

# 「行ける・行けない表」による 広域公共交通ネットワークの 機能評価

2026/3/23

北陸信越運輸局 情報交換会

福本雅之

合同会社萬創社(名古屋大学)

*fukumoto@bansousha.co.jp*



公共交通トリセツ

地域公共交通のトリセツ (取組説明書)

<https://kotsutorisetsu.com>


# 自己紹介

## 福本雅之

合同会社 **萬創社** 代表社員  
名古屋大学 客員准教授  
博士(環境学)



1980年、東大阪市生。  
島根大学法文学部法学科卒。  
名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻修了。  
学士(法学)・修士(工学)・博士(環境学)  
名古屋大学、(公財)豊田都市交通研究所などを経て、  
2023年に合同会社萬創社を設立。  
2019年より名古屋大学客員准教授。



# 「行ける・行けない表」による 地域公共交通の性能評価

# 地域公共交通施策をどのように評価すべきか

地域公共交通施策の本来の目的：  
住民の生活や社会活動に必要な移動を提供するための  
公共交通サービスの実現

計画では、既存の公共交通サービスを所与として  
（代替交通）確保、（補助金による路線）維持、  
（財政支出）改善、が暗黙の前提に

目的の達成のために**実現すべき地域公共交通の姿**を、  
具体的な要求「**性能**」あるいは「**仕様**」として表現  
し、その達成状況を確認することが必要

# 地域公共交通の性能とは？

利用者数や収支率というアウトカム以前に、  
性能というアウトプットを評価すべき

	ネットワーク	サービスレベル
量	対象地域内に張り巡らされた路線の多さ(路線延長, 公共交通カバー率)	対象地域内で提供される輸送力(運行本数, 実車走行キロ)
質	目的地までの連続性(乗り継ぎの有無, 移動距離・時間)	時間軸上に輸送力を配分したもの(運行時間帯, 運行間隔, ダイヤ設定)





# 古文書に見る萌芽的事例①

## 豊田市公共交通基本計画(2006)

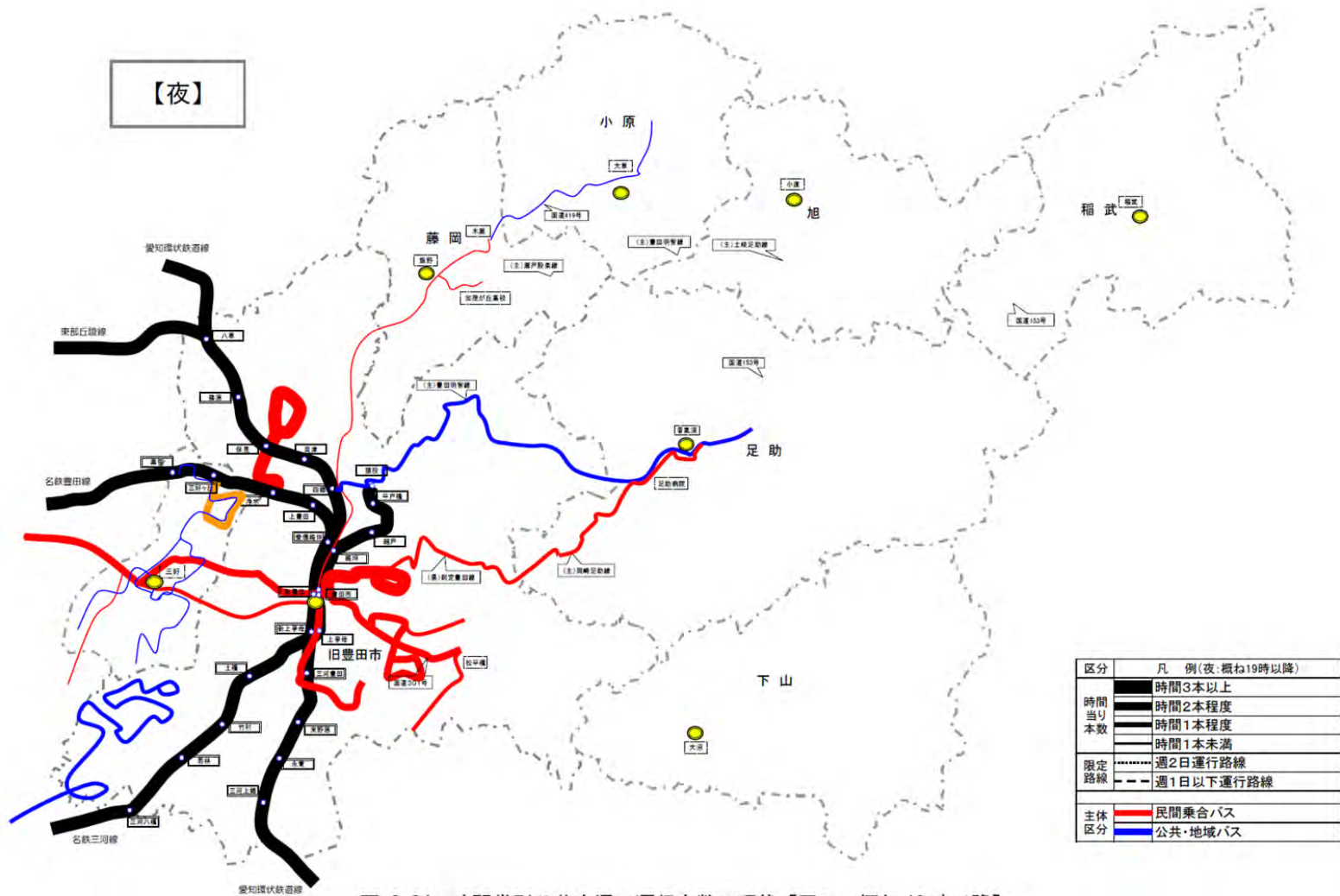


図 3.34 時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね19時以降】

図 3.30 1次交通圏内公共交通の運行本数（平日）

# 古文書に見る萌芽的事例②

## 北設楽郡地域公共交通総合連携計画(2009)

表2.9 各集落から病院・高校・買い物先へのアクセス可能状況

町村名	集落名	病院	高校	買い物先
設楽町	田口			
	田峯	4ヶ所	3ヶ所	4ヶ所
	田内	4ヶ所	3ヶ所	4ヶ所
	清崎	4ヶ所	3ヶ所	4ヶ所
	八橋	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	津具	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	川向	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	小松	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	西納庫	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	東納庫	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	松戸	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	長江	0ヶ所	1ヶ所	2ヶ所
	大名倉	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	豊邦	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	三部橋	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	荒尾	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	神田	5ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	平山	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	和市	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	川合	0ヶ所	0ヶ所	0ヶ所
東栄町	本郷	3ヶ所	5ヶ所	5ヶ所
	奈根	2ヶ所	5ヶ所	5ヶ所
	三輪	2ヶ所	5ヶ所	5ヶ所
	月	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	中設楽	3ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	振草	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	御園	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	足込	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	下田	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	西菌目	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	東菌目	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	川角	2ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
豊根村	下黒川	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	上黒川	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	坂守場	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	三沢	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	古真立	4ヶ所	1ヶ所	5ヶ所
	富山	2ヶ所	2ヶ所	3ヶ所

郡内の集落

病院・高校・買い物先

※病院は8ヶ所：東栄病院（東栄町）・東栄病院下川診療所（東栄町）・豊根村診療所（豊根村）・富山診療所（豊根村）・つく診療所（設楽町）・新城市民病院（新城市）・宮本病院（新城市）・静巖堂医院（新城市）

高校は5ヶ所：田口高校（設楽町）・佐久間高校（浜松市）・阿南高校（阿南町）・新城東高校（新城市）・新城高校（新城市）

買い物先は5ヶ所：本郷地区（東栄町）・田口地区（設楽町）・新城市・豊川市・豊橋市をそれぞれ設定した

# 行ける・行けない表の提案

居住地 ある一定の単位の地区  
(町字や自治会, 学区など)  
解像度の設定は任意



目的地 教育機関や医療機関, 買い物施設・  
鉄道駅・公共施設  
目的地の設定は任意

# 行ける・行けない表の作成例

		目的地				
		A高校	B高校	C高校	D病院	E駅
居住地	地区A	○	○	○	○	○
	地区B	○	×	○	○	○
	地区C	×	○	×	×	×

①始業時間や診察時間, 列車時刻に間に合うか

②用事を済ませるだけの滞在時間が確保できるか

③常識的な時間に地区に帰着できるか

という観点からダイヤ設定の妥当性を判断

※所要時間, 乗り継ぎの回数, 運賃などの条件設定

# 行ける・行けない表の利点

## 解像度設定が柔軟

任意の解像度で評価可能

市町村レベルから都道府県レベルまで

## 作成が容易

地図と時刻表があれば誰でも可能

経路検索データ整備の効果観面

## 応用性の高さ

○×代わりに路線名：個別路線の必要性判定  
(青森県のバス機能性評価を見よ)

運行間隔を記入：政策的なサービスレベル検討

# 行ける・行けない表による 地域公共交通の性能評価例 — 下田交通圏 —

出発地:市町村(平成の大合併前)

目的地:近隣の高校、病院、主要鉄道駅

※乗り継ぎは2回まで

※出発地と目的地が近接する場合は徒歩移動も可



# 行ける・行けない表の作成結果 — 下田交通圏

## 各市町村から高校・病院へのアクセス可能性

目的地 居住地		高校												病院							
		下田高校	稲取高校	下田高校南伊豆分校	松崎高校	伊豆総合高校	伊豆総合高校土肥分校	伊豆伊東高校	伊豆中央高等学校	菲山高等学校	田方農業高等学校	三島南高等学校	知徳高等学校	熱海高等学校	下田メディカルセンター	河井医院	伊豆東部病院	熱川温泉病院	伊豆今井浜病院	西伊豆健育会病院	順天堂大学静岡病院
下田市		○	○	○	○	×#	×	○	×	×	○	×	○	○	○#	○	○#	○	○#	○	○
東伊豆町		○	○	○	○	×#	×	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○#	○#	○	○	
河津町		○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
南伊豆町		○	○	○	×#	×	×	×	×	×	×	×	×	○#	○	○#	○	○#	○	○	
松崎町		○	○	○	○※	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○#	○	○#	○	○	
西伊豆町	(西伊豆町)	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	○	×	○	○	○#	○	○#	○※	○#	
	(賀茂村)	○	×	×	○	○	○	×	○	○	○	○	×	○	○#	○#	○#	○#	○	○#	

【凡例】 ○ 公共交通による往復が可能（※印は徒歩による移動、#印は往復が別経路）  
× 公共交通による往復が不可能（#印は往復が別経路）

作業ダイヤ 2024/12/2(月)

出発地は各市町村の役場最寄りバス停／最寄り駅を設定。目的地は所在地最寄りバス停／最寄り駅を設定。

鉄道、路線バス以外に、病院の無料シャトルバスの利用を含む。

通学は往復で経路が違う場合、定期券が購入できないため×判定。ただし、定期券が通しで発行できる場合（経路上での乗り継ぎの場合）は○判定。通学以外は往復で経路が違う場合も○判定。

# 行ける・行けない表の活用 －各路線の役割確認

## 各系統の施設アクセスへの寄与状況(高校通学)

各系統の「行ける判定」への寄与率を集計

100%に近いほど、系統が居住地の移動に貢献

路線・系統	居住地						西伊豆町	
	下田市	東伊豆町	河津町	南伊豆町	松崎町	(西伊豆町)	(賀茂村)	
JR線 ★	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
伊豆急行線 ☆	62.5%	87.5%	80.0%	33.3%	16.7%	10.0%	0.0%	
伊豆箱根鉄道駿豆線 ★	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	41.7%	50.0%	55.6%	
石廊崎線【地域間幹線】	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
天城峠線【地域間幹線】 ☆	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
西海岸線【地域間幹線】 ☆	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	41.7%	50.0%	66.7%	
バサラ峠線【地域間幹線】	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%	11.1%	
下賀茂線【地域間幹線】	12.5%	12.5%	20.0%	33.3%	8.3%	0.0%	0.0%	
順天堂伊豆長岡病院直通バス ☆	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
市民病院・修善寺線 ★	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
大川線	0.0%	6.3%	0.0%	16.7%	4.2%	0.0%	0.0%	
伊豆アニマルキングダム線	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
稲取高校上線	6.3%	6.3%	60.0%	16.7%	4.2%	10.0%	0.0%	
河津七滝・八丁池口線	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
蓮台寺・大沢口線	6.3%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	
須崎・爪木崎線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
堀切線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
下田海中水族館線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
下賀茂・中木・子浦・伊浜線	6.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	
松崎高校線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
西海岸線 ☆	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	5.6%	
八木山線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
マーガレット線	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
伊豆箱根バス 沼51 ★	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
伊豆箱根バス 長13 ★	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
無料シャトルバス(伊豆東部病院)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
無料マイクロバス(伊豆今井浜病院)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
無料巡回バス(下田メディカルセンター)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
行ける判定の数(通学)	8	8	5	3	12	10	9	

☆印：下田交通圏内外にまたがるもの、★印：下田交通圏外のもの

# 行ける・行けない表の活用による 地域公共交通の性能評価のススメ

## 地域公共交通ネットワーク・サービスの評価

各地区から主要施設(高校・病院・SCなど)に行ける路線・ダイヤが設定されているかどうかを確認

例:

- 高校への通学ニーズがあるが、ダイヤが合わずに通学できないのでダイヤ見直し
- ▲▲病院への通院ニーズがあるが、バス路線がないため路線変更を実施

## 各路線の役割の明確化

各路線の役割や維持の必要性について明示することで、残すべき路線や便を明確化

例:

- ××線の退出について事業者から申し出があったが、なくなると■■高校に通学できなくなるため補助を増額して路線を維持

形式的な交通空白解消から、実質的な生活機会保証へ

# 広域公共交通ネットワークにおける 地域間幹線系統と県の役割

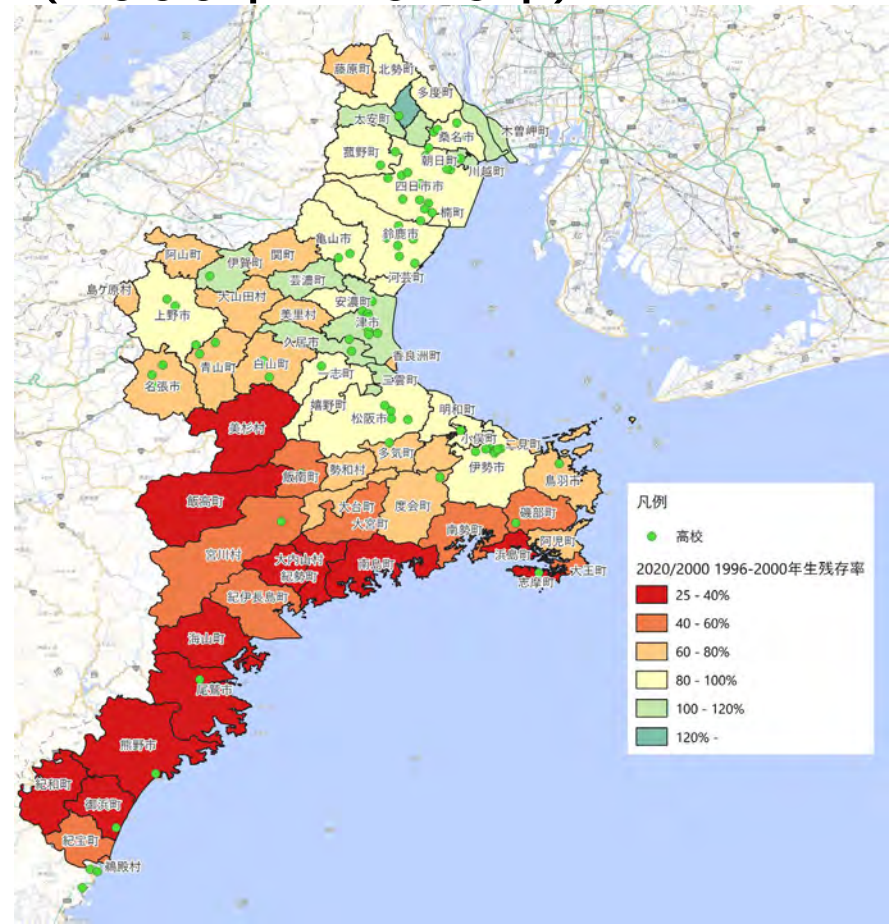
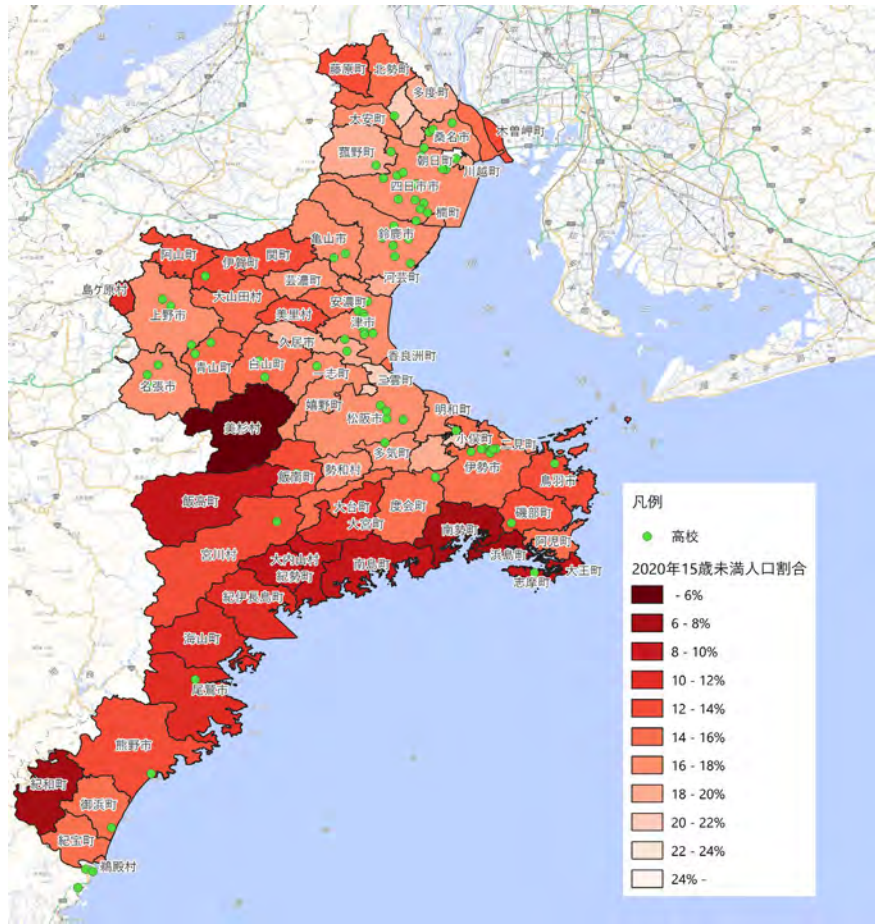


# 高校・就職での流出＝地域の持続性低下

## 三重県市町村での分析 年少人口割合(2020年)

※合併前69市町村単位で経年変化を集計

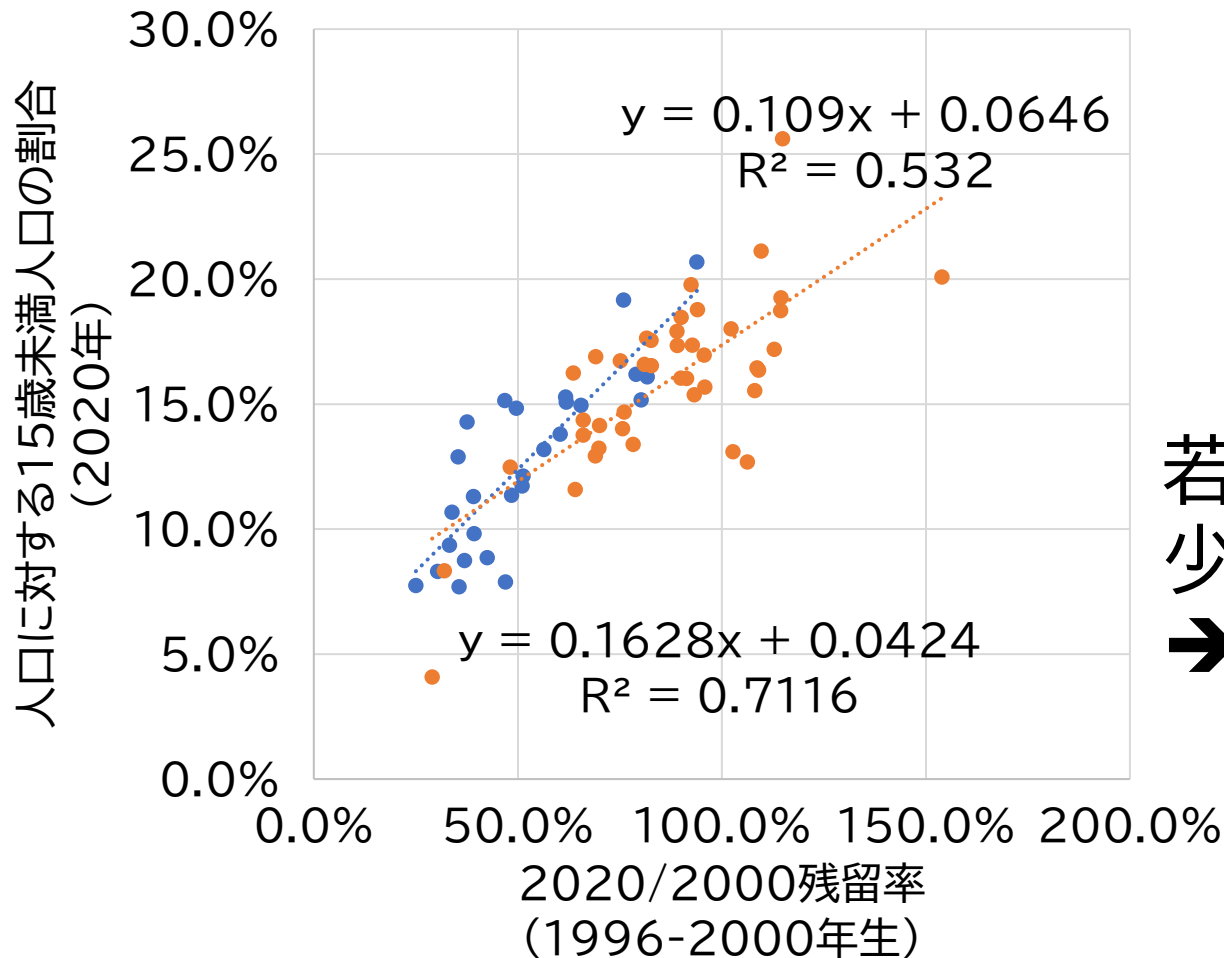
## 1996～2000年生 残留率 (2000年→2020年)



# 高校・就職での流出＝地域の持続性低下

## 三重県市町村での分析

※合併前69市町村単位で経年変化を集計



若年者残存率低下は  
少子化に直結  
➔人口減少を  
止められない

# 高校・就職での流出＝地域の持続性低下

## 三重県市町村での分析

※合併前69市町村単位で経年変化を集計

## 南部(現13市町、旧27市町村) 各市町村残留率の平均値

2000年調査時年齢	残存率の平均					2020年年齢
	2020/2000	2005/2000	2010/2005	2015/2010	2020/2015	
0～4歳 (1996-2000年生)	51.8%	102.7%	98.0%	83.9%	61.7%	20～24歳
5～9歳 (1991-1995年生)	47.0%	98.8%	83.8%	59.2%	96.8%	25～29歳
10～14歳 (1986-1990年生)	50.2%	85.8%	62.7%	101.7%	93.1%	30～34歳
15～19歳 (1981-1985年生)	65.1%	66.6%	102.0%	98.0%	96.5%	35～39歳
20～24歳 (1976-1980年生)	100.2%	112.2%	94.0%	96.3%	97.3%	40～44歳
25～29歳 (1971～1975年生)	71.4%	99.4%	96.8%	97.4%	97.8%	45～49歳
30～34歳 (1966～1970年生)	92.0%	99.9%	97.0%	96.7%	98.3%	50～54歳
35～39歳 (1961～1965年生)	90.8%	97.6%	97.4%	96.7%	98.9%	55～59歳
40～44歳 (1956～1960年生)	92.4%	98.6%	97.2%	97.8%	98.6%	60～64歳

0～4歳→5～9歳

ほぼ流出なし

5～9歳→10～14歳

ほぼ流出なし

10～14歳→15～19歳

2割減

15～19歳→20～24歳

4割減

20～24歳以上

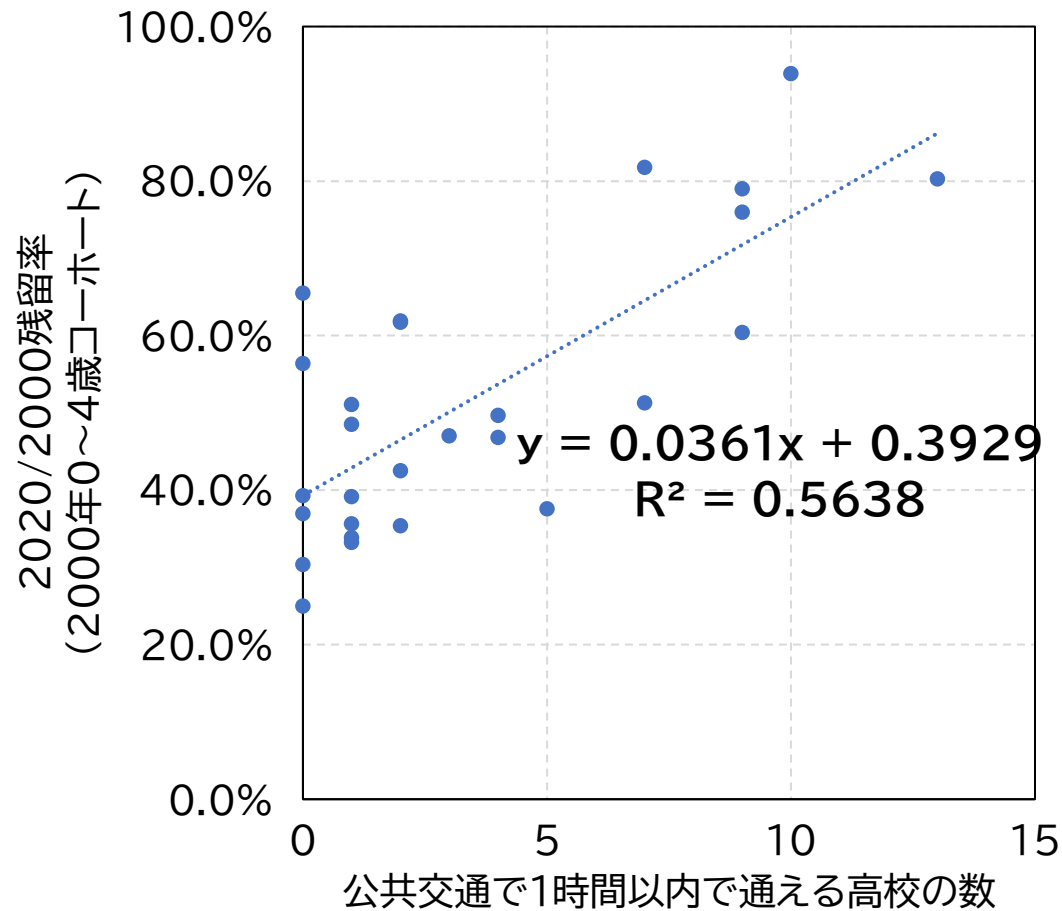
ほぼ流出なし

# 高校・就職での流出＝地域の持続性低下

## 三重県市町村での分析

※合併前69市町村単位で経年変化を集計

## 南部(現13市町、旧27市町村)での分析

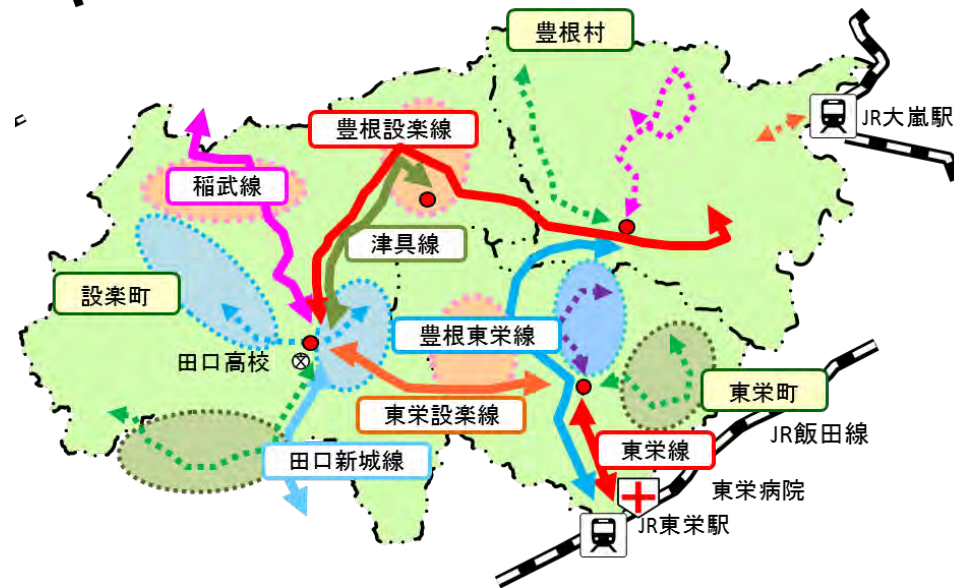


# 高校通学需要への対応の必要性

公共交通で高校へ通学できない地区は人口減少が加速  
進学する高校生だけでなく親も合わせて3人の若年層減  
住民票の異動を伴わない隠れ人口減少

## おでかけ北設(愛知県北設楽郡)

- 3町村営バスを相互乗り入れし、通学時の乗り継ぎを解消
- 郡内唯一の高校への進学率向上と、下宿率の低下を実現
- 地域間幹線系統ダイヤ見直しにより隣接市の進学校への通学環境向上



# 公共交通改善が高校存続を決める

**相互乗入前**  
県外高校進学・郡外への下宿

※地域間幹線系統の事例ではない

町営バス同士乗り継ぎ

2010年  
町営バス相互乗入開始

町営バス同士乗り継ぎ

町営バス+JR乗り継ぎ

2014年  
東栄中学校一貫教育参加※  
特別支援学校分教室開設  
※他の郡内3中学は2007年から

2017年  
浜松湖北高等学校  
佐久間分校化



# 地域間幹線系統

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### ○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



### <補助対象経費算定方法>

予測費用  
(事業者のキロ当たり経常費用見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

予測収益  
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
× 系統毎の実車走行キロ)

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

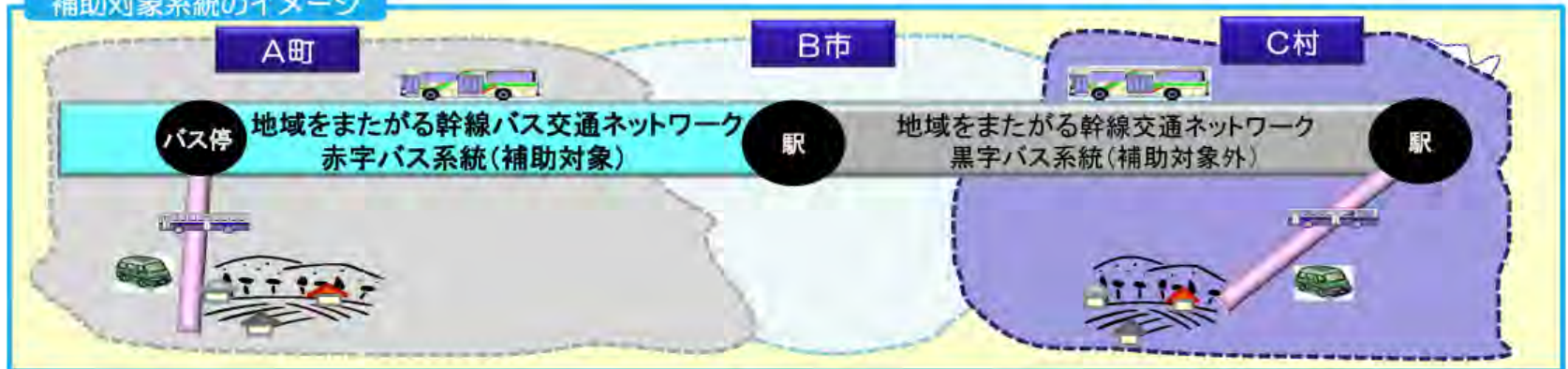
※1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

## 補助対象系統のイメージ



# 地域内フィーダー系統

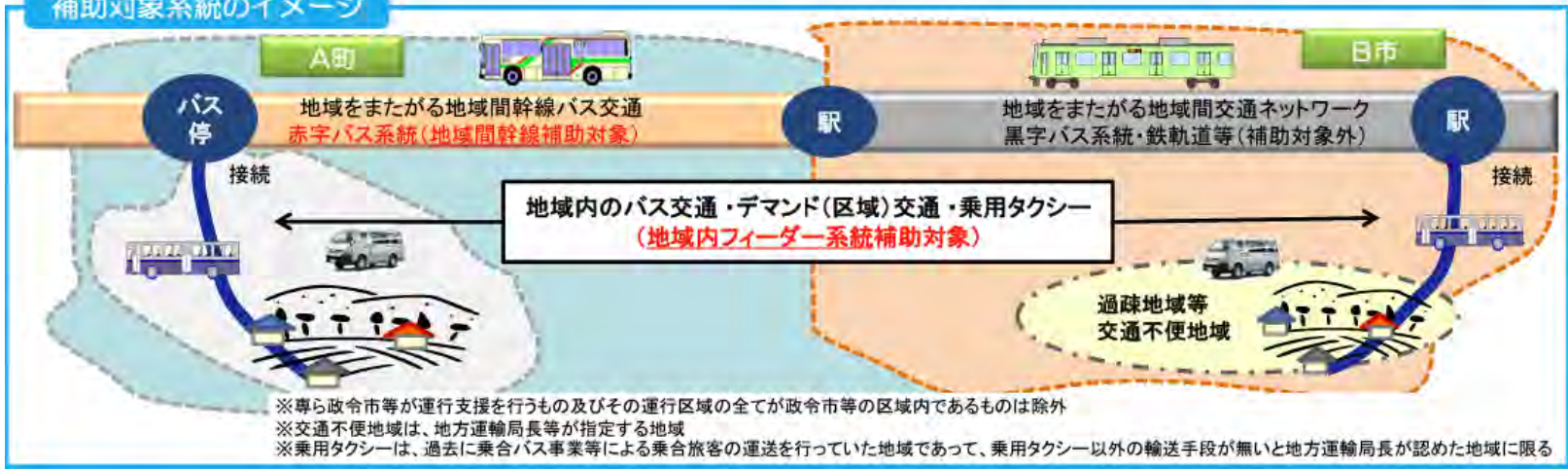
## 補助内容

- 補助対象事業者  
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

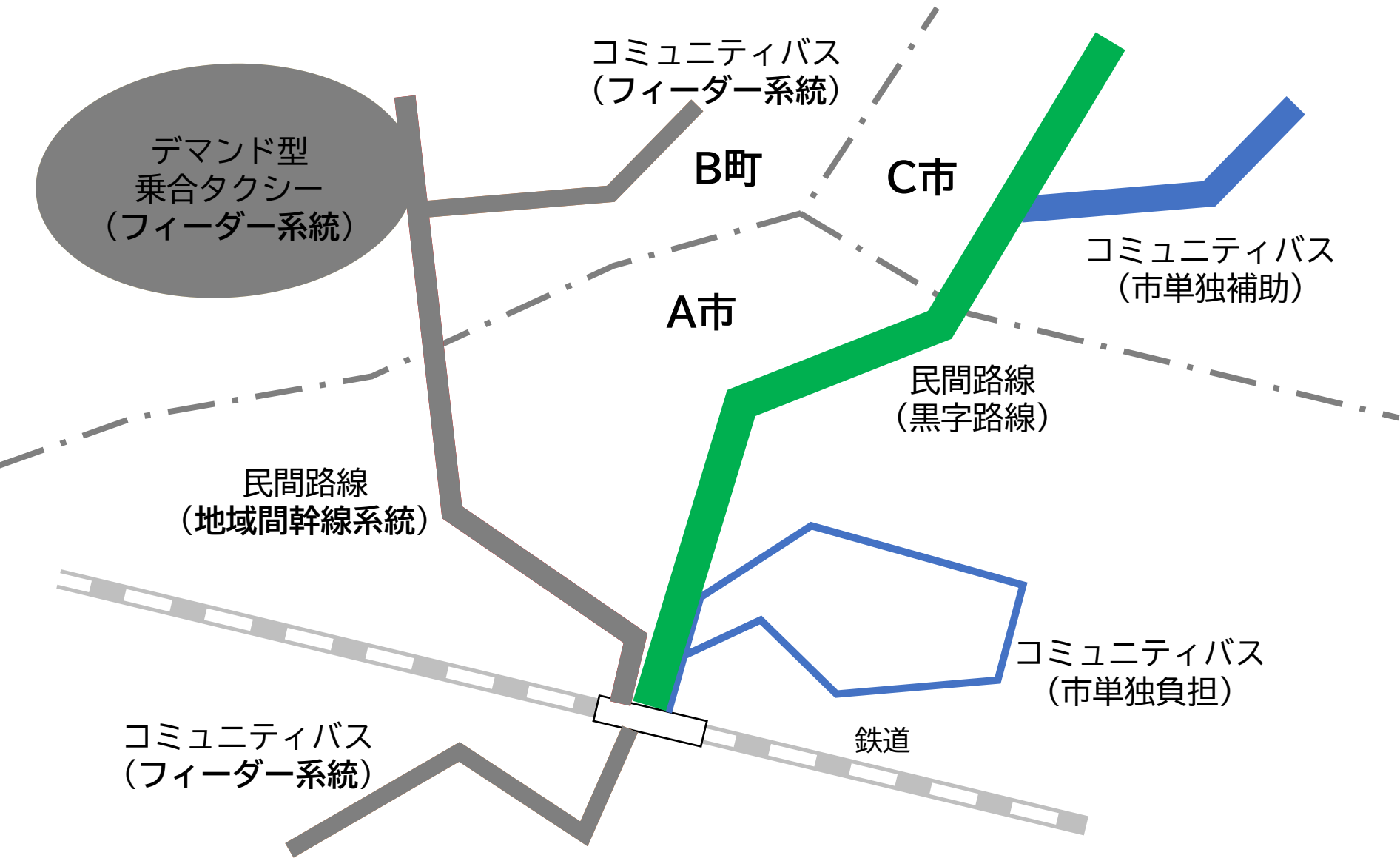


- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
  - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
  - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
  - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
  - ・経常赤字であること

## 補助対象系統のイメージ



# 典型的な例



# 地域間幹線系統が補助落ちすると…

## 地域間幹線系統

- ・事業者、都道府県、国にお任せでも自動的に維持
- ・接続するフィーダー系統は補助対象に

## 補助落ちすると…

- ・代替交通確保が必要に  
数千万円単位の財政負担を伴う  
隣接市町村、都道府県との調整業務も発生  
撤退を伴う場合、事業者選定も必要
- ・接続するフィーダー系統補助対象外に

市町村も「我関せず」「言った者負け」ではいけません！

# 地域間幹線系統にまつわる論点

## 幹線 = 5×3？

事業者の自助努力による維持が限界を迎えたとき、  
残す意味はなおあるのか？

## 地域間幹線系統の受益と負担の歪さ

高校生の1人は1人ではない現実  
路線維持のための運行回数増し、事業者負担

## 輸送量という指標への不理解

補助申請上の目標と補助基準の不一致  
輸送量の特性と無関係な利用促進策

## 県が主体となることの意義

県が関与すべきネットワーク = 地域間幹線のみ？  
高校再編計画、広域医療計画との連動？  
県協議会の形骸化

# 地域間幹線系統の事業評価のナゾ

## 地域間幹線系統の事業評価を見ると

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
	自主規制	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 90 % (R4: 51 千人 → R5: 46 千人) B 【未達成の主な理由】 人口減少や少子化により通勤・通学利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
	自主規制	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 129 % (R4: 17 千人 → R5: 22 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
	自主規制	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 105 % (R4: 57 千人 → R5: 60 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
	自主規制	運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 105 % (R4: 58 千人 → R5: 61 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
	自主規制	運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 97 % (R4: 30 千人 → R5: 29 千人) B 【未達成の主な理由】 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。



# 幹線の評価は本来こうあるべき

出典：津市地域公共交通活性化協議会資料

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

1. 系統の概要(県記載)			
申請番号	運行系統名	事業者名	
12	榊原(A)	三重交通株式会社	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程(km)
津駅前	下村	榊原車庫前	22.1km

## 補助にかかる指標は経年変化を見る

2. 地域間幹線系統補助に係る指標(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	71.2	H28.10.1～: 69.1 H29.4.1～:49.6	49.6	51.0	60.7
実績輸送量(人)	71.2	61.9	60.7	60.7	51.0
平均乗車密度(人)	3.3	3.5	4.4	4.4	3.7
運行回数(回)	21.6	17.7	13.8	13.8	13.8
経常収支率	53.5	52.2	59.5	58.9	56.0
国庫補助額(千円)	16,495.0	12,784.0	10,681.5	12,175.1	15,515.5
県補助額(千円)	11,221.0	11,588.0	8,548.0	9,728.5	15,515.5
市町補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	B	C	A	B	B

## 当該系統の役割を整理する

3. 当該系統の必要性(市町記載)	
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通線の他路線バスと重複、久居駅～津駅前間については、鉄道交通においても代替可能。 (久居地域において、津市コミュニティバスと一部重複有り)
②沿線地域の沿線居住状況と久居駅	津駅を結んでおり、地域を越えた通院・買物等の移動需要がある。 域内通勤・通学等にも利用されている。 E越えた通院・通学の移動需要がある他、沿線に立地する病院や学校へ 域内通学等にも利用されている。 沿線通学や沿線に立地する高校の生徒の通学、病院への通院、中心市街

## 接続するフィーダー系統をまとめる

4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統(市町記載)					
系統名	市町・協議会名	運行(予定)事業者	接続停留所	フィーダー補助額(千円)	
				国補助	県補助
久居地域稲葉	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	99.0	0.0
稲葉ふれあい会館	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	44.0	0.0
久居地域榊原	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	133.0	0.0
久居地域桃園	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	66.0	0.0
美里地域辰水	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榊原口)	2,772.0	0.0
美里地域長野・高宮	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榊原口)	1,708.0	0.0

5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定	
沿線市町	(津市)
県	バーエミカの配布[高齢者外出支援事業] ワンへの乗入れ(利便向上)

6. 県の考察(県記載)	
県の考察	コロナ禍への対応は、徹底した感染対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくならない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。令和元年7月から、工場一体型テーマパーク(おやつタウン)に乗り入れを行っており、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由を強化している。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。

# 地域間幹線系統の活性化



# 京福バス清水グリーンラインの再編

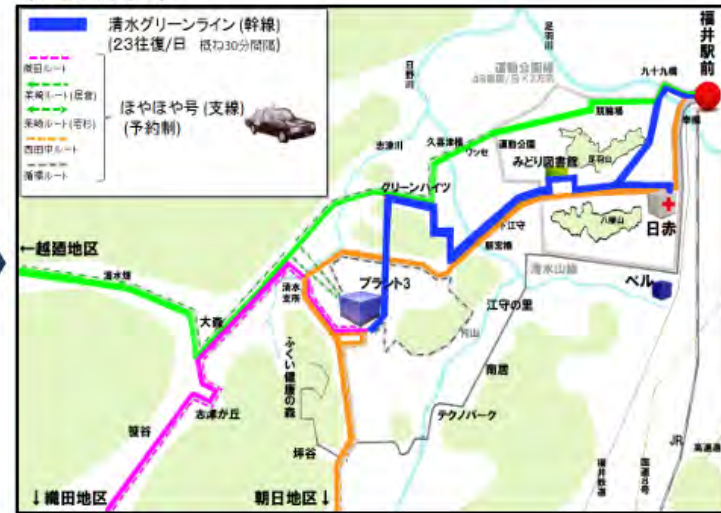
2011年11月実施

出典:福井市資料

(再編前)



(再編後)



地域間幹線系統3系統を統合、経由地を見直した上で増便(30分間隔※) ※現在は60分間隔

ショッピングセンターを結節点として末端部の運行を日中はデマンド交通へ

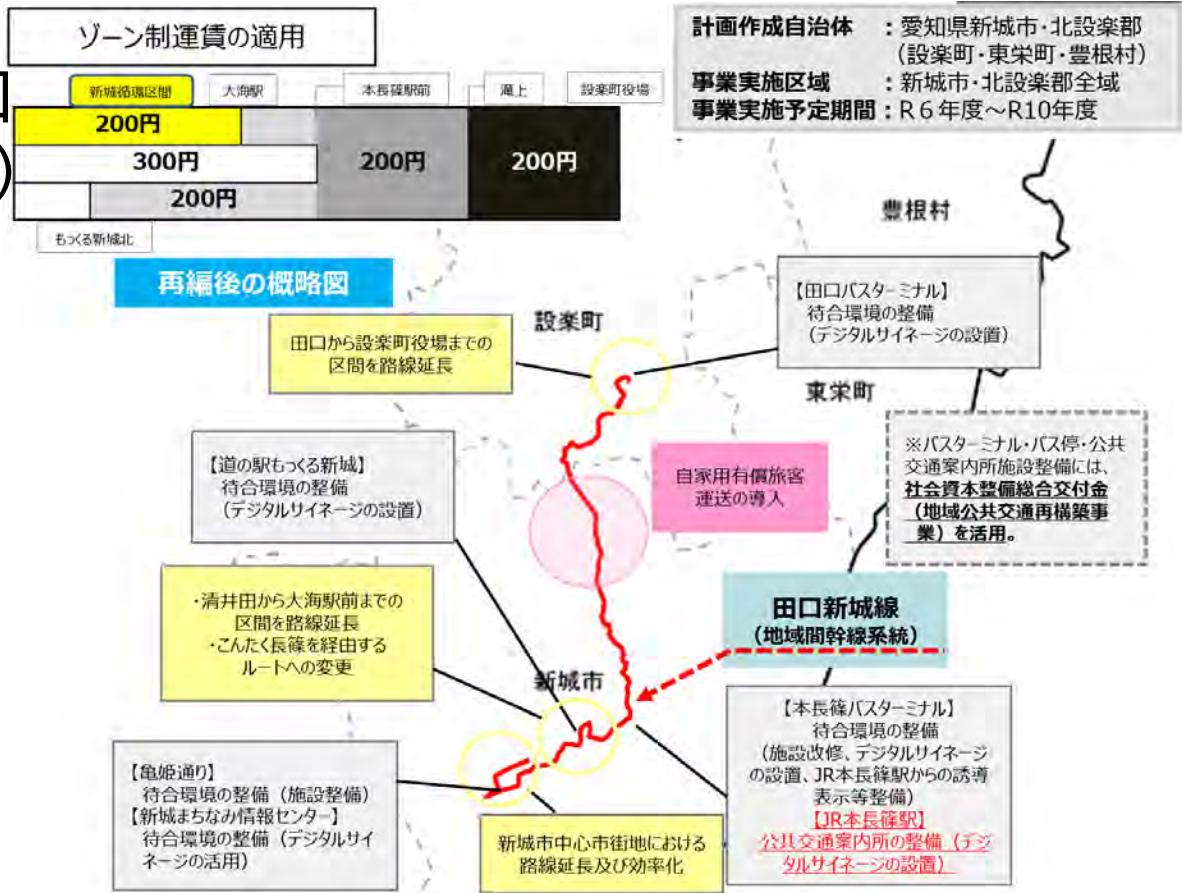
再編により利用者減少傾向が増加へ転じる

# 豊鉄バス田口新城線の見直し

2024年10月1日以降順次実施(新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画)

新城市と北設楽郡で田口新城線(地域間幹線系統)の活性化に取り組む

新城市内の路線変更(市街地循環経路化、工業団地への乗り入れなど)  
 設楽町内の路線延長(役場乗り入れ)  
 ゾーン制運賃の導入  
 部活終了後便の確保  
 待合環境整備など



出典:新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画

# 上田市におけるバス路線再編

2025年10月1日以降順次実施(上田市・青木村地域公共交通利便増進実施計画)

運転手不足による減便への  
対策を契機として  
市内路線の利便性確保

地域間幹線系統(3方面、5系  
統)のパターンダイヤ化、終バ  
ス復活

ゾーン制運賃の導入  
上田電鉄も含めた増便による  
利便性確保



# 地域間幹線系統の活性化に向けて

## ①地域の広域ネットワークの中での機能の明確化

- ・広域生活サービスへのアクセス確保(行ける行けない表)
- ・鉄道・民間採算路線も含めた中での地域間幹線の役割
- ・事業者、県、市町村の役割分担の明確化

## ②利便性の高いサービスレベルの供給

- ・最低限度ではなく、運行時間帯・運行間隔を確保

## ③機能に応じた利用実態・利用者数の確保

- ・利用目的、広域流動の状況、フィーダー系統との乗り継ぎ
- ・利用者数、収支率、輸送量、平均乗車密度

これらを意識した取組の実施

# 中部運輸局に良いマニュアル揃ってます



その他多数・・・

中部運輸局 ライブラリー

検索



トヨタ・モビリティ基金  
 移動の仕組み8STEP- START BOOK –  
 移動の仕組み8STEP- SUPPORT GUIDE –  
 自家用有償旅客運送のはじめかた

ちいモビ

検索



公共交通トリセツ



地域公共交通のトリセツ

<https://kotsutorisetsu.com>

検索

# 急な営業

各種ご相談承ります



*fukumoto@bansousha.co.jp*