
令和7年度

九州運輸局管内における地域鉄道・路線バスの
減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入後の
持続可能性に関する調査業務

概 要 版

令和8年3月

国土交通省 九州運輸局

— 目 次 —

| | |
|--|-----|
| 1 業務概要..... | 1-1 |
| 1.1 業務目的..... | 1-1 |
| 1.2 業務の内容..... | 1-1 |
| 2 地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入事例の整理 | 2-1 |
| 2.1 調査対象候補の選出..... | 2-1 |
| 2.1.1 調査対象候補の選出の方針..... | 2-1 |
| 2.1.2 調査対象候補の整理..... | 2-2 |
| 3 コミュニティ交通導入事例における導入後の持続可能性に関する自治体等調査の実施 | 3-1 |
| 3.1 ヒアリング対象の決定..... | 3-1 |
| 3.2 ヒアリング確認事項の整理と分析の視点..... | 3-5 |
| 3.3 調査結果..... | 3-6 |
| 3.4 ヒアリング結果から整理した主なポイント..... | 3-7 |
| 4 自治体向け説明資料の作成..... | 4-0 |
| 4.1 紹介事例の抽出の方針..... | 4-0 |
| 4.2 ヒアリング結果を踏まえた紹介事例の抽出..... | 4-1 |
| 4.3 自治体向け説明資料..... | 4-2 |

1 業務概要

1.1 業務目的

近年、利用状況の低迷、運転手不足等を背景として、地域鉄道や路線バスの減便・廃止が各地で相次ぐ中、それに伴う代替交通の確保など、地域の移動手段を確保するため、コミュニティ交通※の導入が各地で進んでいる。九州運輸局においても、令和6年7月に設置された国土交通省「交通空白」解消本部における取組みの一環として、「交通空白」に係る課題を抱える自治体や交通事業者に対して、乗合タクシー、公共ライドシェア等に係る制度や国庫補助の説明、伴走支援等を行い、コミュニティ交通の導入をはじめ、地域の移動手段の確保、すなわち「交通空白」の解消に向けた各地の取組みを推進しているところである。

他方で、コミュニティ交通については、導入後における利用者数、乗合率、収支状況等の面で持続可能性に課題があるものも少なくないところ、導入後の輸送実績等に鑑みて持続可能性が比較的高いと言えるコミュニティ交通事例、また当該事例における持続可能性が高い要因等を把握し共有することが、各地のコミュニティ交通における持続可能性の向上につながるものと考えられる。特に、旅客の乗合を想定し運賃等を設定しているコミュニティ交通については、乗合率をいかに高めるかが、持続可能性を高める点で重要な要素のひとつである。

本調査では、九州運輸局管内における地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通の導入事例について調査、整理、分析等を行い、持続可能性の高いコミュニティ交通事例とその要因を把握することにより、引き続き、「交通空白」に係る課題を抱える自治体に対して効果的な助言、伴走支援等に繋げることを目的とする。

※市町村が主体的に運行内容を設計・計画した、コミュニティバス、乗合タクシー、公共ライドシェア等（定時定路線型に加え、デマンド型も含む。）を指す。

1.2 業務の内容

| 業務項目 | 業務内容 |
|--|--|
| (1) 地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入事例の整理 | ✓ 代替前の地域鉄道及び路線バスの類型による分類と代替のコミュニティ交通が運行されている人口・地域特性を考慮した対象事例の分類と絞り込み |
| (2) コミュニティ交通導入事例における導入後の持続可能性に関する自治体等調査の実施 | ✓ コミュニティ交通の持続可能性に関する定義を行う ✓ 定義した内容を確認するためのヒアリングシートを作成し、対象事例についてヒアリングを行う |
| (3) 自治体向け説明資料の作成 | ✓ 上記事例分類とヒアリング結果から、似た状況が発生した際にアドバイスが可能なように整理する |

2 地域鉄道・路線バスの減便・廃止等に伴うコミュニティ交通導入事例の整理

2.1 調査対象候補の選出

2.1.1 調査対象候補の選出の方針

- 代替前の鉄道や路線バスが「幹線」（地域間幹線系統や交通計画等で幹線的路線と位置づけられている）か「支線」（幹線以外）かで分類・整理する
- 加えて、代替後の地域コミュニティ交通は、運行形態で路線定期運行、区域運行（いわゆる乗合タクシーもしくはいわゆるオンデマンド交通）の3形態に分類する
- 人口規模や地域特性によって、補助制度の活用可否、専任部署・専任担当の有無、公共交通に関する課題の状況等が変わることを考慮し、「政令市/中核市級」「都市圏ベッドタウン」「人口10万人規模の自治体」「人口5万人規模の自治体」「小規模な郊外過疎自治体」等に区分して対象自治体を抽出する

表 調査対象候補の選定の視点

| | 地域間や自治体内の地域間（合併した地域間）幹線輸送を転換した例 | 自治体内の支線バスを路線定期運行のコミバスに転換 | 自治体内の支線バスを予約制乗合タクシー（基本ダイヤ、定路線型）に転換 | 自治体内の支線バスをいわゆるオンデマンド交通（非固定ダイヤ、自由経路）に転換 |
|--------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--|
| 政令市/中核市等 | | | | |
| 都市圏ベッドタウン | | | | |
| 人口10万人規模の自治体 | | | | |
| 人口5万人規模の自治体 | | | | |
| 小規模な過疎自治体 | | | | |

2.1.2 調査対象候補の整理

- H23 と R4 の国土数値情報の図面から、路線バス（民間・公営）の差分をとって、廃止代替の路線を整理した
- 運輸支局へ提出している系統ごとの輸送実績報告書のデータを参照しつつ、データが不足する箇所については、適宜デスクトップ調査を行い、持続可能性という観点から成功事例もしくはその可能性のあると考えられる自治体を抽出した
- 整理・選出した結果を踏まえ、自治体規模と転換のパターン、調査範囲（7 県）全体から満遍なくヒアリングを行うことを目的に、ヒアリング対象候補を抽出した

表 ヒアリング調査対象候補一覧表（案）

| | 地域間や自治体内の地域間（合併した地域間）幹線輸送を転換した例 | 自治体内の支線バスを路線定期運行のコミバスに転換 | 自治体内の支線バスを予約制乗合タクシー（基本ダイヤ、定路線型）に転換 | 自治体内の支線バスをいわゆるオンデマンド交通（非固定ダイヤ、自由経路）に転換 |
|----------------|--|--|--|--|
| 政令市/中核市等 | — | — | — | ◎チョイソコくまもと西南 ◎宮交のるーと |
| 都市圏ベッドタウン | ◎久山町イコバス | ◎岡垣町コミバス | — | ○筑紫野のるーと |
| 人口 10 万人規模の自治体 | ◎コミュニティバス宮若・宗像線 ○延岡市コミュニティバス ○都城市広域コミュニティバス | ◎豊前・中津コミュニティバス ○八代市コミバス | ○薩摩川内市乗合タクシー ○天草市乗合タクシー | ◎チョイソコからつ ○天草市栖本地区 AI オンデマンド |
| 人口 5 万人規模の自治体 | ◎佐伯市コミュニティバス ◎くま川鉄道（災害時の代替輸送） ※南島原市 島鉄代替バス | ◎竹田市コミュニティバス ◎高鍋町・都農町広域コミバス ◎種子島わかさ姫（市街地巡回） ○那珂川市コミュニティバス ○山都町コミュニティバス | ◎種子島どんがタクシー（デマンド型乗合タクシー） ○豊後大野市あいのりタクシー | ◎島原市コミュニティバス「たしろ号」 ○豊後大野市コミタク ○チョイソコみなみしまばら ○チョイソコしぶし |
| 小規模な過疎自治体 | ◎小国・南小国にじバス ※高千穂町・日之影町 高千穂線代替バス高千穂線 | ○波佐見町タウンバス | ○対馬市営バス（こんどろバス） | ○香春町かわらくバス ○東峰村乗合タクシー |

◎ヒアリング対象候補

○事例選出

※鉄道代替の路線バスの事例を抽出

3 コミュニティ交通導入事例における導入後の持続可能性に関する自治体等調査の実施

3.1 ヒアリング対象の決定

- 前章までに整理した事例を基に、発注者と協議の上、ポイントを押さえたヒアリング対象を決定した

表 ヒアリング先候補（案） 絞り込み

| 県名 | 自治体・路線名（ヒアリング先） | 廃止路線バス・路線名（鉄道） | 運行開始年月日 | 運行事業者 | 備考 |
|-----|---|--|-------------------------------|----------------------------|---|
| 福岡県 | ◎久山町イコバス ※久山町ヒアリング | 西鉄27B(トリアス～篠栗駅) | 2019年4月～ | 新宮タクシー | 西鉄の区間廃止に伴い、町のコミバスとして自治体またぎ路線を運行 ＜ポイント＞ ・自治体跨ぎ ・事前から協議調整 ・鉄道駅への接続 |
| | ◎岡垣町コミバス（波津線、松ヶ台循環線） ※岡垣町ヒアリング | 西鉄バス・波津線 松ヶ台循環線 | 2018年10月～ 2025年10月～ | 西部遠賀交通 | 西鉄の廃止に伴い、町のコミバスとして運行 ＜ポイント＞ ・事業者の手当て ・予算の確保 ・運行の継続性の工夫 |
| | ◎コミュニティバス（宮若・宗像線） ※宮若市ヒアリング | JR九州バス→筑豊観光（宮若市コミバス） 福間線（福丸～福間駅） 2025年3月廃止 | 2019年10月～ 2025年4月～（宮若・宗像線） | 筑豊観光（福間線の輸送実績あり） | 廃止路線とは違うルートで新たな運行を開始。ニーズや生活圏に応じた対応と推測 ＜ポイント＞ ・新たな路線の運行 ・廃止路線の利用者対応 ・隣接自治体との協議 |
| 佐賀県 | ◎チョイソコからつ（巖木、相知、七山、浜玉、肥前、北波多、大良、鏡） ※唐津市ヒアリング | 昭和バス 地域内路線 | 2023年8月～順次導入 | 昭和タクシー（輸送実績あり） | 昭和バスの利用の少ない地域内路線をデマンド化。同グループの昭和タクシーに移管 ＜ポイント＞ ・スムーズな移行 ・地域説明会 ・事業者との関係性 |
| 長崎県 | ◎島原市コミュニティバス「たしろ号」（チョイソコシステム活用） ※島原市ヒアリング | 島鉄バス・島原市内線 | 2021年10月～ | 島鉄バス（輸送実績あり） タクシー協会 | 島鉄バスの利用の少ない市内線をデマンド化。同社と地元タクシー協会に移管 ＜ポイント＞ ・スムーズな移行 ・地元スポンサー ・地元名士の寄付 |

| 県名 | 自治体・路線名（ヒアリング先） | 廃止路線バス・路線名（鉄道） | 運行開始年月日 | 運行事業者 | 備考 |
|-----|---------------------------------|--|--|--|---|
| 熊本県 | ◎チョイソコくまもと西南 ※熊本市ヒアリング | 産交バス 平木橋線 沖新線 海路口線 | 2022年 11月～ | 不明 | 政令市での利用の少ない路線をデマンド化。 ＜ポイント＞ ・事業者の手当て ・タクシーとの競合 ・地元スポンサー |
| | ◎小国・南小国にじバス ※協議会事務局ヒアリング | 産交バス 岳の湯線 | 2021年 10月～ | 地元の運送会社 | 2自治体共同での路線を運行。 ＜ポイント＞ ・事業者の手当て ・自治体間協議 ・利用促進 |
| | ◎くま川鉄道（災害時の代替輸送） ※くま川鉄道ヒアリング | くま川鉄道 ※現在も人吉温泉駅 - 肥後西村駅間は代行バス（R8全線復旧予定） | 2020年7月豪雨で運休 2021年11月に肥後西村駅 - 湯前駅間が運転再開 | 産交バス（代行バスの輸送実績はない） むつみ交通 つばめタクシー（代行バスの輸送実績はない） | 鉄道廃止代替の代わりに自然災害による鉄道代行バスの事例をヒアリング。 ＜ポイント＞ ・事業者の手当て ・予算の確保 ・継続運行の工夫点 |
| 大分県 | ◎佐伯市コミュニティバス ※佐伯市ヒアリング | 大分バス 市内線 | 2021年 10月～ | 大分バス（輸送実績あり） | 佐伯市全域の路線バスをコミバス化。 ＜ポイント＞ ・事業者の手当て ・予算の確保 ・運賃収入減対応 |
| | ◎竹田市コミュニティバス ※竹田市ヒアリング | 大野竹田バス 市内線（長湯・久住線） | 2006年 4月～ | 大野竹田バス | 竹田市の利用の少ない路線をコミバス化。 ＜ポイント＞ ・移行にあたっての課題 ・予算の確保 |
| | ◎豊前・中津コミュニティバス ※中津市ヒアリング | 西鉄バス 行橋・中津線（2004年廃止） | 2010年 4月～ | 大交北部バス（輸送実績あり） | 自治体跨ぎの路線としてコミバスを運行 ＜ポイント＞ ・自治体間協議 ・事業者の手当て ・運行の決め手、継続性 |

| 県名 | 自治体・路線名（ヒアリング先） | 廃止路線バス・路線名（鉄道） | 運行開始年月日 | 運行事業者 | 備考 |
|------|--|----------------------------|--|---|--|
| 宮崎県 | ◎高鍋町・都農町広域コミバス ※高鍋町 or 都農町ヒアリング | 宮崎交通 高鍋～道の駅つの | 2023年 10月～ | 三和交通 | 自治体跨ぎの路線としてコミバスを運行 <ポイント> ・自治体間協議 ・事業者の手当て ・運行の決め手、継続性 |
| | ◎宮交のりと ※宮崎交通ヒアリング | 宮崎交通 恒久・田吉地区路線 | 2024年 3月～ | 宮交グループ (輸送実績あり) | 宮崎市内の利用の少ない路線をデマンド化。 <ポイント> ・移行にあたっての課題 ・予算の確保 |
| 鹿児島県 | ◎種子島西之表市市街地循環バスわかさ姫・西之表市デマンド型乗合タクシーどんがタクシー ※西之表市ヒアリング | 路線バス（種子島・屋久島交通） 2009年撤退 | 「わかさ姫」2015年6月～（要確認） 「どんがタクシー」2012年～ | 種子島・屋久島交通株式会社 (輸送実績あり) 市丸タクシー、はやしタクシー | 種子島内の路線バスをコミバス化・デマンド化。 <ポイント> ・移行にあたっての課題 ・予算の確保 ・利用促進 |

3.2ヒアリング確認事項の整理と分析の視点

- ヒアリングにあたっては、3つの観点でコミュニティ交通の持続可能性を定義した
- 特に、自治体向け説明資料の構成を見据えたヒアリング内容とした
- ヒアリング実施前に調査票を事前送付し、効率的なヒアリングを実施した

表 持続可能性の観点とヒアリング項目の概要

| | 定義 | ヒアリング項目 | 自治体向け説明資料の整理項目 |
|--------------|--|---|--|
| 経済的 持続可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送人員・人キロ ・ 走行キロ ・ 平均乗車密度（≡乗合率） ・ 収支率 ・ 実車率 ・ 営業外収益の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送実績報告事項について確認 ・ 路線定期運行の指標： ・ 区域運行の指標： ・ モニタリング手法・体制 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状診断に活用 ・ 「カネ」「モノ」の準備 |
| 社会的 持続可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替前の運行時の移動ニーズに関するギャップ(利用者にとって不便な点)を把握 ・ 他分野共創状況 ・ 住民の当事者・運営参加意識 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性を高めるためどのようなことを行ったか・連携したか ・ 沿線住民は運行に対して主体性があるか | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状診断に活用 ・ 「ヒト」「モノ」の準備 |
| 運営的 持続可能性 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者の年齢構成や入職者数と退職者数、採用における工夫点 ・ 新技術の活用 ・ 運行見直しに関する協議会でのこれまでの議論回数（年平均値） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続的な運営に向けた資源を確保できているか ・ 移動ニーズの変化や社会技術の変化に柔軟に対応しているか | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状診断に活用 ・ 「ヒト」の準備 |

3.3調査結果

下表に示すとおり、ヒアリング調査を実施した。詳細なヒアリング結果については、別添の参考資料にて示す。

表 ヒアリングの概要

| No. | ヒアリング先 | 実施日 |
|-----|------------|---------------------------|
| 1 | 宮若市 | 令和7年10月22日(水) 10:00~11:00 |
| 2 | 久山町 | 令和7年10月21日(火) 10:00~10:45 |
| 3 | 岡垣町 | 令和7年10月30日(木) 14:00~14:40 |
| 4 | 唐津市 | 令和7年10月29日(水) 10:25~10:50 |
| 5 | 島原市 | 令和7年10月22日(水) 11:00~12:00 |
| 6 | 熊本市 | 令和7年10月16日(木) 10:00~11:00 |
| 7 | 小国町 | 令和7年10月21日(火) 14:15~15:15 |
| 8 | くま川鉄道・熊本県※ | 令和7年10月29日(水) 11:00~12:00 |
| 9 | 中津市 | 令和7年10月21日(火) 11:00~12:00 |
| 10 | 佐伯市 | 令和7年10月21日(火) 13:00~14:00 |
| 11 | 竹田市 | 令和7年10月22日(水) 13:00~14:00 |
| 12 | 高鍋町 | 令和7年10月20日(月) 13:00~14:00 |
| 13 | 宮崎交通 | 令和7年10月20日(月) 11:00~12:00 |
| 14 | 西之表市 | 令和7年11月13日(木) 10:00~11:00 |

※鉄道代替の路線バスの事例

3.4ヒアリング結果から整理した主なポイント

ヒアリング結果を踏まえ、経済面・社会面・運営面それぞれ持続可能性を整理した。整理の結果を下表に示す。

表 ヒアリング結果から整理した主なポイント（1/2）

| | 運営的持続可能性 | 経済的持続可能性 | 社会的持続可能性 |
|------------------|---|--|--|
| 路線廃止や代替交通決定の経緯 | <ul style="list-style-type: none"> ・早期に交通会議/活性化協議会へ諮り、運輸支局・交通事業者・自治体で代替運行への移行について合意。 ・県主導・自治体跨ぎ路線の相互連携で事業者探索・許認可手続を円滑化。 | <ul style="list-style-type: none"> ・赤字補填(補助金)/委託運行の枠組みを早期に明確化し、燃料・人件費の増嵩見込みを財政と共有。 ・低需要時間帯は予約制へ切替え、空運行を抑制。 ・停留所譲渡・既存資産流用で初期費用を低減。 ・国庫・県補助の活用検討。 ・運賃再設計(均一/ゾーン/距離)で分かりやすさと収入を両立。 | <ul style="list-style-type: none"> ・広報誌/全戸配布/停留所掲示/SNSで廃止及び代替措置に関する周知を徹底し、これ以上の利用減を防止。 |
| 廃止連絡～代替運行開始までの期間 | <ul style="list-style-type: none"> ・複数自治体跨ぎ路線の場合は、交通会議/活性化協議会に相互に出席する、もしくは複数自治体が共同で組織。 ・幹線への接続(駅・病院・商業施設等で結節)を代替路線の骨格に据え、運行時間帯もニーズを踏まえながら対応可能な範囲で検討。 ・引継資産(停留所・折返し場・休憩施設等)の棚卸。 ・事業者選定・車両手配・停留所差替え等を並行で進行。 ・運輸支局/県の伴走支援を依頼し、許認可や申請等の確認。 ・議会時期を意識した工程管理に留意。 | <ul style="list-style-type: none"> ・複数自治体跨ぎ路線の場合は、近隣自治体と費用按分(距離/比率)を早期合意。 ・距離按分の場合、距離が長い自治体が必ずしも最も大きい便益を得ているわけではないことに留意。(利用者数按分等公平な按分方法の検討が必要) | <ul style="list-style-type: none"> ・定期的な利用者である高校生等の通学や通勤利用がある場合、最優先に朝夕等のダイヤ設計。 ・ダイヤ検討においては、高齢者の通院・買物利用も考慮する。 ・予約制を導入する場合、電話予約を残し、デジタル弱者へ配慮。 ・説明会→チラシ→Web/SNS等の段階的な周知の工夫。 ・試乗会や体験乗車で初期利用を促進。 ・自治会経由の口コミ拡散を促す。 |
| 検討体制(相談相手)と流れ | <ul style="list-style-type: none"> ・交通会議/協議会を定期開催、運輸支局・県・有識者・コンサルが制度面・技術面を補強する体制構築。 ・庁内は必要に応じて福祉・教育・観光部署等の横断連携。 ・自治体跨ぎ路線は、当番制事務局などで実務を分担。 ・廃止路線の旧交通事業者と利用に係るデータ/施設の引継ぎ。 ・モニタリング設計(指標/実施頻度)を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・財政と人件費・燃料費等の上昇可能性を共有し、予算の中期見通しを作成。 ・自治体跨ぎ路線は、費用按分ルール(距離/利用比率)を文書化。 ・運賃収入以外の収入は検討するものの、補助的位置付けで過度な期待は回避。 | <ul style="list-style-type: none"> ・住民代表の交通会議/協議会への参加や、アンケート等の各種調査で需要把握の精度を向上。 ・学校/病院/商業施設等の営業時間を確認し、ダイヤへ反映。 |
| 施設(停留所等)の引継ぎ | <ul style="list-style-type: none"> ・既存停留所の標柱の取り扱いを確認。 ・道路使用許可や占用許可申請者名が変更となるため、図面等旧交通事業者から引き継ぎ可能な書類・データは確実に受領。 ・折返し/休憩施設は既存用地を継続利用可能か旧交通事業者へ確認し、不可の場合の代替地を確保。 | <ul style="list-style-type: none"> ・既設資産を活用できる部分は全て活用し、設備投資を抑制。 | <ul style="list-style-type: none"> ・病院/商業施設/役所等への敷地内乗り入れや必要に応じて折り返し場としての活用を検討。 ・自治会等の地元ともバス停維持管理や折り返し場の協力を得る。 |
| 運行事業者の手当て選定 | <ul style="list-style-type: none"> ・近隣の乗合免許保有事業者を優先して事業者確保。 ・自治体跨ぎ路線は、運輸支局や県の協力も得て事業者確保。 ・長期委託/随意契約で安定的に事業者確保(対応可能社が限られる地域)。 ・最終的な選択肢として公共ライドシェア(社協/NPO/行政)も考慮。 | <ul style="list-style-type: none"> ・廃止予定路線の利用状況や代替路線の運行計画から、妥当な単価を設定。(キロ当たりのブロックごと標準経常費用は一定の運行規模にしか当てはめられないことに留意) ・長期契約により車両投資・人材育成のコスト回収が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域に根差した事業者選定で、定期的対話/迅速な改善が可能。 |

表 ヒアリング結果から整理した主なポイント (2/2)

| | 運営的持続可能性 | 経済的持続可能性 | 社会的持続可能性 |
|------------------------|---|--|--|
| 運転士・人員確保 | <ul style="list-style-type: none"> 普通二種対応車両の運用で採用の裾野を拡大。 公共ライドシェアによる運行の場合は、自治体 OB 活用/自治体職員兼務等で人員確保の最適化・効率化。 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費改定を委託費に反映し、毎年度協議。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域イベントで職業 PR/体験を実施し担い手の育成に寄与。 |
| 車両確保 | <ul style="list-style-type: none"> 自治体購入→事業者貸与/リースで可用性を確保。 需要/道路幅に応じたサイズ選定(ワゴン/小型バス)。 予備車の確保と代替運用方法の明確化。 | <ul style="list-style-type: none"> 県/国補助活用や中古車両購入で設備投資を最適化。 車両更新のタイミングを中期財政見通しに反映。 | <ul style="list-style-type: none"> 低床/車椅子対応でバリアフリー化。 |
| 移動ニーズの変化への対応 | <ul style="list-style-type: none"> 通学時刻に確実に対応したダイヤ編成。 午前中の通院需要の集中などに合わせたダイヤを設定。 昼間(利用少)は予約制、朝夕(通勤通学利用)は路線定期運行といったハイブリッドな運行も検討。 | <ul style="list-style-type: none"> 予約制運行へ移行することで、低需要帯の空運行を削減し経費を最適化。(旧路線で平均乗車密度が 2 を下回るような場合は予約制運行を要検討) | <ul style="list-style-type: none"> 移動需要への確に対応した車両選定で、積み残しを確実に防止。(公共交通離れの食い止め) |
| 技術変化(DX・決済・情報提供) | <ul style="list-style-type: none"> GTFS 整備で Google 等に反映するなど、路線案内の一元化。 IC カード/QR 決済等キャッシュレス対応の導入検討。 キャッシュレス決済手段と合わせ、利用データ取得方法を検討。 | <ul style="list-style-type: none"> 予約制運行の場合は、デマンドシステム導入のイニシャル費用やランニング費用、コールセンター費用に留意。 | <ul style="list-style-type: none"> 電話予約の対応も準備することで高齢者等にも配慮。 |
| 運行開始の初期費用の積算 | <ul style="list-style-type: none"> 既存施設・設備等の活用可否を確認。 | <ul style="list-style-type: none"> 人件費/燃料費/車両改造費など必要な見積項目を網羅的に確認・精査。 | |
| 運行開始後のランニングコスト・増加対応 | <ul style="list-style-type: none"> 乗降データに基づくダイヤ編成・便数の確保で利用状況に見合った効率的運行。 | <ul style="list-style-type: none"> 燃料費・人件費の上昇を中期的なコスト試算に織込み、財政部と折衝。 低需要帯は予約制の運行形態への変更で運行経費抑制。 副収入は補助的な位置付けとして見込む。 | <ul style="list-style-type: none"> 運賃の値上げ時は、生活の圧迫とならないような割引等の工夫と利便性の確保で、利用者の理解を得るように合意形成。 通学等の定期券への補助等、利用者負担への配慮。 |
| 運行指標(路線定期/区域運行)とモニタリング | <ul style="list-style-type: none"> 平均乗車密度の設定(例:路線定期 2 以上、区域運行 1 以上)で目標管理。 未達エリア(沿線)はダイヤ/停留所位置の再編等を検討。 | <ul style="list-style-type: none"> 便別・停留所別データで費用対効果を評価し増減便の検討。 IC データ/デマンド 1 件明細データ等の活用。 | <ul style="list-style-type: none"> 通学・通院・買物など目的別に利用状況をモニタリング。 |
| 収入源の確保(広告・スポンサー・連携) | <ul style="list-style-type: none"> 総合時刻表・車内・停留所広告をセットでスポンサーへ提案し収入確保。 | <ul style="list-style-type: none"> 広告収入は総費用の 1 桁%規模が一般的。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域企業と共創し、バス停命名権や協賛で関係性を構築。 |
| 運賃制度の工夫・収入の取り扱い | <ul style="list-style-type: none"> 均一/ゾーン/距離制等の運賃制度について、地域特性等をもとに選択。 | <ul style="list-style-type: none"> 委託費と運賃収入の相殺で歳入事務軽減を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> 通学者/障がい者等への負担配慮(割引等)。 |
| 利用促進・住民の主体的関与 | <ul style="list-style-type: none"> ターゲットに応じた多層的・段階的な周知(広報誌/全戸配布/停留所掲示/自治会/民生委員/SNS)。 試乗会/車両展示/乗り方教室等で利用体験機会の提供。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域イベントと連携し利用促進・利用増加を目指し、運賃収入の増加を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> マイバス意識の醸成(利用の呼びかけ合い/停留所の維持協力)。 福祉分野の外出支援との連携で必要な移動手段を提供。 試乗会や PR イベント等を含む周知の充実・継続で利用定着を図る。 |

4 自治体向け説明資料の作成

4.1 紹介事例の抽出の方針

- 今後増加すると考えられるコミュニティ交通への転換のパターンを想定し、紹介事例を抽出する
- 抽出の観点は以下のとおりである
 - 関係者と連携しつつ、幹線輸送からコミュニティ交通への円滑な転換を実施した事例
 - 運行形態の変化を伴うコミュニティ交通への転換を実施した事例
 - 上記に該当し、例外的な転換の経緯を有する事例

4.2ヒアリング結果を踏まえた紹介事例の抽出

発注者との協議の上、好事例として4事例、番外編事例として2事例を資料にて紹介することとした。

表 ヒアリング結果を踏まえた紹介事例

ヒアリング対象◎抽出→**赤字：好事例(4)**、**緑字：番外編(2)**

| | 運行形態の変更 | | | |
|--------------|--|--|--|--|
| | 地域間や自治体内の地域間（合併した地域間）幹線輸送を転換した例 | 自治体内の支線バスを路線定期運行のコミバスに転換 | 自治体内の支線バスを予約制乗合タクシー（基本ダイヤ、定路線型）に転換 | 自治体内の支線バスをいわゆるオンデマンド交通（非固定ダイヤ、自由経路）に転換 |
| 政令市/中核市等 | — | — | — | ◎ チョイソコくまもと西南 ◎ 宮交のるーと |
| 都市圏ベッドタウン | ◎ 久山町イコバス | ◎岡垣町コミバス | — | ○筑紫野のるーと |
| 人口10万人規模の自治体 | ◎ コミュニティバス宮若・宗像線 ○延岡市コミュニティバス ○都城市広域コミュニティバス | ◎ 豊前・中津コミュニティバス ○八代市コミバス | ○薩摩川内市乗合タクシー ○天草市乗合タクシー | ◎ チョイソコからつ ○天草市栖本地域AIオンデマンド |
| 人口5万人規模の自治体 | ◎ 佐伯市コミュニティバス ◎ くま川鉄道（災害時の代替輸送） ※南島原市 島鉄代替バス | ◎ 竹田市コミュニティバス ◎ 高鍋町・都農町広域コミバス ◎ 種子島わかさ姫（市街地巡回） ○那珂川市コミュニティバス ○山都町コミュニティバス | ◎ 種子島どんがタクシー（デマンド型乗合タクシー） ○豊後大野市あいのりタクシー | ◎ 島原市コミュニティバス「たしる号」 ○豊後大野市コミタク ○チョイソコみなみしまばら ○チョイソコしぶし |
| 小規模な過疎自治体 | ◎ 小国・南小国にじバス ※高千穂町・日之影町 高千穂線代替バス高千穂線 | ○波佐見町タウンバス | ○対馬市営バス（こんどろバス） | ○香春町かわらくバス ○東峰村乗合タクシー |

◎ヒアリング対象（14自治体）

○事例選出（17）

※鉄道代替の路線バスの事例を抽出（2）

4.3自治体向け説明資料

持続可能な地域公共交通の作り方 ～好事例を基に～

令和8年3月

 国土交通省 九州運輸局

はじめに この資料について

- 周知のとおり、地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少や自家用車の普及、担い手不足の深刻化によって厳しさを増しています。
- 一方で、脱炭素へ向けた取り組みや、後期高齢者を中心とした運転免許返納への対応など、地域公共交通の役割は増えています。
- 地域公共交通活性化再生法（通称「地域交通法」）では、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」とされているなど、地方自治体の役割が重要となっています。
- 自家用車の普及に加え、近年はコロナ禍を経て急速に、地域鉄道や路線バスの持続可能性が低下しています。
- 市町村においては、持続可能な地域公共交通を確保するために、仮に地域鉄道や路線バスが休廃止された場合でも、「交通空白」を新たに生むことなく、速やかに対応していくことが求められます。
- 本資料は、地域鉄道や路線バスの休廃止に伴う「交通空白」に係る課題を抱える自治体に対して、効果的な助言・伴走支援等に繋げることを目的として作成しています。

事例紹介

持続可能なコミュニティ交通の好事例を知る

- ① 路線バス等廃止を契機として戦略的に自治体の公共交通政策を推進している事例
- ② 路線バスから戦略的に交通モードを転換して持続可能性を向上させている事例
- ③ 鉄道の災害時代代替輸送で地域の移動手段を確保し 持続可能な地域として維持した事例

運行開始までの整理

自らの地域公共交通の持続可能性を高めるために

- ① まずは地域公共交通の現状診断
- ② 「ヒト」の準備
- ③ 「モノ」の準備
- ④ 「カネ」の準備

事例紹介

①路線バス等廃止を契機として戦略的に自治体の公共交通政策を推進している事例

福岡県久山町：町内基幹交通をコミュニティバスで担っている事例

| | |
|------|---|
| 事例名 | 久山町コミュニティバス「イコバス」幹線系統 |
| 運行概要 | 平日：38往復、土曜：26往復、日祝：20往復 ※鉄道駅と大規模商業施設を結ぶ路線を毎日運行 |

取り組みの経緯・運行開始までの流れ

- 路線バス事業者への補助額が年々増加していたことを踏まえ、町が自ら基幹となる路線を運行し、町民ニーズへの対応を目的にコミュニティバスへ積極転換
- 路線バス廃止前の平成24年度より運行しているコミュニティバス（町内巡回）を委託業者と同じ事業者へ委託。当該事業者とは、日頃より定期的に打ち合わせを行い、信頼関係が構築できていたため、スムーズに転換

持続的な運行に向けた取り組み

町公共交通活性化協議会によるPDCAの徹底と伴走支援

- コミュニティバスへの転換計画の策定時やその後のPDCAサイクルにおいて、運輸支局からアドバイス
- 活性化協議会の有識者からデータに基づくアドバイス
- 詳細な運行計画については建設コンサルタントとともに検討。その後も活性化協議会においてPDCAサイクルを回しながら、利用状況を踏まえたダイヤ改正等の路線改善を毎年実施

交通DXツールによるEBPM

- 平成31年度運行開始時より、運転席にタブレット端末を設置し、全便・全バス停における乗降者数モニタリングを実施。
- 乗り込みにより乗降者アンケート調査を年1回実施
- 定量・定性データに基づき、コミュニティバスの運行内容を改善

乗継拠点整備と多様な利用促進

- イコバスと路線バスの乗継拠点を、町内の商業施設に設定し、待合環境を整備
- 町内に高校がなく通学は町外移動が必須のため、高校生は町内のコミュニティバス利用を無料とするともに、町外への通学定期券補助の施策も実施
- その他、高齢者も回数限定で無料で乗車可能とするなど、様々な年齢層を対象とした利用促進に関する施策を実施

▼運転士がバス停ごとに乗降者数を画面タッチで容易に記録するためのタブレット端末

| 乗車 | | 降車 | |
|-------|-------|-------|-------|
| 1便計0名 | 1便計0名 | 1便計0名 | 1便計0名 |
| -1 | +1 | -1 | +1 |
| -2 | +2 | -2 | +2 |
| 0 | 0 | 0 | 0 |
| -5 | +5 | -5 | +5 |

▼町内の商業施設にイコバスと路線バスの乗継拠点を整備



◀近年は朝ピーク時の利用が多いため、小型バスから中型バスへ大型化

2

事例紹介

①路線バス等廃止を契機として戦略的に自治体の公共交通政策を推進している事例

福岡県宮若市・宗像市：地域跨ぎでコミュニティバスを運行している事例

| | |
|------|----------------|
| 事例名 | コミュニティバス宮若・宗像線 |
| 運行概要 | 平日：5往復、土日祝：4往復 |

取り組みの経緯・運行開始までの流れ

- 宮若市内には鉄道駅がないため、通勤・通学等の移動ニーズに対応した市外の鉄道駅へ接続するバス路線が必須
- 宮若市外まで乗り入れるコミュニティバスの運行費用が年々増加しており、宮若市が全額赤字補填していたが、予算上厳しい状況となった
- 乗り入れ先自治体の費用負担が実現しなかったことから、令和7年3月末をもってJR鹿児島本線福岡駅まで乗り入れるコミュニティバス福岡線を廃止
- JR鹿児島本線駅乗り入れ路線の廃止を踏まえ、運行費用按分が可能な自治体を模索し、これに応じた宗像市とともにコミュニティバス宮若・宗像線を運行開始

持続的な運行に向けた取り組み

地域跨ぎ路線における運行費用按分を積極的に模索

- 公共交通計画の策定時に実施した市民アンケート調査において、JR鹿児島本線赤間駅への新規接続を希望する声が多かった点に加え、宮若市と赤間駅を結ぶことにより宗像市内の公共交通が不便な地域の解消が見込まれたことから、宮若市と宗像市でコミュニティバスの運行費の赤字補填を距離按分することで代替路線の運行が実現

時代に合った移動ニーズの変遷を捉える必要性

- 宮若市から福津市へのバス路線は、炭鉱地域であった宮若市から福岡方面への移動ニーズを満たすために戦前に開設されたもの
- 現在も福津方面への移動ニーズ（大規模ショッピングモール等）はあるものの、通勤・通学等の移動ニーズへの対応及び費用面の負担軽減という複合的要素を考慮し、路線を変更して利便性を維持



▲運行開始を祝う両市関係者

3

事例紹介

①路線バス等廃止を契機として戦略的に自治体の公共交通政策を推進している事例

長崎県島原市：迅速かつ丁寧に路線バス代替措置を講じた事例

| | |
|------|------------------------------|
| 事例名 | 島原市コミュニティバスたしろ号（デマンド型） |
| 運行概要 | 南北2地域（その中で7エリア設定）、8台、7～18時運行 |

取り組みの経緯・運行開始までの流れ

- 路線定期運行のコミュニティバスは令和2年3月から運行し、市内ではコミュニティバス（路線定期）と路線バスが運行されていたところ、市内路線バスを大幅に廃止する旨の相談を受け、代替交通の検討を開始
- 近隣市でオンデマンド交通の運行が開始されたことや、運輸支局のアドバイスを踏まえ、利用者ニーズに応えやすいオンデマンド交通を代替交通として導入
- 併せて利用の少ない路線定期運行のコミュニティバスを廃止し、オンデマンド交通に統合
- オンデマンド交通は、路線バス（市内線）・路線定期運行のコミュニティバスの利用者合計と比較して大幅な利用増

持続的な運行に向けた取り組み

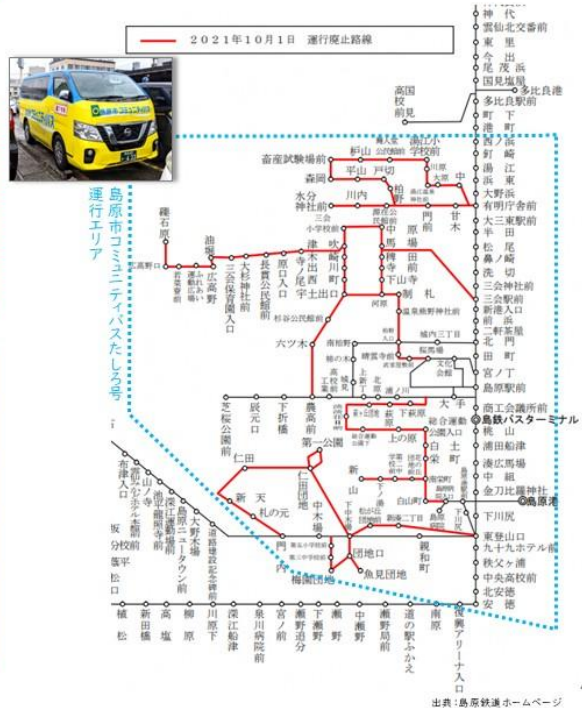
代替前の利用状況の的確な把握による代替運行計画策定

- コミュニティバス（路線定期運行）と路線バスの代替交通としてカバーすべきエリアや必要な車両サイズを検討するに当たり、路線バス事業者に4日間の乗り込み調査を依頼
- その結果を踏まえ、市が有する定員10人のワゴン車7台によるオンデマンド運行で代替可能であると判断

タクシー事業者との迅速かつ丁寧な協議

- オンデマンド交通の運行は、市内のタクシー事業者7社と競合することが懸念されたため、2か月間で複数回の協議を重ね、事業者の「市内交通を守る」という使命感によりオンデマンド交通の運行について合意
- 運行受託者からの、ドライバーへの人件費増要望に対しても、市の予算を確保して対応

▼路線バス（島原市内線）運行廃止対象路線とコミュニティバス運行エリア



出典：島原鉄道ホームページ

事例紹介

①路線バス等廃止を契機として戦略的に自治体の公共交通政策を推進している事例

大分県佐伯市：市内基幹交通をコミュニティバスで担っている事例

| | |
|------|---|
| 事例名 | 佐伯市コミュニティバス（定時定路線型、デマンド型） |
| 運行概要 | 定時定路線型：14路線、平日：2～9便、土日祝：1～7便 デマンド型：3地域、7～18時運行（一部は17時） |

取り組みの経緯・運行開始までの流れ

- 市内旧市町村跨ぎの路線バスの運行経費や赤字路線の増加により、路線の短縮・減便等の路線再編を実施していた
- ※市からの補助額は毎年一定額であったため、運行経費や運賃収入の多寡によって路線バス事業者の赤字負担額は変動
- 令和3年1月に路線バス事業者から運行方法の改善案に関する申し入れ
- 市の負担は増加するものの、市主体の路線再編による利便性向上、運賃制度の変更による赤字圧縮等のメリットを考慮しコミュニティバスへの転換を選択（令和3年10月よりコミュニティバスとして運行開始）

持続的な運行に向けた取り組み

ゾーン制運賃を導入し運賃を分かりやすく、低廉に

- 地域内・地域跨ぎ双方のコミュニティバスに同一の分かりやすいゾーン制運賃制度を導入、特に長距離利用者の運賃が低廉となるように工夫
- ICカードデータを活用し、コンサルタントとともに運賃設定を試算
- 運行事業者は、運賃収入ではなく委託収入を得ることとなり、収入が固定化・安定化したため、収支の見通しが立てやすく人件費の確保も可能に

市主導でのバス運行計画策定

- 運行計画の検討主体は市であることから、政策的な意向を運行計画に反映しやすい
- 一方、市公共交通担当部署は、コミュニティバス以外にも離島航路等の複数業務を抱えているため、人手不足に陥っており、コミュニティバスの頻繁な改善・ダイヤ改正が難しい状況
- 市の財政負担額の圧縮が求められる中、利便性を維持しつつ経費削減の運行計画を目指している



▲旧市町村界を跨ぐごとに運賃が100円増となるゾーン制へ変更



▲利便性を維持しつつ効率的な運行を目指したバス運行計画（令和5年時点）

番外事例 ②路線バスから戦略的に交通モードを転換して持続可能性を向上させている事例

宮崎県 宮交交通株式会社:AIオンデマンド交通の事例

| | |
|------|--------------------------------|
| 事例名 | 宮交のるーと |
| 運行概要 | 恒久・田吉・緑松エリア/月見ヶ丘・源藤エリア等(9~17時) |

取り組みの経緯・運行開始までの流れ

- コロナ禍以前より、人口減少等によって路線バスの利用者や収入が減少傾向にあるため、新規顧客の獲得に向けた新しい取り組みとして、オンデマンド交通の導入を検討
- コロナ禍終息後、運転者不足の課題も顕著となり、県と協議の上、日中は路線バスの運行を減便し、オンデマンド交通を導入
- 朝夕は路線バスを引き続き運行

持続的な運行に向けた取り組み

運転者確保に向けたハードル低下

- 10人乗りワゴン車で運行することから、路線バスと異なり、普通二種免許で運行が可能であるため、求人募集が容易
- 路線バスの運転経験を有する者で「この大きさであれば定年後も従事可能」との意思を示す運転者が一定数確保でき、地域公共交通の持続可能性が向上

潜在顧客の掘り起こし

- 10人乗りワゴン車で運行するため、路線バスのバス停と比較してきめ細やかな乗降ポイント設定(利便性向上)が可能
- システム事業者と共に、路線バスICカードデータや人口等を分析し、潜在的な需要が多いと推定される地域を選定して運行を開始

事前にLINE・アプリの電話で予約して乗る

宮交のるーと AIを使った奥合型オンデマンドバス

運行時間: 9:00~17:00 (年中無休)

定員: 9人

予約制で必ず座れる!

運行エリア: 希望ヶ丘・国富ヶ丘エリア / 恒久・田吉・緑松エリア / 月見ヶ丘・源藤エリア

とても便利! エリア拡大しました!

ご予約に合わせて乗車できる!

AIオンデマンドバスとは? 特別な決まった運行経路がない予約型の乗合バスです。決められた乗降場所(ミーティングポイント)の中から乗降地を選び予約を行い、AI(人工知能)がその予約に応じて効率的な運行ルートを選択します。

▲宮交のるーと運行概要



▲乗降場所マップ

出典:宮崎交通ホームページ 6

番外事例 ③鉄道の災害時代替輸送で地域の移動手段を確保し地域の持続可能性を維持した事例

熊本県 くま川鉄道:災害時鉄道代替輸送の事例

| | |
|------|--|
| 運行概要 | 鉄道全線運休時(令和2年7月20日~):鉄道駅14に対し、9か所の停留所で行き、所要約70分(平日のみ朝2便、夕4便) 鉄道の一部運行再開後(令和3年11月28日~):鉄道駅4に対し、4か所の停留所で行き(平日5往復、土曜7往復) |
|------|--|

鉄道被災~代替輸送開始までの流れ

- 令和2年7月4日 豪雨災害(令和2年7月豪雨)により橋梁流失、車両浸水するなど被災し、全線運休
- 発災後に県からくま川鉄道へ、沿線高校へ列車で通学していた高校生約850名の輸送について相談があり、くま川鉄道としてはバス輸送に関するノウハウを有していないため、県担当者の助言を受けながら、代替輸送開始に向けた調整を開始
- 令和2年7月20日 全区間の代替輸送バス運行開始(平日・バス事業者へ委託)(※土曜は令和2年11月7日より運行開始)
- 令和3年11月28日 一部区間で鉄道の運行が再開。鉄道運休区間は、代替バスのダイヤを改正し、代替輸送を継続
- 令和8年度上半期中 全線復旧予定(代替輸送は終了)

速やかに代替輸送を確保し維持改善するためのポイント

日頃からの顔の見える関係性の構築

- 被災前から、県や沿線自治体、沿線高校(全体に対する高校生の利用割合が8割を超えているため毎週行事予定を共有していた)、路線バスや貸切バス事業者(鉄道車両検査時のバス補助輸送で関係性を構築)と日常的に関係性を構築
- 日常的な関係性があったからこそ、被災後約2週間ピーク時約850人のバス代行輸送を実現(大型車10台、小型車3台規模)

地域における鉄道の重要性を裏付ける証明

- 代替輸送(バス)は、鉄道と比較して、【速達性(所要時間)、大量輸送性、定時性】=【地域における利便性】や必要な費用の面で劣っていた
- 人吉・球磨地域の移動特性・利用状況を考慮し、他の交通モードと比較した結果、本地域における鉄道の優位性・必要性が証明
- 「鉄道を昔からあるから残したい」という精神論ではなく、地域にとって必要な移動手段を議論した上での結論として「鉄道復旧」を選択、鉄道を活かし、バス等の他の交通と連携した地域公共交通ネットワークを今後構築



出典:Qサガネット講演資料



出典:くま川鉄道ホームページ

7

運行開始
までの整理

①まずは地域公共交通の現状診断

- 地域鉄道や路線バスの運行の持続可能性が低下したため、交通事業者が路線の休廃止を検討・決断するようになっている。そのような路線を引き継いで運行する場合、持続可能性を高めるために現状診断を行い、運行内容を見直しの検討が必要
- 乗合バス運行事業者から、廃止後スムーズに運行を引き継ぐため、可能な範囲の各種データの提供を依頼

利用状況の把握

| | |
|---------------|---|
| 乗降者数 (バス停) | バス停の乗降者数を把握することにより、バス停間距離を用いて平均乗車密度等の輸送に関する指標の計算が可能 |
| 輸送人員 (便) | 便ごとに輸送人員を把握することにより、増減便の検討が可能 |
| 輸送人員 (時間帯) | ピーク時の最大車内人員を把握することにより、車両サイズの検討が可能(積み残し予防) |
| OD | 利用の少ない区間を把握することにより、途中での折り返し運行の検討が可能 |

供給状況(輸送資源・施設等)の把握

| | | |
|--|---|---|
| 車両に関する事 | 運転士の従事状況 | バス停や転回場 |
| <ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時間帯に同時に運行している台数(=必要な車両数)を確認 ● 運行経路上の車両の制約(道路幅員や橋梁等の重量制約)の有無を確認 | <ul style="list-style-type: none"> ● 廃止区間を運行するために必要な運転士の1日のシフト数(作業数)を確認 | <ul style="list-style-type: none"> ● バス停や転回場の財産の引継ぎ可否を確認 ● バス停の引継ぎが可能であっても、道路使用許可や占用許可の申請者の変更手続きが必要であることに留意 |
| 沿線状況の把握 | | |
| 生活利便施設立地 | 年代別の人口推計 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスが廃止される理由の一つは、変化している移動ニーズへの対応不足 ● 現状や将来的な生活利便施設の立地を考慮し、まちづくりの計画に合わせた路線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現状の需要だけでなく、将来的な人口構成を把握した上で、車両サイズや便数等の投資判断(インシャル・ランニング)を行うことが必要 ● 立地適正化計画等の人口動向に影響のある計画を考慮することが必要 | |

事例に基づくポイント



宮若市 : 市内に鉄道が無いため市外の鉄道駅へのアクセスバス路線が必須であるところ、交通計画策定のために実施した市民アンケートで移動ニーズを的確に把握し、乗入先自治体を選定
宮崎交通: 路線バスの利用状況や運転者不足の状況も鑑み、積極的に利便性を向上させるため、小型車両で輸送可能な時間帯を見極め、日中のみAIオンデマンド交通へ転換

運行開始
までの整理

②「ヒト」の準備

- 持続可能な運行を行うにあたり、「ヒト・モノ・カネ」の三要素の検討が重要。近年は、特に運行の担い手が不足しているため、「ヒト」については入念な準備が必要
- 「ヒト」は輸送の安全に係る重要な要素であるため、交通事業者による運行を優先的に検討
- 交通事業者と日常的に活発なコミュニケーションをとり、積極的に良好な関係を構築

運行の担い手確保

| | |
|---------------|---|
| 周辺の交通事業者ヒアリング | <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスを運行する事業者に加え、タクシーや貸切バス会社に対し、コミュニティ交通の運行可否やコスト(見積)を確認 ● 乗合運行に必要な許可を有しているタクシー事業者と有していない事業者がいるため、必要に応じてタクシー協会や運輸支局、県交通政策担当課に相談 |
| 運行事業者の選定 | <ul style="list-style-type: none"> ● ヒアリング結果及び現状診断結果を基に、より持続可能な運行内容を確定 ● 事業者の受け手がいない場合に備え、公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)の準備も同時並行で行っておくと安心 |
| 公共ライドシェアの備え | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者による運行が難しい場合は、社会福祉協議会やNPO法人、地域住民や市町村職員等による運行も可能 |

PDCAサイクルの推進体制構築

| | |
|--|---|
| 協議会によるモニタリングの徹底 | 伴走支援を求める |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 市町村、交通事業者、有識者を軸に、利用状況を定期的に分析し、必要に応じて運行内容を変更することが望ましい ● 利用状況(モビリティデータ)の把握に際しては、容易に取得可能な方法(※)を検討することが望ましい ※簡易型ICカード端末、運転士によるタブレット端末(もしくは紙)でのバス停乗降者数記録など | <ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な運行には、PDCAサイクルは不可欠であるが、全てを市町村で検討するのではなく、運輸支局、県交通政策担当課、有識者へ調査手法や改善方法等について助言を求めることが望ましい ● モニタリングやデータ活用等は、全てを内製化するのではなく、ノウハウを持つ外部に委託という選択肢も視野に入れる |

住民の地域公共交通への主体的な関与

| |
|---|
| 継続して使ってもらうために |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 利用減少が路線バス廃止の引き金になっていることを踏まえ、コミュニティ交通代替後は利用維持・増加を目指し、住民と共通認識を持ってもらうことが大切 ● 住民とのきめ細やかなコミュニケーションを図り、ニーズ把握や利用状況の共有、利用促進等を行うことが重要 |

【事例】: 地域を巻き込んだ利用促進



出典: 豊後大野市ホームページ
 大分県豊後大野市では、地域のバス停について、利用者が多いバス停などに対し、市が表彰をする「バス停コンテスト」を実施(現在は役目を終え終了。H26国土交通大臣表彰を受賞)

事例に基づくポイント



佐伯市: 市内の旧市町村跨ぎの路線バスについて、補助金による運行では交通事業者負担が発生し、持続可能性が低下していたことや市の交通政策実現による利便性向上を見据え、市が運行の主体となりコミュニティバスへ転換、運行は引き続きバス事業者に委託
久山町: 路線バスに対する補助から、町としてより利便性の高い路線を自由に検討できるコミュニティバスへ積極的に転換を図るにあたり、運輸支局や有識者、協議会委員と共に建設コンサルタントの伴走支援を得て、コミュニティバスへ転換
 路線バス時代と比較して路線新設や増便を実施し、毎年のPDCAを重視し、改善することで持続性の確保を目指している

運行開始
までの整理

③「モノ」の準備/④「カネ」の準備

- 「モノ」(車両・施設等)の検討にあたっては、イニシャルコストの最小化だけでなく、ランニングコストの最小化も重要
- 持続可能性を高めるには、運行の「ムダ」は排除し、安全面や利用促進、運転士などの人的リソース確保等に対しては積極的に支出するなどのメリハリが重要

車両の準備

車両サイズの見定め

- 定員11人以上の車両は、大型/中型二種免許が必要であるため、運転士の確保が難しい現状
- ピーク時、ピーク地点の最大車内人員を見極め、適切な車両サイズ(必要に応じて小型化)を検討
- ただし小型化した結果、恒常的に「積み残し」が発生する恐れがあるので、十分な検討が必要。追走のための費用増と公共交通に対する信頼低下が発生するため、無理な小型化は回避

運行拠点の準備

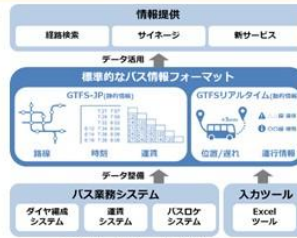
休憩場所・転回場所の確保

- 昼休憩時等に遠方の営業所へ回送することは非効率な運行の原因
- 車内での休憩は労務環境上望ましいものとは言えないため、市町村が有する施設や地域の生活利便施設等、目的地側にある施設を活用し、休憩場所や転回場所を確保

時刻表や路線図等の案内

ターゲットに応じて、デジタルとアナログ双方の手法を用いて案内

▶標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)の作成ツールを活用し、インターネット経路検索に表示されるようにする



▼GTFS-JPと連動した簡易型スマートバス停



出典:株式会社YE DIGITALホームページ

▼総合時刻表や路線図の配布(毎年更新)



必要な費用の積算

- バス運行経費の約6割は人件費であり、小型化して減少する主な費用は、車両のランニングコストのみ
- 車両を小型化しても、人件費はほとんど変わらない
- 予約制運行の場合は、電話予約受付やシステム経費も発生。路線定期運行との十分な比較が必要
- イニシャルコストについては、活用可能な補助制度の有無を確認し、市町村の負担を軽減
- ランニングコストについては、国の確保維持改善事業や各県の補助制度はあるものの、赤字分を全て賄えるとは限らない
- 運行に際し、移動ニーズを把握し、真に必要な運行区間、時間帯、曜日を検討することでランニングコストを抑制