

令和7年度 北陸信越/地域交通パートナー総会

# 地域交通の再設計



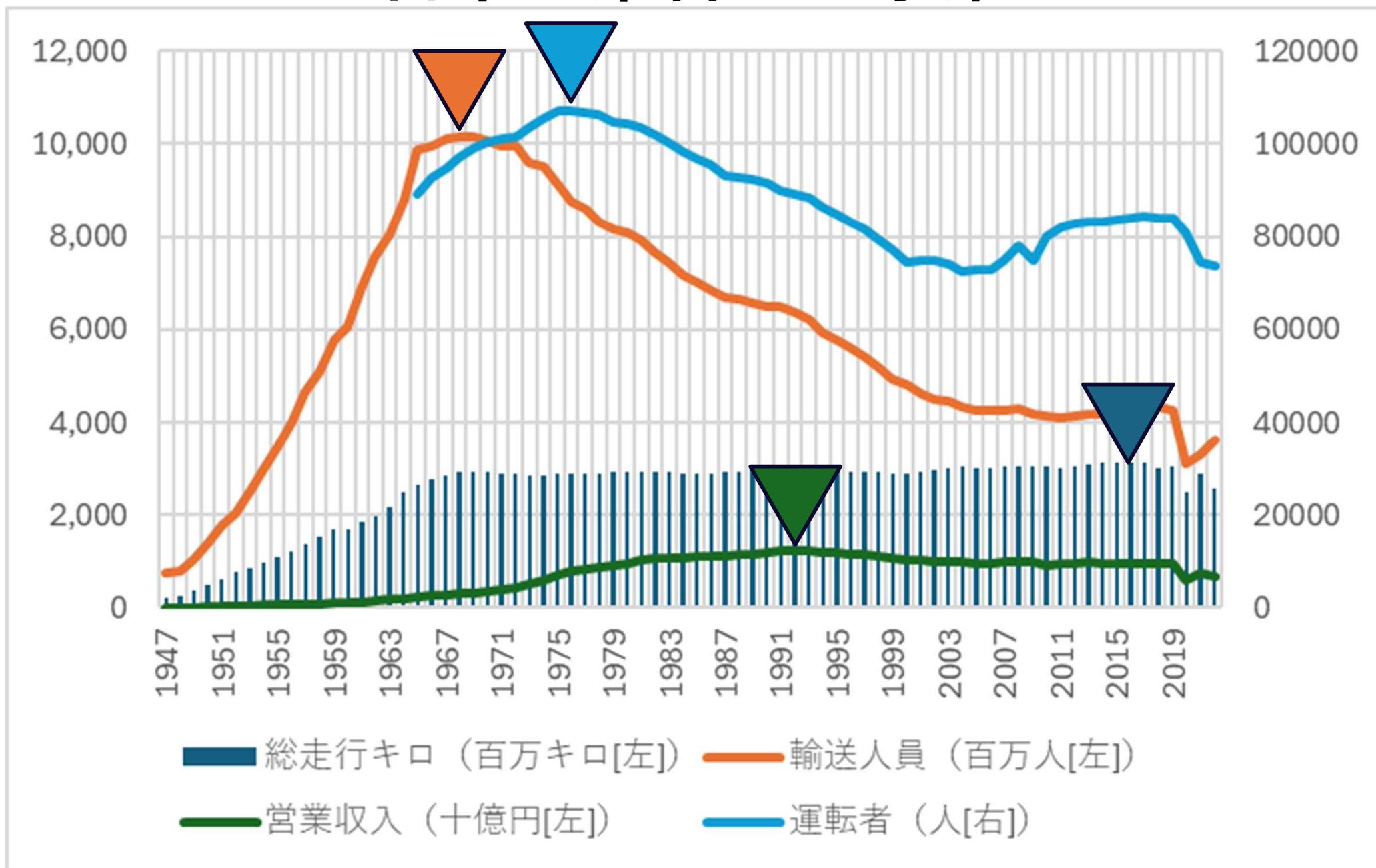
富山大学都市デザイン学部  
猪井博登

# 自己紹介

- 猪井博登
- 専門：土木工学 交通
- 職歴：
  - 2001～2003年 兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所非常勤研究員
  - 2004～2005年 大阪大学特任助手
  - 2005～2018年 大阪大学助手
  - 2018年～現在 富山大学准教授
- 奈良県公共交通基本計画策定委員会
- 川西町地域公共交通会議(奈良県)
- 藤井寺市地域公共交通会議
- 宇陀地域公共交通活性化協議会(奈良県)
- 神戸市地域公共交通会議
- 枚方市総合交通計画推進協議会
- 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会
- 佐用町地域公共交通会議(兵庫県)
- 箕面市地域公共交通活性化協議会
- 相生市地域公共交通会議
- 吹田市地域公共交通協議会
- 箕面市福祉有償運送運営協議会
- 茨木市総合交通戦略協議会
- 太子町地域公共交通会議(大阪府)
- 川西市地域公共交通会議(2013年度-2020年度)
- 香芝市地域公共交通活性化協議会
- 千早赤阪村地域公共交通協議会(大阪府)
- 宍粟市地域公共交通会議(2010年度-2017年度)
- 河南町地域公共交通評価会議(大阪府)
- 豊中市地域公共交通協議会
- 高槻市総合交通戦略(2014年度-2016年度)
- 上市町地域公共交通活性化協議会
- 豊能町地域公共交通会議
- 滑川市地域公共交通会議
- 富山市交通空白輸送地域公共交通会議(2019年度-2024年度)
- 能勢町地域公共交通会議

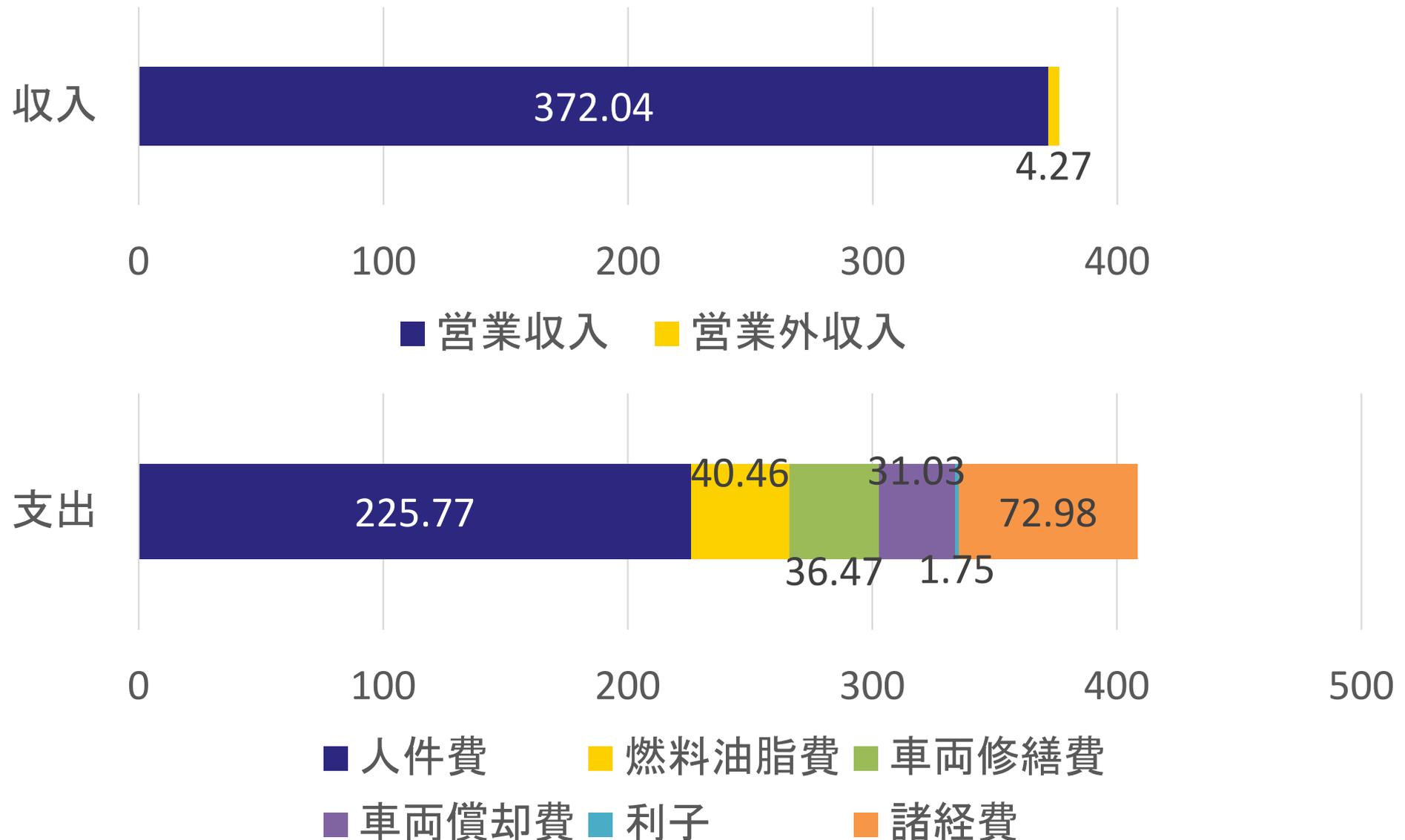
# 地域の移動の課題把握・整理

# 日本の乗合バス事業



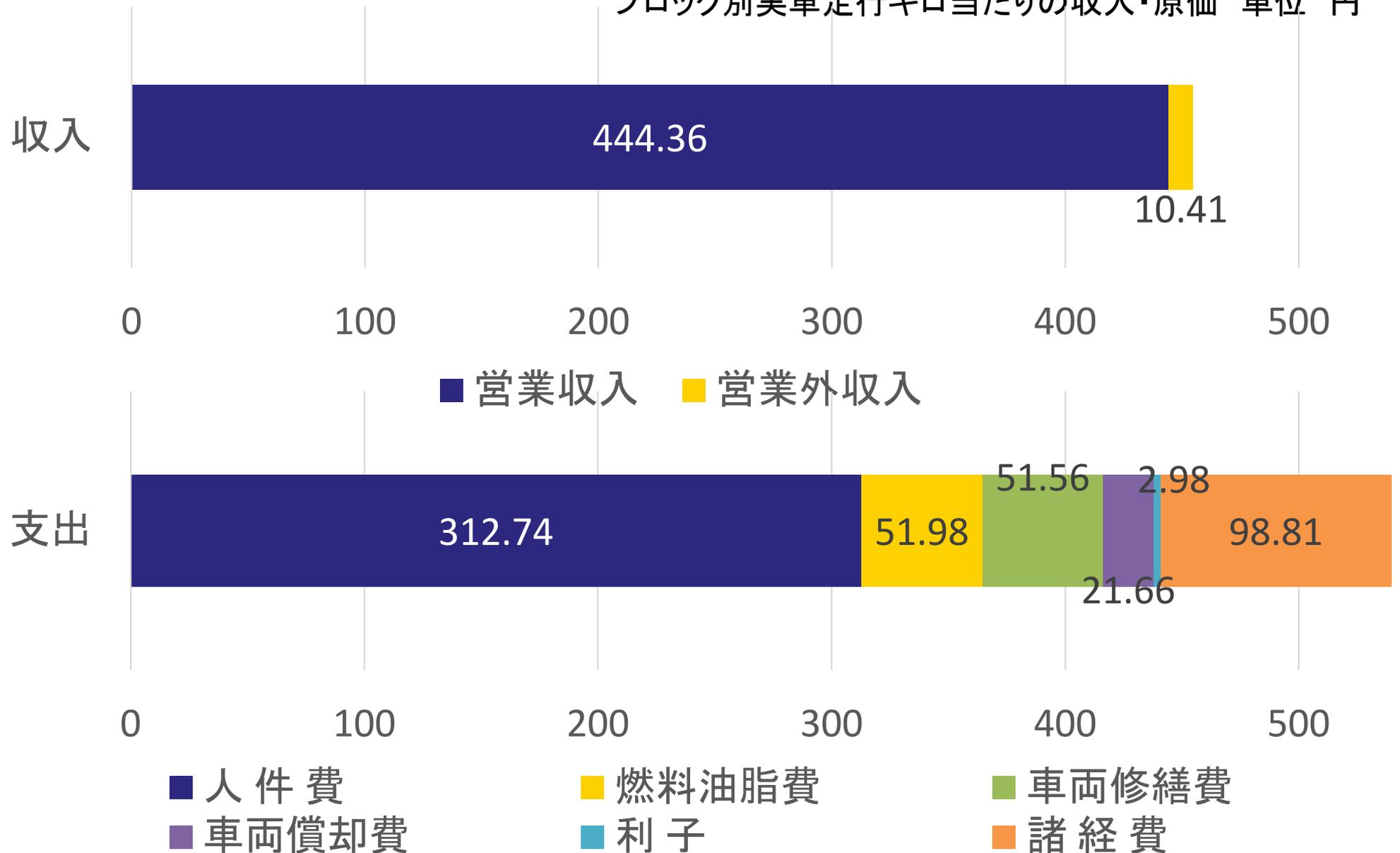
# 北陸ブロックのバスの収支（2019）

ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価 単位 円

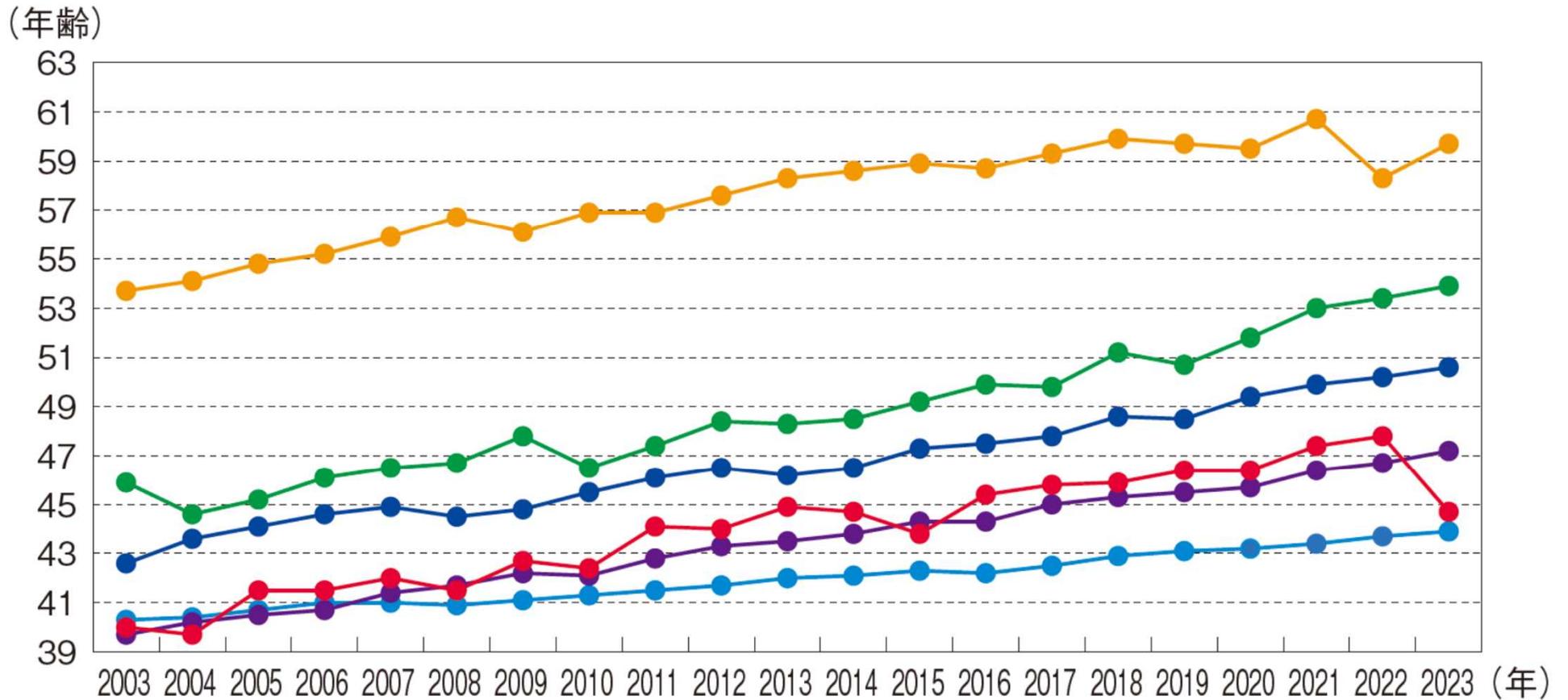


# 北陸ブロックのバスの収支（2024）

ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価 単位 円



# 自動車運送事業等における 労働者の平均年齢の推移



● 大型トラック ● 普通・小型トラック ● バス ● タクシー ● 自動車整備 ● 全産業平均

注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

# 社会状況の変化 更なる公共交通の危機

モータリゼーションの進展

これまでの公共交通衰退

低密度な市街地の拡散

少子高齢化による

急激な人口の減少と高齢化

生産年齢人口減少による通

勤通学トリップの減少

公共交通だけでなく、  
どこも人手不足？  
少子高齢化が直面する課題

更なる公共交通の危機

利用者減少に拍車

生産年齢人口減少による人手不足

公共交通の衰退

人件費高騰による  
経営の悪化

国、自治体の財政余力の  
低下による支援の限界

更なる路線廃止、  
減便の増加

コロナ禍によるさらなる利用者減

労働者資源の枯渇による公共  
交通持続性低下

地域公共交通の消滅

# 課題の変化

利用される公共交通  
とは？(どこに移動し  
たいという潜在的な  
ニーズがあるの)



需要の把握  
適切な交通手段の割り当て  
適材適所

儲からない！どう維持  
するの？(だれが負担  
するの)

運転してくれる人が  
いなくなった！どの  
路線、どの交通が重  
要？

# いろいろな交通手段

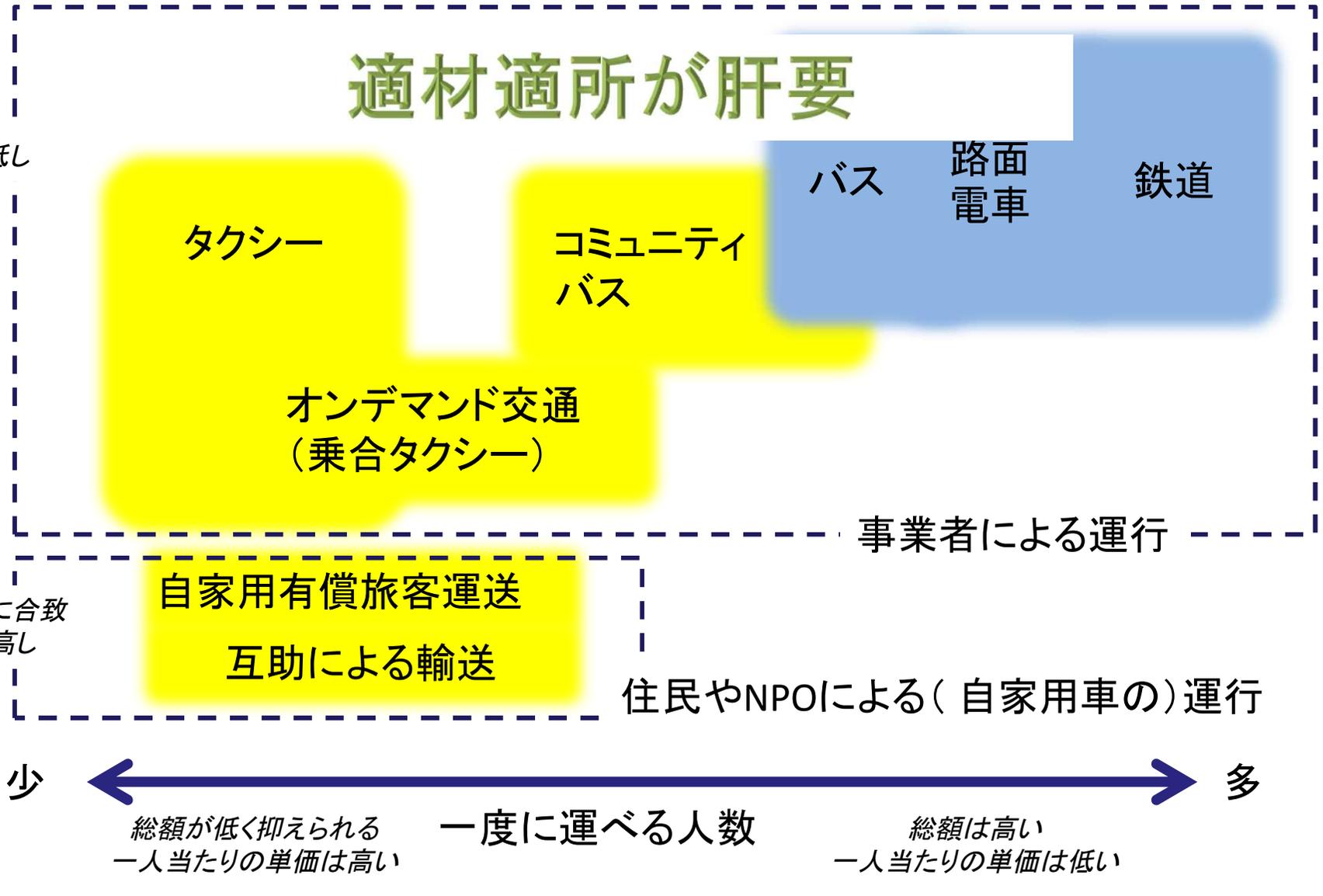
不特定、  
予約不要

↑  
やや手間低し

交通手段の  
特徴

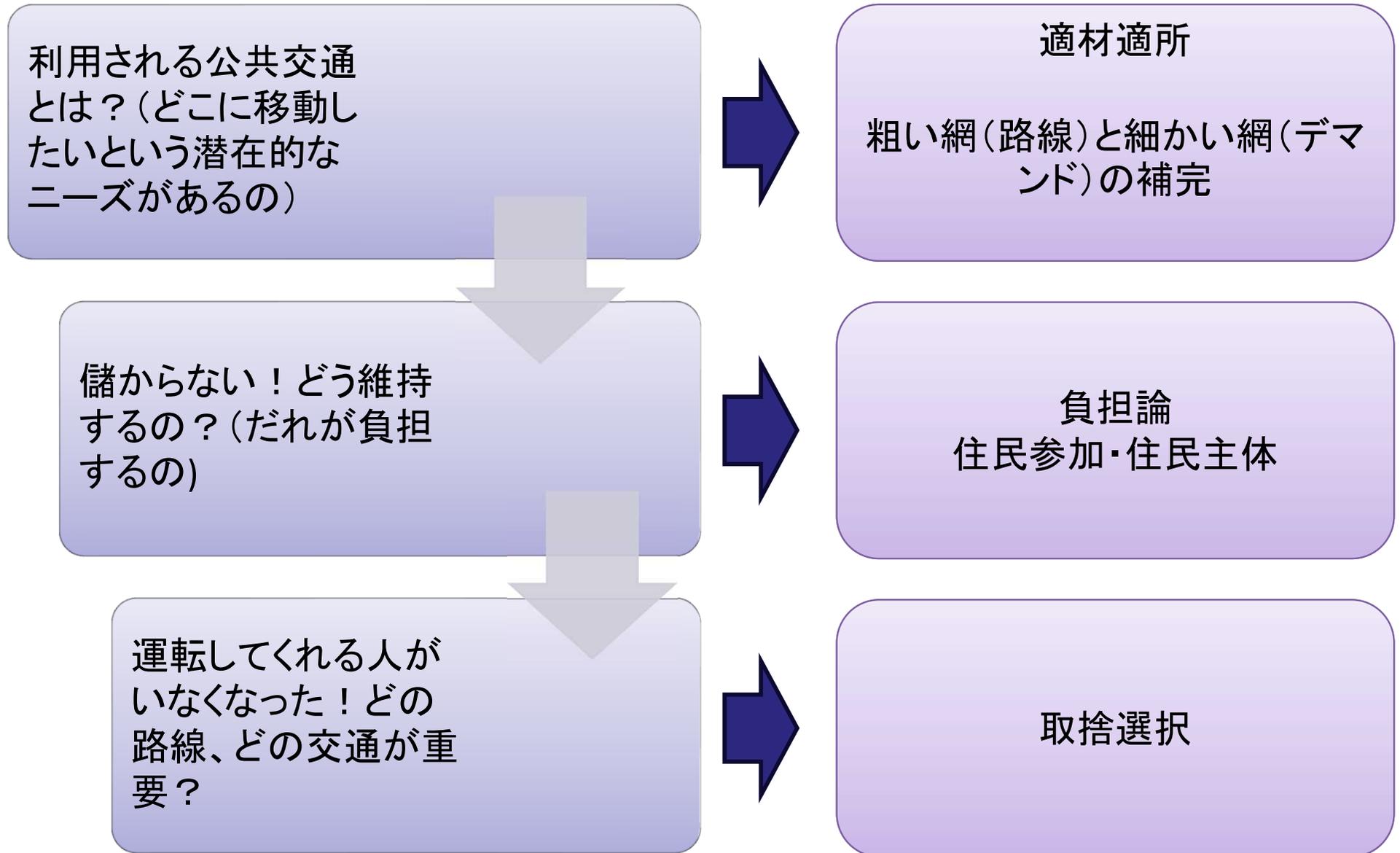
↓  
個人の利用に合致  
やや手間高し

特定、  
予約必要



※この図は大まかに理解するための図であり、導入されている地域によって異なる場合があります。

# 課題の変化



**将来に向けて獲得しておく必要  
のある技能・知見についての考  
察**

計画を立てる技術・知見こ  
れまでと同様に必要

課題の深化に合わせて必要  
とされる技術・知見

# 交通計画を立てる上での注意点

調査は重要。しかし、アンケートを行うことを目的にしてはいけない。

- 地域の交通をどのようにするのか方針が決まり、方針に対する賛否を問える段階で調査することが望ましい。

では、どのように方針を決めるか？

- グループヒアリング(膝をつき合わせて話を聞く)
- 地域の人を持っている情報を固める

実際に動くことが住民の方の熱意をあげるために重要

- 実際に往いてみること。
- 実際に観ることが住民の参加を得る上で重要。ここでいう観るべきこととは、バスそのものではなく、地域でどのように仕組みを作り上げたか「しくみ」であり「こころ」である

# 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン

- SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans)
- (一財) 地域公共交通総合研究所が SUMP ガイドライン日本語版を公表



# 持続可能な都市モビリティ計画の策定の12ステップ（第2版）-プランナー向けの概要



出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人 地域公共交通総合研究所、2022.

# SUMP策定の12ステップ 準備と分析

## 1. 作業体制の構築

1. 策定に必要な知識・経験とリソースの評価
2. 部局横断コアチームの立ち上げ
3. 政治家や各機関の当事者意識の確保
4. ステークホルダー・市民参加の計画

## 2. 計画の枠組みの決定

1. 計画に求められる事項の評価と都市圏域の定義
2. 他の計画との関連付け
3. スケジュールと作業計画の合意
4. 外部からの支援獲得の検討

## 3. モビリティの現状分析

1. 各種情報の同定とデータ所有者との協働
2. 課題と機会の分析(全モード)

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 課題と機会の分析が完了した

# SUMP策定の12ステップ 戦略の策定

## 4. ステークホルダーとの協働による複数の将来シナリオの構築

1. 複数の将来シナリオの構想
2. 市民やステークホルダーとの将来シナリオの検討

## 5. ステークホルダーとの協働によるビジョンと目的の作成

1. 市民やステークホルダーとの将来ビジョンの共創
2. 主たる問題と全交通モードに係る目的の合意

## 6. アウトカム指標の選定と目標値の設定

1. 目的達成をモニタリングする指標の同定
2. 目標値の合意

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: ビジョン、達成目標、到達点が合意された

# SUMP策定の12ステップ 施策の策定

## 7. ステークホルダーとの協働による施策パッケージの選択

1. ステークホルダーとの施策の洗い出しと評価
2. 統合された施策パッケージの定義
3. 施策モニタリングと評価計画の策定

## 8. アクションと責任に関する合意

1. アクションの概要の記述
2. 財源の特定と資金調達見込みの評価
3. 優先順位、実施主体、スケジュールの合意
4. 政治家や市民の幅広い理解の促進

## 9. 議決・議会承認と資金調達の準備

1. 資金調達計画と費用負担の合意
2. SUMP文章の完成と質の保証

出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)が議決された

# SUMP策定の12ステップ 実施とモニタリング

## 10. 実施管理

1. 各種アクション実施のための調整
2. 必要な財・サービスの調達

## 11. モニタリング・施策の調整・コミュニケーション

1. 進捗状況のモニタリングと施策の調整
2. 市民やステークホルダーと情報共有、参加の促進

## 12. レビューと次に向けての学習

1. 成功と失敗の分析
2. 結果と教訓の共有
3. 新たな課題と解決方法の検討

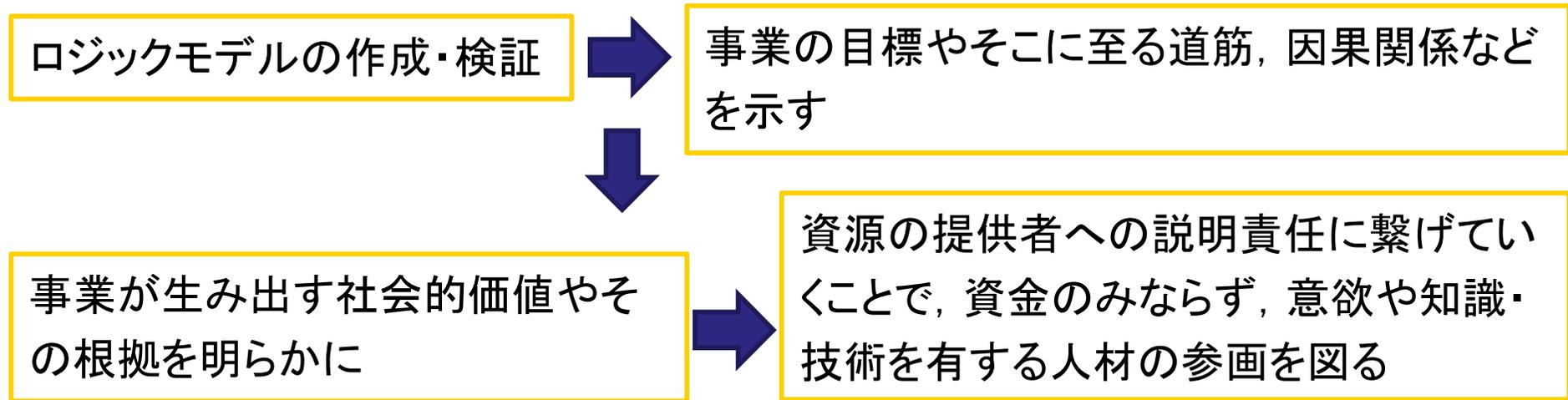
出典) Anthony Colclough: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン、p30.、今村朋範(訳)、宇都宮浄人(監訳)、柴山多佳児監訳、一般財団法人地域公共交通総合研究所、2022.

マイルストーン: 実施された施策の評価が行われた

# 進行管理

PDCAで本当に良いですか？

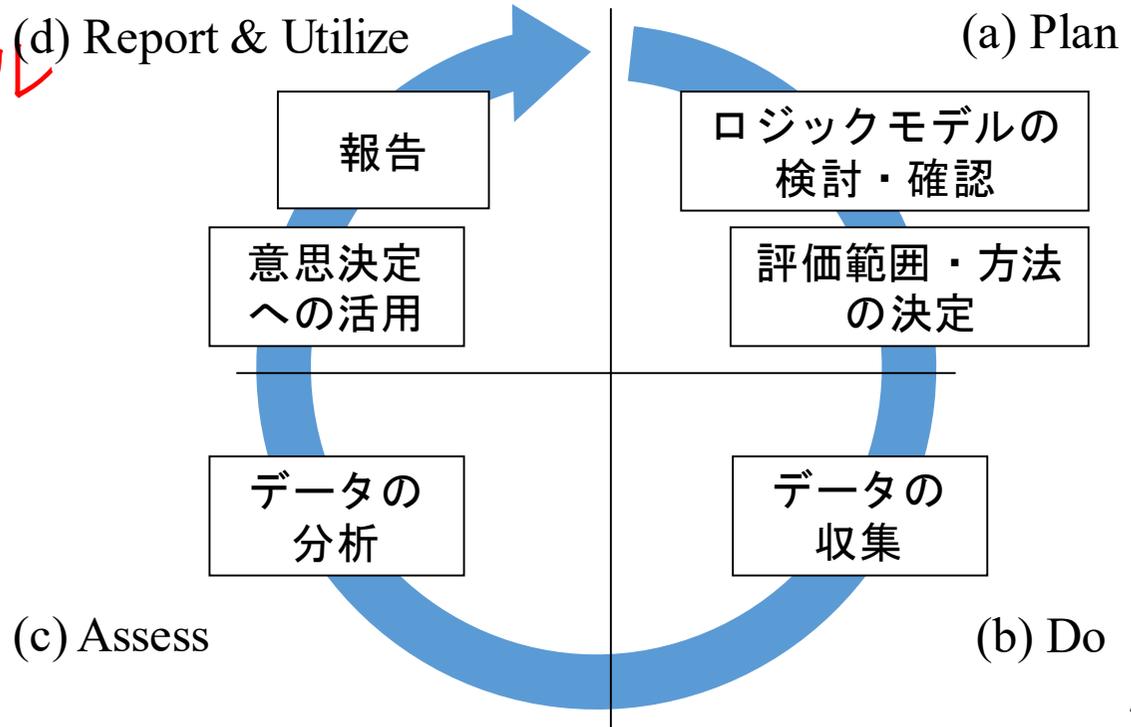
# 社会的インパクト評価のプロセス



## • PDARUサイクル

PDCAサイクルに似ているが、PDARUは前のサイクルよりも参画者を増やし、次のサイクルに至ることが特徴。

PDCAサイクルとは品質管理など業務管理における継続的な改善方法



# 参考) ロジックモデルとは

事業が成果を上げるために必要な要素とそれらの因果関係を論理的に  
図示化したもの

## 資源

- 事業を実施するために必要な資金や人材などの資源

## 活動

- 事業を通じて提供するサービスなどを生み出すための具体的な事業活動

## 直接の結果

- 事業を通じて提供するサービスなどを指し、事業や活動の直接の結果

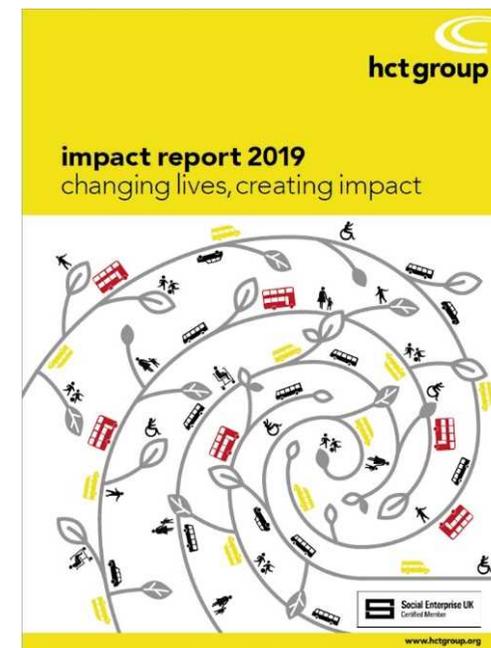
## 成果

- 事業や活動の直接の結果がもたらす変化, 便益, 学びその他効果

ロジックモデルを構築し、各要素の存在確認と関係性の分析

# 社会的インパクト評価を活用している事例

- ハックニーコミュニティトランスポート  
(Hackney Community Transport(HCT))
  - ロンドン ハックニー区を発祥として、交通などを提供するソーシャルエンタープライズのグループ
  - 英国のソーシャルエンタープライズの成功事例
  - 1982年 設立
    - このとき、職員5人、車両5台、売り上げ10万ポンド (3.5千万円)
    - 2019年 従業員2002人、路線バス400台、2階建てバス138台、ミニバス396台、売り上げ7700万ポンド (111億円)
  - Social Impact Report (社会的インパクト報告書) を毎年公表
  - 社会的なミッションとして、「交通と訓練によって、人々の生活を促進し、機会を供給し、人々と地域を結合させる。」ことを掲げる



# HCT Group の社会的インパクト評価 成果の表現

[Home](#) / [About us](#) / [Social impact](#) / [Social impact stories](#)

## Social impact stories

The best way to find out about our social impact is through the stories of those who use our services and the stories of the people who work for us

[ALL](#) | [TRANSPORT](#) | [OTHER SERVICES](#) |

FILTER ▾



### Ashley's story

Ashley now travels independently after joining our independent travel training in Norfolk.



### Marlon's story

Marlon started a career as a London red bus driver



### John's Story

John is using community transport to stay active

### Social impact

[Back to our social impact main page](#)

[Back to social impact...](#)

### Our latest Impact Report

Our Impact Report sets out the difference we're making

[Find out more...](#)

### Measuring and reporting impact

It's not enough to just say you've done good...

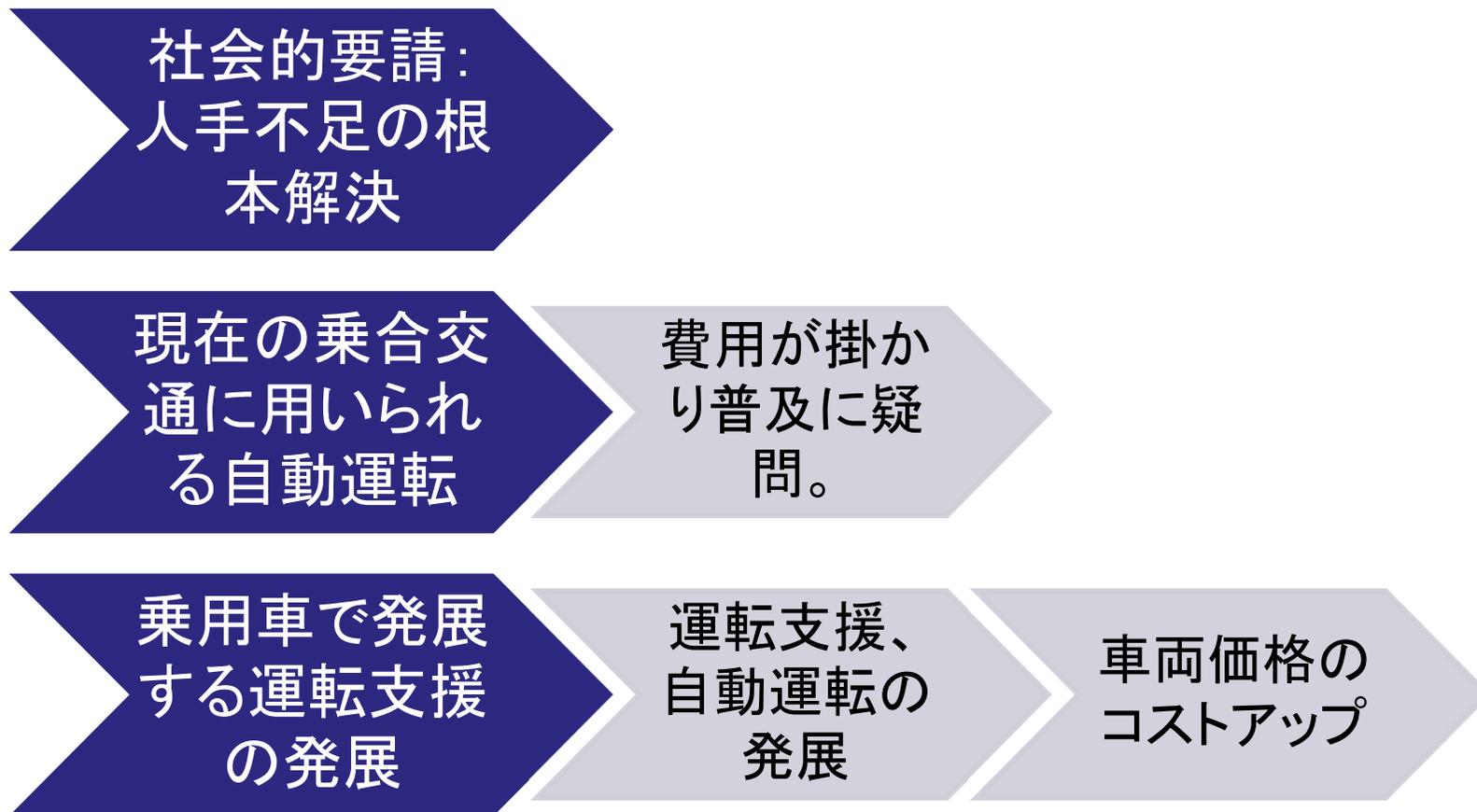
[Find out more...](#)

[Our social impact...](#)

出典 : hackney community transport : <http://www.hackneyct.org/>

数字としての表現だけではなく、「物語」により成果を表現  
人々の参加を活性化するのは、数字だけでなく、物語（ナラティブ）が重要

# 自動運転の普及シナリオの想定



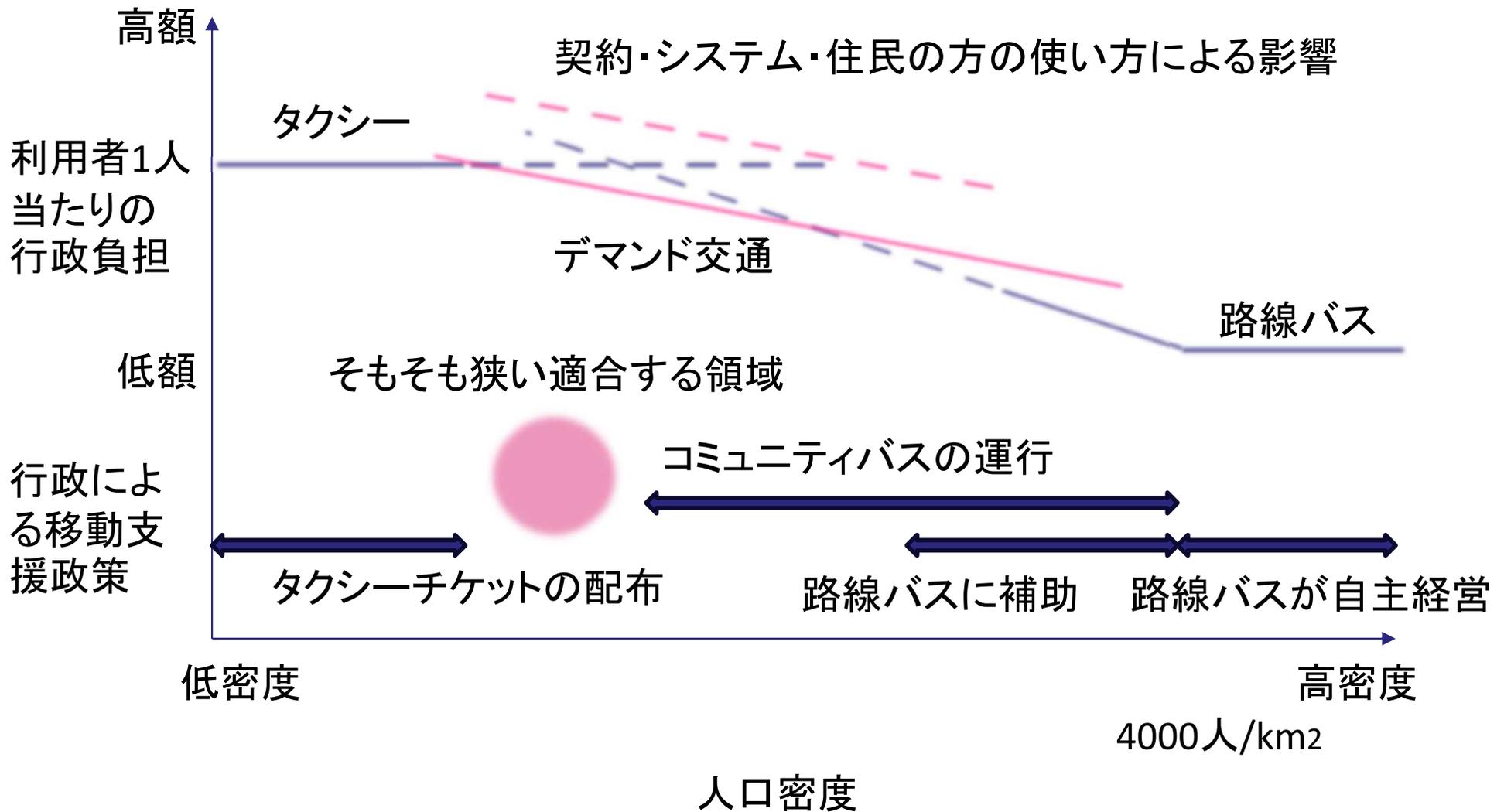
自家用車の空き時間を自動運転タクシーとして、利用できるオプション

空き時間に金を稼げることが乗用車購入のインセンティブに

# 想定する普及シナリオの考察

- 10年ほどかかる？
- 車両保有が高い状況が資産に？
- 3Dマップを事前に持たせる形式 = 路線形式ではなく、面的にカバーする形式
- これまでの地域交通と異なる知識、インフラの必要性
  - デマンド型交通の計画の知見
  - MaaSの技術・知見
  - 自動運転 = 電動車 → 急速充電インフラの整備

# デマンド型交通の難しさ



# 公共ライドシェア

# 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）について

## 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブックより

- 地域における移動手段の確保は、重要な課題です。
- まず、そのための手段として、**道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討**する必要があります。
- その上で、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、**地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」**を活用することとなります。
- また、これらによりがたい場合には「**道路運送法の許可又は登録を要しない運送**」により移動手段を確保しているケースもあります。
- 地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが重要です。
- 以上のとおり、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）は、バス・タクシー事業者によることが困難な場合に、移動手段確保の役割を担う、重要な制度として位置づけられています。
- 【自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）】
- バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービス。
- 旅客から収受する対価は実費の範囲内（※）。
- （※）ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない  
妥当な範囲内

# ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

交通空白地有償運送

福祉有償運送

市町村

医療法人

NPO法人

社会福祉法人

一般社団法人又は一般財団法人

商工会議所

(地方自治法に規定する)認可地縁団体

商工会

農業協同組合

労働者協同組合

消費生活協同組合

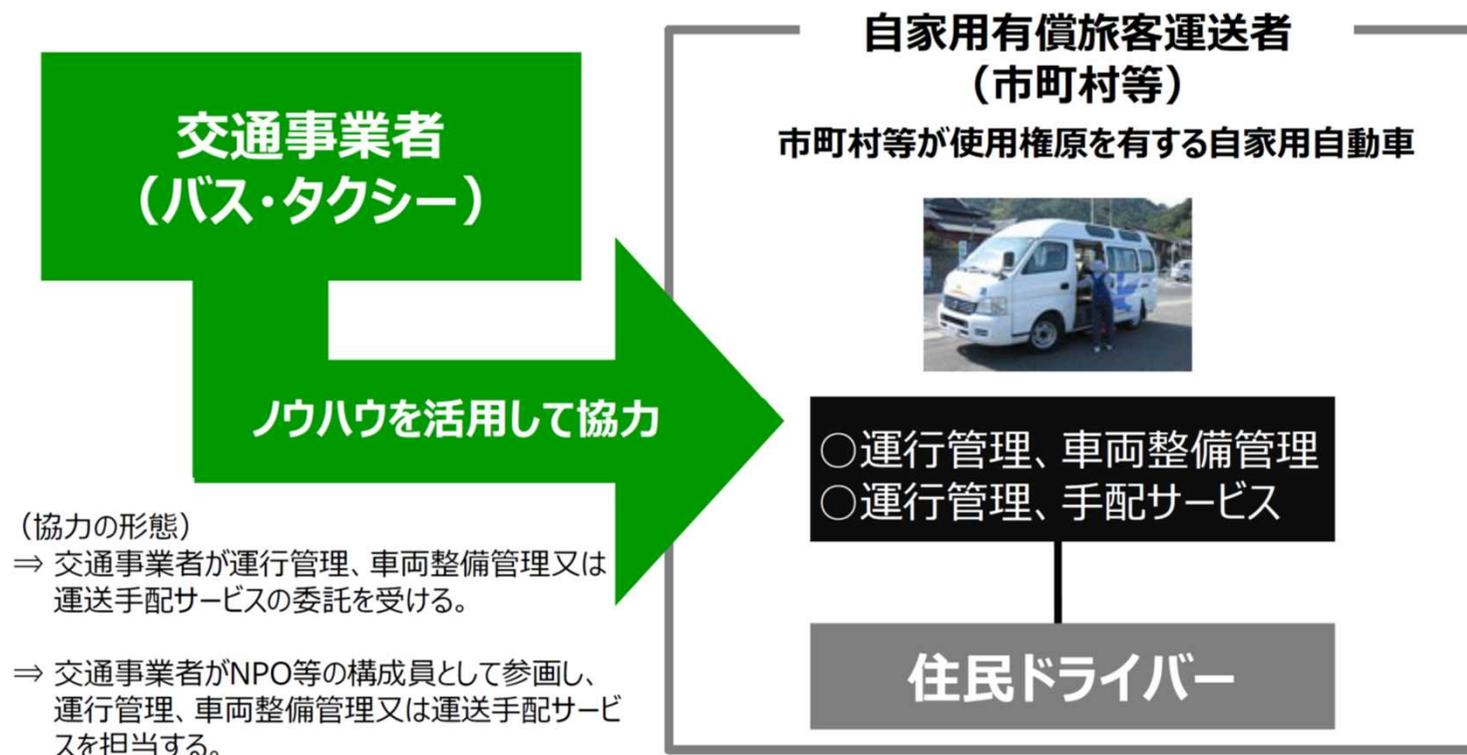
営利を目的としない法人格を有しない社団

株式会社も、運送主体である地方自治体等からの委託により、ドライバーや車両の提供において参画が可能

(出典)国土交通省：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック、2024.

# 事業者協力型 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

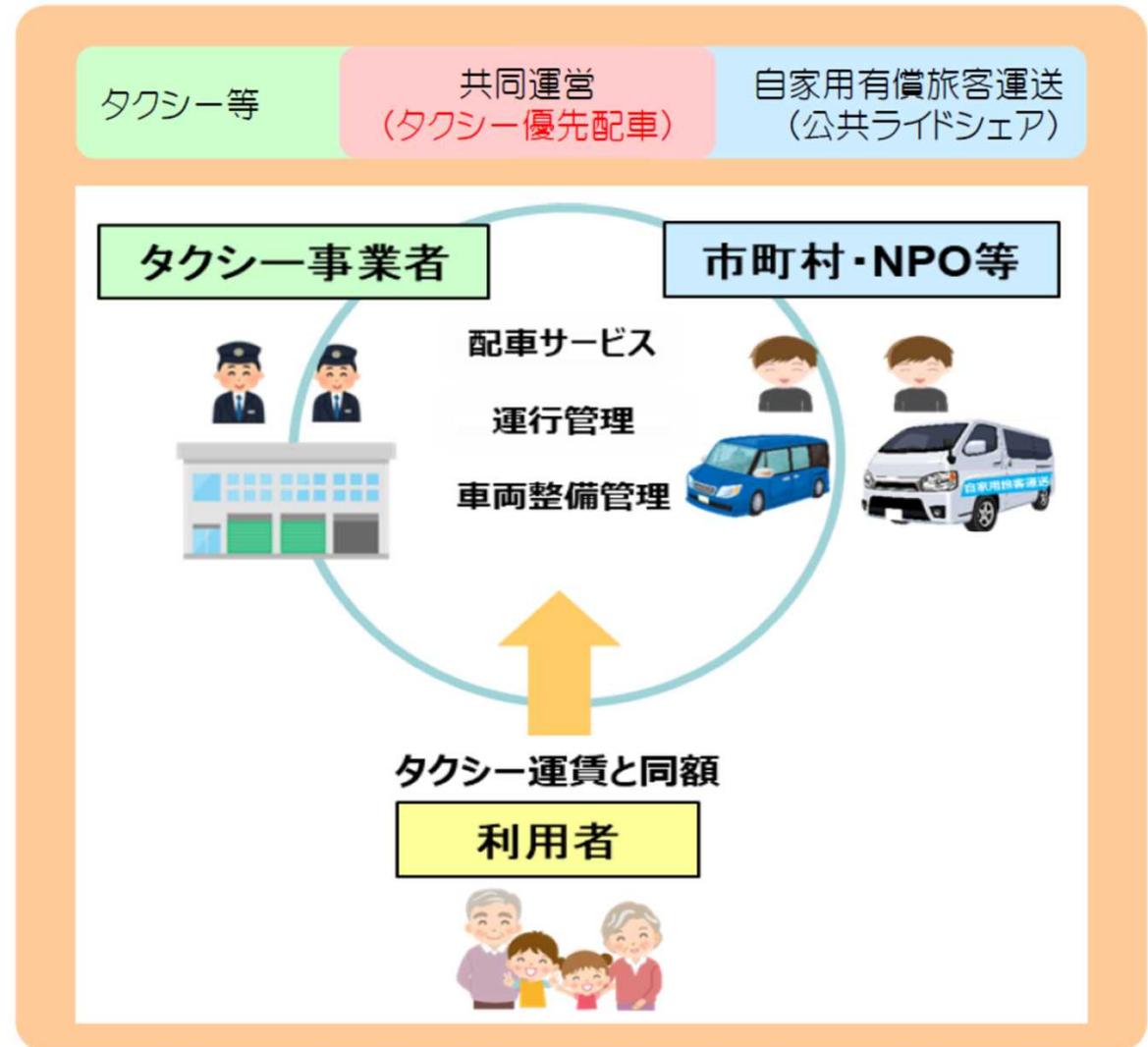
- 運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設



(出典)国土交通省：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック、2024。

# タクシーとの共同運営

- タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を活用
- タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）サービスとの一体的な提供）が可能



# 路線形式による分類

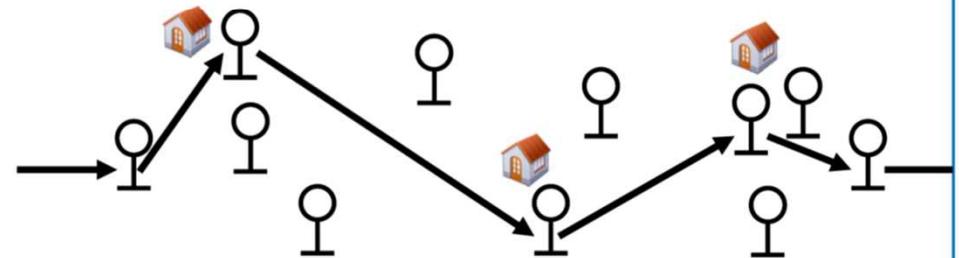
## 【定路線型】

通常の乗合バスなどのように、毎回決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するという考えられます。



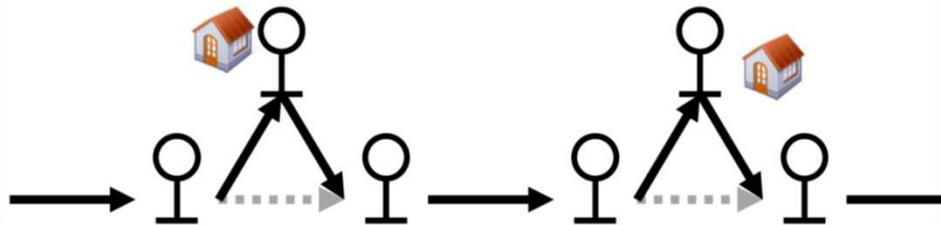
## 【自由経路ミーティングポイント型】

運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。



## 【迂回ルート型】

定路線型と同じように、基本的には決められたルートを行き、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。



## 【自由経路ドアツードア型】

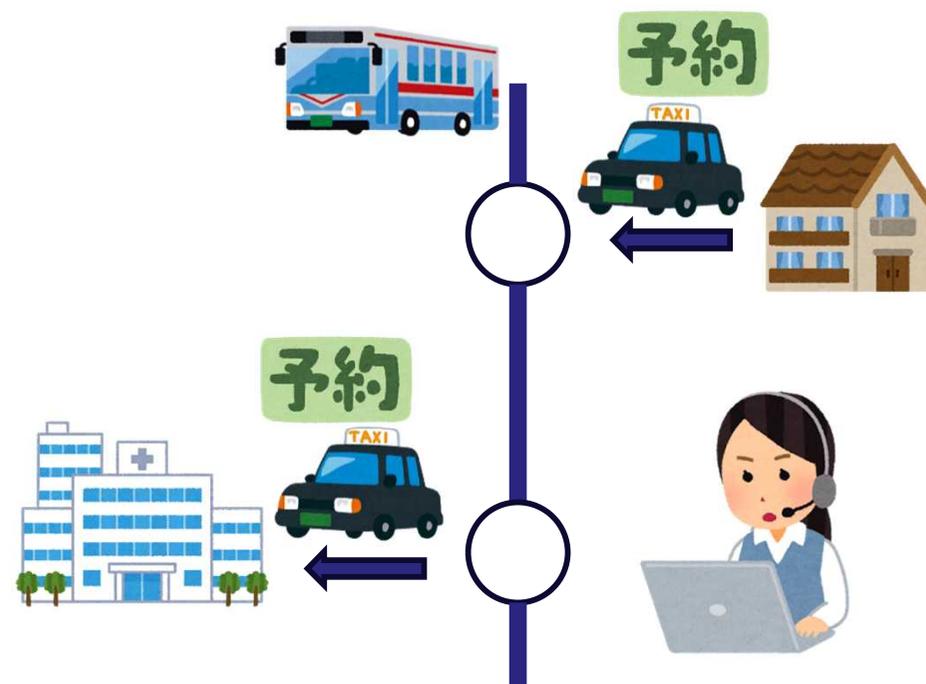
運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供するパターンです。



資料：九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」記載事項を参考に作成

# 乗り合いタクシーの事例①（兵庫県たつの市）

- 市が運営主体。6社のタクシー会社が運行を受託
- 一部バス路線が廃止になったことへの対応や不便な地域への対応のためデマンド型交通を導入
- 路線バスへの影響を避けるため路線バスと並行する部分はデマンド型交通では移動できないというルール
- キーポイントはデマンド型交通の予約を受け付けるセンター
- デマンド型の予約や相談を受け付け
- 利用者から目的地を聞き取って、その目的地に行くのであればどのバスに乗らなければならないのかという案内をしてそのバスに乗るためのデマンド型交通を予約。さらにバスが着いたバス停から目的地に向かうイグレス交通を確保するため同じく別のデマンド型交通を予約



- 移動のことを相談でき、かつ予約まで行える。いわゆるM a a S
- 利用者さんの意見、利用者の様態を知るといことは非常に大事。我々が理解したり人を説得すると言う際にはもっとウェットな人がどのように変わったのかというような物語が必要



**公共ライドシェアではないが、住民主体の  
交通の事例紹介  
兵庫県西宮市生瀬地区**

- 新興住宅地
  - バスを運行するほどの需要はない
  - 近所づきあいが(過疎地より)希薄
  - どんな人材が居るかも知らない
- 行政
  - 住民のみで運営することは不可能であるし、望ましくない
  - 支援を行う必要があるが、トラウマがあり、支援制度の創設に乗り出せない(コミュニティバスのトラウマ)
- 興味を持つ人が参加すれば良いとできるまちづくりや地域興しと異なり、公共交通を維持するための住民参加は広い範囲の参加が必要。

公共交通を維持するための住民参加を実現する「過程」を計画する複数回の社会実験を実施し、その規模・期間を大きくしながら、住民の主體的な参加による地域交通の実施を検討する。

住民が運転する地域交通ではなく、地域の交通事業者の参画を促す。

# 兵庫県西宮市の生瀬地区の概要



- JR、阪急宝塚駅から1.5km～3kmの丘陵地に広がる住宅地
  - 高齢化率の上昇、厳しい坂道
  - 人口約9000人(生瀬連合自治会)
  - 地域間を結ぶ交通として
    - JR
    - 阪急バス
- ただし、地域内移動には使用できない
- 地域内にはミニカーのみ
    - 買い物の要を満たすには不十分
    - 飲食店も無し

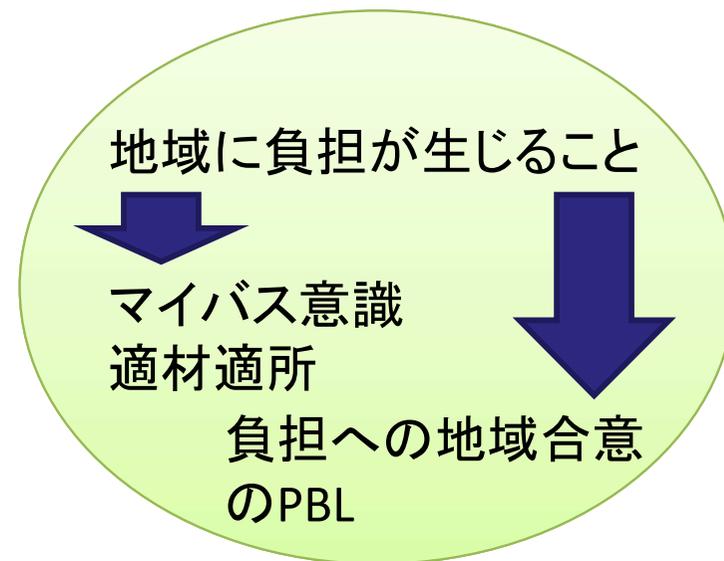
# 運行の概要

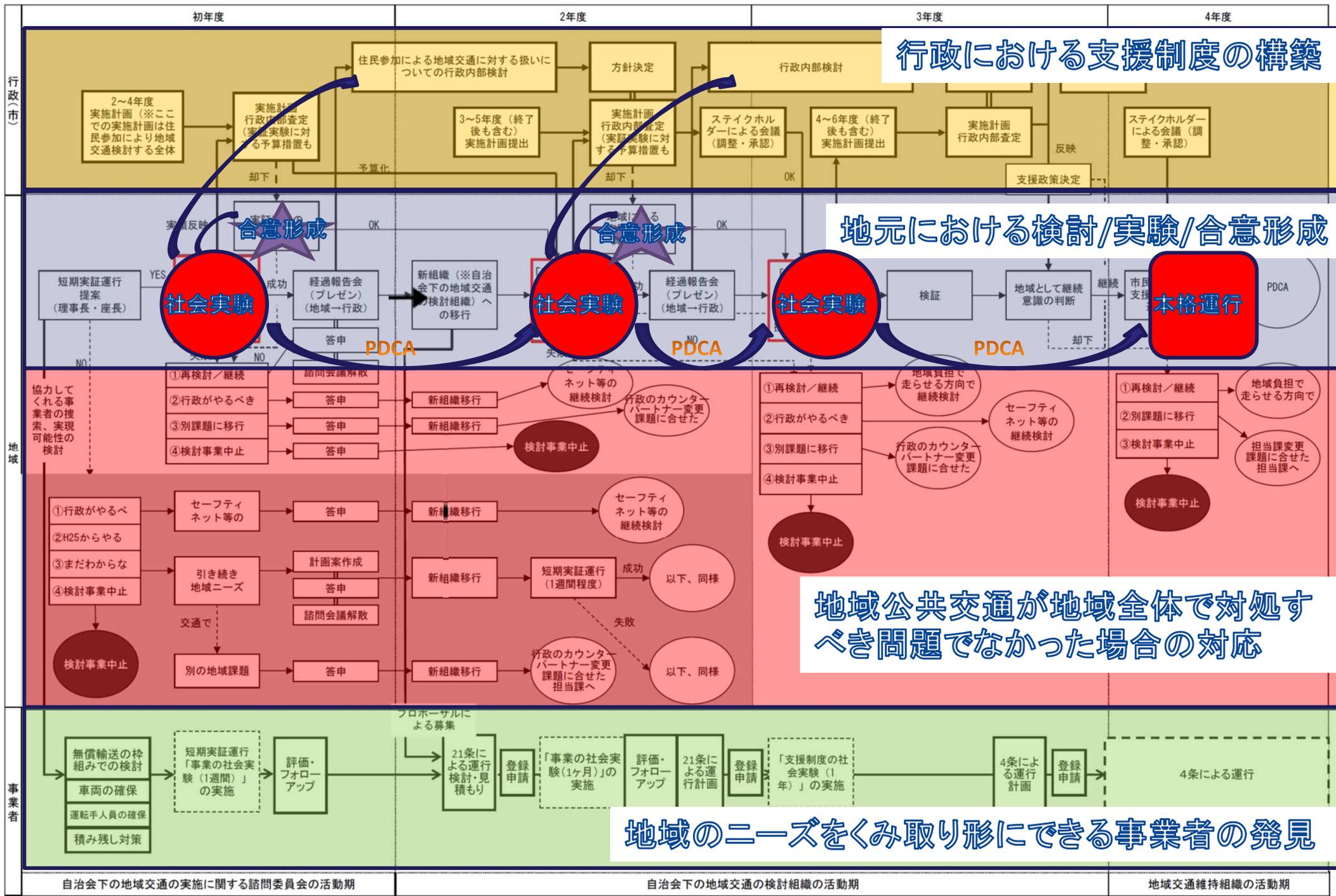
実施時期	2015年10月1日より
目的地	生瀬地域⇄宝塚駅
ルート数	4ルート(1地区を対応するため、2ルートがバリエーション)
運行頻度	各ルート5往復(バリエーションは1往復)
運行日	平日のみ(土日祝運休)
使用車両	乗客14人乗りバン型車両
運行会社	阪急タクシー
道路運送法上の登録	4条
運賃	大人300円 小人200円
発行券種	現金・回数券(11枚綴り)
費用(1日あたり)	約30,000円



# 実施する社会実験

- 「事業の社会実験」 ～1年目
    - 1週間
    - 地元負担 + 行政（人的支援）
  - 「事業の社会実験（1ヶ月）」 ～2年目
    - 1ヶ月
    - 地元~~住民~~負担 + 行政（人的支援 + 金銭支援）
  - ~~「支援制度の社会実験」~~ ～3年目
    - ~~1年~~ <sup>6ヶ月</sup> 「事業の社会実験(6ヶ月)」  制度本格実施へ (2015年 10月より)
    - ~~地元~~住民負担 + 行政（人的支援 + 金銭支援）  
<sup>+ 地域その他団体の負担(広告)</sup>
- 2011年12月より取り組み開始。  
- 2015年10月1日より本格運行





# 行政における支援制度の構築

# 地域における検討/実験/合意形成

# 地域公共交通が地域全体で対処すべき問題でなかった場合の対応

# 地域のニーズをくみ取り形にできる事業者の発見

自治会下の地域交通の実施に関する諮問委員会の活動期 | 自治会下の地域交通の検討組織の活動期 | 地域交通維持組織の活動期

# 実験の比較1

	第1回	第2回	第3回
実施時期	2012年10月15日から19日	2014年3月1日から31日	2014年10月1日から2015年3月31日
目的地	宝塚駅	生瀬駅	宝塚駅
ルート数	2ルート	6ルート	5ルート
運行頻度	各ルート4往復	各ルート4往復	各ルート5往復 (1ルートのみ2往復)
使用車両	乗客9人乗りバン型 車両事実上2台	乗客9人乗りバン型 車両1台	乗客9人乗りバン型 車両1台
運行会社	神戸MK	阪急タクシー	
道路運送法上の登録	無償運送	21条	

# 実験の比較2

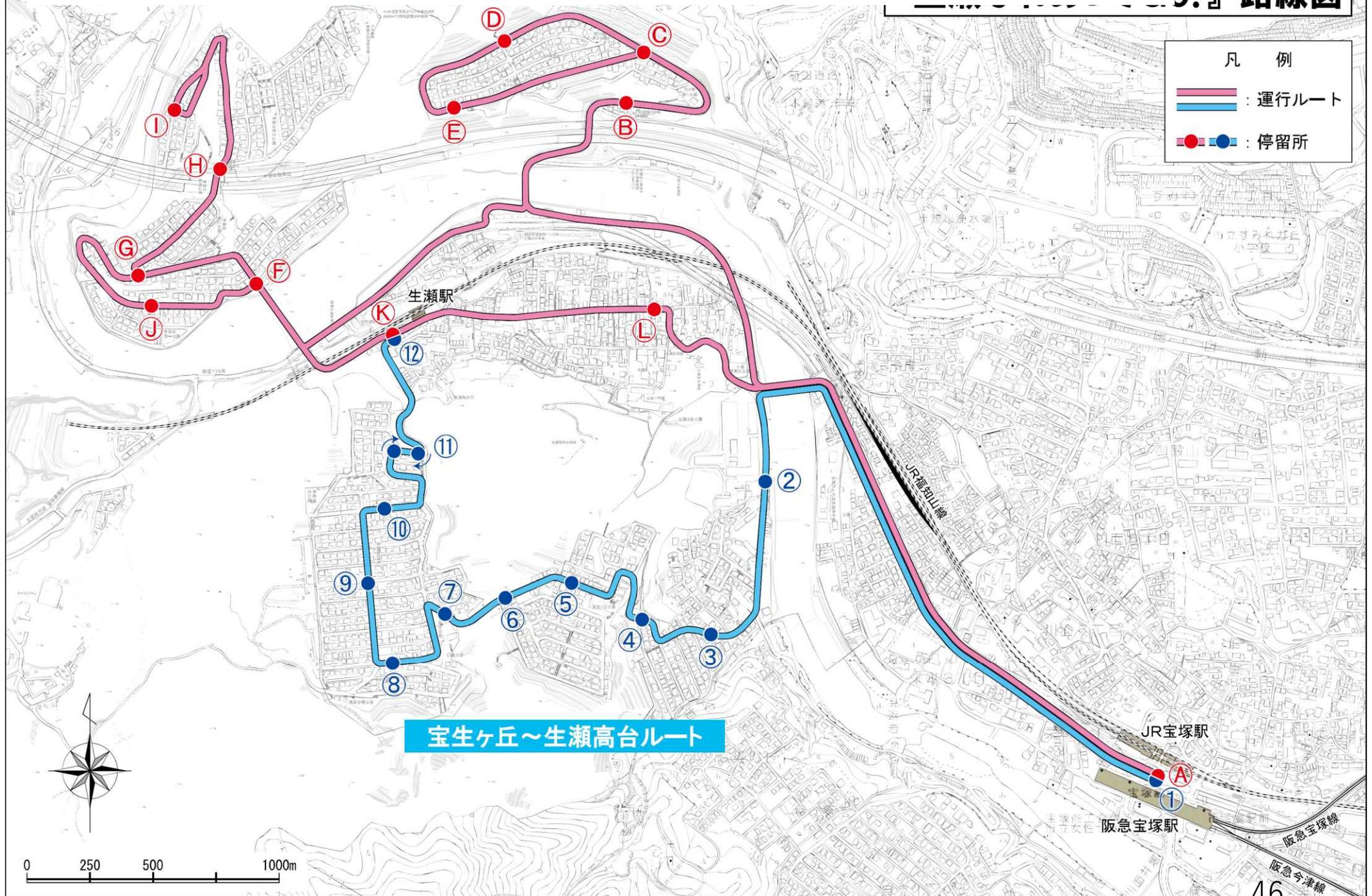
	第1回	第2回	第3回
運賃	無料	大人200円 小人100円	大人300円 小人200円
発行券種	—	現金のみ	現金・回数券(11枚綴り)
費用(1日あたり)	約36,000円(1台)	約18,500円*3月のみの特別価格	約30,000円 (約3,600,000円/月)
運行曜日	平日のみ(土日祝運休)		
運行日数	5日	20日	94日
利用者数	720人	866人	7,750人
運行1日あたり利用者数	144人/日	43.3人/日	65.1人/日
収支率	-	46%	59.6%

# 第1回（無償、宝塚駅運行時）の運行ルート

## 『お宝!』路線図

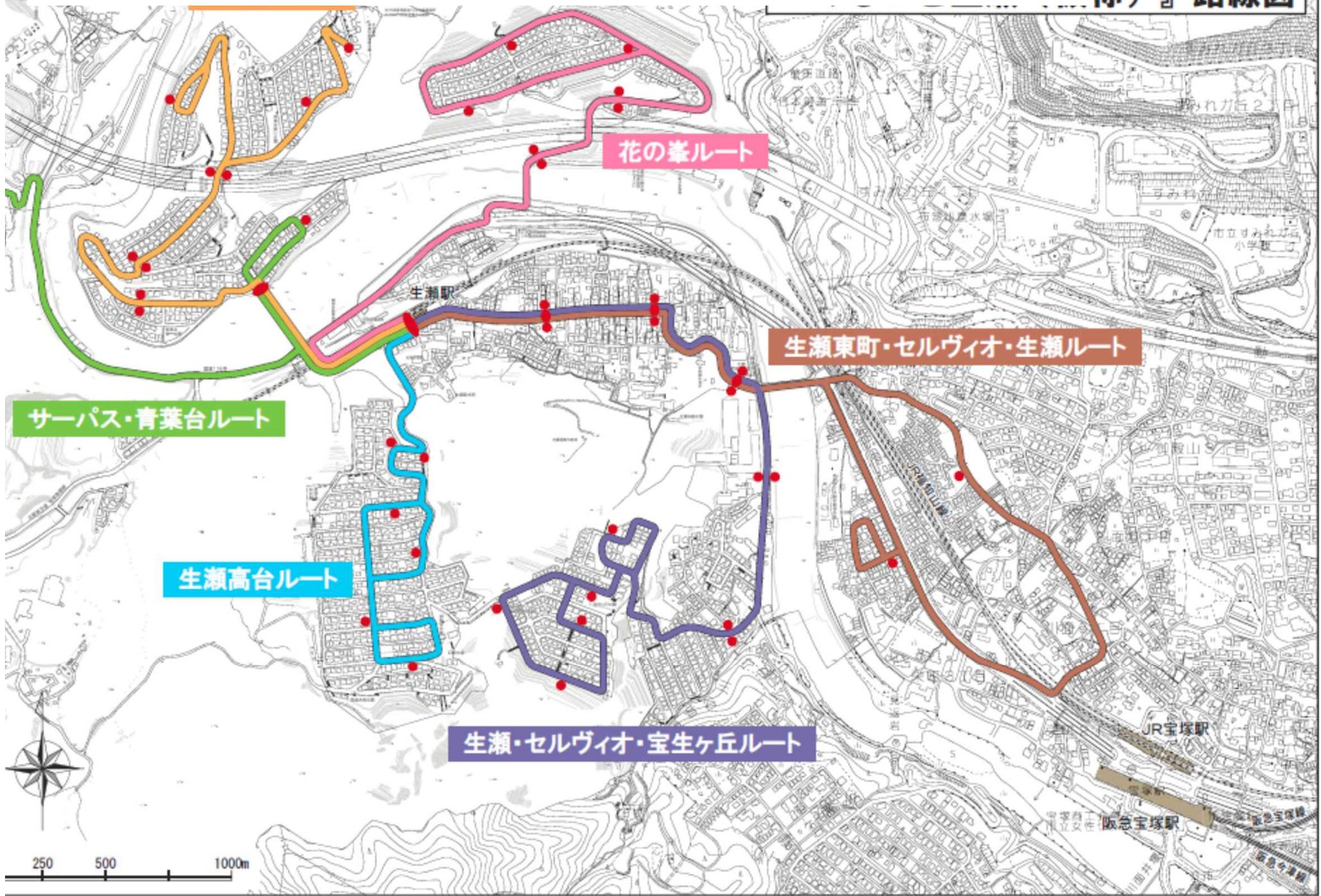
凡 例

- （ピンク線）：運行ルート
- （青線）：運行ルート
- （赤丸）（青丸）：停留所

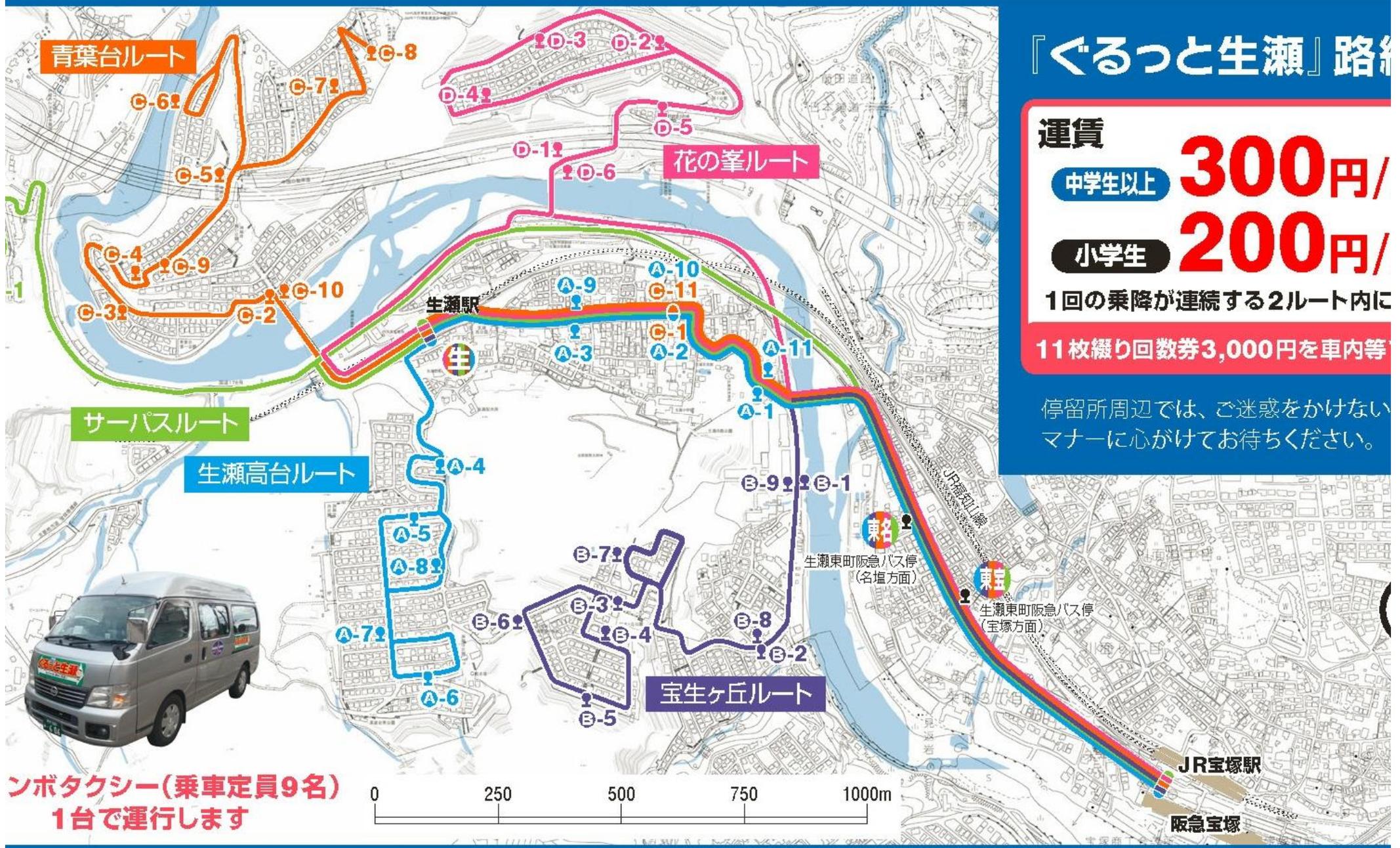


# 第2回（有償、生瀬駅運行時）の運行ルート

『路線図』



# 第3回（有償、宝塚駅運行時）の運行ルート



## 「ぐるっと生瀬」路線

運賃

中学生以上

**300円/**

小学生

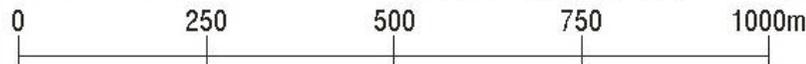
**200円/**

1回の乗降が連続する2ルート内に

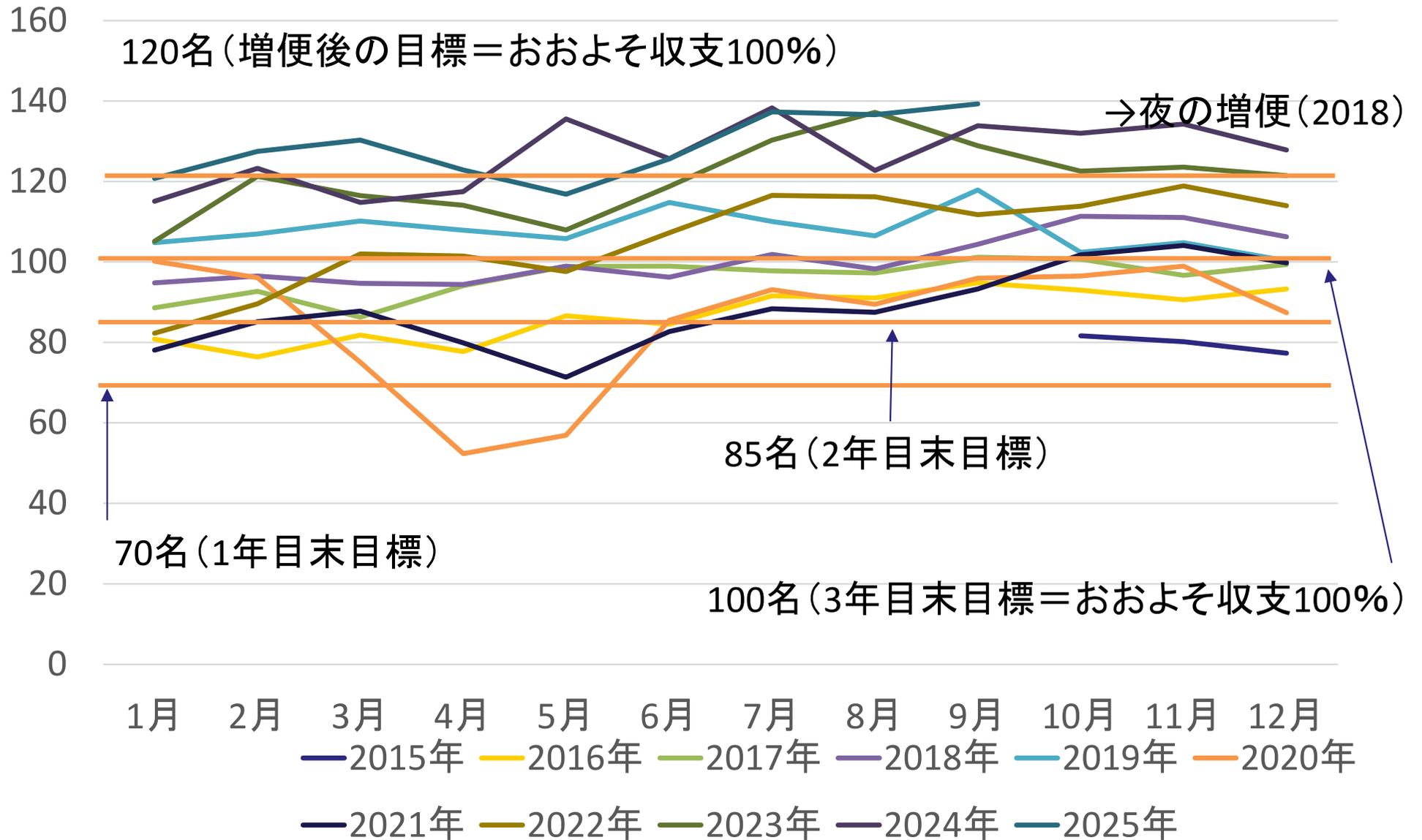
11枚綴り回数券3,000円を車内等

停留所周辺では、ご迷惑をかける  
マナーに心がけてお待ちください。

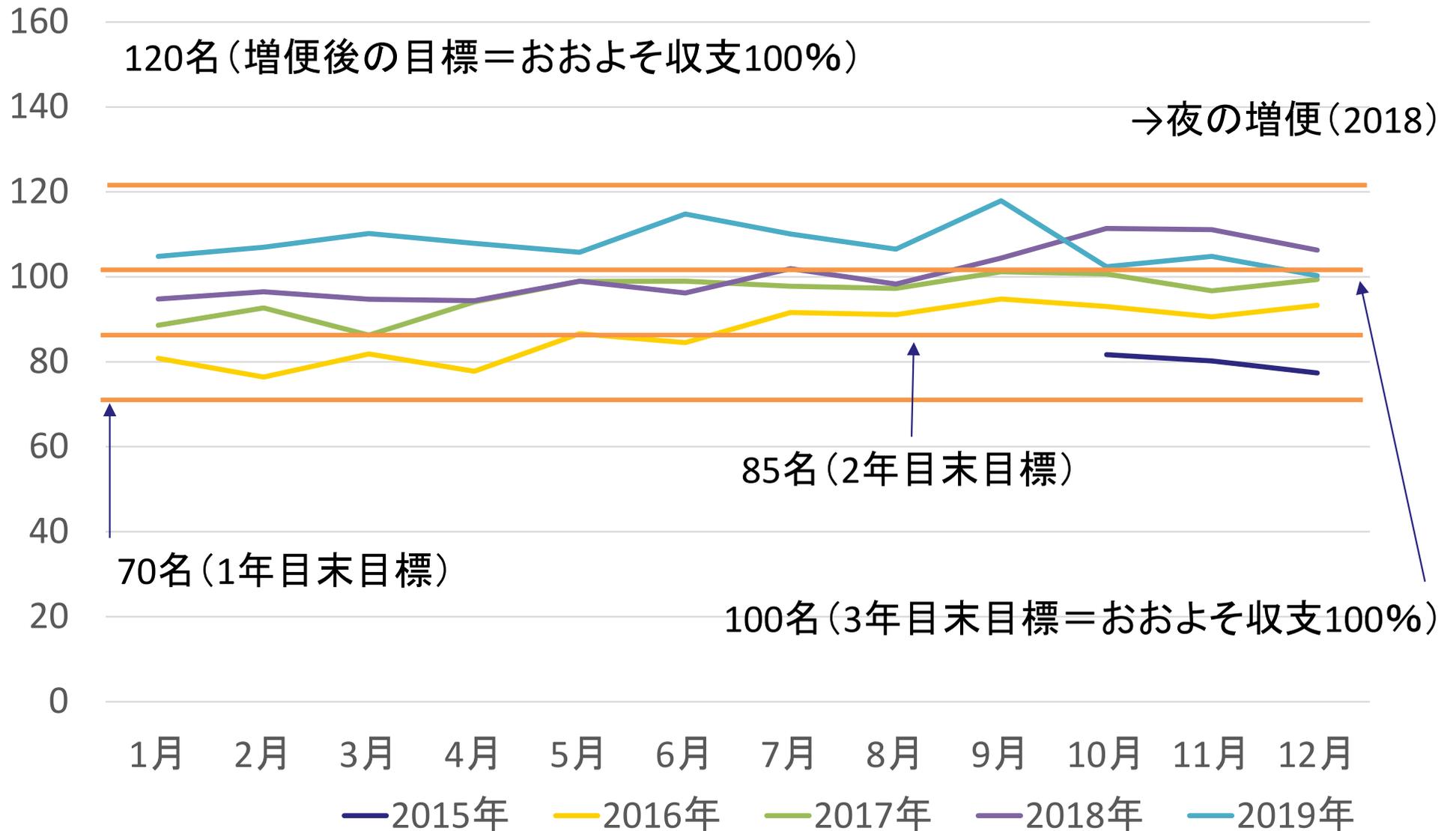
ノンボタクシー(乗車定員9名)  
1台で運行します



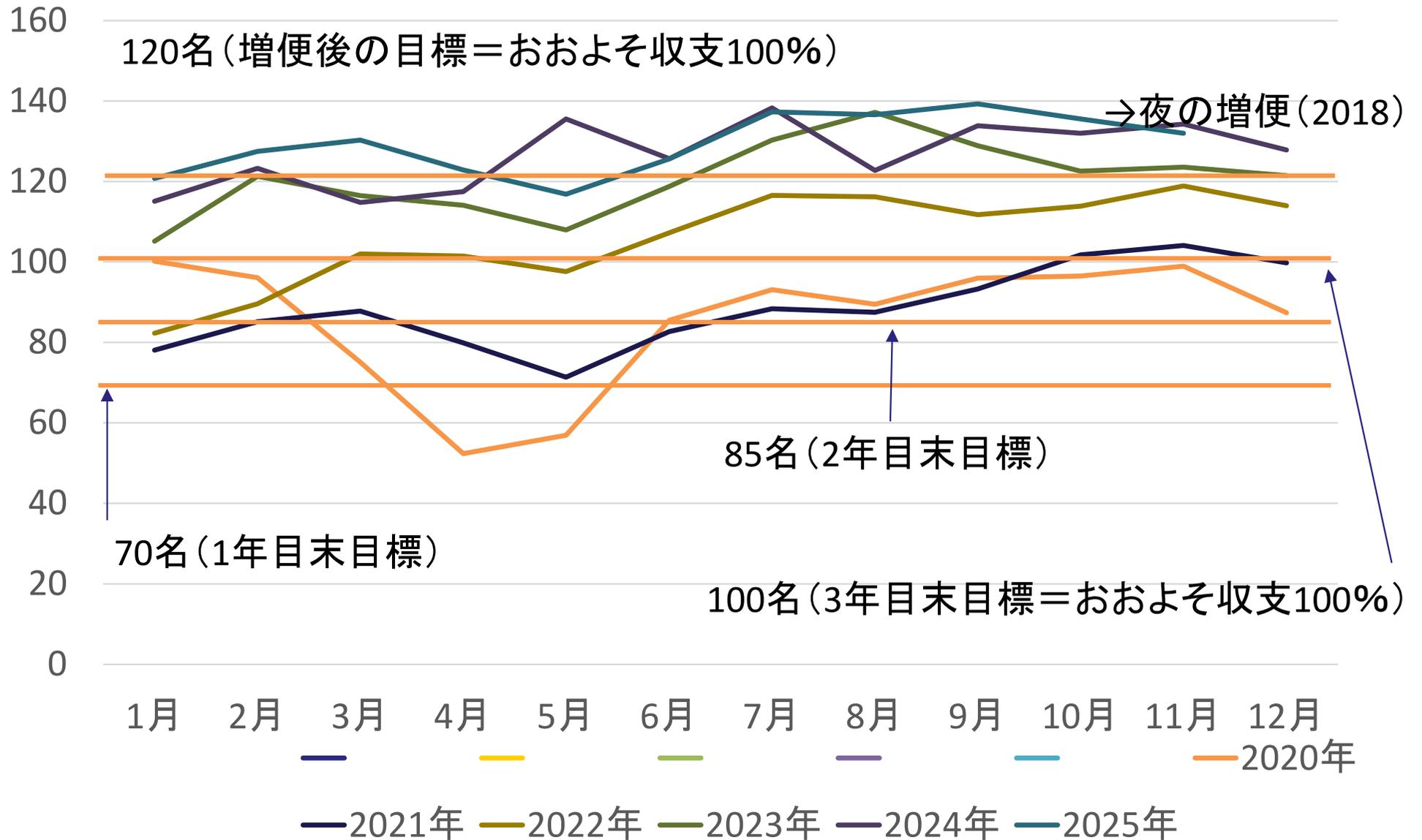
# 本格運行後の1日あたりの利用者



# 本格運行後の1日あたりの利用者



# 本格運行後の1日あたりの利用者



# 住民に行っていたこと

- 路線の決定
- バス停の決定
- バス停地先との交渉
- 運行本数・ダイヤの決定
- 運賃の決定
- 運行事業者の決定
- 支援団体との交渉
- 広報誌の作成
- ホームページの作成

# アドバイザーが行ったこと

- 路線の設定方法などの基礎的知識の提供
- 道路運送法など法令上の整理・アドバイス
- 運行事業者の候補の搜索・選定
- 乗車目標値の設定に関するアドバイス
- 支援制度に関するアドバイス（市へ）

# 住民が作成した収支シミュレーション

平成 25 年 7 月 25 日

運行にかかる利用者の負担と収支

1. 生瀬駅を起点にして単独運行
2. 高台、宝生ヶ丘、青葉台を各 6 便、サーパス、生瀬東を各 2 便、計 28 便で試算
3. ジャンボタクシー1 台にかかる一月の経費を 800,000 円で試算

1 日の平均乗車数		1 人	2 人	3 人	4 人	5 人	6 人	7 人	8 人
1 日の合計乗車数		28	56	84	112	140	168	196	224
料金 100 円 の場合	一日の合計収益	2,800	5,600	8,400	11,200	14,000	16,800	19,600	22,400
	一月の合計収益	56,000	112,000	168,000	224,000	280,000	336,000	392,000	448,000
	経費との差額	744,000	688,000	632,000	576,000	520,000	464,000	408,000	352,000
	損益	-	-	-	-	-	-	-	-
料金 200 円 の場合	一日の合計収益	5,600	11,200	16,800	22,400	28,000	33,600	39,200	44,800
	一月の合計収益	112,000	224,000	336,000	448,000	560,000	672,000	784,000	896,000
	経費との差額	688,000	576,000	464,000	352,000	240,000	128,000	16,000	96,000
	損益	-	-	-	-	-	-	-	+
料金 300 円 の場合	一日の合計収益	8,400	16,800	25,200	33,600	42,000	50,400	58,800	67,200
	一月の合計収益	168,000	336,000	504,000	672,000	840,000	1,008,000	1,176,000	1,344,000
	経費との差額	632,000	464,000	296,000	128,000	40,000	208,000	376,000	544,000
	損益	-	-	-	-	+	+	+	+

○予想される

\* 各便平均の乗車数は 3 人～4 人が妥当

\* 利用者負担は、最低諸経費の半額が必要

# 利用状況の発信

これだけ多くの方にご利用いただきましたが定員オーバーは0でした。

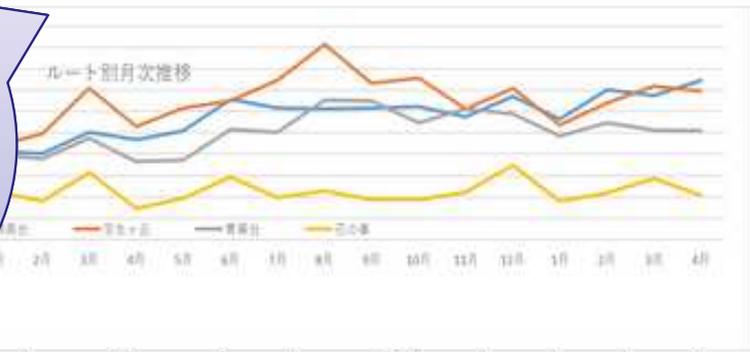
たいへんうまくご利用いただいています。各コース別 便別で10人以上ご利用いただいたのは

1日5便4コース20日で400回運行中 26回 内13人(定員)乗車は2回ありました。

めざせ アベレージ	100人
6月2日金曜日のご乗車人数	113人
2015/10~	
累計	35,703人
平均	87.1人
今月平均 (6月)	91.0人
最高ご乗車人数 2016年 7月15日(金)	129人
最低ご乗車人数 2015年12月31日(木)	36人



地域住民にウェブページの作り方を習った乗務員が毎日乗降者数をアップ



月別	乗車人数		乗降人数	乗車率	乗降率	運行				
	小学生	計				小学生	計	日数	平均	最大
5月	1,987	10	1,977	35,236	265	35,521	20	98.9	120	68
4月	1,867	14	1,881	33,289	255	33,544	20	94.1	115	65
3月	1,877	21	1,898	31,422	241	31,663	22	88.3	104	58
2月	1,844	9	1,853	29,545	220	29,765	20	92.8	117	59
1月	1,673	11	1,684	27,703	209	27,912	19	88.6	123	70
12月	1,939	20	1,959	26,030	198	26,228	21	93.3	110	63
11月	1,809	2	1,811	24,091	178	24,269	20	90.8	111	67
10月	1,855	4	1,859	22,262	176	22,438	20	93.0	120	66
9月	1,893	2	1,895	20,427	172	20,599	20	94.8	127	47
8月	1,948	58	2,006	18,534	170	18,704	22	91.2	112	62
7月	1,870	17	1,887	18,568	117	18,685	20	91.6	109	55



<http://guruttonamaze.com/>

# 参加の拡大

**お知らせ**

本格運行に向けて

- 運輸局に書類を提出しました。認可(9月下旬頃を想定)があればGO!です。(その時は本誌号外でお知らせします)
- オープニングセレモニー  
9月27日(日)午前10時から 生瀬皇太神社の境内で開催  
・式典・試乗・風船のプレゼントなど
- 前売り乗車券の販売  
回数券の販売準備が整うまでの間、前売り乗車券を販売します。  
(詳細は、本誌号外でお知らせします)

## クイズの正解と解説

- 1 正解: 4ルートで最も距離の長いルートは、ウの青葉台で8.3kmでした。  
解説: 距離の長いルート順は、花の審7.5km、生瀬高台6.0km、宝生ヶ丘5.2kmでした。  
本格運行に於いても、各ルートほぼ同距離の予定です。
- 2 正解: 生瀬駅と標高差の大きい停留所は、宝生ヶ丘ルートの田畑宅前の標高157mでした。  
解説: 標高差の大きいルート順の停留所は、生瀬高台の奥村宅下148m、花の審の内海宅前133m、青葉台の大吉宅前132m、サーパス1号館前90mです。  
(主な地点の標高) 生瀬高台階段下92m、階段上10.8m、宝生ヶ丘公園124m、青葉台第4公園93m、花の審コミュニティプラザ前104m

編集後記	スタッフ
<p>夢は諦めなければ叶わないといえます。先陣の自治会の皆さん、生活の足に、新しい生きがい探しに必死で闘い続けたその甲斐あって今年ようやく現実のものになるうとしています。3回行った試乗運行を通して、小学校や幼稚園の子供たちもほっとんぼろで「ぐるっと生瀬」のことを知っていると言ってくれました。市南部の友人からも「コミュニティバスがあるらしいね」といわれました。すでにこの事業は生瀬の小さな代表者です。会場も回数券も、さらに生瀬の顔へと成長するように後押しをしていきたいと思っています。今後ともご賛成をよろしくお願いたします。</p> <p>(石原)</p>	<p>編集長 中村 利博 (サーパス) 副編集長 イラスト 衣笠 美穂 (セルフイオ) 写真 松戸 典明 (高松) クイズ 松岡 行雄 (高松) 企画 海老一 亮 (生瀬) 編集 吉原 真真 (青葉台) 吉田 正生 (花の審) 構成 藤原 翠司 (宝生ヶ丘) 編集 田村 由美子 (宝生ヶ丘)</p>

創造力と総合力でお客様のニーズにお応えします

**中央復建コンサルタンツ株式会社**

創業1967年 創業40周年を迎えます

〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1

Customer & Self Knowledge

http://www.cfrk.co.jp

**Gコレクション 阪急宝塚**

ファッション・インテリア・書店まで  
Graceful Lifeにふさわしい  
ショップが揃っています。

阪急宝塚駅1F

営業時間: AM10:00~PM7:30  
※休館日あり

**ぐるっと生瀬でGO**

第4号

平成27年9月1日  
ぐるっと生瀬運行協議会  
http://guntonmaz.com

## 本格運行の諸準備が進むなか西宮市長から激励をいただきました

うつくしい武庫川の深淵を見おろす丘に閑静な住宅街が広がる生瀬地区。しかし、まちに出るために急峻な坂と交通量の多い街道を通るため、この地区のコミュニティ交通は従前から地域の課題でした。

生瀬のみなさまはみんなで議論し、みんなの力でコミュニティ交通を実現させるための挑戦を続け、そして、いよいよ、この10月に本格運行が予定されるまでになりました。

私も昨年10月、試行運行中の「ぐるっと生瀬」に乗せていただきました。宝塚駅のロータリーでバスを持っていると、地域の方がどんどん集まっておいでになり、さいしょに乗ろうとしたバスはなんと満車になりました。そのあとようすを見せていただいた運行協議会の会議では、交通の専門家でもない住民のみなさまが、驚くほど質の高い議論をなさっていたのが印象的で、コミュニティ交通実現のために地域のみなさまがどれほど勉強を重ねてこられたかを垣間見ることができました。

生瀬の挑戦は本市でははじめての取り組みであり、あらたな交通施策の先駆けとなるものです。市内他地域からもこの挑戦は非常に高い関心を集めており、行政主導ではなく、地域の方でここまでやってきたのだということを示し上げると、たいへんな驚きと敬意を以て受け止められております。

私が乗せていただいた試行運行のバスの中でも、乗客のみなさまが口々に「便利になるねえ」とおっしゃっていました。コミュニティ交通はここからが本番。「ぐるっと生瀬」が、持続可能な真の「地域の足」として愛されるものになるよう、市もサポートにこれまで以上に取り組みたいと考えていますので、みなさまの積極的なご利用を心からお願い申し上げます。

西宮市長 今村 昌司

今年もにぎやかに盆踊りが開催されました

「ぐるっと生瀬」バス、色づきが好評です！

みな！「踊りましょう！」

乗込乗客のバスに、太鼓の方がご乗車されました。

**ぐるっと生瀬は**  
阪急タクシーが運行しています

ぐるっと生瀬運行協議会事務局 0797-88-4161

タクシーのご利用は  
0797-88-4161まで

Hankyu Taxi

安心と信頼のご評価

**(株) 真まこと心**

※お問い合わせ先

宝塚市口谷西1丁目20-6  
フリーダイヤル 0120-0983-42  
電話 0797-78-9475

- 会報(2ヶ月に1回発行)
- 住民が企画、作成、印刷、配布



# 参加の拡大



- 平成29年度ふるさとづくり大賞を受賞
- 利用者の増加のためのさまざまな取組を積極的に行い、地域交流につなげている。
  - ゆるキャラを住民自身の手で作って活用
  - 音頭の作成
  - 子供たちの職業体験を受け入れ

# 参加の拡大



- 乗務員が利用者の乗り降りしにくいという意見を受けて、手すりを作成・設置

# 生瀬地区の事例のまとめ

- 生瀬地区での取り組みは、試験運行の実施を経験し本格運行を検討できる段階であり、住民運営型地域公共交通のしうるプロセスを示せた。
- 住民運営型地域公共交通を運営するためには下記に配慮が必要。
  - チームが一丸となって取り組む「組織」「人」(ステークホルダー)のネットワークを構築する。
  - 地元で何とかしようという「やる気」「支える仕組み」を行政、事業者が検討する。
  - 正しい地域公共交通に関する「知識」「情報」が提供される環境を構築する。
  - 単なる要望・陳情ではなく、地域が真に求めているものかどうか「ニーズ」「必要性」を議論できる体制とする。

# ご静聴ありがとうございました

ご意見ご質問がございましたら、下記まで。

富山大学

都市デザイン学部

都市・交通デザイン学科

猪井博登

TEL 076-411-4886

E-mail [inoi@sus.u-toyama.ac.jp](mailto:inoi@sus.u-toyama.ac.jp)

