

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

- 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証返納への対応など、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

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



▼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

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鹿児島本線福間駅まで乗り入れるコミュニティバス福間線を廃止
- 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

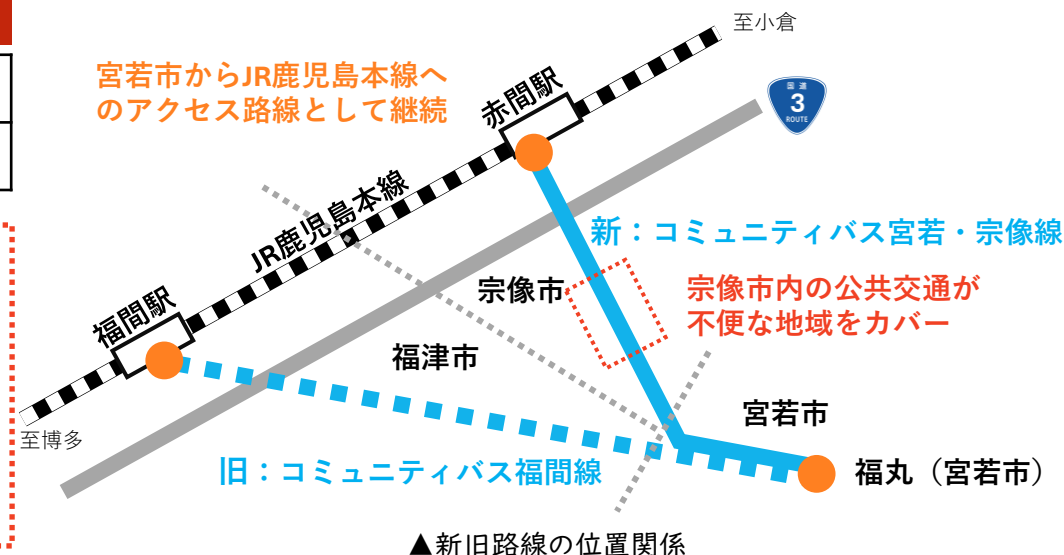
持続的な運行に向けた取り組み

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

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



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

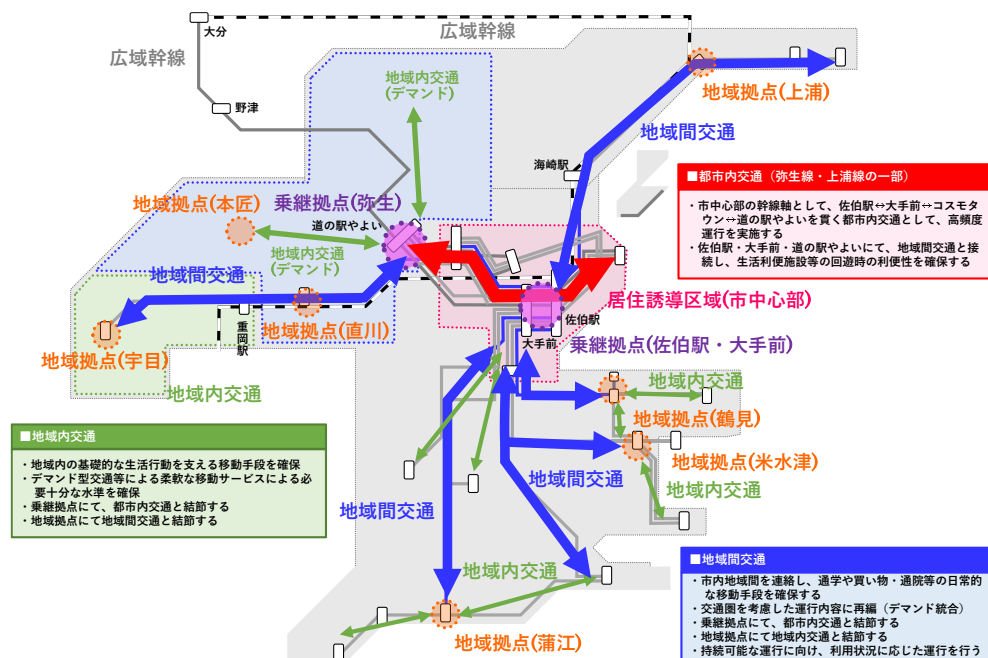
- 地域内・地域跨ぎ双方のコミュニティバスに同一の分かりやすいゾーン制運賃制度を導入、特に長距離利用者の運賃が低廉となるように工夫
- ICカードデータを活用し、コンサルタントとともに運賃設定を試算
- 運行事業者は、運賃収入ではなく委託収入を得ることとなり、収入が固定化・安定化したため、収支の見通しが立てやすく人件費の確保も可能に

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運行を目指したバス運行計画（令和5年時点）

宮崎県 宮崎交通株式会社: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・アプリか
電話で予約して乗る

宮交のるーと

AIを使った乗合型
オンデマンドバス

運行時間
9:00~17:00 (年中無休)

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

運行マップ
詳しくは中面の運行マップをご確認ください。

定員
9人

予約制で
必ず座れる!

とっても便利!
エリア拡大
しました!

ご都合に合わせて
乗車できる!

時刻表や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。

AIオンデマンドバスとは?



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か所の停留所で運行、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か所の停留所で運行（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週間でピーク時約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

全線不通



災害より1年5カ月で、鉄道による部分運行再開



▲▶高校通学時間帯は大型バスを続行運転している



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

車両に関すること

- 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

運転士の従事状況

- 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(仕業数)を確認

バス停や転回場

- 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

- 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

年代別の人口推計

- 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(インシヤル・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

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

- 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

- 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

- 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

- 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

伴走支援を求める

- 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

- 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へ委託
- 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

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

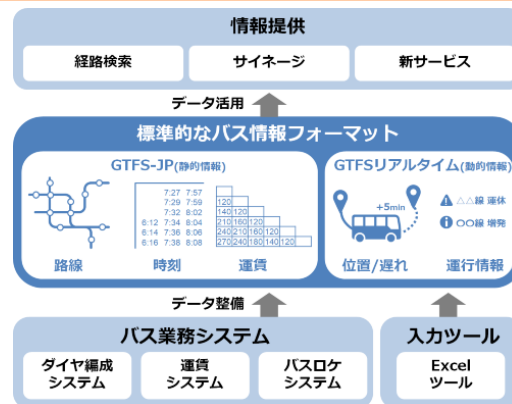
休憩場所・転回場所の確保

- 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