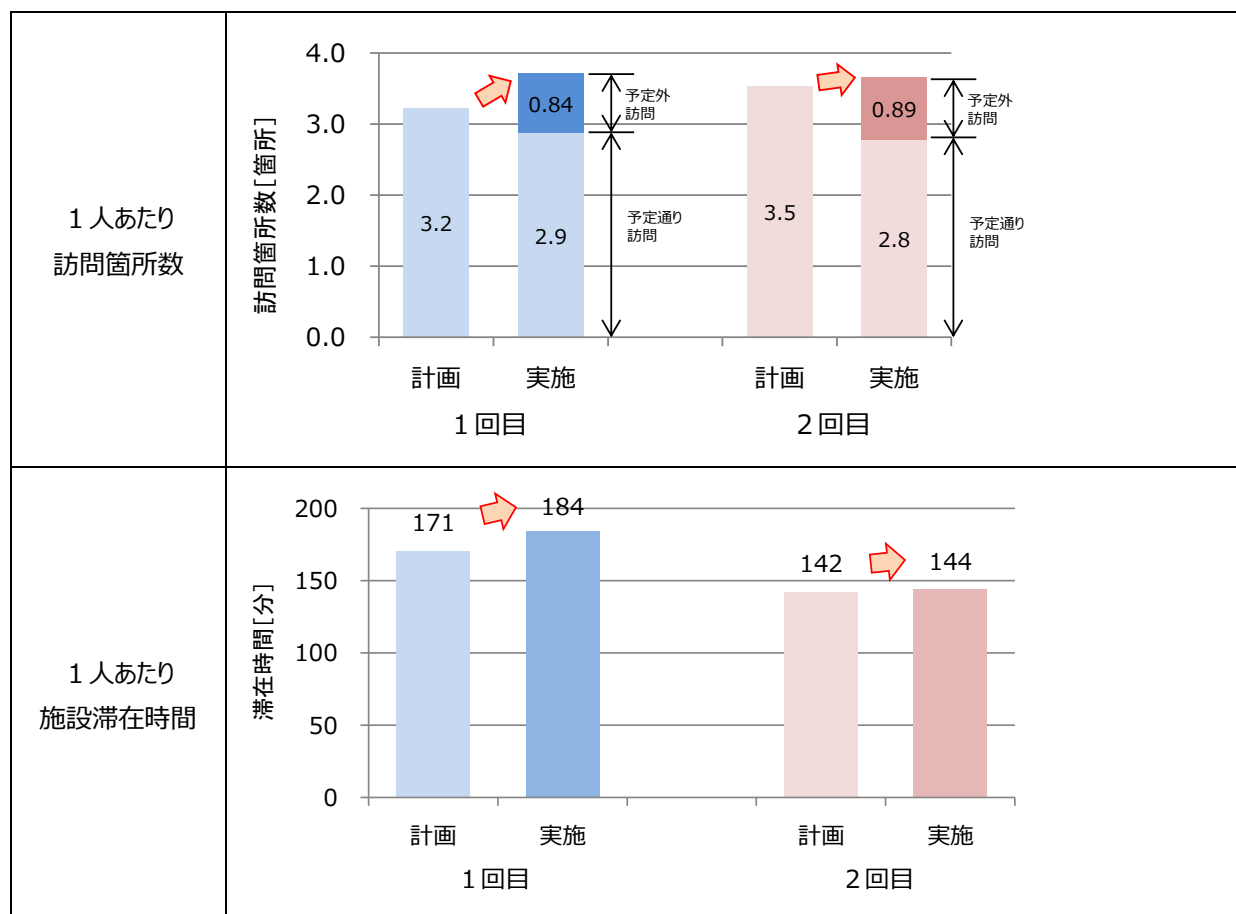
(a) TFP 調査への参加状況

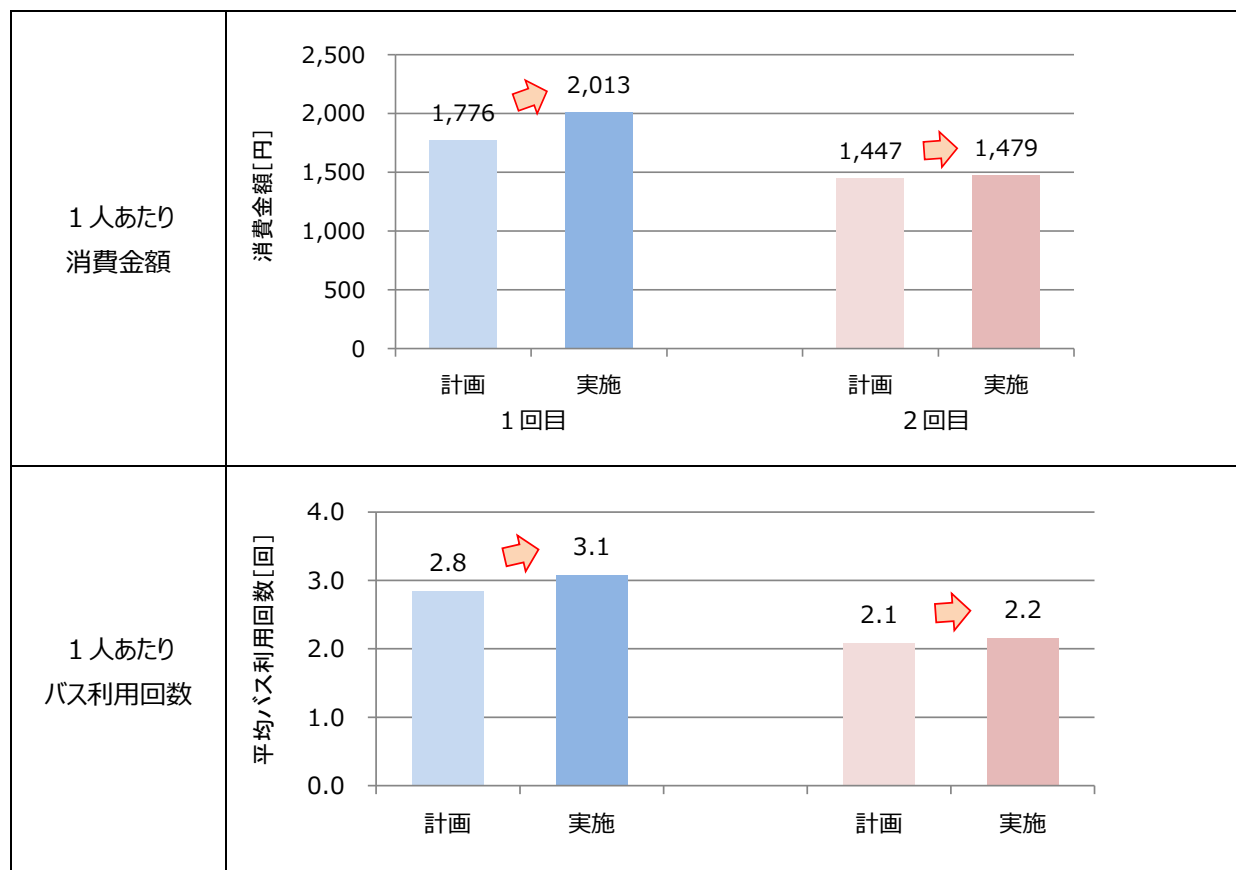
- 1 回目の参加者数は 71 名、そのうち 2 回目も参加したのは 62 名であり、両方とも参加した学生を今回の分析対象とする。
- 男性の参加者が 7 割を超えており、出身地別では県外からの学生が多数を占めており、松江市内出身の学生は 1 割、島根県全体でも全体の 2 割程度となっている。
- 普段の交通手段では自転車が多く、バスを上げた学生はわずか 3 名に留まっている。
- およそ 3 分の 1 の学生がバスの必要性を感じておらず、普段の移動手段として選択肢となっていないことがわかる。その他、運行便数やバス停までの距離、運賃、所要時間など、サービスレベルの問題でバスを利用しない回答が多数を占めたほか、乗り方がわからないという回答も見られた。



(b) まち歩きの実施結果

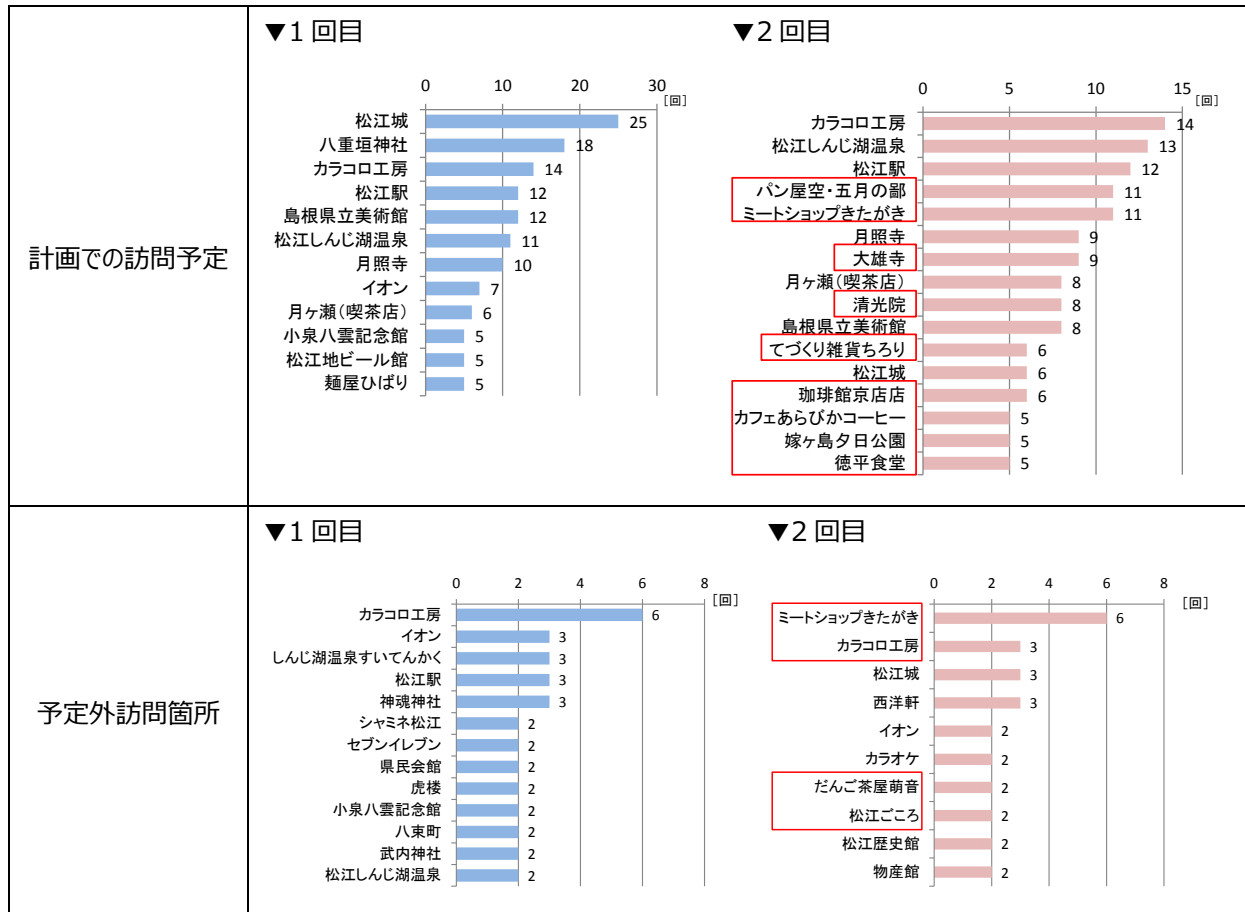
- 1 回目、2 回目とも、計画より実際のまち歩きの方が訪問箇所数は増加している。これは、計画時には収取できなかった情報を現地で発見、または、マップを持ち歩くことで、掲載されている箇所へ立ち寄り行動を誘発していると考えられる。
- 1 回目のまち歩きでは、計画より実際のまち歩きの方が、平均滞在時間や所要金額が増加しているが、2 回目のまち歩きではほぼ計画と同程度となっている。
- 1 回目よりも 2 回目の方が、訪問施設での滞在時間や所要金額が減少している。これは、2 回目のまち歩きにおいて使用したマップがエリアを絞ったものになっていたため、行動範囲が制限されたためだと考えられ、複数のマップ間の移動などを追加情報として提供する必要がある。
- バスの利用回数は、1 回目、2 回目とも概ね計画通り利用されているが、2 回目は上述の通りエリアを絞ったまち歩きとなっていることから、エリア内での移動が徒歩などとなり、自宅等から観光地までの往復のみの利用となっている場合が多いと考えられる。





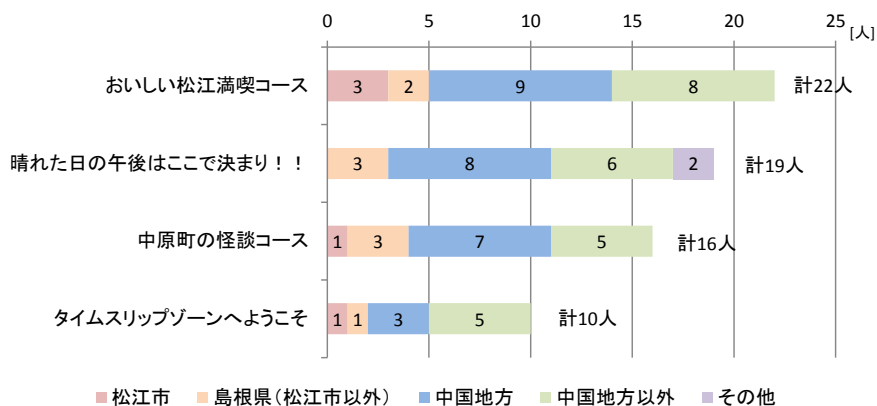
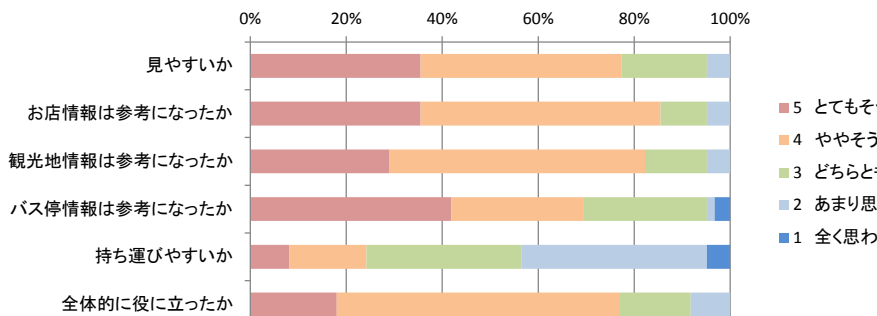
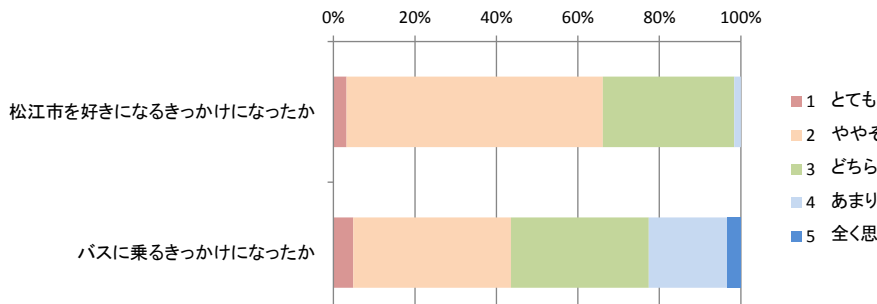
(c) 施設の評価

- 1 回目の計画ではほとんど、ないし全く選択されていない施設が、マップに掲載されたことにより、2 回目の計画において多数選択されている。
- 計画時に予定のなかった訪問でも、マップに掲載された施設が多数挙げられる。



(d) マップの評価

- 出身地によるマップ選択の差は認められず、最も利用されたマップは、京店商店街を中心とした地域に焦点を当てた「おいしい松江満喫コース」で、次いで島根県立美術館付近の宍道湖畔をテーマにした「晴れた日の午後はここで決まり」、松江しんじ湖温泉駅周辺の「中原町の怪談コース」、松江城北側の「タイムスリップゾーンへようこそ」と続く。
- マップの見易さや掲載した情報は概ね高評価となったが、持ち運びについてはやや課題を残している。
- さらに利用しやすいマップとするためには、所要時間や予算等のおよその目安など、実際にまち歩きを行う上での付加情報を掲載していくとともに、市民など一般に配布する場合の留意事項を抑えておく必要がある。
- TFP アンケートにより、多くの人が、松江市を好きになったり、バスに乗るきっかけになったと感じている。

使用されたマップと 学生の出身地による違い	 <table><thead><tr><th>マップ</th><th>松江市</th><th>島根県(松江市以外)</th><th>中国地方</th><th>中国地方以外</th><th>その他</th><th>計</th></tr></thead><tbody><tr><td>おいしい松江満喫コース</td><td>3</td><td>2</td><td>9</td><td>8</td><td>0</td><td>22人</td></tr><tr><td>晴れた日の午後はここで決まり！！</td><td>3</td><td>0</td><td>8</td><td>6</td><td>2</td><td>19人</td></tr><tr><td>中原町の怪談コース</td><td>1</td><td>3</td><td>7</td><td>5</td><td>0</td><td>16人</td></tr><tr><td>タイムスリップゾーンへようこそ</td><td>1</td><td>1</td><td>3</td><td>5</td><td>0</td><td>10人</td></tr></tbody></table>	マップ	松江市	島根県(松江市以外)	中国地方	中国地方以外	その他	計	おいしい松江満喫コース	3	2	9	8	0	22人	晴れた日の午後はここで決まり！！	3	0	8	6	2	19人	中原町の怪談コース	1	3	7	5	0	16人	タイムスリップゾーンへようこそ	1	1	3	5	0	10人							
マップ	松江市	島根県(松江市以外)	中国地方	中国地方以外	その他	計																																					
おいしい松江満喫コース	3	2	9	8	0	22人																																					
晴れた日の午後はここで決まり！！	3	0	8	6	2	19人																																					
中原町の怪談コース	1	3	7	5	0	16人																																					
タイムスリップゾーンへようこそ	1	1	3	5	0	10人																																					
マップの評価	 <table><thead><tr><th>評価項目</th><th>5 とてもそう思う</th><th>4 ややそう思う</th><th>3 どちらともいえない</th><th>2 あまり思わない</th><th>1 全く思わない</th></tr></thead><tbody><tr><td>見やすいか</td><td>40%</td><td>40%</td><td>15%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr><tr><td>お店情報は参考になったか</td><td>35%</td><td>45%</td><td>15%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr><tr><td>観光地情報は参考になったか</td><td>30%</td><td>50%</td><td>15%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr><tr><td>バス停情報は参考になったか</td><td>40%</td><td>30%</td><td>25%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr><tr><td>持ち運びやすいか</td><td>10%</td><td>20%</td><td>30%</td><td>35%</td><td>5%</td></tr><tr><td>全体的に役に立ったか</td><td>25%</td><td>55%</td><td>15%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr></tbody></table>	評価項目	5 とてもそう思う	4 ややそう思う	3 どちらともいえない	2 あまり思わない	1 全く思わない	見やすいか	40%	40%	15%	5%	0%	お店情報は参考になったか	35%	45%	15%	5%	0%	観光地情報は参考になったか	30%	50%	15%	5%	0%	バス停情報は参考になったか	40%	30%	25%	5%	0%	持ち運びやすいか	10%	20%	30%	35%	5%	全体的に役に立ったか	25%	55%	15%	5%	0%
評価項目	5 とてもそう思う	4 ややそう思う	3 どちらともいえない	2 あまり思わない	1 全く思わない																																						
見やすいか	40%	40%	15%	5%	0%																																						
お店情報は参考になったか	35%	45%	15%	5%	0%																																						
観光地情報は参考になったか	30%	50%	15%	5%	0%																																						
バス停情報は参考になったか	40%	30%	25%	5%	0%																																						
持ち運びやすいか	10%	20%	30%	35%	5%																																						
全体的に役に立ったか	25%	55%	15%	5%	0%																																						
マップを利用して 得られた情報	・今まで知らなかったお店や観光地を知ることができた ・元々知っていた場所でも、<u>アクセスの方法や周辺のスポット、実際の体験できることなど</u>、新たな情報を知ることができた ・<u>バス停の場所や、バスの時間が詳しく書かれていたので役に立った</u> ・<u>地域に伝わる怪談など、地元の人は知っているが県外の人には知らないもの</u> ・<u>裏路地など細かな街路まで記載されており、移動がスムーズだった</u>																																										
TFP アンケートが きっかけになったか	 <table><thead><tr><th>項目</th><th>1 とてもそう思う</th><th>2 ややそう思う</th><th>3 どちらともいえない</th><th>4 あまり思わない</th><th>5 全く思わない</th></tr></thead><tbody><tr><td>松江市を好きになるきっかけになったか</td><td>5%</td><td>60%</td><td>30%</td><td>5%</td><td>0%</td></tr><tr><td>バスに乗るきっかけになったか</td><td>10%</td><td>35%</td><td>30%</td><td>15%</td><td>10%</td></tr></tbody></table>	項目	1 とてもそう思う	2 ややそう思う	3 どちらともいえない	4 あまり思わない	5 全く思わない	松江市を好きになるきっかけになったか	5%	60%	30%	5%	0%	バスに乗るきっかけになったか	10%	35%	30%	15%	10%																								
項目	1 とてもそう思う	2 ややそう思う	3 どちらともいえない	4 あまり思わない	5 全く思わない																																						
松江市を好きになるきっかけになったか	5%	60%	30%	5%	0%																																						
バスに乗るきっかけになったか	10%	35%	30%	15%	10%																																						

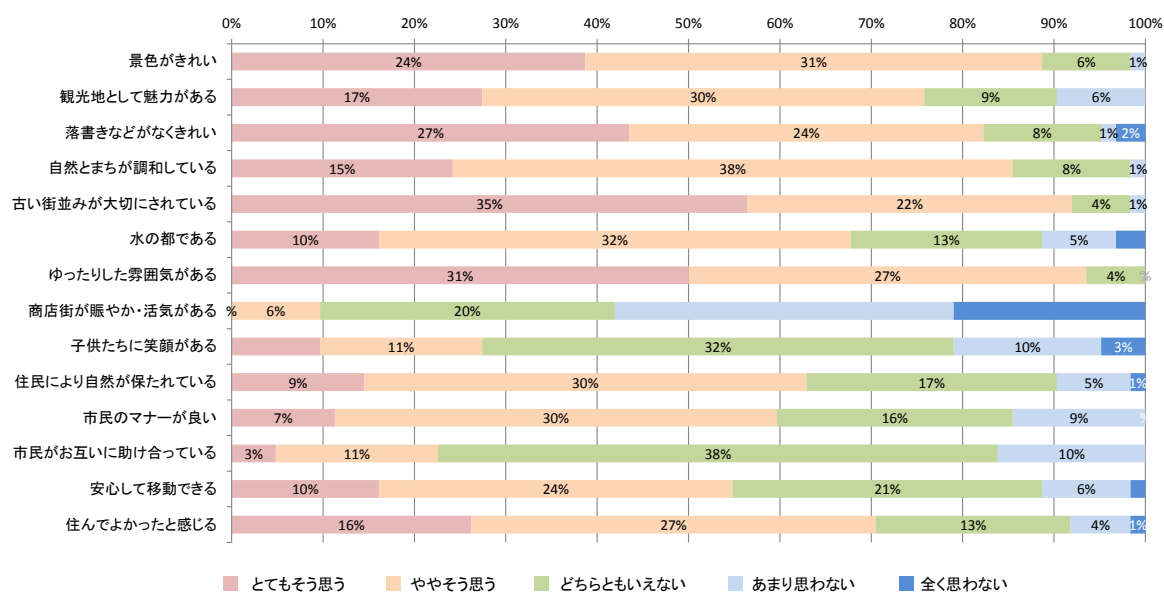
マップの改善点 (抜粋)	・観光地は、<u>予算や所要時間の目安、写真をもう少しうまく使う</u>など、情報量をもう少し増やしてほしい ・<u>サイズが大きく運びにくい</u>ので、折りたためるものにするなど、コンパクトにすべき ・グルメ関連の情報が多く、<u>文化や観光に関する情報をもっと掲載すべき</u> ・<u>縮尺やおよその距離など、移動時間がわかるもの</u>があれば、計画を立てやすい。 ・<u>方位や道路名、どのバス停が最寄りなのか</u>などわかるようにすればもっと使いやすくなる ・バスの利用促進を目的にするのなら、<u>観光客だけでなく地元民にも目を向けた内容にすべき</u> ・異なる写真が掲載されていたり、<u>許可を得ていないものがあつた</u>ので、実際に市民向けに作る時は留意すべき
-------------------------	--

(e) 松江市の印象に対する評価

以下の設問は、大学ゼミと連携して実施するに当たり、ゼミ側の研究・教育活動の一環として設問に加え、分析した。

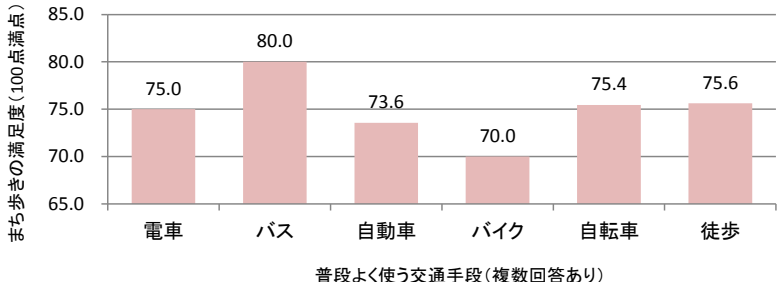
a) 松江市の印象に対する評価

- 古い街並みが大切にされていることや、ゆったりとした雰囲気、まちや景色がきれいといった観点での評価が総じて高く、自然環境や住民の評価も高いことがわかる。
- 一方で、商店街の賑やかさや活気があると感じている人は多くなく、街の活性化を図っていくことが課題である。



b) まち歩き満足度・発見したこと・バス利用促進のためにすべきこと

- 今回のまち歩きは総じて満足度が高い結果が得られたが、特に普段バスを利用している人の満足度が高く、市民がバス利用に慣れてくれば、より満足度を感じることができる内容になっていると考えられる。
- 今回のまち歩きの結果、意外とバスが使えると感じた参加者が多く見られたほか、まちの魅力の発見につながっていることがわかった。一方で、歩きやすさや街の美化など、改善すべき点についても目が向いたことがわかる。

まち歩きの満足度	 まち歩きの満足度(100点満点) <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>満足度(100点満点)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電車</td> <td>75.0</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>80.0</td> </tr> <tr> <td>自動車</td> <td>73.6</td> </tr> <tr> <td>バイク</td> <td>70.0</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>75.4</td> </tr> <tr> <td>徒歩</td> <td>75.6</td> </tr> </tbody> </table> 普段よく使う交通手段(複数回答あり)	交通手段	満足度(100点満点)	電車	75.0	バス	80.0	自動車	73.6	バイク	70.0	自転車	75.4	徒歩	75.6
交通手段	満足度(100点満点)														
電車	75.0														
バス	80.0														
自動車	73.6														
バイク	70.0														
自転車	75.4														
徒歩	75.6														
散策時の発見 (抜粋)	▼交通に関すること ・意外と市内は交通の便が良かったが、<u>夜の便が少ないため、帰りに使いにくい</u> ・市営と一畑の路線が重複している区間では<u>バス停を統一すべき</u> ・暮らす分には良いが、<u>観光するにはバスが少ない</u> ▼観光・街に関すること ・行楽シーズンとオフシーズンの<u>観光客の差が大きい</u> ・せっかく多くの観光地があるのに <u>PR しきれておらず残念</u> ・観光地同士が離れていて、<u>目的地以外は目に留まりにくい</u> ・観光よりも住んでみていい街だとわかる ・宍道湖がごみで汚れているのが残念 ・京店商店街から松江城の間は<u>車の往来があり、ゆっくり歩けない</u>														

▼バスを利用促進のためにすべきこと（抜粋）

市民	・<u>移動は車という固定概念を捨て、車やタクシーに頼らず、たまにはバスを使って移動してみる。</u> ・<u>バスの厳しい状況を正確に知り、使って残すという一人一人の心掛け。</u> ・<u>それぞれの交通機関ごとに良さ・適した場面があり、臨機応変に使いこなせばバスの需要も増えるはず。</u> ・<u>集まりの場で、バスの利用方法やお得な乗り方などについて話し合う。</u> ・<u>現在マイカー通勤の人も、運転できなくなる将来を考え、月 1 回などバスを利用する日を設けてみる。</u> ・<u>子供のころからバスに乗せ、バスを身近なものにする。</u> ・<u>自転車ではなく、バスを使って楽をすることを覚える。バスに頼る。</u> ・<u>リーズナブルで車高の違いで新たな発見もあるかもしれない。</u> ・<u>バスの遅延に対して文句を言わない。</u> ・<u>周りの乗客の事を考え、車内で通話しないなど最低限のルールはしっかりと守る。</u>
バス事業者	・<u>J R 最終便に合わせるなど、運行時間の拡大・深夜バスの設定。</u> ・<u>定時発着率の向上、バスロケーションシステムの導入、遅延情報の提供。</u> ・<u>交通系 IC カード、片道定期券の導入。</u> ・<u>容易にルート・運賃検索することのできるサイトの作成。</u> ・<u>路線や運賃、バス停周辺案内などの情報提供。</u> ・<u>沿線観光地の情報発信、飲食店と連携した割引・特典の設定。</u> ・<u>運転手の接客態度の向上。</u>
行政	・<u>バス案内所の設置、公共交通マップ、バス乗り場案内、バスの乗り方ガイド等の作成・配布。</u> ・<u>バスに乗ることによって利益を得られるようなプランを考える。</u> ・<u>人が集まり、かつ公共性の高い施設の駐車場は小さくする。</u> ・<u>バス優先（専用）レーンの拡充。</u> ・<u>新幹線などが行っている、アニメなど認知度の高い媒体とのコラボレーションをバスにも取り入れる。</u>
自分	・<u>積極的にバスを利用するよう意識する。</u> ・<u>ケチらず、あるのであれば利用するという気持ちをつくる。</u> ・<u>疲れているときは無理をせずバスを利用する。</u> ・<u>お年寄りに席を譲るなど、思いやりのある行動をとる。</u> ・<u>松江の良さを知るためにバスを使って観光する。</u>

3-3-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

(1) MM 実施のコンセプトと戦略

中山間地域の公共交通サービスは、通勤・通学や通院、買い物など日常生活に欠かせないものとなっている。一方で少子高齢化、人口減少、低密度な住宅の立地等の要因により、採算性に課題を抱える路線が極めて多い。そのため、路線の廃止や統廃合に至るケースも少なくない。加えて、公共交通事業者の撤退や経営状況の悪化等の問題に至るケースもある。

生活路線として位置づけられる路線が多い中山間地域では、「バス路線を守る、維持する」という地域住民等の意識・行動変容は特に重要となってくる。しかしながら中山間地域では普段の移動における自動車への依存度が高く、加えてバスや鉄道等の運行頻度が低いことから、都市部のようにクルマから自動車への転換を図ることは容易ではない。これまでも山口市などの中国地方の各地をはじめ、全国各地でコミュニティバス・地域内路線バスの利用促進 MM が試みられてきたが、なかなか成果が得られにくい状況下にある。この点を踏まえると、日常の移動での利用から拡張し、中山間地域における公共交通サービスの価値を再度見つめ直したうえで、その価値を地域の住民をはじめとした、「公共交通を利用し得る層」に向けて情報を発信し、意識・行動変容を図っていく必要がある。

そこで、上記のような背景・課題認識から、以下に示すコンセプトの下、MM モデルケースを設計・展開した。

○地域内の路線バス・コミュニティバスを、ネットワークとしての活用可能性を提案する。

- ・路線バス・コミュニティバスの域内公共交通サービスを、域外の公共交通サービスと連携させ、広域的な移動を提案する。
- ・上記の観点から、「地域内の住民が域外に出る移動」と「域外の方が地域内に来る移動」の利用促進の可能性を探る。
- ・モデルケースとして、都市部（広島都市圏）在住の方々が、中山間地域（国営備北丘陵公園）に観光で来訪する移動時に公共交通の利用を促進する情報を提供。

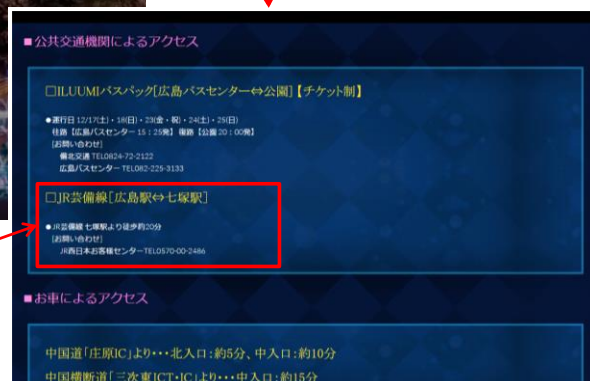
○広域的な移動手段として捉えたうえで、公共交通利用のメリットを訴求する。

- ・観光交通の移動をターゲットとした乗り継ぎ時刻表等、具体的なアクセス情報の提供（従来、地方部の観光地の公共交通情報は丁寧に提供されていない。）



トップページからアクセス情報にリンクしているが・・・

具体的な乗継時刻表や乗り場・経路等を示すなど、丁寧な情報提供を行うことで、より効果的に公共交通の利用を促すことができる。



- ・時間の有効活用、費用面、渋滞等による訴求。

○上記を踏まえたうえで「まずは乗ってみる」という動機づけ

(2) MM モデルケースにおける実施体制

本ケースは、以下に示す体制・役割分担で実施した。

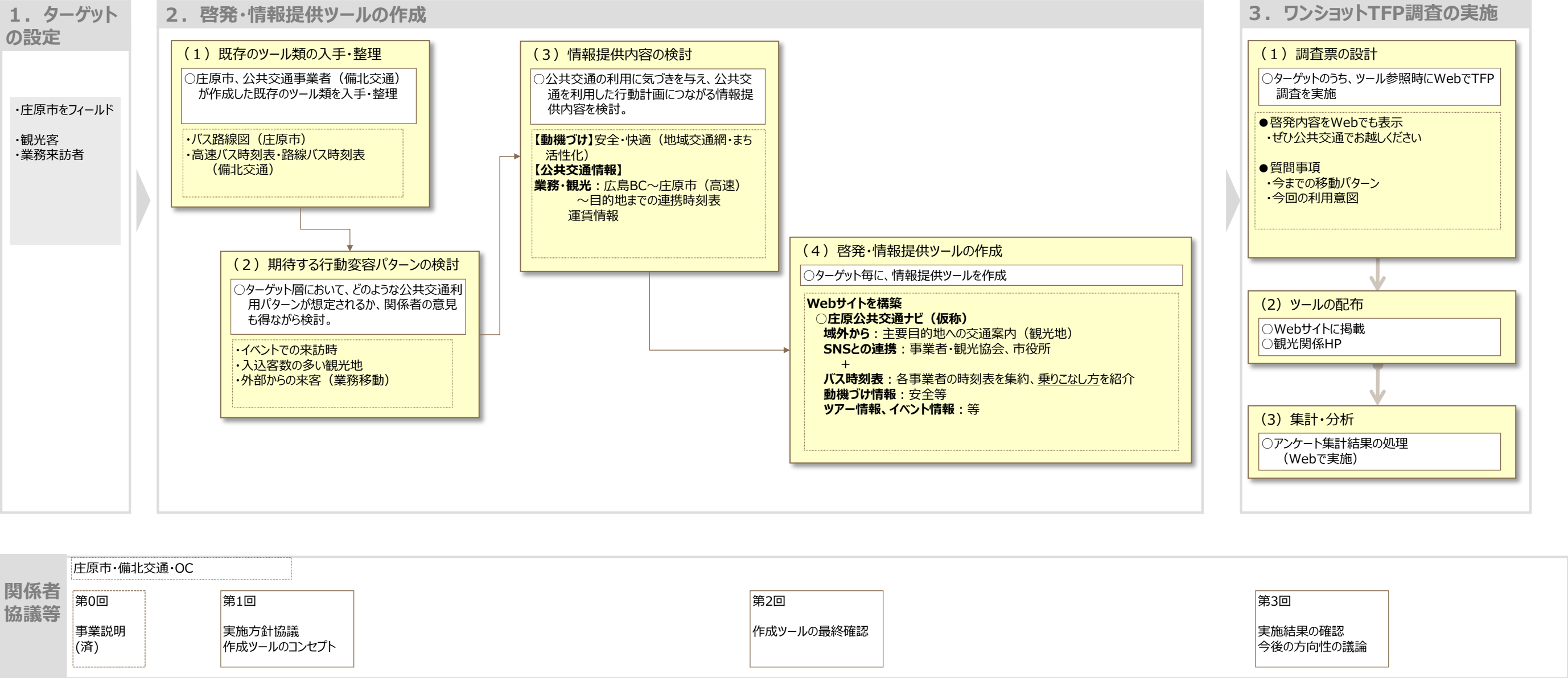
表 3-8 実施体制と役割分担

機関	役割
備北交通株式会社（交通事業者）	バス時刻表の提供
庄原市役所	全体調整
庄原市観光協会	HP の連動、PR の実施
オリエンタルコンサルタンツ	MM 実施スキーム、ツール類の設計、作成、全体調整

(3) MM (TFP) の実施

1) MM の実施プロセス

以下に示すプロセスで、MM を展開した。



2) 啓発・情報提供ツールの作成

MM・TFP の実施に当たっては、以下のツールを作成した。

表 3-9 作成したツール

ツール名	訴求事項と作成のコンセプト
国営備北丘陵公園のイルミネーションイベント（備北イルミ）のアクセス交通を対象とした情報提供 HP 	・広島県北で知名度の高いイルミネーションイベント「備北イルミ」の来場者を対象に、公共交通での来場方法を情報提供 ・“冬季”の観光という特性を踏まえ、公共交通のメリットを、「雪道でも安全」というテーマでも訴求 ・わかりにくい地方部の公共交通体系を概説 ・公共交通でのアクセス方法を全て集約・網羅 ・高速路線バスとコミュニティバスの接続時刻表を提示 ・利便性が低い時間帯のために、タクシーの利用方法を明示 ・渋滞が想定される時期には、鉄道との接続性を考慮した時刻表を提示 ・特別シャトルバスや特別ツアーの情報を記載 ・鉄道アクセスの場合、最寄駅から現地までの徒歩ルートを示す ・地元観光協会、公共交通事業者、誘客イベントの SNS 情報と連動（情報の拡散にも活用） ・連絡先として、公共交通事業者の連絡先を提示。（困ったときの相談先として）
TFP アンケートフォーム（Web アンケート方式） 	・利用意向のある交通手段を選択 ・情報提供 HP 内にマウント

▼情報提供ホームページ



自 アンケートにご協力ください →

見どころ



イルミネーションの開催エリアは公園の中入口エリア

イルミネーションの会場は広大な公園の中の「中入口」付近。
大きく4つエリアに分かれており、「A.中の広場エリア」、「B.ひばの里エリア」、「C.花の広場エリア」、「D.歩行者遠路エリア」となっています。それぞれのエリアごとにテーマがありますので、意識して眺めてみるのも楽しいですよ。また、今年25年ぶりにリーグ優勝したカープコーナーもあります！



イルミネーション点灯の瞬間を見逃すな！

イルミネーションの点灯は17時30分！期間中は毎日「A.中の広場エリア」でカウントダウンがあり、一斉に光が灯される瞬間は必見です！
また、点灯時間中の毎時15分と45分には、約10分間の光と音楽が連動した特別プログラムを実施しているので、そちらも見逃さないようにしてください！



12月の土曜日*はイルミと花火のコラボ

12月中の土曜日には花火が打ち上がり、イルミネーションとの幻想的なコラボレーションを見ることができます！
毎回19時からおよそ5分間、200発もの花火との共演はまさに迫力！是非とも見逃すなかれ！
実施日は12/3(土)、10(土)、17(土)、24(土)、31(土)

その他さまざまなイベントを開催中！詳しくは公式ホームページをチェック！ →

高速バス・鉄道なら安心！

今年で22年目のロングランに入る「ウィンターイルミネーション」。
毎年多くのお客様にお越しいただいております。

でも、冬の庄原は雪や凍結も心配です。
高速バスや鉄道なら、安心してお越しいただけます。

雪道でも安心

冬の中国道は積雪・凍結の可能性あり。
雪道に不安の方は、高速バスや鉄道がおすすめ。



本数が多い高速バス

広島から庄原までは高速バスで19便/日運行
（庄原から広島は18便/日）
時間も選べる。



PASPY利用でお得に

広島BC～庄原までの運賃は片道1860円。
PASPYを利用すれば約10%の割引があり、
1,680円になります。



バス・鉄道でのアクセスのポイント

1 高速路線バスで庄原まで、庄原から路線バスかタクシーに乗り継いでいく

備北交通の高速乗合バスは、比較的本数が多いのがポイント。
イルミネーションの点灯は日没後17:30ですが、すこし早く行って散策するのもよし。
高速乗合バスであれば、行く時間、帰る時間も気ままに選べます。

備北交通
高速広島線時刻表はこちら →



●行き（広島市内→庄原・備北丘陵公園）

広島駅	広島 バスセンター	経由	庄原バス センター着	庄原バス センター発	国兼池 東口
-	6:20	大塚・Aシティ中央	8:13	8:40	8:55
-	7:45	新白島・中筋	9:47	10:14	10:29
-	8:45	大塚・Aシティ中央	10:42	11:01	11:16
9:05	9:20	新白島・中筋	11:17	11:48	12:03
-	10:20	新白島・中筋	12:21	13:00	13:15
-	11:20	新白島・中筋	13:21	13:47	14:02
12:05	12:20	大塚・Aシティ中央	14:17	14:34	14:49
13:05	13:20	新白島・中筋	15:21	16:08	16:23
14:05	14:20	新白島・中筋	16:17	16:55	17:10
14:45	15:00	大塚・Aシティ中央	16:52	16:55	17:10
15:45	16:00	大塚・Aシティ中央	17:52	-	-
16:05	16:20	新白島・中筋	18:22	-	-
16:45	17:00	大塚・Aシティ中央	18:52	-	-
17:05	17:20	新白島・中筋	19:22	-	-
17:45	18:00	大塚・Aシティ中央	19:52	-	-

広島駅	広島 バスセンター	経由	庄原バス センター着	庄原バス センター発	国兼池 東口
－	19:20	新白島・中筋	21:22	－	－
20:05	20:20	新白島・中筋	22:22	－	－
21:15	21:30	新白島・中筋	23:32	－	－
22:45	23:00	大塚・Aシティ中央	0:57	－	－

※ひまわり循環バスは、16：55発が最終となります。

●帰り（庄原・備北丘陵公園→広島市内）

国兼池東口	庄原バス センター着	庄原バス センター発	経由	庄原バス センター	広島駅
－	－	6:00	Aシティ中央・大塚	7:55	8:05
－	－	6:40	中筋・新白島	8:42	8:52
－	－	7:15	Aシティ中央・大塚	9:06	9:16
－	－	7:30	中筋・新白島	9:32	9:42
－	－	8:20	Aシティ中央・大塚	9:51	10:01
－	－	9:00	Aシティ中央・大塚	10:55	11:05
8:55	9:26	9:30	Aシティ中央・大塚	11:25	11:35
9:42	10:13	10:28	中筋・新白島	12:32	12:42
10:29	11:00	11:30	中筋・新白島	13:32	－
11:16	11:47	12:30	中筋・新白島	14:27	14:37
12:03	12:34	－	－	－	－
13:15	13:46	14:00	Aシティ中央・大塚	15:55	－
14:02	14:33	15:00	Aシティ中央・大塚	16:55	17:05
14:49	15:20	16:00	Aシティ中央・大塚	17:55	－
16:23	16:54	17:00	Aシティ中央・大塚	18:55	－
－	－	17:30	Aシティ中央・大塚	19:25	－
17:10	17:41	18:30	中筋・新白島	20:27	－
－	－	19:00	Aシティ中央・大塚	20:55	－
－	－	20:00	Aシティ中央・大塚	21:55	－

タクシーご利用上の注意

庄原地域はタクシーの台数が限られています。
そのため、ご利用の際は予め予約されることを強くお奨めします
(有)石田タクシー：0824-72-1181 庄原中央タクシー：0824-72-1191 りぼんタクシー：0824-75-0133

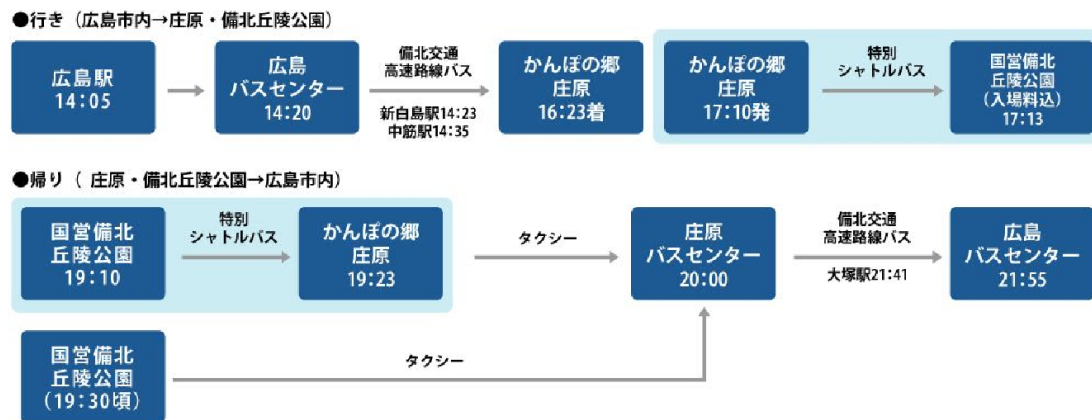
【12月3・4・10・11・17・18・23・24・25日限定】

2 高速路線バスで「かんぼの郷庄原」まで行き、特別シャトルバスに乗車

- ・12月の土日祝には、国営備北丘陵公園からシャトルバスが運行されます。
(入場券とセットで大人690円、小人250円)
- ・バスでの待ち時間に、腹ごしらえしていくのもオススメです。



特別シャトルバス案内
(備北交通㈱ホームページより)



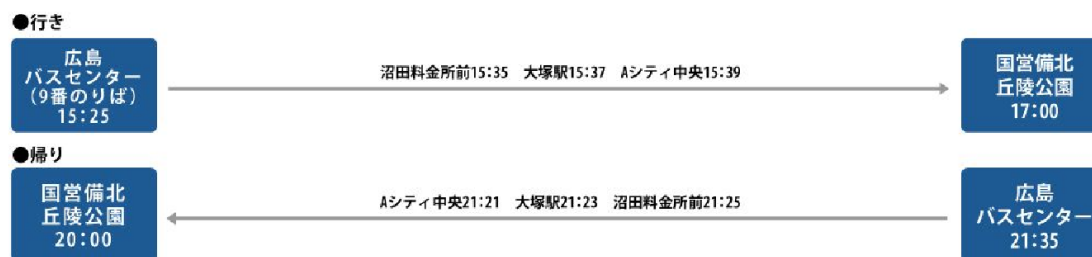
特別シャトルバスについて、詳しくはこちら →

予約・お問い合わせはかんぽの郷庄原へ
電話番号：0824-73-1800

【12月17・18・23・24・25日限定】 定員45名

3 備北交通（株）のバスパックでノンストップで行く

広島バスセンターから国営備北丘陵公園まで直接アクセスする、期間限定のバスパックです。
バスの往復乗車券と入園券がセットになった、オール・イン・ワンのパッケージ。気軽に、効
率よくウィンターイルミネーションを楽しみたい方にオススメです。



申込み・問い合わせはこちら →

予約・お問い合わせは備北交通(株)へ
電話番号：0824-72-2122

【12月23・24・25日は要注意！】

④ 芸備線からアクセスする

クリスマスシーズンは毎年大渋滞し、渋滞の列が20km近くなることも。こうなると到着できなくなってしまう。
「道路が混んでるな」と思ったら、渋滞知らずのJR芸備線を活用するのもオススメです。



●行き（広島市内→国営備北丘陵公園）

広島駅	広島 バスセンター	交通機関	三次駅着	三次駅発	七塚駅	国営備北 丘陵公園
—	—	—	—	6:55	7:23	7:45頃
5:42	—	JR芸備線	7:28	7:47	8:13	8:35頃
—	6:20	広島電鉄高速バス	7:41	※日祝運休		
11:00	—	JR芸備線	12:45	13:01	13:27	13:50頃
—	11:20	備北交通高速バス	12:46			
13:00	—	JR芸備線(狩留家駅乗換)	14:52	14:55	15:21	15:40頃
13:05	13:20	備北交通高速バス	14:46			
14:00	—	JR芸備線	15:56	16:27	16:53	17:15頃
14:45	15:00	備北交通高速バス	16:17			
16:00	—	JR芸備線	17:21	17:29	17:54	18:15頃
15:45	16:00	備北交通高速バス	17:17			
18:00	—	JR芸備線	19:20	19:22	19:48	20:10頃
17:45	18:00	備北交通高速バス	19:17			

●帰り（国営備北丘陵公園→広島市内）

七塚駅	三次駅着	三次駅発	交通機関	広島 バスセンター	広島駅
18:08	18:34	18:42	備北交通高速バス	20:07	—
		18:57	JR芸備線	—	20:49
		19:02	広島電鉄高速バス	20:29	—
		19:32	備北交通高速バス	20:58	—
19:20	19:50	20:02	広島電鉄高速バス	21:32	—
		20:32	備北交通高速バス	21:55	—
20:04	20:31	21:39	JR芸備線	—	22:14
		21:02	広島電鉄高速バス	22:32	—

●七塚駅～国営備北丘陵公園までのルート



▲ページトップに戻る

ツイト シェア { 87

▼TFP アンケート票（Web）

備北丘陵公園 備北イルミ はバス・鉄道で見に行こう！

アンケート

本ホームページでは、備北丘陵公園の公共交通でのアクセス情報をわかりやすくするための試みとして、作成しております。
今後の改善に向けて、下記のアンケートにご協力をお願いいたします。

郵便番号

性別
☒ 男性
☐ 女性

年代

①本ホームページを訪れた理由を選択してください（複数可）

☐ イルミへのアクセス方法を調べるため
☐ イルミの開始・終了時刻を調べるため
☐ イルミのイベント情報を調べるため
☐ 周辺の観光・宿泊等の情報を調べるため
☐ その他

②これまでに、備北イルミに行くときに使ったことのある交通手段を選択してください（複数可）

☐ 高速バス
☐ 鉄道

○主な設問項目

- ・ホームページを訪れた理由
- ・これまでに備北イルミに行くときに使ったことのある交通手段
- ・何人で行く予定か
- ・どのような人たちと行くか
- ・今年の備北イルミはどのような交通手段で行く予定か など

3) TFP 調査の実施

(a) TFP の実施形態

フルセットの TFP を行うためには、調査対象者に複数回コンタクトを取る必要があるが、今回の不特定多数の来訪者を対象としていたことから個人情報を取得することが困難であり、ワンショット TFP を選択した。

(b) TFP の実施結果

公共交通情報提供ホームページは、平成 28 年 12 月中旬より一般公開した。

(アドレス : <http://shobara-bus.com/illumini>)

当該ホームページは、庄原市観光協会、交通事業者（備北交通（株））、観光誘客プロジェクトホームページ（「ひばべん・やまめし」プロジェクト）等のホームページにバナーを設置し、アクセスを誘導するとともに、地元関係団体の SNS（Facebook）を通じて周知を行った。

Web での TFP アンケートは同日より実施し、2 件の回答があった。

回答者数が少なかった要因として、Web での TFP アンケートに回答する各個人のインセンティブの不足が考えられる。

HP へのアクセス状況については、トップページに期間中 805 件のアクセスがあったこと、後日の関係者のヒアリングにおいて、最も来場者の多い 12 月 23～25 日に、従来は利用者があまり見られない芸備線に、多くの利用者が見られたというコメントがあったことから、一定の成果があったものと推察される。

4. 効果的なM・Mの実施手法の検討

3章で実施した5つのMMについて、モデルケースでの成果と課題を整理するとともに、実施結果を踏まえた効果的なMM展開の方向性を、個別のMMケースについて検討した。

その上で、今後、他地域でもマニュアルとして展開できるように実施手法を検討した。

4-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM

(1) モデルケース実施の成果と課題

「中高生等を対象としたMM」では、以下のコンセプトによりモデルケースを展開した。

○「自分たちの交通は自分たちで守る・育む」意識を形成する。

- ・団地の住民にバス路線が減便や廃止の危機にあることを認識する。
- ・バス路線を守るためにバスを積極的に利用する必要があることを意識づけする。

○交通を切り口に、まちづくり意識のさらなる形成

- ・関係者相互の連携により、バス路線の確保・維持を図ることで、定住が促され、団地の活性化につながるという意識を形成

○具体的なアクションの提示

- ・「一人月に一度はバスに乗る」等、住民、バス会社、行政のそれぞれが何をすればよいのかという具体的なプランの提示

モデルケースを展開した結果、以下に示す効果が得られるとともに、課題が明らかとなった。また課題に対する対応の方向性を併せて示す。

＜実施成果＞

- ・自治会や住民がまちづくりと交通の連携が重要であることを認識
- ・アンケート票を1世帯に2枚配布することで通常回答率の低い男性にも参加を促すことができた
- ・あさひが丘の会報による情報発信、バスの乗り方教室の実施（、バスまつりでのPASPY販売）

＜課題や対応の方向性＞

- ・今後も、住民、バス事業者、行政が意見交換できる場を持ち続ける。人が変わったらなくなるということがないように。
- ・BUSitなど、便利なツールはあるものの、認知度が低い、さらに利用している人はもっと少ない→便利であることをわかってもらう。難しそうという固定観念を取り払い、使えるものだとして認識してもらう必要がある

(2) モデルケースの実施結果を踏まえた効果的な MM 実施手法

モデルケースでの知見を踏まえ、効果的な MM 実施のプロセスと実施内容を以下に示す。

表 4-1 MM の実施プロセス

手順	実施内容	ポイント・留意点・配慮事項
1. ターゲットの設定		
ターゲット設定	・ターゲットの設定（広島市安佐北区あさひが丘の住民）	
2. 啓発・情報提供ツールの作成		
(1) 既存のツール類の入手・整理	・中国運輸局、地元自治体、協力機関が作成した既存ツールを入手・整理	・可能な限り既存のコミュニケーションルートを活用するほうが負担が軽く継続しやすい
(2) 期待する行動変容パターン	・ターゲットとする地域の住民の属性を踏まえ、行動パターンを設定	・地域の方と議論しながらテーマを検討
(3) 情報提供内容の検討	・乗るきっかけとなる動機づけ情報とバスを便利に乗るための情報提供の検討	・動機づけ情報は、個人のメリット（健康や安全など）と社会的な面（まちの活性化など）
(4) 啓発・情報提供ツールの作成	・活動主旨、バスの時刻表、路線、外出イベント情報など	・地域の方と議論しながら素材を検討
3. ワンショット TFP 調査の実施		
(1) 調査票の設計	・外出状況、交通手段、これまでの公共交通利用状況、公共交通の利用イメージ今後の利用可否など	・啓発資料を読ませること、行動プランを作成することが本 MM での TFP の目的であり、それらに関連する質問項目は必須
(2) 集計・分析	・アンケートの集計・分析を実施 ・関係者へフィードバック ・今後の課題整理	・結果を、幅広く住民にフィードバックする必要がある。 ・方法はセミナーや、町内会の回覧等が考えられる。
4. 利用促進イベントの開催		
(1) イベント・セミナーの開催	・バスの乗り方、情報提供ツールの紹介、体験乗車など ・IC カードの販売 ・定期券の販売	・住民の方々に直接情報提供・啓発できる場としてセミナーを開催。 ・バスの実車を用いた乗り方教室を一緒に行うことで、より多い人数や子供世代の参加の増加が期待される。 ・無記名式 IC カード（手続き不要）の販売も行い、今後の利用を促進する。 ・ニーズがあれば、通勤・通学用定期券を販売（事前に取りまとめ）

4-2 中高生等を対象としたMM

(1) モデルケース実施の成果と課題

「中高生等を対象としたMM」では、以下のコンセプトによりモデルケースを展開した。

○進路検討段階に置いて、公共交通情報を得ることにより、バス・鉄道を通学手段として認識

- ・高校の進学先を検討する段階（中学３年生）をターゲットに情報提供。
- ・学校情報と併せて通学時の公共交通情報を得ることにより、従来では不便で通えないと思っていた学校が選択肢に入る可能性が出てくる。（進学先選択のマッチングをより適切化）

○情報提供のターゲットを、「生徒」と「保護者」に設定

- ・意思決定において、保護者も重要になってくる。
- ・保護者目線での訴求も行う（安全・快適かつ、保護者に依存しないで自律的に通学ができる）

○作成したツール類は、今後も継続的に活用できるように設計する。

- ・より負担なく改訂・準備（市・交通局等）・利用（高校等）でき、分かりやすいツール、しくみの構築（ブラッシュアップ）

モデルケースを展開した結果、以下に示す効果が得られるとともに、課題が明らかとなった。また課題に対する対応の方向性を併せて示す。

<実施成果>

- ・従来、公共交通事業者が高校生を対象とした情報発信の取り組みを課題として感じているところ、既存のツールに対し、利用者目線での情報内容の整理を行うことにより、ツールが洗練された。その点は公共交通事業者は評価している。
- ・時刻表と連動した啓発資料を作成することで、その効果を高めた。
- ・モデルケースで展開するMMの目的は、中学校や教育委員会が認識する課題と一致しており、調整もスムーズに展開できた。

<課題や対応の方向性>

- ・今回、中学校を通じて配布を行ったが、最終的に啓発HPを閲覧した人数やTFPアンケートに回答した人数は伸びなかった。この原因として、①配布のタイミングが年末となり、受験生や保護者がナーバスなタイミングであったこと、②終業式時期での配布となり、他の配布物も多い時期であり目につきにくかったことが挙げられる。
- ・今回はモデルケースであり、調整等に制約があったが、①比較的余裕のあるタイミングでの配布、②目的地側の高校での情報発信などの対応が考えられる。
- ・また、中学生を対象とした、高校通学時の公共交通促進を考慮した場合、①通学先の選定時の参考資料として、②入学後の交通手段選択の参考として、の２つのタイミングがあると考ええる。
- ・①については進路選択を検討し、比較的余裕のある、春や夏ごろに中学校を通じた情報提供、②については、高校の学校説明会や進路決定後の資料送付時に配布するといったことが考えられる。
- ・提供する情報の作成とアプローチ方法について考えると、今回作成したHPと素材は交通事業者のホームページに格納し、また、各高校のホームページにあるアクセス情報からそのページにリンクする方法も考えられる。

(2) モデルケースの実施結果を踏まえた効果的な MM 実施手法

モデルケースでの知見を踏まえ、効果的な MM 実施のプロセスと実施内容を以下に示す。

中高生を対象とした MM の場合、作成した情報の提供ルートの確立が重要になっており、今回のモデルケースの実施結果を踏まえ、考えられる方法を追加した。また、予算や手続き面での制約がある場合、まずは確実に情報を届けることに注力し、TFP 調査の実施は省く方法も考えられる。

表 4-2 MM の実施プロセス

手順	実施内容	ポイント・留意点・配慮事項
1. ターゲットの設定		
ターゲット設定	- 対象範囲の設定 - ターゲットの設定（生徒・保護者）	
2. 啓発・情報提供ツールの作成		
(1) 既存のツール類の入手・整理	交通事業者、宇部市、協力機関が作成した既存ツールを入手・整理	既存のツールをベースに作成するほうが、作業負担も少なく継続しやすい
(2) 情報提供のコンセプトの検討	- 情報提供の主体、対象エリア等の検討 - 提供方法の検討（Web サイト等）	市や学区単位での実施が、行政（教育委員会等）との調整がしやすい
(3) 情報提供内容の検討	① 乗るきっかけとなる動機づけ情報と、② コースに合わせた公共交通情報を提供できるように検討	① 動機づけ情報は、個人としてのメリット（安全、快適、保護者からの自立など）と社会的な面（まちの活性化など） ② 公共交通情報は、各高校への通学方法や時刻表の調べ方など
3. 情報提供ルートの確立		
(1) 中学校ルートでの情報提供のための調整	春・夏等、受験まで時間がある時期に、中学校を通じた資料配布を依頼	期末等の配布資料が多くなる時期は避ける。
(2) 高校での情報提供のための調整	学校 HP や学校説明会、入学前説明会、入学前後でのバス定期券の購入時などのタイミングで、資料配布を依頼する。	- 直接事業者等が説明できる機会があれば望ましい。 - 情報提供同時に定期券販売も実施する。
(3) Web ページに情報掲載	Web ページにコンテンツやリンクを設置	時刻表情報は公共交通事業者に配置するほうが手続きがスムーズとなるケースが多い。
4. 簡易 TFP 調査の実施		
(1) 調査票の設計	現在の考えや啓発資料を一読後の交通に対する認知度、重要性認識度、高校選択に係る意図など	進学後のバス利用促進や、進学先選択での視野の
(2) ツールの配布	- 中学校を通じて生徒へ配布 - Web サイトで学校別時刻表を提供	Web サイトからアンケートへ誘導
(3) アンケートの実施（保護者）	Web 上でアンケートに回答	—
(4) 集計・分析	- アンケートの集計・分析を実施 - 関係者へフィードバック - 今後の課題整理	—

4-3 企業等の従業員を対象としたMM

(1) モデルケース実施の成果と課題

「企業等の従業員を対象としたMM」では、以下のコンセプトによりモデルケースを展開した。

- 行動変容のターゲットにとって、通勤をはじめとした「公共交通利用」の機会を幅広く啓発する。**
 - ・**通勤**：通勤の完全な転換は容易に期待できないため、まずは公共交通移動のきっかけとして、飲み会の日の朝等の利用シーンを提案。また、地域にはじめて住むこととなる新入社員へ、早いうちに情報提供。
 - ・**業務移動**：業務での長距離出張の玄関口となる新幹線駅、空港への移動に、公共交通を利用するよう啓発
- 作成した時刻表等の情報を、さらに有効に活用できる方法を提案する。**
 - ・**来訪者**：事業所周辺の地理や公共交通網に不案内な方への来社時に公共交通を利用
- 作成したツール類は、今後も継続的に活用できるように設計する。**
 - ・より負担なく改訂・準備（市・交通局等）・利用（従業員等）でき、分かりやすいツール、しくみの構築（ブラッシュアップ）

モデルケースを展開した結果、以下に示す効果が得られるとともに、課題が明らかとなった。また課題に対する対応の方向性を併せて示す。

＜実施成果＞

- ・通勤時における公共交通利用のメリットや、出張時の具体的な公共交通での移動方法など、公共交通の利用シーンを提案することができた。
- ・通勤交通については、「できる」又は「やってみたい」と回答した人が 7 割を超えたほか、新幹線での出張時にも、動機づけや働きかけ次第で行動変容を促す可能性を示すことができた。

＜課題や対応の方向性＞

- ・公共交通への行動変容の可能性は示されたが、自分自身が公共交通を利用することについては、肯定的な意見と否定的な意見が半々となっている。今後は、例えば健康に関する情報について、各企業の保険師と議論していくなど、個人の行動変容により強く訴えかける情報提供を行っていく必要がある。
- ・今回配布したチラシではサイズが大きいため、名刺サイズの時刻表にするなど、各自が手元に持っておけるような工夫が必要である。
- ・また、今後、継続的に活用できるツールとしていくためには、HP などのメディアを作成しコンテンツの更新やアクセスを容易にするとともに、そのQRコードを名刺に掲載するなどして対外的にPRを行うことで、企業のCSRとして活用できる仕組みを構築していく必要がある。

(2) モデルケースの実施結果を踏まえた効果的な MM 実施手法

モデルケースでの知見を踏まえ、効果的な MM 実施のプロセスと実施内容を以下に示す。

表 4-3 MM の実施プロセス

手順	実施内容	ポイント・留意点・配慮事項
1. ターゲットの設定		
ターゲットの設定	・従業員の居住地分布より、対象エリアを設定	・事業所により異なるため、先方担当者に確認が必要。勤務時間・形態も考慮する。
2. 啓発・情報提供ツールの作成		
(1) 既存のツール類の入手・整理	・交通事業者、地元自治体等が作成した既存ツールを入手・整理	—
(2) 期待する行動変容パターンの検討	・ターゲット層における公共交通利用パターンを想定（飲み会のある日の通勤、新入社員、出張、県外等からの来訪者など）	・関係者の意見を得ながら検討
(3) 情報提供内容の検討	・①乗るきっかけとなる動機づけ情報と、②ニーズに合わせた公共交通情報を提供できるよう検討	・素材については、企業の担当者と協議して決めることが望ましい。
(4) 啓発・情報提供ツールの作成	・通勤＋業務用と、来訪者向けのツールをそれぞれ作成	・今後の改訂などを考慮 ・ポケット時刻表や、時刻表にアクセスする QR コードを記載した名刺もツールとして有効（QR ツールを記載した名刺は、5 章 5-4 を参照）
3. ワンショット TFP 調査の実施		
(1) アンケート調査票の設計	・ツールの項目についての意見 ・具体的な公共交通利用シーンの検討	・通勤・出張についてそれぞれ、現在の移動パターンや検索システム認知度、実現可能性の認識などについて設問を設定
(2) ツールの配布	・担当者を通じイントラ・メール等により配布	・趣旨説明などを含む配布依頼文を作成
(3) アンケートの実施(社員)	・各社員においてアンケートに回答	・Web アンケートなどを活用

4-4 大学教授等との連携によるMM

(1) モデルケース実施の成果と課題

「大学教授等との連携によるMM」では、以下のコンセプトによりモデルケースを展開した。

○公共交通を利用した移動と活動により、まち歩き魅力を伝える。

- ・地域住民、観光客ともに地域の魅力を感じることができるよう、地域ならではのスポットや散策ルートなど、多様な情報提供を行う。
- ・公共交通と徒歩を組み合わせることで、自動車での観光行動では享受することのできない魅力を感じられるようにする。

○学生たちが主体として情報発信することで、切り口の違う情報発信を行う。

- ・学生たちが地域について調べ、自ら情報を発信するとともに、まちあるき計画を立案、実行することで地域への認識・愛着度を高める。
- ・地元住民や観光客に向けて情報発信できるように、提供する情報やデザイン等に配慮
- ・今後、より負担なく改訂できるよう、関係者（大学、バス事業者、行政等）による連携

モデルケースを展開した結果、以下に示す効果が得られるとともに、課題が明らかとなった。また課題に対する対応の方向性を併せて示す。

＜実施成果＞

- ・地域における交通等の実情に精通している大学との連携により、学生たちが自ら地域の観光情報を発信、体験することができた。これにより、将来、地域の活性化を担うこととなる学生たちの、地域の魅力発見や愛着向上にもつなげることができた。
- ・作成したツールを用いたまち歩きでは、マップに掲載された施設への訪問が促されるなど、情報提供による効果が認められた。また、マップを用いたまち歩きにより、松江市への愛着向上やバスを利用するきっかけとなっていることが確認された。

＜課題や対応の方向性＞

- ・ツールを用いたまち歩きでは、ツールなしの場合に比べて、施設滞在時間や所要金額などが減少している。この理由として、作成したマップはそれぞれ一定のエリアに絞ったものとなっていたため、学生の周遊範囲も一定の範囲内に絞られていたと考えられる。そのため、各マップを包含した全体マップや、エリア間のおよその移動時間などを提供できるツールを付加することで、より広域な観光行動を促すことが求められる。
- ・持ち運びにはサイズが大きく、携行するにはやや不便となっていた。そのため、折りたたみ式とするなどのコンパクト化や、前述のとおり複数のマップを含めた冊子とするなど、持ち運びしやすい形状とすることがある。
- ・また、掲載された情報については概ね好評であったが、飲食店の情報に比べて観光情報が少ないことや、予算・所要時間等の目安、写真の使い方など、改善の余地が十分にあることが学生たちの視点から確認できた。そのため、今後、地域住民や観光客向けのツールとしていくためには、大学や行政、コンサルタントなどの関係者が継続的に取り組んでいく必要がある。
- ・今回、大学と連携した取組として MM を行うことができたが、今後、こうした取組を他の地域へ広げていくにあたり、大学と地域を結び付けるコーディネーターが必要となる。そのため、中国運輸局が HP 等で紹介している「地域公共交通アドバイザー」制度を有効活用するとともに、各地域がこうした交通や観光の諸問題に対応していく際に、最初に相談するためのつなぎ役を、交通系のコンサルタントなどが担うことが期待される。

(2) モデルケースの実施結果を踏まえた効果的な MM 実施手法

モデルケースでの知見を踏まえ、効果的な MM 実施のプロセスと実施内容を以下に示す。

表 4-4 MM の実施プロセス

手順	実施内容	ポイント・留意点・配慮事項
1. ターゲットの設定		
ターゲットの設定	・バス利用を促すターゲットを設定（観光？ 買い物？） ・情報提供ツールのテーマを設定	—
2. 啓発・情報提供ツールの作成		
(1) 紹介するルートの設定	・マップごとのテーマの設定	・大学のゼミにおいて、学生たちが自ら検討し、テーマ等を決定 ・エリアを複数設定する場合、複数のエリアを結合する情報の提供も検討（結合した資料（案）は、5 章 5-4 に掲載）
(2) 啓発資料の作成	・ゼミに参加した学生たち自ら、掲載するオススメ情報やルートなどを選定・デザイン	・学生及び市民目線での観光行動を促すよう掲載する情報を選定 ・利用する交通機関のお得なチケットなどを併せて情報提供すればより効果的 例）レイクライン 1 日乗車券、松江市営バス共通二日乗車券 等
3. TFP 調査の実施（以下、必要な場合のみ）		
(1) 査票の設計	・まち歩き計画の作成	・どういう行動をとるか、TFP 調査票を通じて検討を促す。 ・その他の項目は、必要に応じて追加
(2) 対象者（実施者）	・大学や観光案内所でツールおよび TFP 調査票を配布	・行政を通じて協力を依頼
(3) 集計・分析	・はがきなどによりアンケート調査票を回収し、集計・分析	・観光客ははがきなどによって回答を回収することも考えられる（手軽に）

4-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

(1) モデルケース実施の成果と課題

「中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM」では、以下のコンセプトによりモデルケースを展開した。

○**地域内の路線バス・コミュニティバスを、ネットワークとしての活用可能性を提案する。**

- ・路線バス・コミュニティバスの域内公共交通サービスを、域外の公共交通サービスと連携させ、広域的な移動を提案する。
- ・上記の観点から、「地域内の住民が域外に出る移動」と「域外の方が地域内に来る移動」の利用促進の可能性を探る。
- ・モデルケースとして、都市部（広島都市圏）在住の方々が、中山間地域（国営備北丘陵公園）に観光で来訪する移動時に公共交通の利用を促進する情報を提供。

○**広域的な移動手段として捉えたうえで、公共交通利用のメリットを訴求する。**

- ・観光交通の移動をターゲットとした乗り継ぎ時刻表等、具体的なアクセス情報の提供（従来、地方部の観光地の公共交通情報は丁寧に提供されていない。）
- ・時間の有効活用、費用面、渋滞等による訴求。

○**上記を踏まえたうえで「まずは乗ってみる」という動機づけ**

モデルケースを展開した結果、以下に示す効果が得られるとともに、課題が明らかとなった。また課題に対する対応の方向性を併せて示す。

<実施成果>

- ・各機関でバラバラに提供されていた情報を一元化し、ワンストップの情報提供を行うことができた。
- ・期間中、HP に一定数のアクセスがあったほか、従来はあまり利用者が見られない芸備線で多くの利用者が見られるなど、一定の成果があった。

<課題や対応の方向性>

- ・今回、備北イルミへの来訪者をターゲットとしたが、備北地域から他地域への交通についても同様のツールを活用することが可能であり、今後は地域内の企業や居住者に対する公共交通の情報提供手法を検討していく必要がある。
- ・Web 上での TFP アンケートを行ったが、HP での情報提供により一定の効果を発現していることから、必ずしも TFP の実施が必要ではないと考えられる。しかし、今後、職場 MM や居住者 MM などを展開していくにあたっては、ターゲット層への TFP が必要になるシーンも想定されるため、回答率向上のためのインセンティブ付与などを検討しておく必要はある。

(2) モデルケースの実施結果を踏まえた効果的な MM 実施手法

モデルケースでの知見を踏まえ、効果的な MM 実施のプロセスと実施内容を以下に示す。

特に中山間地の MM では、作成した情報を如何にターゲットにリーチさせるかが課題となる。

表 4-5 MM の実施プロセス

手順	実施内容	ポイント・留意点・配慮事項
1. ターゲットの設定		
ターゲットの設定	・ターゲットを設定	・域外からの来訪（観光）、域外への移動（観光・買い物等）
2. 啓発・情報提供ツールの作成		
(1) 既存ツール類の入手・整理	・地元自治体、公共交通事業者が作成したツールの整理（路線図、時刻表等）	・継続実施の観点では、既存のツールや詐病プロセスをベースに作成することが望ましい。
(2) 期待する行動変容パターンの検討	・ターゲット層における公共交通利用パターンの想定（イベントでの来訪、入込観光客の多い観光地、外部からの業務来訪）	・関係者の意見を得ながら検討
(3) 情報提供内容の検討	・①乗るきっかけとなる動機づけ情報と、②ニーズに合わせた公共交通情報を提供できるよう検討	・①動機づけ情報は、個人としてのメリット（健康など）と社会的な面（地域の活性化など）を意識 ・②公共交通情報は、住民向け、来街者（観光・業務）向けと、シーンに合わせた使い方を提供。
(4) 啓発・情報提供ツールの作成	・ターゲットごとの情報提供ツールを作成	・紙ベースの資料や Web サイトでの情報提供を使い分け ・路線図、時刻表などは各事業者の情報を集約してワンストップ化を図る
3. 情報提供ルートの確立		
(1) 着地側 個別観光地等、着地側での情報提供のための調整	・観光施設のホームページの「アクセス情報」からリンクを貼る等、情報提供のルートを協議、調整する。	・観光施設にはリンク（バナー）を、個別の情報内容は公共交通事業者が作成するほうが継続しやすい。
(2) 発地側 市民の外出をターゲットとした情報提供の案内	・事業所を通じた従業員への周知依頼や、自治体広報紙を通じた方法が考えられる。	・業務での外出はコストカット、安全等に繋がりがやすいため、担当者へのアプローチが有効
(3) Web ページに情報掲載	・Web ページにコンテンツやリンクを設置	-
4. TFP 調査の実施		
(1) 調査票の設計	・ターゲット層のうち、利用意図などについて調査	・公共交通を利用した移動計画（行動プラン）の記述は必須。
(2) 調査票の配布	・Web、紙媒体等で TFP アンケートを実施	・TFPを行う場合、費用等の制約があれば発地側をターゲットに実施する。
(3) 集計・分析	・調査結果を集計	・回答数の確保が難しく、アンケートへの協力を促す工夫が必要

5. 効果的なM・Mの実施の為の資料作成

実施手法の検討と併せて、作成したパンフレットやアンケート等の資料について、地域や対象の属性に併せてブラッシュアップを行い、他地域での活用可能なM・M実施ツールのデータを作成した。3章のモデルケースで作成したツールのうち改良が必要なもの、及び実施したMMの効果をさらに高めることができると考えられるツールを作成した。

なお、作成ツールは巻末に掲載し、本文では作成したツールの一覧を示す。

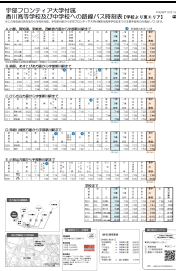
5-1 都市部の過疎化が進む団地等のMM

表5-1 作成ツール一覧（都市部の過疎化が進む団地等のMM）

ステップ	ツール名	ツールの狙い	備考
取り組み周知	・自治会長挨拶文 	・住民（自治会）挙げての取り組みの周知 ・今後の取り組み内容とスケジュールの周知	・モデルケースより変更なし
情報提供 TFP 調査	・情報提供資料 	・公共交通利用のメリット、まちづくりへのメリット、バスの使い方等を啓発	・モデルケースより変更なし
	・TFP アンケート票 	・各個人の公共交通環境の再認識の促進（バス停、頻度等） ・公共交通の利用状況の把握 ・行動プランの記述による、公共交通利用のイメージづくり	・モデルケースより変更なし
	・時刻表 	・地域を運行する路線のダイヤの周知（公共交通事業者作成の既存ツールを活用）	・モデルケースより変更なし
セミナー (乗り方教室)	・動機づけ資料 (プレゼン資料) 	・公共交通利用のメリット、まちづくりへのメリット、バスの使い方等を啓発（住民全体向けに使用）	・モデルケースより変更なし
フィードバック	・TFP 調査結果 フィードバック資料 	・調査結果を住民をはじめとした関係者にフィードバックするための取りまとめ資料	・本章で作成（巻末に掲載）

5-2 中高生等を対象としたMM

表 5-2 作成ツール一覧（中高生等を対象としたMM）

ステップ	ツール名	ツールの狙い	備考
情報提供 TFP 調査	・情報提供資料 	・公共交通利用のメリット、まちづくりへのメリット、バスの使い方等を生徒や保護者の視点から整理し、啓発	・本章にて修正レイアウトを変更（TFP 調査へのリンクを削除） （巻末に掲載）
	・学校別時刻表 	・高校別に方向別の運行ダイヤを周知 ・自転車等、他の交通手段との連携を考慮 ※各高校の HP へ掲載、または交通事業者 HP に掲載し、高校の HP からリンクを設定することが望ましい	・モデルケースより変更なし
	・TFP アンケート 	・情報提供により学校選択の幅の広がりの認識 ・進学後に公共交通を利用する意識を啓発	・モデルケースより変更なし

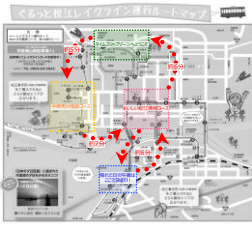
5-3 企業等の従業員を対象としたMM

表5-3 作成ツール一覧（企業等の従業員を対象としたMM）

ステップ	ツール名	ツールの狙い	備考
情報提供 TFP 調査	依頼書（A4: 1 枚） 	- MM の趣旨説明 - アンケートの協力依頼	・モデルケースより 変更なし
啓発資料（A4 両 面 1 枚）		- 公共交通利用のメリット提示 - 通勤・出張など公共交通利用シーンの提案による行動変容の促進	・モデルケースより 変更なし
TFP アンケート （Web アンケート 方式）		- 普段の交通を公共交通に転換できることの認識付け - 運行案内システムの認知度向上	・モデルケースより 変更なし
QR コード付名刺		- 業務関係者の公共交通利用促進 - 会社の CSR として活用可能	・本章にて追加 提案 （巻末に掲載）

5-4 大学教授等との連携によるMM

表 5-4 作成ツール一覧（大学教授等との連携によるMM）

ステップ	ツール名	ツールの狙い	備考
情報提供 TFP 調査	まち歩きエリア総括マップ 	- 複数のマップを使用した周遊を促すため、エリア間の移動目安などがわかるよう作成 - 総括マップ及び各まち歩きマップをまとめ、コンパクトな冊子等として携行しやすくする	本章で作成を提案
	まち歩きマップ 	- 実際にツールを使用するシーンを想定したものとするため、ツールを使う学生たちにより検討・作成 - 多様な観光行動に対応するため、複数種のマップを作成 - MM に合わせた新たな取組は行わず、既存の観光地、バス路線等を活用 - 地域への愛着を生み出すため、通常では入手しにくい情報など、地域の細かな情報まで提供 - オススメのルートを設定することで、計画立案が得意でない人でも使えるよう配慮	モデルケースより変更なし
	TFP アンケート フォーム (事前・事後の 2 回) 	＜質問項目の設定＞ - 公共交通の利用頻度・認知度が低いと想定されることから、周遊するために必要なバス路線や、各施設の最寄りのバス停等を、各自で調べなければならないよう設定 - ツールの有無による観光行動の違いを比較できるよう設定 ＜実施方法＞ - 大学のゼミの課題として回答を促すことにより、回収率の向上、回答内容の質の向上を図っている	変更なし

5-5 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

表 5-5 作成ツール一覧（中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM）

ステップ	ツール名	ツールの狙い	備考
情報提供	観光地交通アクセス情報提供 HP 	・わかりにくい地方部の公共交通体系を概説 ・公共交通でのアクセス方法を全て集約・網羅 ・高速路線バスとコミュニティバスの接続時刻表を提示 ・利便性が低い時間帯のために、タクシーの利用方法を明示 ・渋滞が想定される時期には、鉄道との接続性を考慮した時刻表を提示 ・鉄道アクセスの場合、最寄駅から現地までの徒歩ルートを示す ・地元観光協会、公共交通事業者、誘客イベントの SNS 情報と連動（情報の拡散にも活用） ・連絡先として、公共交通事業者の連絡先を提示。	変更なし 写真と入れ替えれば作成可能
	TFP アンケートフォーム （Web アンケート方式） 	・利用意向のある交通手段を選択 ・情報提供 HP 内にマウント	変更なし
	地域からの外出交通を対象とした情報提供 HP 	・広島県北から広島市内への業務・買い物等での外出を対象に、公共交通でのアクセス方法を情報提供 ・十分な運行便数があることの認識付けと、駐車場代や飲酒が可能になるなどの公共交通利用のメリットの提示 ・地区内から他地域への移動に際しての具体的な乗継時刻表やパーク＆ライド駐車場の案内を掲載	本章で例示 （巻末に掲載）

6. 学識経験者からの聞き取り

業務の実施に当たっては、以下の学識経験者より意見を聴取し、各業務の実施に反映させた。

- ・飯野 公央 島根大学准教授
- ・鈴木 春菜 山口大学准教授
- ・藤原 章正 広島大学教授

以下、学識経験者より得られた意見の概要を記す。

（１）全体について（実施方針等）

１）事業推進組織・体制について

- ・ 各地域で MM を実施するにあたり、現地住民・事業者が主体となって上手くやっていけるようにしていく必要がある。（藤原先生）
 - ・ 事業者が MM にとりくむことは、住民のためになり、そして事業者としても利益が出るというところがポイント。（鈴木先生）
 - ・ 自治体が主体になるのではなく、自治体は調整役になる仕組みが望ましいと考える。（鈴木先生）
- 住民や事業者が実施の必要性を感じる、効果を感じ、主体的に展開しようと思う MM を設計する。

２）事例収集ヒアリングについて

- ・ 今回事業者も「儲からなければやらない」という姿勢で臨んでいるが、このような考えに至ることとなったデマンドバスの事例を分析すると、自治体・事業者・住民が協力して実施する必要性を訴える事例となることが期待できる。（鈴木先生）
- ・ とある地域の交通事業者が実施している「ミステリーバスオリエンテーリング」（親子向け）が好評。JCOMM 等では紹介されていないが、特徴的なキャラクター（バスマン）やスタンプラリーを使ったアナログなツールのみで実施されているが、面白い事例だと思う。（鈴木先生）
- ・ その他宇部未来会議という団体は箸袋の裏面に終バスの時刻を記載したものを配布している。また、まちなかに行ってもらふことを目的に駐車場の位置や安いホテルの場所をホームページで紹介する等、知られてはいないが MM だと言える取り組みを行っている。（鈴木先生）

→MM のコンセプト（知ってもらう、使ってもらう、考えてもらう）に即す事例を集めていく。（教科書や既存資料ではわからない）

（２）個別の TFP について

１）都市部の過疎化が進む団地等の MM（藤原先生）

● MM 設計のコンセプト（藤原先生）

- ・ 公共交通への転換ではなく、外出を促す発想での MMを主軸に据えたほうがよい。
- ・ 住民に対しては、先行きの不安を煽るのではなく、危機感を醸成すべきだと考える。ただし、「この地域は動物園があるし、まだやれる」といった前向きさが重要。（動物園はこの地域唯一の資源であり、有効活用すべき）
- ・ この地域には必要なインフラは全て揃っている。このような過去の投資を正当化していくように、MM を用いて（第 2 ウェーブとして）まちづくりを行うイメージで実施すると良いのではないかな。
- ・ 例えば地元のバス会社と連携し、住民へバスのフリーパスを配布したり、安佐動物園の管理に団地住民がかかわったりすることで、団地住民にとって動物園を庭のように感じられるようにしたい。
- ・ あさひが丘は都市マスタープラン上では拠点地区として設定されておらず、将来的に衰退が予想され、ともすれば「延命措置」にしかならない可能性もある。

→MM での訴求内容として、外出を促すことを主に据える。

→地域住民の方（初期段階）の動機づけとして、公共交通問題とあわせて、まちの将来を地域住民主体で議論できるプラットフォームを築けるように進める。（１年で議論・実現できることには限りがある）

● 検討・運営体制（藤原先生）

- ・ 運輸局が実施して、市にスイッチするのは難しそうに思える。自治会の存在も考慮し、区レベルも巻き込んで実施した方が良いのではないかな。（藤原先生）

→区役所（自治会担当部局）にも加わっていただくことも検討

● ツールの設計

- ・ ツールは自治会でも扱えるようにする必要がある。（藤原先生）

→自治会住民が自分たちで作成できる MM ツールを設計

２）中高生等を対象とした MM

● MM のコンセプト

- ・ 受験を控えた時期であり、中学生が真剣に話を聞いてくれるとは考えにくいので、保護者へのアプローチが有効なのではないかな。（藤原先生）
- ・ 「バスを利用して行ける高校がいいよね」といった情報を提示することで、公共交通を含めた高校選びをしてもらう方法が考えられる。（藤原先生）
- ・ 公共交通を利用した通学の提案については、保護者が受け取る資料の中で、「渋滞が減ってバス遅れなくなる」、「本が読める」、「他人に配慮できるようになる」というような PR を行いたい。（鈴木先生）

→保護者向け、生徒向けのメッセージを込めた啓発資料を作成し、Web で TFP を実施する（規模が大きい＋回答する世代がデジタルツールに対応しやすい）設計で検討

→特にバスでの通学について、生徒も保護者もよくわからないという前提で、公共交通サービス、メリット等を幅広く訴求する。

→「受験生がターゲット」ということで、大学教員のメッセージを入れる（地元・山口大の先生より）

3) 企業等の従業員を対象としたMM

- ・ 事業者自らが MM を実施し、利益をあげてほしい。利用者視点で作成することが重要だと考えられる。本事業で事業者が営業しやすいようなツールの型を準備すると良いのではないか。
- ・ 宇部興産と協働で 3 年前に MM を実施したことがある。現在もつながりがあり、働きかけることはできる。
- ・ 宇部市交通局についても、概要をお話し、協力の内諾を頂いた。今年から時刻表の形式を変更するので、カスタマイズした時刻表のためのデータ作成を検討するのは丁度いいタイミング。

→宇部市交通局（事業者）、宇部興産（利用可能性のある顧客可能層）を含めたミーティングを開催。

4) 大学教授等との連携によるMM

（飯野先生）

- ・ 飯野研究室が松江市交通局と連携し、観光客向けのモニタールート（観光ツアーの提案、これから実施）について、学生が実験的に利用し、評価を行う予定がある。
- ・ その成果を持って学生に PR し、学生に 1 回利用してもらうことで、評価をしてもらうのがよいのではないか。学生が考えたプランを他の学生へ呼びかけた時に、どのような行動変容が起こるのかを計測する。
- ・ 中国地方らしさという観点では、島根大学をはじめ、地方の国立大学は地元の学生が少なく、他府県からの学生が多いのが特徴。学生が免許をとって移動し始める前に、公共交通利用に早く、また好感をもって触れることで、行動、意識変容にどのような影響を与えるのかを見てみる。地域愛着にも影響すると思われる。
- ・ 同じコースを自動車とバスそれぞれで回らせることで、意識の違い、発見の度合いを評価するのもよい。
- ・ 学生が主体となってルート企画、ツール作成することに意味がある。
- ・ 松江市が作成したツアーを学生がモニターし、店の紹介等を入れたペーパーを作成し、10 月目途に新聞を作成したい。

→啓発資料は、学生がバスを使ったお勤めの巡り方、過ごし方を提案する内容で検討

→モニターで実際にまわる学生を集めて評価（ただし、ノーマイカーwk での実施はスケジュール的に難）

5) 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

- ・ 行政主体で実施した場合、例えばコミュニティバスの利用促進を実施し、結果誰も利用しないという事態になる恐れがある。行政側もやりつくした感があるのではないか。事業所主体で実施し、彼らの収益になるようにするべきだと思う。（藤原先生）
- ・ できるだけ人の集まる場所で実施したい。人口が減る地域で実施してもスケールが小さく、他地域のモデルにならない。（藤原先生）
- ・ 地域住民に如何に公共交通（特定の路線に限定せず）を使ってもらうのかという視点や、外部から来る人に如何にかしこく使ってもらうかという視点も必要（藤原先生）

→「地域の方に公共交通を使ってもらう MM」と、「外部の方に公共交通を使ってもらう MM」を主軸に進める。

（両方とも、幹線または高速バス路線の利用促進が主になる）

→どちらの MM が地域に即するか、事業者がやりやすいか、検討しつつ進める。

（３）次年度以降の展開についての配慮事項

- ・ このプロジェクト終了後、次年度以降の実施展開を見据えておく必要がある。コーディネーターの存在が不可欠。動ける民間のコーディネーターを派遣するようなことも考えたほうがよい。（藤原先生）
- ・ 「ツールはこう作ったほうが良い」「まずはこの人に交渉した方がいい」といったコーディネートを行うことができ、その地域に何が必要なのかが分かる人材（第三者）が必要。これは大学だけではまかないきれない。（鈴木先生）
- ・ 行政や事業者側のニーズと、大学側のシーズのマッチングの機会が必要。ただし、単純に場を設けるだけでなく、それぞれをわかっていて介在してくれるコーディネータがあると、マッチングが進みやすい。（飯野先生）
- ・ 例えば、企業のインターンシップにおいて、課題解決テーマを設定し、そのテーマを若手社員と一緒に解決するような仕組みがあると、企業にとっても大学・学生にとっても Win-Win の仕組みができて、産学連携が進みやすいかもしれない。（飯野先生）

➔事業実施において、コーディネーターの存在が不可欠と考えられる。

7. 本業務のまとめ

地域公共交通を取り巻く環境は、高齢化や人口減少の進展等により年々厳しいものとなっている中で、いかに潜在的な利用者を掘り起こし、公共交通の利用者の増加につなげていくことができるかが地域公共交通の確保・活性化を実現するためには重要な観点である。平成12年以降、モビリティ・マネジメントが国内でも導入され始め、公共交通利用促進の方策として、全国各地で適用され始めてきている。

中国地方の環境を見ると、中山間地域が多いこと、過疎関係市町村数も全市町村の74%を占めるといった状況であるが、これらの地域は公共交通のサービス水準が低く、大都市と同様のアプローチでMMを行ったとしても、自動車に対して相対的に不利であることから、MMによる交通手段の転換も起こりにくく、効果が得られにくい。すなわち、全国で実施されているMMのツールやプロセスを用いる方法では、成功に至らない可能性が高く、地域の交通環境や住民の意識・行動特性に応じたMM全体の設計が求められる。

このような課題認識から、本業務では公共交通について、地域での需要の掘り起こしや、通勤・通学など日常生活をマイカーに依存している住民の意識変容の実現に向けた手法について、中国運輸局管内の地域特性を踏まえたテーマを設定し、MMのスキームや手法の検討・実施・検証を行うとともに、今後、中国運輸局が独自で実施する利用促進施策への活用と、各地方公共団体におけるモビリティ・マネジメント実施の参考となる資料作成により、より効果的なモビリティ・マネジメントのあり方を整理した。

モデルケース実施の結果、成果として各種ツールの作成の他、それらのツールを用いて実際にMMを展開し、意識の変化や実際に公共共通利用者の増加がみられたという声もあった。また、今回作成したツールや仕組みが、公共交通事業者が行おうとしていた施策に合致し、より効果的なツールや手法を共有することもできた。

本業務で実施したモデルケースの考え方やコンセプト、得られた成果と課題、また実施に当たって得られた学識経験者からのアドバイスを次ページに整理した。

表 7-1 本業務の総括

	進め方の留意点 (学識経験者のアドバイス)	コンセプト	手法・手順 (モデルケース)	作成ツール	効果	課題とその対応方策
全体共通	・現地住民・事業者が主体となって上手くやっていけるようにしていく（住民のためであり、事業者の利益にもつながる） ・自治体は調整役が望ましい	・手法とコストのバランスに配慮 ・汎用的なソフトウェアで加工可能なツールを作成 ・既存のツールやコミュニケーション方法があれば極力活用	—	—	—	—
都市部の過疎化が進む団地等のMM	・外出を促す発想での MM ・先行きの不安を煽るのではなく、危機感を醸成するべき ・MM を活かしてまちづくりを行うイメージで実施 ・ツールは自治会でも扱えるよう配慮	・「自分たちの交通は自分たちで守る・育む」意識を形成 ・交通を切り口に、まちづくり意識のさらなる形成 ・具体的な行動の提示（1 人月 1 回利用）	1)ターゲット設定（住民） 2)ツール作成 3)TFP 実施（ワンショット） 4)利用促進イベント/フィードバック ※適宜、WG で議論し実施（全 4 回）	・自治会長挨拶文 ・情報提供資料（啓発ツール：紙媒体） ・TFP アンケート票（紙媒体） ・時刻表（事業者 HP 掲載資料） ・利用促進イベントプレゼン資料 ・フィードバック資料（WG にて使用）	・住民全体の交通やまちづくりに対する意識が変容 ・今後の継続展開に対して意欲的	・今後、住民が主体となった体制に移行していく必要がある。そのきっかけとして、まずは定期的にバス等の交通に関する議論の場を継続的に持つことが必要
中高生等を対象としたMM	・保護者へのアプローチを考慮 ・勉強時間やマナーへの配慮を訴求事項に	・進路検討段階に置いて、公共交通情報を得ることにより、バス・鉄道を通学手段として認識 ・情報提供のターゲットを、「生徒」と「保護者」に設定	1)ターゲット設定（受験生と保護者） 2)ツール作成 3)情報提供ルートの確立 4)TFP 実施（簡易） ※市・事業者と教育委員会と調整	・情報提供資料（啓発ツール） ※紙媒体及び Web ページ ・学校別時刻表（事業所の既存資料を改良） ・TFP アンケート票（Web）	・年末の受験前での啓発資料の配布であったため、明確な効果は観測できていない	・ツールの活用可能性については交通事業者は評価しており、情報提供のタイミング（例：入学説明会時）や、発信方法（高校 HP にリンク）の工夫が必要 ・学校側の主体的参画は期待しにくい
企業等の従業員を対象としたMM	・事業者が営業しやすいようなツールの型を準備すると良いのでは。	・「公共交通利用」の機会を通勤に限定せず幅広く啓発（動機づけ情報も多様化） ・作成した時刻表等の情報のさらなる活用方法の提案	1)ターゲット設定（従業員全体） 2)ツール作成 3)TFP 実施（ワンショット）	・従業員向け協力依頼文 ・情報提供資料（啓発ツール：紙媒体） ・TFP アンケート票（Web）	・地方都市では毎日公共交通を利用することは難しいが、「健康」や「飲み会」、「出張」等が公共交通利用の動機づけに成りうることを示された	・事業所の主体的参画を得るためには工夫が必要。TFP 調査実施の協力は比較的得られやすいが、事業所が主体となる取り組みには、具体的な社会的責任やメリットの提示が必要となる。
大学教授等との連携によるMM	・公共交通利用に早く、また好感をもって触れること、また地域愛着に配慮して設計	・公共交通を利用した移動・活動でまち歩き魅力を訴求 ・学生独自の視点での情報発信を実施	1)ターゲット設定（観光客） 2)ツール作成 3)TFP 実施（フルショット）	・情報提供資料（まち歩きマップ：紙媒体） ・TFP アンケート票（紙媒体：事前・事後）	・ツールを参照することによる公共交通を利用した観光の効果は確認された。	・ただし、行動パターンがマップの影響を受けてしまう傾向もあり、複数のマップを作成する場合には拠点間を回遊されるための情報提供が必要
中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM	・事業所主体で実施し、彼らの収益になるようにすべき ・効果のスケールを考慮し、できるだけ人の集まるところで実施すべき ・地域住民に如何に公共交通（特定の路線に限定せず）を使ってもらうのかという視点や、外部から来る人に如何にかしこく使ってもらうかという視点も必要	・地域内の路線バス・コミュニティバスを、ネットワークとしての活用可能性を提案 ・広域的な移動手段として捉えたうえで、公共交通利用のメリットを訴求 ・「まずは乗ってみる」という動機づけ	1)ターゲット設定（観光来訪者） 2)ツール作成 3)情報提供ルートの確立 4)TFP 実施（簡易）	・観光地交通アクセス情報提供 HP（Web、動機づけ情報・時刻表） ・TFP アンケート票	・実際に公共交通利用者が普段より増加したとの証言があった。	・特に地方部の場合、公共交通利用促進の取り組みに対し、関係者の理解が得られるまでに時間を要する可能性があるため、丁寧な説明と調整が必要。

本業務でのモデルケースを通じて得られた知見を基にした、MM の進め方やツールについては、本報告書の4章、5章に記載しているが、地域の公共交通サービス維持のために MM の進め方を検討するに当たっては、以下に示す点にも配慮が必要である。

- ・今回様々なツールを作成したが、地域によって抱える課題や交通状況等が異なることから、各地の実情に合わせてターゲット設定し、どのようなタイミングでどのような情報を発信し、情報を確実にリーチさせていくのか、どのような手法が最も適しているのかなど、十分に考慮したうえで取り組む必要がある。その面では、本報告書に記載した方法をそのまま適用し、効果が得られるとは限らないので注意が必要となる。
- ・MM を推進し始める初めの段階から関係者の協力を全て得られるわけではない。時には MM 実施に対する提案に対し、前向きな理解を得られないこともある。とりわけ、都市部より地方部の方が、行政担当者や公共交通事業者も MM の取り組み、ひいては公共交通利用促進に対する、組織が横断した取り組みに対し十分な理解が得られていない状況にある可能性が高い。この背景として、①交通を専門とする職員の不足、②MM 等、公共交通し政策に対する情報の全体的な不足、③日々の業務に追われており、企画・営業への取り組みの余力不足が挙げられる。
- ・あわせて、行政以外の関係者との MM 実施に係る調整においても時間を要したケースがあった。この要因として推察されることとして、①MM の取り組みのプロセスや成果を推測しにくい、②そもそも、なぜ実施しなければならないのか、位置づけが明確でない、といった理由があったものと推察される。
- ・しかしながらこのような状況に対し、関係主体に地道にコミュニケーションを図り、連携体制を構築していくことが極めて重要である。特に、「将来の地域社会を懸念したうえでの取り組み」という点で、MM の取り組みを位置づけることは、非常に重要な取組の動機となりえた。
- ・加えて、本業務では「新たな主体」が参画することにより、関係者にきっかけと刺激を与え、一定の成果を挙げ、そして継続の機運が高まることもなった。「新たな主体」は、都市部の過疎化が進む団地等での MM の事例では意識が高まった住民であったり、専門的な助言と調整を行ったコンサルタントであったりしている。同様に全国的に見ても MM で成功をおさめている地域でも、幅広い主体が集まった連携体制を構築していた。
- ・MM による交通や地域の活性化に取り組むうえでは、MM を中長期的な施策として取組として着実に取り組み、徐々に関係者との信頼関係を形成し、協力を得ながら進めていく必要がある。
- ・公共交通の維持と地域の活性化は密接に関わっていることから、地域に根付いた大学の有識者やコンサルタント、等の専門機関と連携し、MM などの公共交通利用促進や地域活性化を地域から仕掛け、情報発信できる体制を構築していく必要がある。
- ・住民自らが利用することでバス路線を維持する必要があることを認識するとともに、住民、交通事業者、行政の三者が連携し、意見交換の場を持ちつつ一体となって取り組んでいく必要がある。

巻末資料：効果的な M・M 実施の為の作成ツール

（１）都市部の過疎化が進む団地等のMM

▼広島電鉄時刻表

平成27年3月31日改正

④ 広島電鉄株式会社

〔70〕 あさひが丘（安佐動物公園）・沼田ループ線 時刻表

平日・月～金曜日 ※休日は除く

行先	安佐動物公園	沼田ループ線	あさひが丘	沼田ループ線	安佐動物公園
安佐動物公園	06:00	06:05	06:10	06:15	06:20
沼田ループ線	06:10	06:15	06:20	06:25	06:30
あさひが丘	06:20	06:25	06:30	06:35	06:40
沼田ループ線	06:30	06:35	06:40	06:45	06:50
安佐動物公園	06:40	06:45	06:50	06:55	07:00
沼田ループ線	06:50	06:55	07:00	07:05	07:10
あさひが丘	06:50	06:55	07:00	07:05	07:10
沼田ループ線	07:00	07:05	07:10	07:15	07:20
安佐動物公園	07:10	07:15	07:20	07:25	07:30
沼田ループ線	07:20	07:25	07:30	07:35	07:40
あさひが丘	07:20	07:25	07:30	07:35	07:40
沼田ループ線	07:30	07:35	07:40	07:45	07:50
安佐動物公園	07:40	07:45	07:50	07:55	08:00
沼田ループ線	07:50	07:55	08:00	08:05	08:10
あさひが丘	07:50	07:55	08:00	08:05	08:10
沼田ループ線	08:00	08:05	08:10	08:15	08:20
安佐動物公園	08:10	08:15	08:20	08:25	08:30
沼田ループ線	08:20	08:25	08:30	08:35	08:40
あさひが丘	08:20	08:25	08:30	08:35	08:40
沼田ループ線	08:30	08:35	08:40	08:45	08:50
安佐動物公園	08:40	08:45	08:50	08:55	09:00
沼田ループ線	08:50	08:55	09:00	09:05	09:10
あさひが丘	08:50	08:55	09:00	09:05	09:10
沼田ループ線	09:00	09:05	09:10	09:15	09:20
安佐動物公園	09:10	09:15	09:20	09:25	09:30
沼田ループ線	09:20	09:25	09:30	09:35	09:40
あさひが丘	09:20	09:25	09:30	09:35	09:40
沼田ループ線	09:30	09:35	09:40	09:45	09:50
安佐動物公園	09:40	09:45	09:50	09:55	10:00
沼田ループ線	09:50	09:55	10:00	10:05	10:10
あさひが丘	09:50	09:55	10:00	10:05	10:10
沼田ループ線	10:00	10:05	10:10	10:15	10:20
安佐動物公園	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30
沼田ループ線	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40
あさひが丘	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40
沼田ループ線	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50
安佐動物公園	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00
沼田ループ線	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10
あさひが丘	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10
沼田ループ線	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20
安佐動物公園	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30
沼田ループ線	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40
あさひが丘	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40
沼田ループ線	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50
安佐動物公園	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00
沼田ループ線	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10
あさひが丘	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10
沼田ループ線	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20
安佐動物公園	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30
沼田ループ線	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40
あさひが丘	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40
沼田ループ線	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50
安佐動物公園	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00
沼田ループ線	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10
あさひが丘	12:50	12:55	13:00	13:05	13:10
沼田ループ線	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20
安佐動物公園	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30
沼田ループ線	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40
あさひが丘	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40
沼田ループ線	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50
安佐動物公園	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00
沼田ループ線	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10
あさひが丘	13:50	13:55	14:00	14:05	14:10
沼田ループ線	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20
安佐動物公園	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30
沼田ループ線	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40
あさひが丘	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40
沼田ループ線	14:30	14:35	14:40	14:45	14:50
安佐動物公園	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00
沼田ループ線	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10
あさひが丘	14:50	14:55	15:00	15:05	15:10
沼田ループ線	15:00	15:05	15:10	15:15	15:20
安佐動物公園	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30
沼田ループ線	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40
あさひが丘	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40
沼田ループ線	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50
安佐動物公園	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00
沼田ループ線	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10
あさひが丘	15:50	15:55	16:00	16:05	16:10
沼田ループ線	16:00	16:05	16:10	16:15	16:20
安佐動物公園	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30
沼田ループ線	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40
あさひが丘	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40
沼田ループ線	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50
安佐動物公園	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00
沼田ループ線	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10
あさひが丘	16:50	16:55	17:00	17:05	17:10
沼田ループ線	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20
安佐動物公園	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30
沼田ループ線	17:20	17:25	17:30	17:35	17:40
あさひが丘	17:20	17:25	17:30	17:35	17:40
沼田ループ線	17:30	17:35	17:40	17:45	17:50
安佐動物公園	17:40	17:45	17:50	17:55	18:00
沼田ループ線	17:50	17:55	18:00	18:05	18:10
あさひが丘	17:50	17:55	18:00	18:05	18:10
沼田ループ線	18:00	18:05	18:10	18:15	18:20
安佐動物公園	18:10	18:15	18:20	18:25	18:30
沼田ループ線	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40
あさひが丘	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40
沼田ループ線	18:30	18:35	18:40	18:45	18:50
安佐動物公園	18:40	18:45	18:50	18:55	19:00
沼田ループ線	18:50	18:55	19:00	19:05	19:10
あさひが丘	18:50	18:55	19:00	19:05	19:10
沼田ループ線	19:00	19:05	19:10	19:15	19:20
安佐動物公園	19:10	19:15	19:20	19:25	19:30
沼田ループ線	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40
あさひが丘	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40
沼田ループ線	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50
安佐動物公園	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00
沼田ループ線	19:50	19:55	20:00	20:05	20:10
あさひが丘	19:50	19:55	20:00	20:05	20:10
沼田ループ線	20:00	20:05	20:10	20:15	20:20
安佐動物公園	20:10	20:15	20:20	20:25	20:30
沼田ループ線	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40
あさひが丘	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40
沼田ループ線	20:30	20:35	20:40	20:45	20:50
安佐動物公園	20:40	20:45	20:50	20:55	21:00
沼田ループ線	20:50	20:55	21:00	21:05	21:10
あさひが丘	20:50	20:55	21:00	21:05	21:10
沼田ループ線	21:00	21:05	21:10	21:15	21:20
安佐動物公園	21:10	21:15	21:20	21:25	21:30
沼田ループ線	21:20	21:25	21:30	21:35	21:40
あさひが丘	21:20	21:25	21:30	21:35	21:40
沼田ループ線	21:30	21:35	21:40	21:45	21:50
安佐動物公園	21:40	21:45	21:50	21:55	22:00
沼田ループ線	21:50	21:55	22:00	22:05	22:10
あさひが丘	21:50	21:55	22:00	22:05	22:10
沼田ループ線	22:00	22:05	22:10	22:15	22:20
安佐動物公園	22:10	22:15	22:20	22:25	22:30
沼田ループ線	22:20	22:25	22:30	22:35	22:40
あさひが丘	22:20	22:25	22:30	22:35	22:40
沼田ループ線	22:30	22:35	22:40	22:45	22:50
安佐動物公園	22:40	22:45	22:50	22:55	23:00
沼田ループ線	22:50	22:55	23:00	23:05	23:10
あさひが丘	22:50	22:55	23:00	23:05	23:10
沼田ループ線	23:00	23:05	23:10	23:15	23:20
安佐動物公園	23:10	23:15	23:20	23:25	23:30
沼田ループ線	23:20	23:25	23:30	23:35	23:40
あさひが丘	23:20	23:25	23:30	23:35	23:40
沼田ループ線	23:30	23:35	23:40	23:45	23:50
安佐動物公園	23:40	23:45	23:50	23:55	24:00
沼田ループ線	23:50	23:55	24:00	24:05	24:10
あさひが丘	23:50	23:55	24:00	24:05	24:10
沼田ループ線	24:00	24:05	24:10	24:15	24:20
安佐動物公園	24:10	24:15	24:20	24:25	24:30
沼田ループ線	24:20	24:25	24:30	24:35	24:40
あさひが丘	24:20	24:25	24:30	24:35	24:40
沼田ループ線	24:30	24:35	24:40	24:45	24:50
安佐動物公園	24:40	24:45	24:50	24:55	25:00
沼田ループ線	24:50	24:55	25:00	25:05	25:10
あさひが丘	24:50	24:55	25:00	25:05	25:10
沼田ループ線	25:00	25:05	25:10	25:15	25:20
安佐動物公園	25:10	25:15	25:20	25:25	25:30
沼田ループ線	25:20	25:25	25:30	25:35	25:40
あさひが丘	25:20	25:25	25:30	25:35	25:40
沼田ループ線	25:30	25:35	25:40	25:45	25:50
安佐動物公園	25:40	25:45	25:50	25:55	26:00
沼田ループ線	25:50	25:55	26:00	26:05	26:10
あさひが丘	25:50	25:55	26:00	26:05	26:10
沼田ループ線	26:00	26:05	26:10	26:15	26:20
安佐動物公園	26:10	26:15	26:20	26:25	26:30
沼田ループ線	26:20	26:25	26:30	26:35	26:40
あさひが丘	26:20	26:25	26:30	26:35	26:40
沼田ループ線	26:30	26:35	26:40	26:45	26:50
安佐動物公園	26:40	26:45	26:50	26:55	27:00
沼田ループ線	26:50	26:55	27:00	27:05	27:10
あさひが丘	26:50	26:55	27:00	27:05	27:10
沼田ループ線	27:00	27:05	27:10	27:15	27:20
安佐動物公園	27:10	27:15	27:20	27:25	27:30
沼田ループ線	27:20	27:25	27:30	27:35	27:40
あさひが丘	27:20	27:25	27:30	27:35	27:40
沼田ループ線	27:30	27:35	27:40	27:45	27:50
安佐動物公園	27:40	27:45	27:50	27:55	28:00
沼田ループ線	27:50	27:55	28:00	28:05	28:10
あさひが丘	27:50	27:55	28:00	28:05	28:10
沼田ループ線	28:00	28:05	28:10	28:15	28:20
安佐動物公園	28:10	28:15	28:20	28:25	28:30
沼田ループ線	28:20	28:25	28:30	28:35	28:40
あさひが丘	28:20	28:25	28:30	28:35	28:40
沼田ループ線	28:30	28:35	28:40	28:45	28:50
安佐動物公園	28:40	28:45	28:50	28:55	29:00
沼田ループ線	28:50	28:55	29:00	29:05	29:10
あさひが丘	28:50	28:55	29:00	29:05	29:10
沼田ループ線	29:00	29:05	29:10	29:15	29:20
安佐動物公園	29:10	29:15	29:20	29:25	29:30
沼田ループ線	29:20	29:25	29:30	29:35	29:40
あさひが丘	29:20	29:25	29:30	29:35	29:40
沼田ループ線	29:30	29:35	29:40	29:45	29:50
安佐動物公園	29:40	29:45	29:50	29:55	30:00
沼田ループ線	29:50	29:			

▼アストラムライン時刻表

本通方面 標準時刻表

Timetable: For Hondori

平成28年3月26日改正

平日（月曜～金曜） Mon-Fri									
5									●
6	01		12		23		33	39	45 51 56
7	01	05	09	13	17	20	23	26 29	32 35 37 40 42 45 47 50 52 55
8	●	00	05	08	14		22	26 31	36 41 46 52 58
9		06		14		23		33	43 53
10		03		13		23		33	43 53
11		03		13		23		33	43 53
12		03		13		23		33	43 53
13		03		13		23		33	43 53
14		03		13		23		33	43 53
15		03		13		23		33	43 53
16		03		11		19		27	35 44 53
17		02	●	08	14	20	●	26	32 38 44 50 56
18		02	08	14	20	26	32	38	45 52 59
19		06		13		20		27	34 42 50 58
20		06		14		22		30	39 48 57
21		06		15		24		34	44 54
22		04		14		24		34	45 56
23		07				18		29	39 49
0									

上安駅（上り）

■：本通 行
For Hondori

●：長楽寺始発

本通方面 標準時刻表

Timetable: For Hondori

平成28年3月26日改正

休日 Holidays									
5									●
6	01							19	38 50
7	02		12		22		31		40 48 56
8		04		12		20		28	36 44 53
9	02		13		23		33		43 53
10	03		13		23		33		43 53
11	03		13		23		33		● 43 53
12	●	03		13		23		33	● 43 53
13	●	03		13		23		33	43 53
14	03		13		23		33		43 53
15	03		13		23		33		43 53
16	03		13		23		33		43 53
17	03		13		23		33		43 53
18	02		11		21		31		42 53
19	05			16		27			39 51
20	03			16		27			39 51
21	03			15			30		45
22	00			16			32		48
23	04			17			29		39 49
0									

上安駅（上り）

■：本通 行
For Hondori

●：長楽寺始発

長楽寺・広域公園前方面 標準時刻表

Timetable: For Chorakuji/koiki-koen-mae

平成28年3月26日改正

平日（月曜～金曜） Mon-Fri									
5									
6						25		41	55
7		07		19		25		37	43 48 54 58
8		04		12 15		21		26 29 31	34 36 39 41 44 46 49 52 55 58
9	●	01	04	07	12	17	22	27	31 35 39 44 50 59
10		09		19		29		39	49 59
11		09		19		29		39	49 59
12		09		19		29		39	49 59
13		09		19		29		39	49 59
14		09		19		29		39	49 59
15		09		19		29		39	49 59
16		09		19		29		39	49 57
17	05		13		21		31		40 48 55
18	01	07	13	19	25	31	37	43	49 55
19	01	07	13	19	25	32	39		46 53
20	00	07		14		21		29	37 45 53
21	01	09		17		26		35	44 53
22	02		11		21		31		41 51
23	01		11		21		32		43 54
0		05		16		25		35	

上安駅（下り）

■：広域公園前 行
For koiki-koen-mae

■：長楽寺 行
For Chorakuji

長楽寺・広域公園前方面 標準時刻表

Timetable: For Chorakuji/koiki-koen-mae

平成28年3月26日改正

休日 Holidays									
5									
6						25		41	59
7			16		32			46	58
8		08		18		27		35	43 51 58
9	05		12		20		29		39 49 59
10		09		19		29		39	49 59
11	●	09		19		29		39	● 49 59
12	●	09		19		29		39	● 49 59
13		09		19		29		39	49 59
14		09		19		29		39	49 59
15		09		19		29		39	49 59
16		09		19		29		39	49 59
17		09		19		30		40	50
18	00		10		20		29	38	47 56
19		06		16		26		36	47 59
20		11		23			35		47 59
21		11		23			35		48
22	02			17			32		47
23	02			18			34		50
0		03		16		25		35	

上安駅（下り）

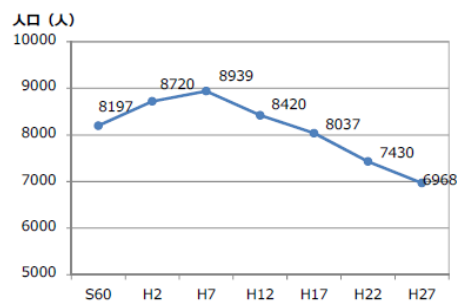
■：広域公園前 行
For koiki-koen-mae

■：長楽寺 行
For Chorakuji

▼動機づけ資料（セミナー啓発資料）

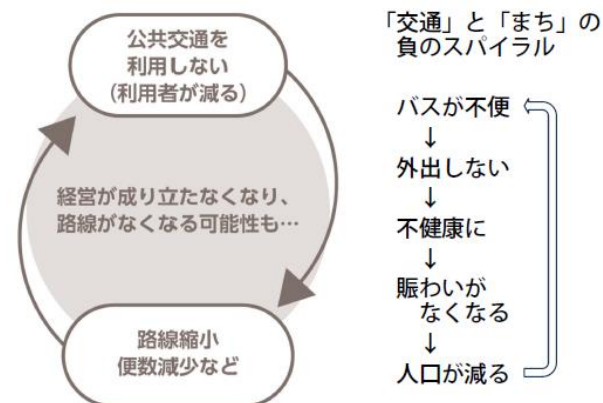
あさひが丘団地 バスの乗り方教室

あさひが丘団地の人口の推移

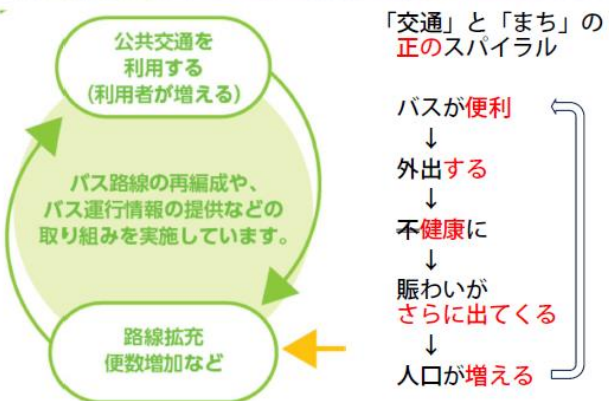


将来のバスの便数・路線が危ない！

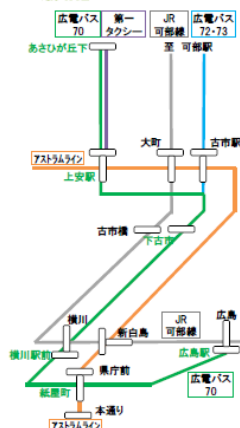
「負のスパイラル」



「負のスパイラル」→「正のスパイラル」



バスでどこに行ける？



- 広島市内へは直通で
- 1回乗り換えれば大体のところへ行ける！

1時間に3本と（上安まで4本）と、結構多い！

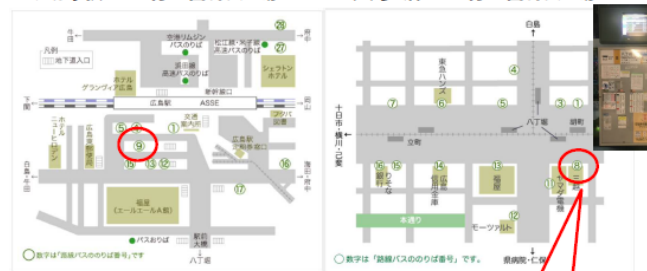
5

あさひが丘へ帰るときのバス乗り場は？

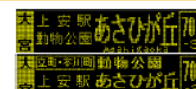
～広島市内編～

• 広島駅バス停9番乗り場

• 八丁堀バス停8番乗り場



あさひが丘行のバスの行き先の表示（広電バス）



三越が目印！

6

あさひが丘へ帰るときのバス乗り場は？

～広島市内編～

• 紙屋町バス停33番乗り場

• 立町バス停16番乗り場



エディオン新館が目印！

りそな銀行が目印！

7

あさひが丘へ帰るときのバス乗り場は？

～上安駅編～

上安駅バスターミナル4番乗り場



動物園のマークが目印！

あさひが丘行のバスの行き先の表示（第一タクシー）



8

バスに乗ると時間がかかる？

バスよりも車でいった方が安くて便利で、早く着くんじゃない？



●クルマ

乗車50~60分+駐車場入庫5分+徒歩5分=60~70分
(片道：ガソリン代300円+駐車場代1500円?)

●バス

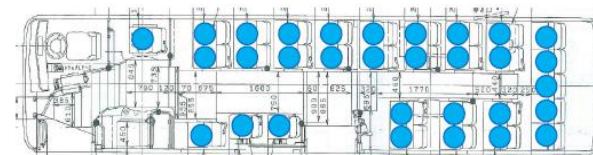
バス停まで3分+乗車65分+下車2分=70分
(片道480円、PASPYなら10%割引)

時間も気にせず、
お酒も飲めます！

9

バスに座れないかも？

問題：バスの座席はいくつあるでしょう？



答え：31席

バス停に人が多く並んでいても、
意外と座れたりします！

渋滞が減る？

- ・クルマに乗っている人がバスに乗り換えてくれたらどうなる？



渋滞が減る？

- ・仮に30人(台)、同時に車からバスに乗り換えると…



渋滞が短くなります

- ・200m程度短く
(動物園入口～
旅籠屋ぐらい)



事故の危険性が下がります

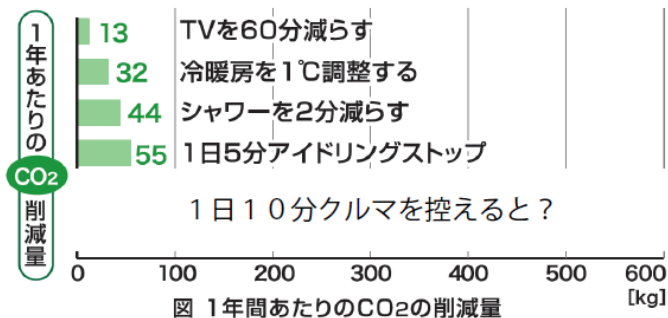
- ・抜け道に回る車が
減る。



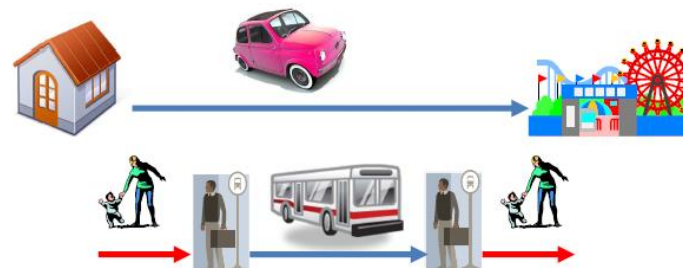
+無駄なアイドリングが減り、環境にもやさしい！

バスは地球にやさしい

- CO₂の排出量が少ない



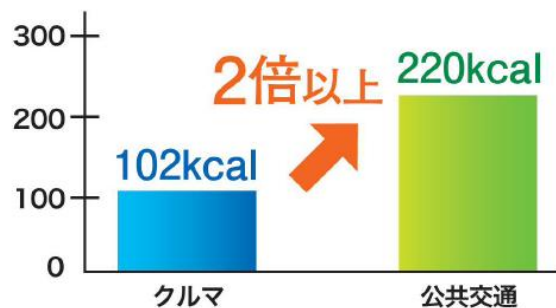
バスで体を動かし、元気な体に



14

バスで体を動かし、元気な体に

- 健康にいい
 - 移動に伴う往復の消費カロリー



バスにはこんないいところがあります



駐車場を探す時間と費用が節約でき、駐車場の無料時間を気にする必要がなくなります。



自宅からバス停まで歩いたり、目的地まで歩くことで運動不足の解消と健康増進が図れます。



外出することで活動的になれます。



運転が不安な方は、運転をする機会が減り安心です。



自家用車より身だしなみに気を遣い、おしゃれになります。



みんなの乗り物に乗ることで、他人への思いやりを育みます。

16

バスの乗り降り



後ろ乗り
・整理券orタッチ
前降り
・支払いorタッチ

17

PASPYのすごいところ

PASPYの魅力！

- ① 電車・バス運賃が自動的に10%引き！
・ICOCAにはありません
- ② 小銭の用意が不要
・降りるとき焦らなくてもOK
・残高が減ったらチャージを
- ③ バス～電車・アストラムラインの乗り継ぎが20%引き

18

バスが時刻通りに来ないので不安だ・・・

問題：バスがどこを走っているかは、街中のバス停でしかわからない？

Q: (ほぼ) どのバス停でもわかります
調べ方

- ① BUS it ホームページから、バス停名を入力・検索
- ② バス停のQRコードを読み取る
または、シールをタッチする



BUSitの使い方

BUS it ホームページから、バス停名を入力・検索



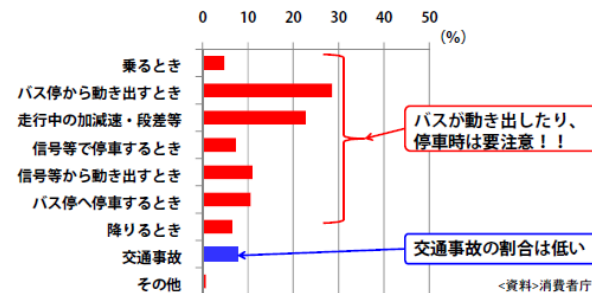
BUSitの使い方

BUS it ホームページから、バス停名を入力・検索



バス乗車時の事故に注意

問題：路線バスの人身事故、最も多いのは交通事故？



バス乗車時は、できるだけ席に座ってください。
乗車時は、バスが停まってから移動しましょう！

車いすやベビーカーでもお気軽にどうぞ！



バスは“高さを下げる”
こともできます

お子さん、お孫さんともご一緒

・子供の教育にもよい

幼児はからだの機能が急速に発達し、いろいろなことをやってみようと、活動意欲も高まる時期です。保護者や周囲の大人との愛情あるかかわりの中で、見守られているという安心感に支えられ、いろいろな場所に出かけて行き、そこにある様々なものに心を動かされたりして興味や関心が広がっていきます。バスや鉄道で、家族で手をつないで出かけること、子どもたちは多くのことを学び、発達する機会を得るでしょう。

「待つ・我慢する」ができる
キレない子どもを育てる

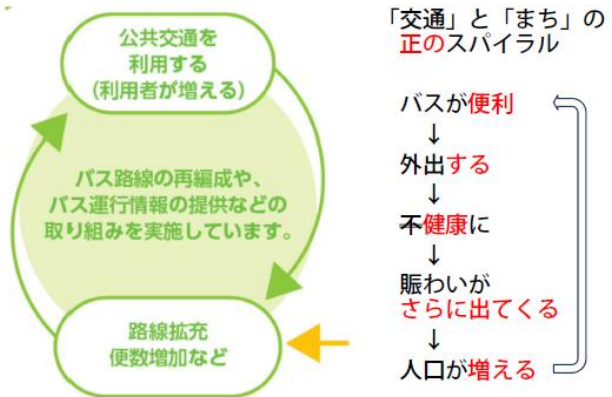
近年、「キレる子ども」が増えています。我慢できる心を育てるためには、正当な理由で我慢を経験することが大切と言われています。クルマと違い、みんなが利用するバスに乗るには待たなければなりません。この「みんなと一緒に待つ」経験が、我慢できる心を育てる1つの貴重な機会になります。

好奇心や探究心旺盛な
子どもを育てる

幼児の生活は、そのほとんどが興味や関心に基づいた自発的な活動からなっています。バスや電車に乗れば、家の中とはまた違った、新たな興味を呼び起こします。興味や関心から生じた具体的な体験は、幼児が成長する上で豊かな栄養となり、様々な力を獲得していきます。



「負のスパイラル」→「正のスパイラル」



25

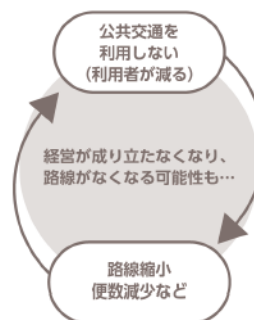
▼フィードバック資料（TFP 調査結果）

アンケート結果と考察

(株)オリエンタルコンサルタンツ

今後バス路線を維持するためには

このまま人口が減り続けると…



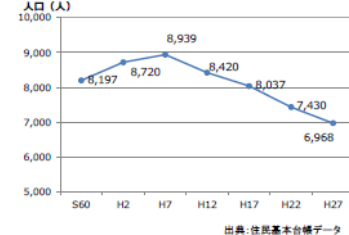
➡ バス路線維持のためには、一人ひとりが月に一度はバスに乗り、一致団結して取り組んでいく必要がある。

3

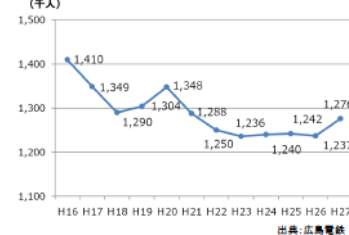
あさひが丘団地の現状

- ・あさひが丘の人口は平成7年から減少
- ・バス利用者数も減少傾向、近年は横ばい

○あさひが丘団地の人口の推移



○バス利用者の推移

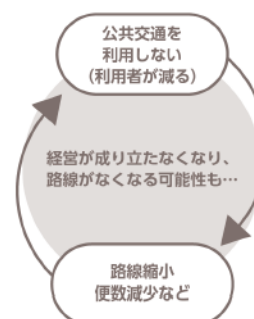


今後も人口減少が続く？バス路線も危ない？

2

今後バス路線を維持するためには

このまま人口が減り続けると…

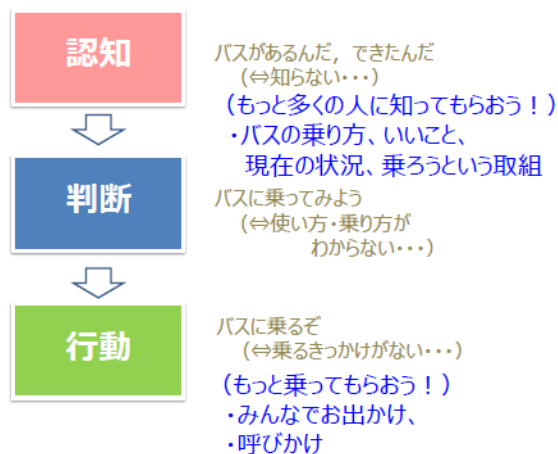


➡ バス路線維持のためには、一人ひとりが月に一度はバスに乗り、一致団結して取り組んでいく必要がある。

3

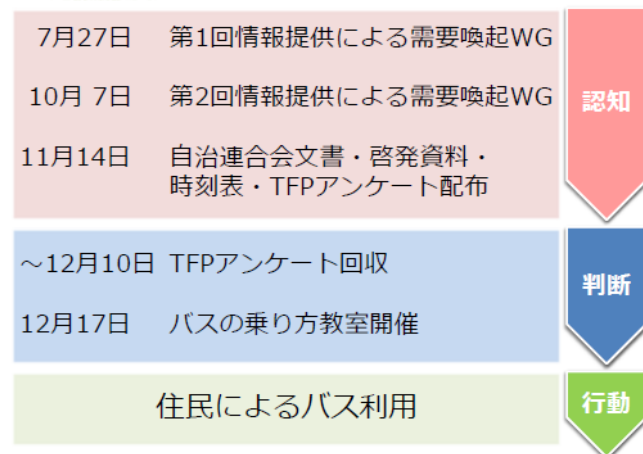
バス利用促進のための取組

(MM:モビリティ・マネジメント)



4

これまでの取組



5

アンケートの概要

質問項目

- ・個人属性 (性別、年齢、お住まい、最寄バス停)
- ・普段のバス利用について (利用頻度、目的、行き先)
- ・1人1ヶ月に1回バスでお出かけする際の計画
- ・バス利用に対するイメージ
- ・バス利用サービスの周知度
(PASPY、高齢者公共交通機関利用助成、BUSit)
- ・バス利用において改善してほしい点
- ・バスの乗り方教室の参加
- ・あさひが丘バスについての意見

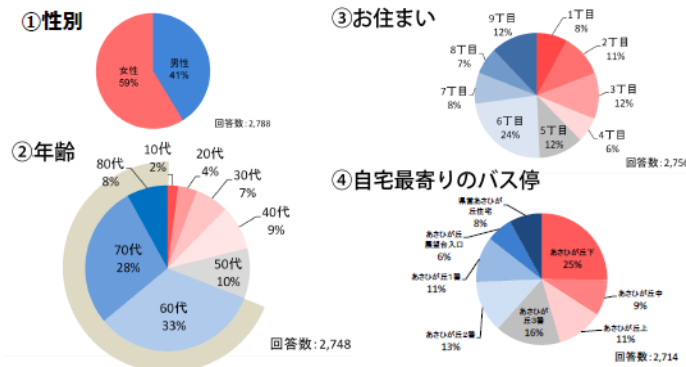
回収率は約70% (約2800人)
→お住まいの方々のまちづくりやバスに対する高い関心！

※1世帯当たり2部ずつ配布

6

個人属性

- ・男性の回答率が同種の他のアンケート事例と比較し高め。
(1世帯2部封入の効果。男性にも情報が伝わった)
- ・60代以上が約7割と、高齢層が多い。

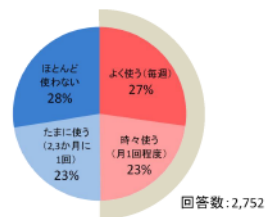


7

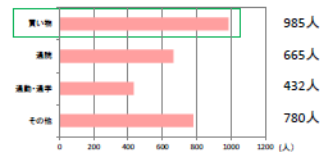
普段のバス利用について

- ・住民の半数が月に一度はバスを利用している。
- ・**買い物**を利用目的に挙げる人が多い。
- ・ほとんどの方が**市内中心部**に行くために利用している。

① 利用状況



② 利用目的



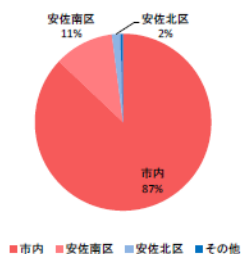
③ よく行く行き先



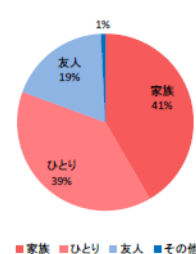
1か月に1回バスでお出かけするなら？

- ・行き先に**市内（八丁堀、広島駅等含む）**を想定している人が多い。
- ・誰と出かけるかでは、**家族（妻、夫、子ども等含む）**、ひとり、友人が多い。

① 行き先

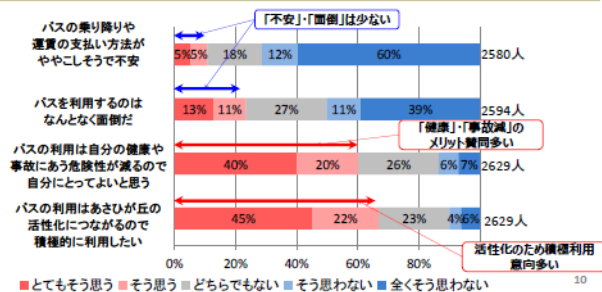


② 誰と



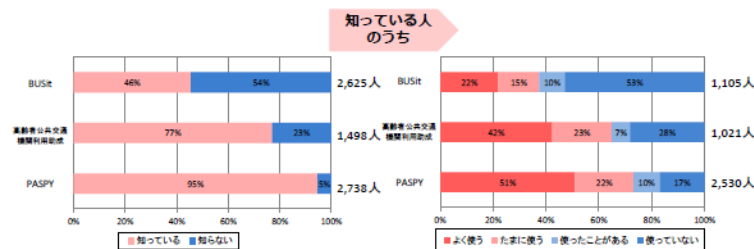
バス利用に対するイメージ

- ・バスの乗り降りや運賃の支払いについて、「ややこしいようで不安」や「面倒」と感じる人は少ない。
- ・半数以上の住民はバスの利用が「健康」や「事故危険性低減」につながるメリットを感じている。
- ・約7割もの住民が**あさひが丘の活性化のため積極的に利用したい**と回答している。



バスの便利なサービスについての周知度

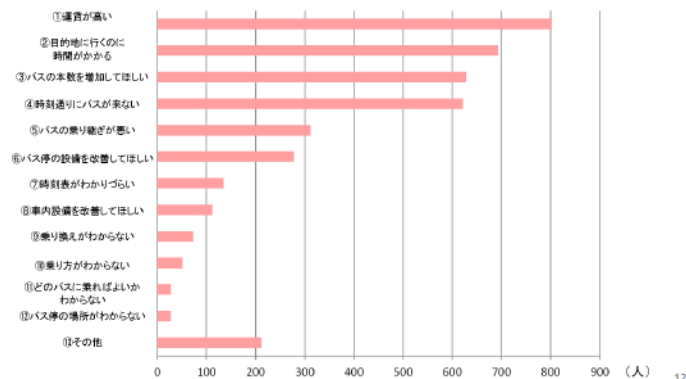
- ・BUSit：認知度は半数と低め。実際に使っている人も少ない。
- ・高齢者公共交通機関利用助成：知っている住民の多くが活用
- ・PASPY：認知度は極めて高い。



高齢者公共交通機関利用助成
70歳以上の方で利用助成を申請すると、6,000円の範囲内でバス等の助成・利用券が交付される。

バス利用の改善点について

・バスの**運賃について高い**と感じている人が最も多く、次いで**時間**に対して改善を求める声が多かった。



12

今後の取組について

14

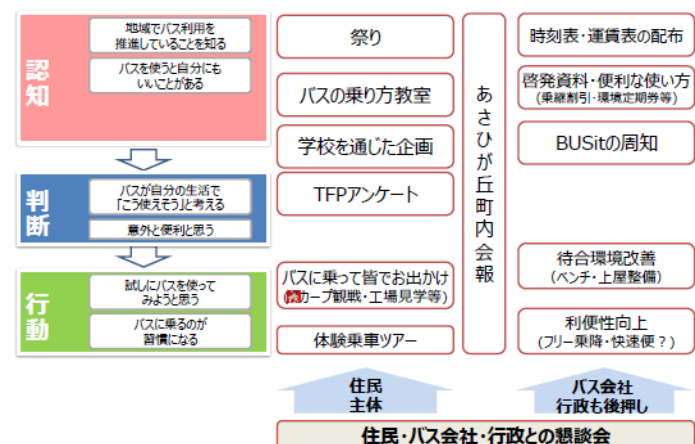
自由記述

- ・ノンステップバスの割合を増やしてほしい（障害者・高齢者）。
- ・あさひが丘から上安までの運賃を値下げしてほしい。
- ・バス停にベンチ・屋根等を設置してほしい。
- ・時刻表・運賃表を配布してほしい。
- ・土日祝も遅い時間の便がほしい（カーブ戦・飲み会のとき等）。
- ・バスが到着時刻に30分以上遅れることが度々ある（時刻表を修正したほうがいいのか）。
- ・バス停が遠く坂道が多いため、団地内ではどこでも乗れるようにしてほしい。
- ・丁寧な対応してくれる運転手が多くなってきたが、人によっては運転・接客マナーが異なる。
- ・車内のごみや汚れ等が気になるが、バス会社だけでなく乗客のマナーも気を付けるべきである。

詳細は別紙参照

13

バス利用促進のための取組



15

月に1回はバスでお出かけを

- ・住民が月に1回は普段の車等でのお出かけをバスに乗ってお出かけする。
- ・団地のみんなで集まってお出かけできるようなイベントやキャンペーンを企画する。

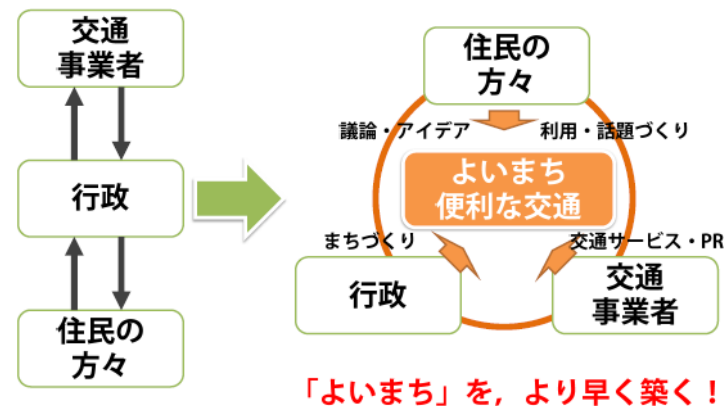
○例えばこんなお出かけ（アンケート結果）

- ・月に一度みんなで映画館へ行く
- ・町内会・子ども会で親子や孫と、路線バスに乗ってカーブ観戦に行く企画
- ・バス利用が自然にできるようなイベントを企画
- ・動物園とのコラボ
- ・地域やお出かけ先のお店の割引券や商品券の配布

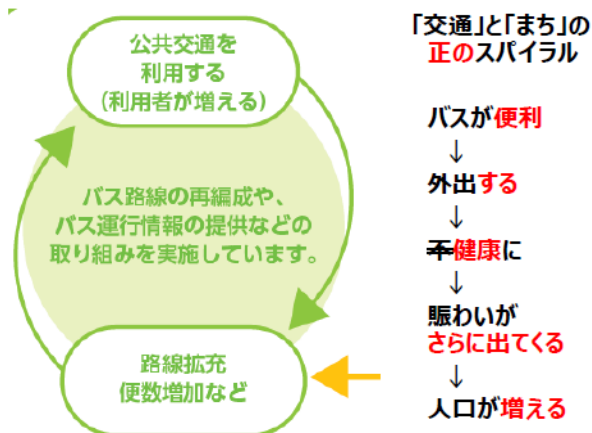


まずは、家族や友人と出かける機会をつくり、団地の活性化とあわせてバス利用の促進を図る

よりよい、便利な街を、早く実現！



「負のスパイラル」→「正のスパイラル」



18

（２）企業等の従業員を対象としたMM

▼QRコード付名刺（イメージ）

- ・ 外出先でも必要かつ利用頻度の高い公共交通情報に、QRコードを用いてアクセスできるようにする。また、そのQRコードを普段持ち歩いている名刺に印刷する。
- ・ アクセス先は公共交通情報 HP にする。（公共交通機関の情報ページ、会社のページ等）
- ・ 会社の CSR の一環として、公共交通利用を推進していることを対外的にアピールできるようにすることで、各企業が取り組みたいと思わせることも狙う。
- ・ 自分自身での活用や、来客への公共交通利用促進にも寄与する可能性がある。



(3) 大学教授等との連携によるMM

▼マップエリア間の移動・複数エリアの周遊を促すルートマップ

- ・ マップ同士の位置関係及び移動時間の目安を示すことで、複数のマップを活用した観光周遊を促進。
- ・ その他の基本的な狙い、構成は変更していない。



(4) 中山間地域等サービス水準が低い地域におけるMM

▼地域からの外出交通を対象とした情報提供 HP

- ・ 各地域から広島市内へ出張・観光等で出かける際の交通手段として、公共交通が選択肢になることを認識できるように、公共交通利用のメリットや具体的なアクセス方法、時刻・運賃等を含めて情報提供。
- ・ その他の基本的な狙い、構成は変更していない。



**広島へ出張・観光は
バス・鉄道で
出かけてみませんか？**

高速バス・鉄道なら安心・快適・経済的！

広島には「クルマで行くものだ！」と思いこんでいませんか？

実は高速バスが楽で便利・快適です。しかも少人数なら安い！

バスや鉄道をかしこく使って、楽しい出張や観光をどうぞ！



本数が多い高速バス

広島から庄原までは高速バスで19往復/日運行。時間も選べる。予約不要。



親子、お孫さんと一緒に

行きや帰りの車中で、現地で、家族で。



夜遅くても安心

最終バスは、広島駅発22:30！飲み会の後や野球観戦も間に合います。



駐車場の心配いらず

駐車場探しも不要です。駐車場の時間も心配不要でゆったり。



JR・路面電車・アストラムラインにも簡単接続

駐車場探しも不要です。駐車場の時間も心配不要でゆったり。

高速バスの「上手な」使い方

1 まずは時刻表をチェック！

庄原からは1日19往復、およそ1時間に1本運行されています。
朝の庄原発、夕方の広島発はおよそ30分間隔で。
意外と便利なんです。
東城からも直通バスが出ています。

高速路線バス
時刻表はこちら



2 PASPY利用がお得

タッチするだけで支払いができるPASPY
PASPYには、2つのお得が！

- (1) 運賃が10%オフ
- (2) 広島市内での路面電車、バスに乗り継ぐと、20円割引

バス車内での両替も不要です。

まずはPASPYをゲットしましょう。

PASPYはバスの車内で購入できます。



3 バス停までは庄原市内の芸備線や路線バスの活用も

高速バスへの乗換は、庄原駅（庄原バスセンター）や東城駅が便利です。 市内の路線バスも、ほとんどのバスが庄原駅・庄原バスセンターを経由しています。

エリア別時刻表は [こちら](#)



4 バス停に併設の駐車場を活用を！（パーク・アンド・バスライド）

ほとんどのバス停に駐車場が併設されています。

パーク&ライド駐車場は [こちら](#)



皆様の公共交通利用が地域の皆様の移動を支えます

地域にとって公共交通とは、その地域に住むお年寄りや子供たちが移動するためには必要不可欠なものです。
しかし、皆様が公共交通を利用していかなければ、その移動を守ることができません。
普段から意識して、少しずつでも公共交通を使うことで、地域の皆様の移動を支えることができるのです。
そしてそれは、将来自分が車を運転できなくなったときに、自分が移動する手段を守ることにもなります。

時刻表

庄原発着



東城発着



西城発着



高野発着



口和発着



総領発着



比和発着



乗継時刻表の例は次頁参照



西城 ⇄ 広島市内 バス接続時刻表（いき）

●行き（西城地区→広島市内）

◇土日祝日運休 ◆日曜運休

交通機関	備後西城駅	西城中野	庄原 BC 着	庄原 BC 発	備後庄原駅	三次駅	広島 BC 着	広島駅
バス	—	6:36	7:04	7:15	—	—	9:06	9:16
芸備線	7:01	—	芸備線に乗り換え		7:30	8:04→8:07	—	9:28
バス	—	◇7:26	7:54	8:20	—	—	9:51	10:01
—	—	—	芸備線に乗り換え		8:28	9:01→9:03	—	10:50
バス	—	8:06	8:34	9:00	—	—	10:55	11:05
バス	—	8:46	9:14	9:30	—	—	11:25	11:35
芸備線	9:34	—	芸備線に乗り換え		10:00	10:32→11:14	—	13:29
バス	—	10:36	11:04	11:30	—	—	13:32	—
バス	—	◇11:26	11:54	12:30	—	—	14:27	14:37
バス	—	12:26	12:54	14:00	—	—	15:55	—
バス	—	◆13:16	13:44	14:00	—	—	15:55	—
バス	—	14:56	15:24	16:00	—	—	17:55	—
芸備線	14:59	—	芸備線に乗り換え		15:28	16:00→16:03	—	17:29
バス	—	◇15:36	16:04	17:00	—	—	18:58	—
バス	—	16:46	17:14	17:30	—	—	19:25	—
芸備線	17:33	—	芸備線に乗り換え		18:02	18:34→18:57	—	20:49
バス	—	17:36	18:04	18:30	—	—	20:27	—
芸備線	19:32	—	—	—	19:58	20:31→20:34	—	22:14

●お酒を飲んでも大丈夫！



広島市内にはお酒の美味しいお店がいっぱい！公共交通でお出掛けしていれば、気兼ねなくお酒を飲んで帰れます！

●冬の高速道路は危ない！



路面が凍結していたり、雪で視界が悪かったりと、冬の運転は危険がいっぱい！特に高速道路はスピードを出すので、運転に慣れている人でも注意が必要です！

●クルマで行くよりもオトク？！



広島市内は駐車場代も高いし、高速料金やガソリン代もバカになりません。掛かる費用はしっかり考えましょう！

バスで行った場合

・西城中野 → 庄原 BC : 390 円
・庄原 BC → 広島 BC : 1,860 円
⇒ 往復で合計 4,500 円

芸備線で行った場合

・備後西城→広島駅 : 1,940 円
⇒ 往復で合計 3,880 円

クルマで行った場合

高速料金 2,580 円×往復+ガソリン代 2,760 円+駐車場代 1,500 円 ⇒ 合計 6,840 円
※ガソリン代：120 円/ℓ、燃費：10km/ℓ、駐車場：300 円/日、市内に 5 時間滞在したと想定