

アクションプラン(案)事例集



東北運輸局マスコット
「どうほくろっ犬」

平成22年3月
東北運輸局企画観光部

合併市町村全体での住民の移動実態を十分に踏まえた路線配置

【あづみん】 長野県 安曇野市

概要

- ・安曇野市は、ごく一部の路線を除いて、民間路線バスが廃止されており、旧町村においては独自に交通施策を行っていたが、連携がとれていない、利用者が低迷するなどの実態があり、地域間の交流や連携を推進し、安全で快適な地域づくりを目指すうえで、各地域内の運行にとどまる交通体系を再構築し、新たな公共交通システムを確立することは重要かつ早急に解決すべき課題となっていた。
- ・このような中、平成17年に運行を開始し、平成19年に市全域でサービスを拡大した。その後もアンケート調査等、利用者のニーズにあった運行に取り組んでいる。事業は成功例としてテレビでも紹介され、各自治体からの視察が相次いでいる。

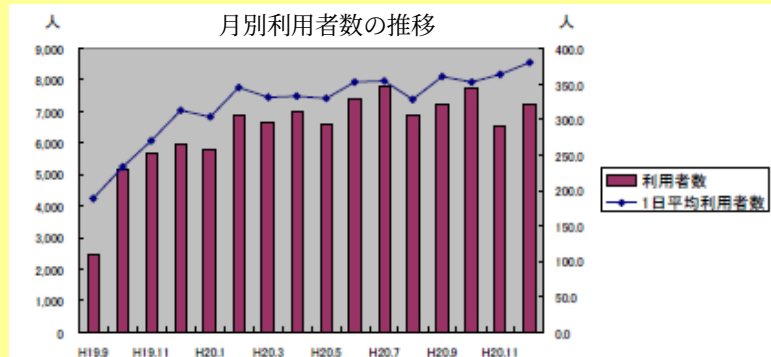
取組内容

- ・フルデマンド方式の乗合タクシーによる市内運行をしている。
- ・9台（うち2台は補助）のオペレーター端末で予約の受け付けや配車を実施している。
- ・運賃は、大人（中学生以上）300円、小学生・障害者100円、未就学児無料と設定している。



ポイント

- ・アンケート調査やワークショップ等を開催し、実際に利用する住民の意向要望を丁寧に拾い出した。
- ・運行している既存交通の利用状況を調査した。
- ・国県をはじめ地域団体、交通事業者等を交えた協議会を組織して検討し、地域の声を反映した。
- ・観光に対応した交通システムの検討に際し観光客からも1000件を超えるアンケートや交通実態調査を実施した。



公共施設配置と住民のアクセス利便性の一体的な検討

【スクールバスの再編】岐阜県 高山市

概要

- ・現在の高山市は2005年に周辺9町村と合併し、合併後の市域面積は東京都の面積に匹敵するほどの日本一大きな市として誕生した。
- ・合併前も広域な面積を誇っていたため、小学校へはスクールバスが運行し、小学生の通学の足となっていた。
- ・新市が誕生した後に、少子化の影響により複数学級が存在していたことから保護者から学校統合の要望が挙がり、小学校が統廃合した。

取組内容

- ・学校の統廃合に伴い、スクールバスのルートも変更になった。
- ・中山間地域であるため、地理的な条件から、通常のバスが入れない地域があり、そのような地域はワンボックスカーで運行するなど、自然的に幹線、支線ができ、ゾーンバスシステムになっている。幹線部分には通常の路線バスも運行しているが、スクールバスに市民が同乗することもできる。
- ・一般市民は、住民基本台帳カードや保険証などを提示すれば無料でスクールバスを利用できる。

ポイント

- ・一般車の利用を無料にするなど、燃料費等を含め、市への負担が相当になっている。そのため、スクールバス運転手が他路線でも運行するなど経費削減に努めている。



複数市町村が連携し、生活圏域全体の交通体系の一体的見直し

【紀の川コミュニティバス】 和歌山県 紀ノ川市 (旧打田町、桃山町、貴志川町、岩出町)

概要

- ・4町は紀ノ川を挟むエリアであるが、鉄道や主要国道が通過する紀ノ川北岸地区と、公共交通の利便性が低い紀ノ川南岸地区をより緊密に結ぶことが求められていた。そこで、交通空白地域解消のため、4自治体の共同委託により運行を開始した。
- ・このような中、和歌山県振興局がまとめ役となって1999年より検討を開始し、翌年の実証実験を経て、2002年4月より本格運行。

取組内容

- ・運行業務は、地元バス事業者に委託して実施しており、委託金の負担割合は、路線距離を基準に配分している。
- ・乗り心地を考え、マイクロバスから小型バスに切り替えている。
- ・一周38.6kmの巡回経路とし、経路途中で各町が単独で運行している町営バスとも接続するシステムを構築している。
- ・乗車運賃は均一運賃として大人150円と設定している。



ポイント

- ・退職者を運転手として雇用することにより経費削減を図っている。
- ・路線開設の平成12年度における利用状況は、1日当たり60.8人(1便の留意点(工夫当り5.1人)で当初の需要予測を約4割下回る結果となった。
- ・しかし、平成13年4月以降は、利用実態調査、アンケート調査結果に基づき、ダイヤ改正、バス停留所の増設、公立那賀病院での停車時間の延長等改善(ポイント等)を行った結果、1日当たり77.7人(1便当り6.5人)となり、対前年比27.5%増加した。



既存バス路線・鉄道の活用と新たに導入する交通手段との役割分担

【エリアの特性に応じたデマンド方式導入】 滋賀県 米原市

概要

- ・人口は平坦地に集中する一方、中山間地の高齢化が著しくなっていた。このような状況のなか、公共交通利用者の減少に、市町村合併も重なり、公共交通路線網の見直しが必要な状況であった。
- ・このような中、平成16年10月より、JR米原駅を中心とする米原地域の一部において、完全予約制の乗合タクシーが運行された。一般のタクシー車両を使用し、予め定められた運行区域（停留所）、運行時刻が設定されていて、予約があった時だけ運行される「デマンド型」の輸送サービスであり、平成19年10月からは、JR坂田駅を中心とする近江地域にも運行エリアが拡大された。

取組内容

- ・設定された各エリアへは、毎時00分と30分に、米原駅・坂田駅を出発するダイヤとなっている。
- ・米原地域・近江地域でそれぞれ設定された「共通エリア」間については、約2時間に1便の運行ダイヤが設定されている。
- ・利用登録された市民等は、大人は1回300円、子供は1回150円で利用可能な均一運賃制となっている。
- ・市民以外でも登録すれば利用でき、隣接している岐阜県関ヶ原町にも停留所（JR関ヶ原駅など）が設置されている。

ポイント

- ・米原駅は、東海道新幹線、東海道線、琵琶湖線、北陸本線が集まっており、各路線のダイヤを考慮して設定している。
- ・平成19年度より、需要に応じてエリアデマンド方式、ルートデマンド方式など、エリアの特性に応じた路線の見直しを実施している。
- ・まいちゃん号は、各自治会で停留所の選定が行われた。また、利用が多い医院やスーパーなどでは、敷地内に停留所が設置されている箇所もある。
- ・廃止を伴う路線再編前に、市内を走るバス路線網について、市の広報を通じて、路線別の利用状況と運行経費を公表した。



機能集約型まちづくりを実現するため、土地利用と一体となった効果的な公共交通の整備

【コンパクトなまちづくりと連携した公共交通計画の策定・実施】 富山県 富山市

概要

- ・富山市は平坦な地形であること、自動車への依存や持ち家志向が高いことから、戦後一貫して郊外部での開発が進行し、市街地が拡散し続けている。このため富山市は県庁所在地の中で最も市街地の人口密度が低い都市になっている。
- ・将来的には①高齢化により車を自由に使えない市民が増加すること、②市街地の拡散や人口減少により市民一人当たりの行政コスト（除雪、道路清掃等）の増加が見込まれること、③都心の空洞化により都市全体の活力が低下すること等が課題とされている。
- ・このような中、富山市では総合的な交通計画により、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すという方針のもと、富山港線LRT化、高山本線増便社会実験をはじめとする多様な施策を実施している。

取組内容

- ・平成18年4月、富山ライトレールが開業し、駅を5駅新設、バリアフリーに対応した車両と地上施設を導入した。ダイヤはピーク時で従来の30分間隔を10分間隔に改善した。
- ・平成18年10月からJR西日本・高山本線の増便社会実験を行っている。平日1日あたりの運行本数を36本から50本に増やし、朝夕は30分～1時間に1本の運行を30分に1本に、昼間は1～2時間に1本の運行を1時間に1本へとサービスを改善した。また3駅でパーク＆ライドを実施、越中八尾駅では端末交通としてバスの運行も開始した。
- ・さらに利用促進策として駅舎外壁の塗装、ラッピング列車の運行、駅のトイレ・駐輪場整備、地域とのイベント連携、PRの強化、回数券購入補助等の対策を実施している。

ポイント

コンパクトシティの実施に向けて市民、事業者に対して駅周辺の居住に対する支援策を実施している。

【市民向け】

- ・区域外からの転入の場合は補助（10万円／戸）など

【事業者向け】

- ・業務、商業ビルから共同住宅への改修（100万円／戸）など



幹線と支線の区別を明確にした路線配置、利便性の高いダイヤ設定・乗継ぎ円滑化の推進

【基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎシステム】 岩手県 盛岡市

概要

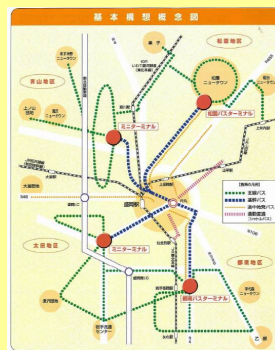
- ・盛岡市では、郊外から都市中央部へのマイカー通勤者の増大で、朝夕の交通渋滞が激しさを増し、バスの走行環境が悪化、さらにバス利用者が減少するという悪循環に陥っていた。
- ・このような中、策定されたオムニバスタウン計画の中心に、「ゾーンバスシステム」の導入が計画された。ゾーンバスシステムは主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に設置するミニバスターミナルで乗り換えるシステムであり、市内の松園地区において最初に導入された。

取組内容

- ・松園地区では支線バスとして6ルート、都南地区、では4ルート設定した。
- ・支線区間の運賃は、松園地区では定額100円（子供50円）とし、都南地区では距離制の運賃設定となっている。
- ・幹線バスは、中心部と各地区を結ぶ急行バスとして、PTPS、バス専用レーンの設置により速達性を確保している。
また、途中停留所からの利用者に対応するため途中始発を設定している。
- ・都心部では循環バス「でんでんむし」を設定して、盛岡駅を起点とした5つの中心商店街を結ぶ循環路線を設定している。

ポイント

- ・長くて複雑なバス系統を整理して途中に乗り換え拠点を設け、幹線バスと支線バスとに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組みとした。
- ・乗り換えが生じることで発生する乗り換え抵抗を緩和するために、
①ミニバスターミナルを設け、支線バスと基幹バスの乗り継ぎ時間を短縮。
②乗り継ぎ割引を実施し、デメリット感の緩和を行うなど工夫している。
- ・当初は利用者からの接続の悪さなどに対して苦情が多く出たが、盛岡市と岩手県交通は利用状況をきめ細かくフォローアップし、2ヶ月後と5ヶ月後に実施したダイヤ改正によって急減していった。



パーク・アンド・ライドの実施等、マイカーとの役割分担の明確化

【市営地下鉄とスーパーとのタイアップによるパークアンドライドの実施】 宮城県 仙台市

概要

- ・仙台市では「ひと・まち・環境にやさしい公共交通体系」の実現を目指して、アクセス30分構想を推進している。この構想は、「市街化区域内のほとんどの居住地から都心まで及び主要拠点間を、公共交通を利用して概ね30分で移動できる」ことを目標にし、市民が便利で快適に利用できる公共交通等の整備やサービス向上を行い、バスや鉄道を中心とした「暮らしやすく動きやすいまち」を実現するために実施した。
- ・このような中、南北線の開業後、市中心部への自家用車利用を削減し交通渋滞緩和を図るとともに、環境対策に資することを目的として、パークアンドライド施策を推進した。

取組内容

長町南地区

ラガーデン長町の駐車場(150台分)

空き:130台

利用条件:マイカー利用から地下鉄利用に切り換え、地下鉄定期券を購入すること

利用料金:5,000円

利用可能日:平日のみ。

泉中央地区

泉中央駅周辺の6駐車場(延べ220台分)

空き:8台

利用条件:マイカー利用から地下鉄利用に切り換え、地下鉄定期券を購入すること

利用料金:5,000円

利用可能日:平日のみ。

ポイント

- ・施策推進に当たっては、公的な補助は受けず、地下鉄駅周辺の商業施設や民間駐車場経営会社の協力を得て、商業施設他の駐車場を利用する形態で実施した。
- ・周辺の民間駐車場の相場が月10,000円~15,000円であるため、割安な料金設定となっている。
- ・従前からパーク&ライドを実施していた市民、バスから地下鉄に乗り換えていた市民に対して、施策の主旨を説明し、合意している。



交通モードを超えた連携により、ハード・ソフト両面での乗継ぎ円滑化

【IGRいわて銀河鉄道の利用促進の取り組み】 岩手県 盛岡市～三戸町

概要

- ・盛岡市では中心市街地の渋滞が深刻な問題であり、オムニバスタウン事業の実施により改善の兆しは現れたものの、特に降雪など路面状況が悪くなる冬季には、市内の主要道路では依然として、朝夕を中心に激しい渋滞が発生し、満員バスに長時間閉じ込められる状況も多かった。そこで渋滞に左右されない鉄道と市内をきめ細かく走るバスを経済的に組み合わせて使える方法の実現が求められていた。
- ・一方滝沢村は盛岡市に隣接し、盛岡市への通勤、通学、買物等の移動ニーズが高いものの、公共交通の利便性は必ずしも高いとは言えなかった。
- ・このような中、鉄道とバスという異なるモード間の乗り継ぎ抵抗を緩和するために、割引施策を実施し、利用促進に努めた。

取組内容

- 青山駅（盛岡市）からの乗継通勤定期券を販売している。
- ・IGRいわて銀河鉄道と県交通の乗継通勤定期券は1ヶ月10,000円、3ヶ月28,500円、6ヶ月54,000円で27%割引となる。
- ・IGRいわて銀河鉄道と県北バスの通勤定期券は1ヶ月9,000円、3ヶ月25,650円で、26%割引となる。
- 巢子駅（滝沢村）からの乗継乗車券（すごe-きっぷ）
- ・IGRいわて銀河鉄道と県交通・県北バスおよび都心循環バス「でんでんむし」が1日乗り放題で800円（通常運賃は、往復で920～1,000円）となる。

ポイント

- ・系列関係にない鉄道事業者とバス事業者が連携を図り、より経済的な公共交通サービスの提供し、利用促進を図ったのは、全国でも珍しい事例となっている。
- ・公共交通のサービス向上により道路渋滞の解消や、公共交通の利用促進を図ろうとする行政の取り組みに対し、交通事業者が割引乗車券の設定という具体的な形で協力を行っている。



交通事業者間の連携による利便性・効率性向上、コストの縮減

[鉄道事業者の連携による技術力共有化事業] 東北運輸局・東北鉄道協会

概要

- ・団塊世代の大量退職等による鉄道技術者の不足、施設・車両の老朽化等により、近い将来、地方鉄道単独1社での技術力の維持・継承、施設・車両の適確なメンテナンスに支障がでることを懸念した。
- ・将来を見据えた、新しい体制・仕組み作りが必要と考え発足した。
- ・このような中、合同の研修会、機器の貸し借り等、鉄道事業者間で連携を図っている。

取組内容

・合同研修会、合同訓練の実施

南東北ブロック(20年10月2～3日)

1. 参加事業者(8事業者/61名)

山形鉄道、仙台臨海鉄道、阿武隈急行、福島交通、福島臨海鉄道、野岩鉄道、東武鉄道、会津鉄道

2. 研修・訓練内容

・合同研修会(講師)

鉄道総研レールアドバイザー(日本鉄道運転協会)

福島県看護協会、東北運輸局、会津鉄道運輸部等

・合同訓練

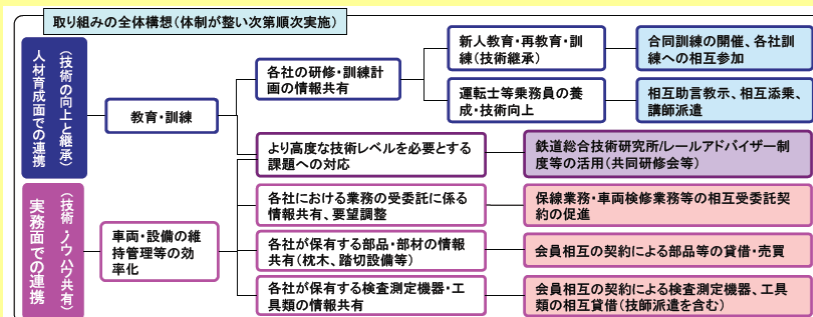
臨時列車による異常時対応訓練、制御盤の取扱及び転線入れ替え、列車防護訓練等

・軌道検査装置(トラックマスター)の貸与

三陸鉄道から岩手開発鉄道へ、レールの歪み等を効率的に測定できる検査装置「トラックマスター」を貸与(三陸鉄道の技術社員も同行して検査)

ポイント

- ・相互に賃借、売買することにより、迅速で低コストな検査測定機器、部品の調達が可能になった。
- ・技術的に高度な講習や大がかりな訓練等を効果的・効率的に受講可能(技術力の維持・向上)になった。



人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催

【東北運輸局主催の地方自治体担当者向け研修、シンポジウム】 東北運輸局

概要

- ・東北運輸局は、市町村担当者を対象とした研修会の開催や、NPO、地域住民等を対象としたセミナーの開催。学識経験者による講演や先進地域の事例紹介等により、地域において公共交通の活性化に取り組む人材の育成、意識の喚起を図っている。

取組内容

「地域公共交通の活性化・再生に関するセミナー
～ともに守り考えていく地域交通の未来～」

を仙台にて開催（平成19年9月14日）

【内容】

- ・「東北地方における地域交通の現状と課題」
（東北大学大学院 徳永准教授）
- ・「今、モビリティ・マネジメントが求められている」
（京都府）
- ・「石巻市稲井地域乗合タクシー“いない号”の取り組み」
（宮城県石巻市）

参加者：100名以上（47市町村の職員、NPO等が参加）



地域公共交通活性化研修

を盛岡で開催（平成21年1月22日）

【内容】

- ・「地域生活交通を活かしたまちづくり」
（大阪大学 森栗教授）
- ・「花巻市における地域公共交通総合連携計画について」
（花巻市）
- ・グループディスカッション

参加者：44名（市町村職員、事業者等が参加）



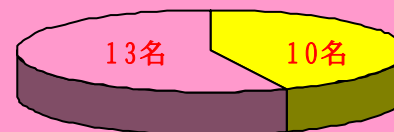
ほか、仙台（平成21年6月）、秋田（平成21年12月）で開催

ポイント

- ・学識経験者による講演や先進地域の事例紹介に加え、グループディスカッションを実施することにより、理解を深化。
- ・実施後のアンケートでも、多くの参加者が評価。

1. 研修全体の感想について

■ 大変満足 □ 満足 ■ どちらともいえない □ 不満 ■ 大変不満



研修員の声（グループディスカッション）より～

【研修で得た知識】

- 真剣に取り組む地域でなければ交通は維持できない。
- 地域に実情を公開し、地域で何ができるのか話し合うことが大事。
- 既存の事業者や路線を有効活用。
- アンケート調査は、対象者や質問の設定をよく吟味してから。
- 路線バス等の実態について、住民に情報公開し、住民・交通事業者・行政による話し合いの場を設けたい。
- 市内の主要施設を繋ぐ巡回バスの実証運行をしてみたい。
- スクールバス等を有効活用した一般住民の輸送を検討したい。

学校教育の現場で、公共交通の重要性に関する教育の実施

[札幌都市圏における学校教育との連携] 北海道 札幌都市圏

概要

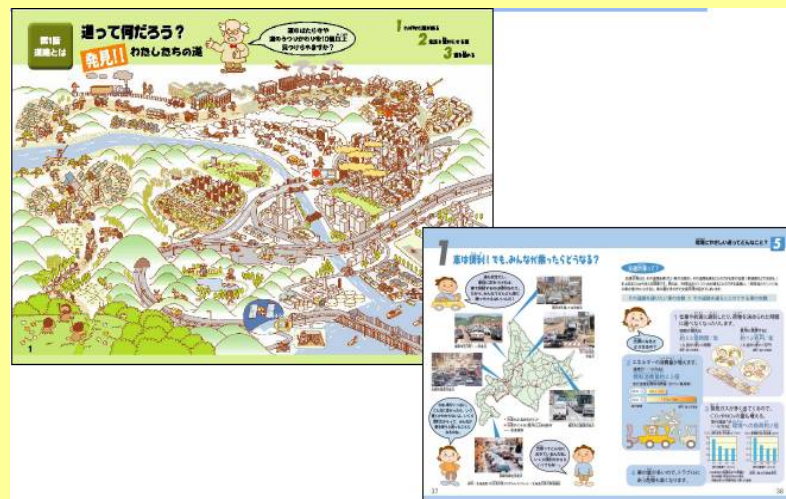
- ・京都議定書に定められた温室効果ガスの削減をするにあたり、CO₂アクションプログラムのソフト施策として、札幌都市圏モビリティ・マネジメントを展開した。
- ・札幌都市圏内では平成12年度から順次、小学校に通う生徒やその親また、住民、事業所を対象にしたモビリティ・マネジメントを実践している。
- ・小学校のモビリティ・マネジメントでは、総合的学習の授業枠組みを利用して実施した。

取組内容

- ・札幌都市圏では、平成12年度から継続的に都市圏内の小学校にて生徒とその保護者を対象にモビリティ・マネジメントを実施してきている。各年度に様々な手法の比較検証を行い、最良な手法を見極め、実績の蓄積を行ってきている。
- ・各年度に実施した施策の効果としては概ね、5%～15%のCO₂削減効果が確認されている。
- ・学校教育の連携として、総合的学習時間のテーマで用いるように、小学校高学年向けの資料集を作成した。
- ・題材としては、児童に最も身近な公共空間である「道路」を取り上げている。
- ・資料の内容については、懇談会にて現役の小学校教諭と検討している。
- ・また、児童のみならず教諭用の指導書も作成している。

ポイント

- ・10名の現役小学校教諭と共同で執筆することにより、土木技術の視点に偏らない資料を作成している。
- ・継続して、実績を蓄積することにより、地域に適した手法を構築している。



公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援

[NPO等人材育成支援事業補助金の交付] 長崎県 佐世保市

概要

- ・佐世保市内のNPO等が人材育成を積極的に進め、それらの団体の理事、役員、会員及び職員が、事業推進のノウハウや団体を運営していくために必要な能力を身につけることにより、NPO等の活動が活性化し、地域社会の発展に寄与することを目的に実施している。

取組内容

- ・NPO等の理事、役員、会員及び職員が、研修（研修会、フォーラム、先進地視察等）に参加した際に要した経費を補助。補助対象は(1) 研修場所までの旅費、宿泊費(2) 研修を受けるための受講料となる。
- ・補助対象経費の2分の1以内、1団体当たり年間2名以内を補助対象者とし、補助限度額は1名当たり5万円を上限としている。

ポイント

- ・福岡市等主要地方都市で開催される講習会等に参加しやすいように、地方自治体が直接助成している。また、NPOの活動内容に制限を設けていない。

平成21年度 佐世保市NPO等人材育成支援事業補助金【募集要項】

1. 事業の目的

佐世保市内のNPO等が人材育成を積極的に進め、それらの団体の理事、役員、会員及び職員が、事業推進のノウハウや団体を運営していくために必要な能力を身につけることにより、NPO等の活動が活性化し、もって地域社会の発展に寄与することを目的とします。

2. 事業の内容

この補助事業は、佐世保市内のNPO等が、人材育成のための研修プログラムを実施するNPO法人若しくはこれに準ずる団体又はその他市長が認める団体が行う研修（研修会、フォーラム、先進地視察等）に、受講又は参加を目的として理事、役員、会員及び職員を派遣する際に要した費用の一部を補助する事業をいいます。

3. 補助対象経費

補助の対象となる経費は、NPO等の理事、役員、会員及び職員が、研修（研修会、フォーラム、先進地視察等）に参加した際に要した経費となります。

主に、(1) 研修場所までの旅費、宿泊費
(2) 研修を受けるための受講料 となります。

※ 注意！

今年度より、補助対象経費について、以下のとおり、取り扱いを変更しておりますのでご注意ください。

① 旅費について

公共交通機関を交通手段として利用した場合に要した費用に限ります。

（公共交通機関とは…）

料金を支払い、不特定多数の人々が利用する交通機関で、あらかじめ定められたスケジュールに従って運行される交通機関のこと。

（例）

○	×
鉄道、地下鉄、モノレール、路面電車、路線バス、航空機、船等	タクシー代、高速道路料金、駐車場代等

② 受講料について

受講料金及び研修受講に必要なテキスト代・資料代（研修の開催要綱などに記載のあるもの）に限ります。

「地域公共交通コンソーシアム」の創設に向けた取組

【東北こんそ(東北圏地域づくりコンソーシアム推進協議会)】 東北

概要

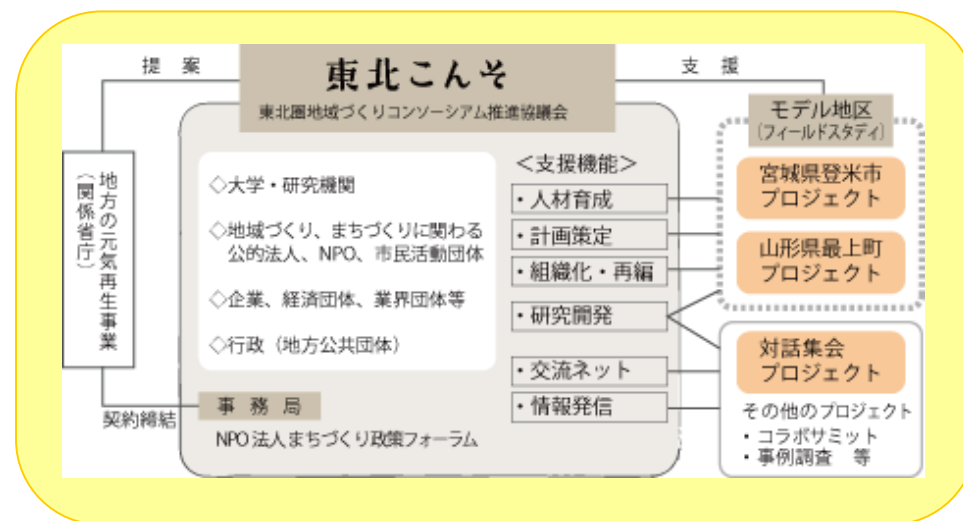
- ・東北圏の少子高齢化、担い手の減少、市町村の行財政規模縮小による公共サービスの後退など、様々な社会的不安要因を抱える地域が多く見られるようになり、地域は暮らしへの不安を抱え、将来の目標を見失い、従来の手法や体制、仕組を新しい時代に適合できないまま、地域づくりに必要な資源(人材、ノウハウ、価値、強み等)を失いつつある。
- ・このような中、「地域コミュニティの行き詰まりには、多様な主体の知恵、ノウハウの結集により地域づくりに足りない要素を東北圏全体で補い合う支援ネットワークの形成(コンソーシアムの形成)が必要」との考えのもと、大学等教育機関、NPO、コンサルタント等企業、経済団体、行政等の様々な分野の団体・個人が参加・連携して協議会を結成している。

取組内容

- ・主に以下の活動を行っている。
 - コミュニティ支援に関する政策・戦略研究
 - コミュニティの自立、再構築のための人材育成支援
 - コミュニティプランニングの支援
 - コミュニティ組織化コーディネート
 - コミュニティの相互交流機会の提供
 - コミュニティ情報発信のためのメディア戦略
 - コミュニティ情報発信のためのメディア戦略
 - コミュニティ自立支援のためのファンド設立
- ・平成20年度に宮城県登米市内の3モデル地区を対象に地域協働ミーティング、地域づくり計画の策定、および協働推進チーム(職員)支援等を実施した。
- ・平成20年度に山形県最上町主催の「明日につなぐ地域づくり検討会」における講義・情報提供、コミュニティヒアリング調査によるコミュニティカルテ作成等を実施した。

ポイント

- ・大学等教育機関、NPO、コンサルタント等企業、経済団体、行政等の様々な分野の団体・個人が参加・連携して協議会を結成している。



モビリティ・マネジメントによる住民全般への意識喚起

【仙台スマートプロジェクト】 宮城県 仙台市

概要

- ・仙台市ではアクセス30分構想推進計画に基づき様々な施策を実施してきたが、公共交通利用者の増加に結び付かなかった。
- ・このような中、東西線建設を機に鉄軌道を基軸とした公共交通の利用を促進し、市民誰もが利用しやすい公共交通体系の確立を目指すためにモビリティ・マネジメントを実施している。

取組内容

- ・**市役所内部**
市職員を対象に、京都大学大学院藤井教授を講師に招き、「クルマと公共交通のかしこい使い分け」についてのセミナーを開催。
- ・**小学生とその保護者**
交通すごろくを通じ楽しく環境と交通を学べるセミナー（交通エコロジー教室）を開催。
- ・**小学生低学年**
路線バス乗車へのハードルを低くするため路線バス乗 車体験を実施。
- ・**大学合格者**
大学入学資料及び大学生協住宅情報誌へ、周辺大学のバス路線図を掲載することにより、バス通学を促進。
- ・**大学新入生**
大学新入学オリエンテーション時に新入生へ大学オリジナルバス時刻表を配布。
- ・**全市民**
市交通局、宮城交通の2社それぞれの路線図を統一した「仙台バスマップ」を試験的に作成。期間を限定して市民へ配布。
- ・**転入者**
年間転入者約7万人を対象に、バス路線図とバスの乗り方などを記載した資料を一つにまとめたグッズを市内全区役所にて手渡し配布。

ポイント

- ・施策効果を相乗的に高めるべく、現在実施している施策（100円パッ区）を組合せて実施している。
- ・短長期的に公共交通への転換を図るべく、効果の発現時期が異なるMM施策を多種実施している。



企業や商店街による自主的な取組の促進

【ショッピングセンター・市民団体・バス事業者が連携して利用促進】 青森県 八戸市

概要

- ・八戸市には市営バスと民営の南部バスの路線が存在し、近年、市営バスの一部路線が南部バスに移管されている。一方、一部区間では両バスが競合している。
- ・市民の交通手段としては自家用車が一般的であり、時間帯によって局所的に渋滞が発生している。
- ・このような中、これらの課題を解決するために民間事業者が発案したバス路線を開通。

取組内容

- ・八戸市郊外の岬台団地と市内の2つの大型ショッピングセンター「ラピア」(長崎屋)・「ピアドゥ」(セブン・アンド・アイ・ホールディングス)を結ぶ路線として平成19年4月1日に従来の路線を見直して開設した。
- ・同区間の運賃は、従来、距離に応じた運賃で最大400円であったが、300円までは距離に応じた運賃、300円を超える場合は300円と設定している。
- ・両ショッピングセンターのバス停で降車する旅客に、乗務員が「得とくチケット」を配布し、それらを店内で提示すると割引等のサービスを受けることができる。
- ・ダイヤは買物時間を想定し、岬台団地発が9時～15時台に1～2本/時、ショッピングセンター発が12時～17時台に1～2本/時設定されている。

ポイント

- ・公的補助や協議会等の関与は全くなく、NPOのアイディア提案をもとに、ショッピングセンター2社と南部バスが協同で実施した。
- ・平成19年1月、公共交通利用の啓発活動に取り組むNPO法人・青森県環境パートナーシップセンターの主催する市民会議が開催された。これはマイカーから公共交通機関への転換により環境的に持続可能な交通を目指すESTモデル地域に八戸市が指定されていることを踏まえたものである。
- ・この取り組みに南部バスの担当者が参加し、市民からの声に触発されたことが本事例の実現につながっていった。今後も南部バスは同市民団体からのアイディアを聴いて積極的に取り入れていくとしている。



地域関係者一体となった空港利用促進策の推進

【富士山静岡空港サポーターズクラブ】 富士山静岡空港利用促進協議会

概要

- ・建設時から建設に対する反対運動が行われていた。特に県が予測した需要予測数が過大であると批判が集中していたが国内で98番目の空港として、2009年6月に開港した。
- ・現在の利用者人数は、予測時よりも低調となっており、日本航空の撤退候補として挙がっている。
- ・このような中、富士山静岡空港の利用促進、需要拡大を図り、空港を活用した静岡県の産業経済の活性化や地域の発展等を図るために、民間団体、行政機関、企業等が一体となり協議会を結成した。協議会は、富士山静岡空港を応援するための個人会員組織で構成するサポーターズクラブの運営を開始した。

取組内容

- ・富士山静岡空港への愛着を感じ、空港を利用してもらうことや、空港を利活用することで会員の生活の豊かさを向上することを目的として設立している。
- ・富士山静岡空港サポーターズクラブの運営は、富士山静岡空港利用促進協議会が行っている。協議会は、220におよぶ静岡県内の経済団体や自治体、民間企業等で構成する組織で、富士山静岡空港の利用の促進や、空港による地域経済の活発化に取り組んでいる。
- ・会員には、富士山静岡空港に関する富士山静岡空港離発着の旅行プラン、チャーター便、キャンペーンや空港利用促進に関するイベント場報などの情報届く。
- ・また、協賛店によるサービスや、パック旅行の割引など様々な特典がうけられるほか、会員向けに富士山静岡空港や航空機をテーマとした講演会やイベント等を開催している。
- ・会員の入会金、年会費は無料となっている。
- ・会員になるには、携帯もしくはパソコンのメールアドレスが必要になる。

ポイント

- ・講演会やイベントを通じて、空港への愛着を高めてもらい空港の利用促進、需要拡大を図っている。
- ・協賛店は宿泊、飲食、レンタカーなど約80にもおよび静岡県内のみならず、静岡空港からの到着先にも存在する。



空港間の連携施策の推進

【空港同士が連携した割引施策の実施】 青森空港、三沢空港、いわて花巻空港、大館能代空港、秋田空港

概要

- ・国内の空港利用者数は、世界的な不況、円高、新型インフルエンザの影響もあり、減少傾向が続いている。
- ・このような中、空港が連携し、専用ホームページ、チラシを作成し、各空港周辺の見所を紹介するなど集客に努めている。

取組内容

- ・北東北の5空港（青森空港、三沢空港、いわて花巻空港、大館能代空港、秋田空港、）が連携して情報誌を発行している。
- ・5空港共同特典として、レンタカーの割引を実施した。



ポイント

- ・民間である、空港会社同士が連携し、割引特典を実施している。

5空港合同 レンタカーお得情報

トヨタレンタリース・日産レンタカー・ニッポンレンタカー・マツダレンタカー・オリックスレンタカー

北東北共同企画

●キャンペーン期間／平成20年10月1日～平成20年10月31日

□キャンペーン割引料金

消費税込(円)

クラス	車 種	日帰り	一泊二日	二泊三日	以後1日
S	ヴィッツ、マーチ、フィット・デミオ等	4,725	9,450	14,175	4,725
A	カローラ、ティーダ、アクセラ等	6,300	12,600	18,900	6,300
WS(7人乗り)	アイシス・ウィッシュ、ラファエタ、シヤリオ・プラマシー等	8,400	16,800	25,200	8,400

※例：Aクラス 7/9 AM8:00～7/10 PM20:00(36時間)ご利用の場合

	36時間	免責補償料	合計	差額
通常料金	17,325円	2,100円	19,425円	
今回の企画料金	12,600円	含まず	12,600円	6,825円のお得

□乗捨て料金

	青森県内	岩手県内	秋田県内
青 森 県 内		7,350	7,350
岩 手 県 内	7,350		5,250
秋 田 県 内	7,350	5,250	

□保険内容については、各社保険補償に準じます。※但し、免責補償料を含みます。

□NOC

自走でき、予定の店舗へ返却した場合	20,000円
自走でき、予定の店舗へ返却できない場合	50,000円

この情報誌
持参の方に限り
割引料金にて

NOC(ノンオペレーションチャージ)
レンタカー利用中に事故を起こされ車両に損害があった場合、修繕期間中の営業補償の一部として支払わなければならない金額の事です。

※NOC(ノンオペレーションチャージ)は、免責期間中に加入していても免担になりませんのでご注意ください。

※今回のキャンペーンよりオリックスレンタカー・三沢空港カントリー店は除かさせていただきます。

空港、新幹線駅から目的地に至る利便性の高いアクセス交通の確保

【乗合タクシー「あきたエアポートライナー」の導入】 秋田県 秋田市

概要

- ・広域的な公共交通基盤の整備をすすめ有効活用を図り、秋田空港と周辺観光地を結ぶ利便性の高い二次交通の確保を目的として導入している。
- ・また、秋田の貴重な観光資源を保全し、大規模なリゾート開発とは違った秋田独自の観光の魅力を打ち出すことによって他県の観光との差別化を図る狙いからも乗合タクシーとしている。

取組内容

- ・秋田空港から下記の各地域をジャンボタクシーで連絡している。
 - ①秋田市内（￥1,300～1,500）、
 - ②角館・田沢湖・玉川温泉（￥2,200～5,000）
 - ③角館・田沢湖・乳頭温泉（￥2,200～3,400）
 - ④横手・湯沢方面（￥4,300～6,800）
 - ⑤大曲方面（￥2,500～3,500）
 - ⑥男鹿温泉方面（￥1,300～3,400）
 - ⑦男鹿駅・入道崎方面（￥1,300～3,800）
 - ⑧本荘・象潟方面（￥4,000～4,500）
- ・システムは集中予約システムを導入しておりデマンド型となっている。

ポイント

- ・秋田駅から離れていて二次交通が整備されていない秋田空港から直接主要観光地間をターゲットとした。
- ・環境にやさしい燃料を使用した小回りの利く乗合タクシーとし、乗物自体にも特徴をもたせた。
- ・情報の発信を集中的に行うためと複数の運行事業者が参加したので集中予約・配車センターを設置し対応した。



高速バスの利便性向上

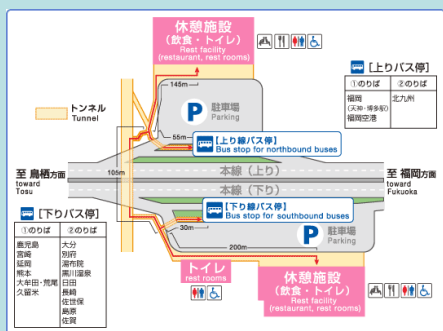
【オール九州高速バス予約システム(楽バス)】 九州

概要

- ・九州では、高速道路の延伸等により、各バス事業者が高速バスを順次運行開始し、網の目のようなネットワークが形成されてきており、その路線の多くは、九州各県の主要都市を結んでいる。
- ・都市間の高速バス輸送人員は堅調に推移しているが、高速道路の延伸等による利便性向上により、マイカーによる移動も増加傾向にあった。そこで、九州のバス事業者11社(当時)は共同のシステム(楽バス)を構築することで、公共交通への利用転換が図られないか検討し、2005年に運用を開始した。

取組内容

- ・現在は、本格運用を行い、九州の高速バス事業者14社が共同で高速バスの予約システムを構築・運用している。
- ・九州内ほぼ全路線の高速バスの予約、空席照会を携帯、パソコンHP、電話で行えるほか、予約した乗車券をコンビニエンスストアで受け取れるサービスを実施している。
- ・高速道路の基山パーキングエリアにて、九州内各地域への乗継を実施しており、乗継割引も行っている。



- ・また、各事業者が行っている、回数券、施設等などのセット券も一覧できるようになっており、九州内十下関の路線が3日間乗り放題になるお得な乗車券などの販売も実施している。

ポイント

- ・九州高速バス予約システム運営委員会を組織し、事業者間が協同することにより、『楽バス』加盟各社全ての窓口で可能になったため、利用者の利便性が向上した。

【バスロケーションシステムの導入によるバス利便性の向上】 青森河川国道事務所

- ・むつ市と青森市を結ぶバス路線「青森線」は、両市を結ぶ路線としてではなく、下北地域の住民が青森県立中央病院に通院するための主要な交通機関としての役割を果たしている。
- ・青森線は一般道路を運行する長距離路線であるため、積雪時には定時性の確保が困難であり、バス利用者、特に高度な医療サービスを求める通院者から利用環境の整備が求められていた。
- ・このような状況下のなか、バス利用者へ運行状況の情報提供を行うことにより、利用環境を改善することを目的に、バスロケーションシステムの試験導入を国土交通省青森河川国道事務所が実施した。

- ・北東北圏域での初のバスロケーションシステムの導入事例となっている。
- ・現在は、青森線のほか、青森市営バスの浜田循環線、弘南バスの青森～五所川原線にも適用している。
- ・積雪期の長距離路線の定時制運行が困難なことから、インターネット・携帯電話を通じてバスの現在位置、到着予測時間をリアルタイムで提供している。
- ・青森県立中央病院の待合室にはスクリーン設置により患者にバス運行情報を提供している。
- ・利用者の利便性向上には寄与したが、利用者拡大には至っていない。また、利用者の多くがITに不慣れな高齢者のため、事業者の期待した効果が挙がらなかったと考えられている。

・バスロケーションシステムの稼動に関わる担当部を組織し、管理・監督業務を遂行している。



高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

【ユニバーサルデザインタクシー】 国土交通省

概要

- ・国土交通省はバス・タクシー事業者、自動車メーカー、障害者・高齢者団体、学識者団体等と連携し、同省が推進している「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係わるバリアフリー車両の開発」事業を進めている。
- ・しかし、バスやタクシー車両は市場規模が小さく、市場原理に委ねるだけではバリアフリーに対応する車両開発が困難になるという問題がある。
- ・そこで、地域、輸送形態に応じて高齢者、障害者等のニーズを調査するとともに、車両開発にかかる技術的課題やコスト等を踏まえ、普及しやすいように低コストでバリアフリー化されたバス・タクシー車両の開発・改良および仕様の標準化を目指した。

取組内容

- ・ユニバーサルデザインタクシーとは、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しい、タクシー車両のことを指す。
- 【ユニバーサルタクシー開発の方向性(抜粋)】
- ・足腰の弱い方も乗降しやすく、誰もが利用できるデザインとする
 - ・車内高さは車いす使用者も乗降しやすいようワンボックス型のように高くする
 - ・乗降時に足を引っかけないように、前席との間隔を広げる
 - ・乗降口は床を低くするか補助ステップを設ける
 - ・流しでの利用を想定し、タクシーと識別できるデザインとする

ポイント

- ・一般の利用者と同じ位置から乗降でき、タクシー乗り場や歩道から乗ることのできるよう検討されている。
- ・高齢者、障害者のみならず、一般の方も利用できることを想定されている。

