参考資料3

第20回　東北地方交通審議会

地域公共交通の確保・維持に向けた工夫事例集

平成29年3月17日（金）

工夫事例集　目次

視点	項目	事例内容	取組において特に工夫された段階			
			必要性の認識	計画策定	事業化	事業継続
地域主体	地域住民との連携に関する事例	「さわやか号」（福島県会津若松市）	●			
		「あねっこ号」（岩手県雫石町）			●	
		「魚津市民バス」（富山県魚津市）				●
		「ぐるっと生瀬」（兵庫県西宮市）				●
関係者連携	アドバイザーの効果的活用	地域公共交通東北仕事人の活用①（青森県弘前市）				●
		地域公共交通東北仕事人の活用②（岩手県田野畑村）		●	●	
他分野連携	観光流動との連携	地域住民への還元（山形県尾花沢市・㈲はながさバス）			●	
		村営バスの民営化（埼玉県東秩父村・イーグルバス㈱）		●		
	まちづくりとの連携	町営バスの民営化（埼玉県ときがわ町・イーグルバス㈱）		●		
	福祉との連携	子育てタクシー（宮城県仙台市・フタバタクシー）				●
	広域交通と地域交通の連携	「IGR地域医療ライン」（IGRいわて銀河鉄道　等）			●	
		高速バスの一般乗降①（千葉県南房総市・JRバス関東）			●	
		高速バスの一般乗降②（千葉交通㈱　等）			●	
		高速バスの一般乗降③（関東鉄道㈱　等）			●	
	旅客と物流との連携	「ヒトモノバス」（ヤマト運輸㈱・岩手県北自動車　等）			●	
		鉄道での貨客混載（佐川急便㈱・北越急行）			●	
他地域連携	複数市町村間連携	「スマイルグリーン号」（山形県山形市・中山町）	●	●		
		「愛のりタクシー」（滋賀県彦根市等）		●		
		隣接コミュニティバス間連携（茨城県つくば市　等）		●		
	県の役割	「バスアセスメント」（岩手県）				●
		国の要件を満たさない準幹線系統の運行（香川県）				●
		県による網形成計画/再編実施計画の策定（大分県）		●		
	県と市町村との合同研究	「最上地域政策研究所」の取組（山形県　他）	●			
新技術活用	新技術活用	「全国タクシー配車」（Japan　Taxi㈱）			●	
		「ささえ合い交通」（京都府京丹後市）			●	

視点１：地域主体　地域住民との連携　「さわやか号」（福島県会津若松市）

人口（H29.1.1）	121,567人
65歳以上人口比率（H27.10.1）	28.1%
面積（H29.1.1）	382.99k㎡
人口密度	317.42人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／**コミュニティバス**／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○平成23年から1年間のコミュニティバスの実証実験運行では、バス事業者の本格運行は実現不可能という結果。
○平成26年7月に町内会やバスの利用希望者で組織する「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」を設立。
○運営協議会では、自治体や交通事業者と連携し、運行内容の検討や利用促進活動等の取組みを推進。

○運行路線：金川町・田園町町内会と神明通り、竹田病院間の運行
○運行形態：コミュニティバス
○利用料金：大人300円、小人150円、1ヶ月会員券（2,500円）
○運行車両：15人乗り小型バス
○役割分担：運営協議会（バスの運営）
会津乗合自動車株式会社（バスの運行）
会津若松市企画政策部地域づくり課（事業運営への協力）

○国：地域公共交通確保維持改善事業
・地域公共交通会議に対して欠損額の1/2を補助。
○市：金川町・田園町住民コミュニティバス運行事業費補助金
・「運行経費」の20%と定めた「基準運行収入」に満たない場合、不足分を協議会が負担する仕組み。
・残り80%については、国や市の補助金、バス運行事業者の負担で賄う。

金川町　田園町
住民コミュニティバス
さわやか号

導入に至った背景・課題

○交通弱者の買物、通院、社会活動等の生活交通の確保
・当該地域は人口密度や高齢化率が高く、道幅が狭く路線バスの運行がない公共交通機関の「空白地帯」であり、住民の生活の足の不足。

工夫されたポイント

✓三者協働によるバスの運行【必要性の認識段階】

地区の特性・実情を熟知する住民が組織する協議会が主体となり、対応の必要性を把握し、運行内容の検討や収益確保等に向けた自立的な取り組みが実施されている。
また、それに対し交通事業者及び行政が連携・協力しながら、地域ニーズや需要量に合った、将来にわたり持続可能なバスの運行に向けた取り組みが実施されている。

その他

○実証実験運行後、利用希望者との意見交換や口コミによる利用拡充運動を継続させ、「さわやか号」の運行を実現。
○「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」は、地域住民と行政、バス会社などで組織を編成。

（出典）東北公共交通アクションプランの取組状況～フォローアップ結果～
（http://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/chikoushin/17chikoushin/ks-chikoushin17-03.pdf）
ふくしま自治研修センターホームページ
（ http://www.f-jichiken.or.jp/column/H26/kannoaki198.html ）

視点１：地域主体　地域住民との連携　「あねっこ号」（岩手県雫石町）

人口（H28.12.31）	17,105人
65歳以上人口比率（H27.10.1）	33.5%
面積（H28.12.31）	608.82k㎡
人口密度	28.10人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／**デマンドタクシー**／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○平成16年に町内のみで完結するローカル路線を含む６路線８系統のバス路線が廃止
○「雫石町生活交通対策提言委員会」を組織し、町の生活交通の将来的なあり方について検討
○既存の資源を活用した必要最小限の初期投資による、タクシー車両による乗合輸送システムの立案

○運行路線：御明神線・西根線・西山線・小岩井線・鶯宿線・大村線
○運行形態：乗合タクシー
○利用料金：一般、中高生：1乗車200円、小学生：1乗車100円
○運行車両：９人乗りジャンボ車両３台
　　４人乗り小型車両４台
○役割分担：NPOが運営主体、地元の雫石タクシーに運行を委託。
　　車両の購入補助や無線電話の購入補助として、岩手県市町村振興交付金及び岩手県市町村総合補助金を活用。

導入に至った背景・課題

○交通弱者への住民輸送サービスの確保
　・バス路線の廃止に伴い、公共交通空白地帯の拡大。
○生活交通ビジョンとの関連性
　・「わが町、雫石のこれからの生活交通ビジョン」に基づき、「NPOと地元企業との連携による輸送システムの導入」の実施

工夫されたポイント

✓ローコスト、ローテクノロジー運営【事業化段階】
高額なITシステムは導入せず、タクシー会社の無線など現有機材とノウハウを活用することで初期投資の抑制が図られている。

その他

○課題
　・町直営「患者等輸送バス」との運行日数及び便数の格差の解消。
　・利用者等の要望等を踏まえた運行経路等の事業システムの改善。

（出典）雫石町ホームページ
（http://www.town.shizukuishi.iwate.jp/_files/00000376/27anekkoBus.pdf）
一般のタクシーを活用したデマンド交通事例
（http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/010_shizukuishi.pdf）

視点１：地域主体　地域住民との連携

「魚津市民バス」　（富山県魚津市）

人口（H29.1.1）	42,706人
65歳以上人口比率	32.3%
面積	200.63k㎡
人口密度	212.86人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／**有償運送**／その他

事例概要

○平成13年に「魚津市公共交通活性化会議」を設置し、公共交通体系の整備と利用促進に取り組む。
○撤退した民間路線バスについて、必要な路線を再編して市が運行。
○持続的な運行を目指した利用促進や経費削減のため、地域住民が主体的にバス運行に関与する仕掛けとして、地域還元の仕組みを導入。

○運行路線：市街地巡回ルート・郊外ルート
○運行形態：市町村運営有償運送（交通空白輸送）
○利用料金：均一運賃（100円）
○運行車両：小型バス（８台、予備車両２台、自治体所有、一部ﾉﾝｽﾃｯﾌﾟ）
○役割分担：地域住民が主体的に運行ルートやダイヤを設定。
　　自治体は、地域とともに市民バスＰＲを実施。

○運行経費は社会資本整備総合交付金、車両購入金額から国等補助金額の減価償却費は、富山県の路線バス運行費補助の対象経費となっている。

導入に至った背景・課題

○民間路線バスの撤退を受けた地域住民の移動手段の確保
・市の南北に横切る国道８号を境に全体の勾配がきつくなり、多くの地区で山側への徒歩や自転車での移動が困難。
・道路運送法改正に伴う規制緩和により、民間路線バスが次々と撤退
・必要な移動サービスを、効率的かつ多様なかたちで提供できる新たな公共交通体系の確立が急務

工夫されたポイント

✓地域への還元システムを構築【事業継続段階】

NPO法人が運行する「郊外ルート」では、運行経費の1/3を運賃収入で確保する前提で2/3を市が負担することになっているが、1/3以上の運賃収入があった場合は、超過額が運行主体である地域に還元される場合もある。これにより、地域参画の促進にも寄与している。

その他

○平成25年地域公共交通優良団体大臣表彰（国土交通省）を受賞

○課題
・運行を担うNPO法人の役員の高齢化、後継者不足の顕在化。
・地域の環境の違いによる利用者数への影響により、1/3の収入確保のための地元住民の負担に地域差が発生し、不公平感が存在。

（出典）魚津市ホームページ（http://www.city.uozu.toyama.jp/guide/svGuideDtl.aspx?servno=3615）
国土交通省、「公共交通における官民連携の取組み事例集」、平成26年3月

視点１：地域主体　地域住民との連携

「ぐるっと生瀬」（兵庫県西宮市）

人口（H29.1.1）	489,139人
65歳以上人口比率（H27.10.1）	22.3%
面積（H29.1.1）	100.18k㎡
人口密度	4882.60人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／特定農山村／豪雪地帯／特別豪雪地帯／**該当なし**

導入手段：鉄　道／路線バス／**コミュニティバス**／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○平成18年に生瀬地区自治会連絡協議会がコミュニティバス導入の要望書を西宮市に提出。
○平成27年に「ぐるっと生瀬」運行協議会が発足、９自治会及び関係諸団体が参加。
○交通困難の対策だけでなく、人・自治体がつながることによる生瀬地域の町全体の活性化を図る。

○運行路線：生瀬高台ルート・宝生ヶ丘ルート
　青葉台（サーパス）ルート・花の峯（サーパス）ルート
○運行形態：コミュニティバス
○利用料金：大人300円、小人200円（小学生未満は無料）
○運行車両：14人乗り小型バス
○役割分担：地域住民が主体的に計画・運営を推進。自治体は、赤字補てん等の支援を実施。

○「西宮市コミュニティ交通支援事業助成金交付要綱」を作成し、市独自の補助を実施の他、国からの補助も活用

導入に至った背景・課題

○生瀬における交通困難問題の解消
・公共交通不便地域や勾配が急な地域特性であるため、高齢者にとって自家用車以外の外出が困難。
・コミュニティバス等に対する住民要望を踏まえた、新たな交通手段の導入可能性検討が必要。

工夫されたポイント

✓継続的・定期的な見直しの実施【事業継続段階】
９年間に及ぶ調査研究、試験運行を経て、住民目線で背丈にあった交通利便の確保・向上に向けた取り組みが実施されている。

その他

○平成28年地域公共交通優良団体大臣表彰（国土交通省）を受賞

○課題
・各自治体における熱意のある人材の発掘、自治会内外の活発な交流。
・コンセプトの明確化と地域全体での共通意識、合意形成が必要。

（出典）「ぐるっと生瀬」運行協議会ホームページ（http://www.hankyu-taxi.co.jp/upload/topics/51/file.pdf）
国土交通省、「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰について」、平成28年

視点２：関係者連携　アドバイザーの効果的活用　「地域公共交通東北仕事人制度の活用」（青森県弘前市）

人口（H27.10.1）	177,411人
65歳以上人口比率	29.4%
面積	524.2k㎡
人口密度	338.44人/k㎡

地域の特性	都市部	過疎地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯 特別豪雪地帯	該当なし
導入手段	鉄　道	路線バス	コミュニティバス	デマンドタクシー	一般乗用タクシー	有償運送	その他

事例概要

○計画検討・策定に対する学識経験者としての関与
≪弘前市における地域公共交通に係る計画策定経緯≫
・平成24年３月：弘前市地域公共交通計画
・平成25年３月：弘前圏域地域公共交通計画（３市３町２村）
・平成26年３月：弘前市地域公共交通総合連携計画
・平成28年５月：弘前市地域公共交通網形成計画

○学生による自発的なモビリティ・マネジメントの実践
・学生団体（H.O.T Managers）を平成22年９月に設立
≪主な取組概要≫
・人とまちをづなぐ電車とバスの情報誌「ほっと」の発行
・第９回全国バスマップサミットin弘前の主催
・Hirosaki Bus&Train Festival 2012の主催
・土手町循環100円バス　「さくらまんかいバス」ペイントイベントの主催
・その他、JCOMM（日本ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄ会議）等への参画・論文発表等により、弘前市内での多数の取組を報告

導入に至った背景・課題

○学生による自発的なモビリティ・マネジメントの実践
・学生団体設立代表者が弘前市内の公共交通の不便さを感じ、便利なものにしていくためにできることを学生自身が検討し、実践。
・公共交通利用者数の減少が著しい状況にある中で、学生に対するアンケート調査の結果から、「自動車保有率が低いにもかかわらず公共交通の利用が少ない」ことを把握。特に、「気軽に利用するための情報発信の不足」を課題認識。
・学生に公共交通という新たな移動手段の選択肢を加え、また、公共交通の利便性向上を通じて、弘前での生活を楽しく便利にするために、活動。

工夫されたポイント

✓学生（市民）目線に立ったモビリティ・マネジメントの実践
【事業継続段階】

学生自身が必要となる情報、周知するための活動等を企画・検討し、それを実践することによって、市民感覚にあった利用促進が図られることが期待。
また、様々なイベント・広報を継続的に展開し、公共交通の魅力を市民に伝えている。

その他

○学生レベルで実践できる活動をやり尽くしたこと、組織の目標の達成、一部の活動がより発展した形で地域に受け継がれていること等により、平成28年５月をもって、大学の学生サークルとしての活動を終了。
※弘前市地域公共交通網形成計画でも、取り組み事業の中で、「モビリティ・マネジメント事業の展開」を位置づけ、これまでの取組を継続して実践していくこととしている。

（出典）H.O.T. Managersホームページ（http://hotmanagers.blog.shinobi.jp/）　等

視点２：関係者連携　アドバイザーの効果的活用　「地域公共交通東北仕事人制度の活用」（岩手県田野畑村）

人口（H27.10.1）	3,466人
65歳以上人口比率	37.3%
面積	156.19k㎡
人口密度	22.19人/k㎡

地域の特性：都市部／**過疎地域**／半島地域／**振興山村**／特定農山村／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／**コミュニティバス**／**デマンドタクシー**／一般乗用タクシー／有償運送／**その他**

事例概要

○計画策定から事業化、事業継続の各段階において、「地域公共交通東北仕事人制度」を活用し、仕事人が調査・検討に関与。
- 平成20年度：地域公共交通総合連携計画を策定
- 平成21年度：デマンド型乗合タクシーの導入
- 平成22年度：村営バスとスクールバスの一体化

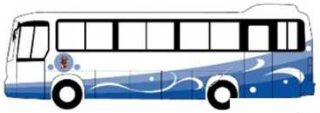
（・平成23年度：岩手県の「新しい公共」事業の支援を受けて、村民が入浴と買い物を楽しめるタクシーを運行開始）

【田野畑村で導入されている主な公共交通の概要】

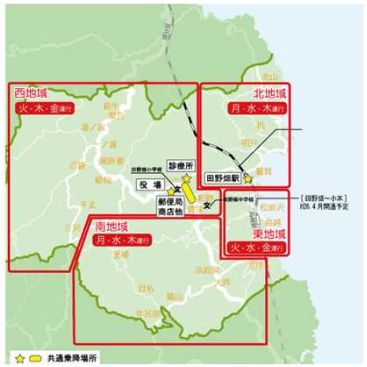
○鉄道
- 三陸鉄道北リアス線（村内に田野畑駅、島越駅の２駅）

○観光乗合タクシー
- 田野畑駅から観光地への足の確保（予約制）

○生活交通



- 【バス】タノくんバス
  村内５方面へのバスを運行
  小学校へのスクールバスの機能も兼ねており、一部の便を除き、村内の移動は基本無料
- 【乗合タクシー】くるもん号
  利用者が事前に予約することで利用可能なエリアデマンド方式。
  村内を４地域に分け、地域により運行日が指定されている。
- 高校生通学バス
  村内外の高校に通学する子どもを持つ保護者有志が村内のバス事業者に委託して岩泉高校まで運行するスクールバス。



導入に至った背景・課題

○公共交通体系の見直しの背景
- 村内をくまなく村民バスが運行していたが、利用者数が減少し、財政負担が増大。
- 集落が点在し、かつ地形上起伏が大きいため、公共交通は村内で生活を送る上で欠かすことのできないサービス。
- 平成22年度から村内の６小学校が１校に統廃合され、スクールバスの導入が必要。他、中学校の寄宿舎廃止予定も受け、中学生の通学手段の確保も必要。
- スクールバスは村民バスと路線やダイヤ等のニーズが重なる部分も少なくないことから、村内の生活交通体系を見直すことが必要。

工夫されたポイント

✓アドバイザーを活用し、綿密な調査を実施【計画策定段階】

「地域公共交通東北仕事人制度」に登録されている仕事人が所属する法人に調査及び計画策定業務を委託。
住民・小中学生保護者等に対するアンケートの実施、当時導入されていた交通手段に関する利用等実態調査等を綿密に実施することにより、地域公共交通総合連携計画を策定。

その他

○調査・検討に関与した仕事人だけでなく、田野畑村職員についても、「地域公共交通東北仕事人」として登録されている。

（出典）田野畑村ホームページ（https://www.vill.tanohata.iwate.jp/kanko/index.html）　等

視点３：他分野連携　観光流動との連携

「地域住民への還元」　（尾花沢市･(有)はながさバス）

人口（H29.1.1）	17,009人
65歳以上人口比率（H28.10.1）	36.7%
面積	372.32k㎡
人口密度（H29.1.1）	45.68人/k㎡

地域の特性	都市部	過疎地域	半島地域	振興山村	特定農山村	豪雪地帯 特別豪雪地帯	該当なし
導入手段	鉄　道	路線バス	コミュニティバス	デマンドタクシー	一般乗用タクシー	有償運送	その他

事例概要

〇路線バス（銀山線）
・平成19年より大石田駅～銀山温泉の市営バス路線の委託運行を開始
・平成20年4月より『レトロ調ボンネットバス』による運行開始
・平成20年12月より委託運行から民間運営に転換
・『銀山温泉はながさ号』として大石田駅から銀山温泉間を運行
・大石田駅発：５便、銀山温泉発：６便
・座席数17席（定員28名）
・朝夕の通学時間帯の一部区間ではフリー乗降を実施を実施
・運賃について
　一般利用：大石田-銀山温泉間710円
　70歳以上については身分証明書、市役所発行の証明書の掲示により100円/1乗車とする高齢者優待を実施
　平成22年より尾花沢市内の小中学生は運賃を無料化
　（運行当初は小学生50円、中学生100円）

銀山線運行経路

導入に至った背景・課題

〇既存路線バスの廃止
・同区間を運行していた山形交通の路線が廃止され代替路線として運行
　その後、民間委託を経て、民間運営に移管。

工夫されたポイント

✓地域住民への還元と観光需要への対応【事業化段階】
観光路線と地域生活路線の両立のため、観光路線でありながらも住民への割引運賃制度やフリー乗降等の地域需要を見込んだ施策を実施。

その他

・空港アクセスバス
　山形空港発、大石田駅、銀山温泉方面の空港アクセスバスを運行し、大石田駅、銀山温泉間の運賃については路線バスの一般利用価格を適応
・今後の課題
　市営と民間路線バスが共存することは新たな計画や変更を行う際のリスクがあると懸念される

（出典）(有)はながさバスホームページ（ http://www.hanagasa-bus-taisei.co.jp/index.html）
尾花沢市お知らせ版3月1日号2014年No. 453
市報尾花沢5月15日号2008年No. 667

視点３：他分野連携　観光流動との連携

「村営バス民営化」（東秩父村･イーグルバス株式会社）

人口（H29.1.1）	2,993人
65歳以上人口比率（H28.10.1）	35.8%
面積	37.06k㎡
人口密度（H29.1.1）	80.76人/k㎡

地域の特性：都市部 / **過疎地域** / 半島地域 / 振興山村 / **特定農山村** / 豪雪地帯 特別豪雪地帯 / 該当なし

導入手段：鉄　道 / **路線バス** / コミュニティバス / デマンドタクシー / 一般乗用タクシー / 有償運送 / その他

事例概要

○村営バスを民間バスに移管・統合し、平成28年10月より運行を開始。
○運行区間：「小川町⇔白石車庫」、「小川町⇔和紙の里」
　　及び「和紙の里⇔寄居駅」
○「和紙の里」を村内のハブとした運行形態に再編
○「和紙の里」ハブとした再編により運行の最適化を実現
○「和紙の里」では農産物直売所やインフォメーションセンター等を開設
○ゾーン制運賃の導入し運賃携帯を統一
　導入ゾーン：寄居町ゾーン、白石ゾーン、落合ゾーン、 御堂ゾーン、
　　安戸ゾーン、小川町ゾーン
○運賃：
　ゾーン内：220円（小児, 身障等110円）
　ゾーン間：最大640円（ゾーンをひとつ越えるごとに140円加算）
○「和紙の里」バス停にて乗り継ぎ制度実施
○平成27年度、生活交通路線維持費補助金（国・県協調補助）、市町村自主運行バス路線確保対策費補助金対象

・整備された「和紙の里」バスターミナル

寄居駅～和紙の里間を民間バスに移管・統合

導入に至った背景・課題

○村民の生活交通としての「おでかけ」の確保
　・村民に将来のおでかけに対する不安、運賃に関する負担感、また現在の路線バスサービスでは対応しきれない地域が存在
○村外からの観光等来訪時の「おでかけ」の確保
　・多くのハイカーが訪れ、豊富な観光資源が存在するが村外の鉄道駅からバスの利便性は悪い
○村営バスと民間バスの存在
　・２種類のバスについて、それらが連携したサービスを展開していない

工夫されたポイント

✓周辺自治体との連携による対応【（計画）施策検討段階】
ハイキングや観光客の移動性・周遊性を高めて利用者を増やすために周辺自治体や交通事業者と協賛事業、情報提供などについて連携。

その他

○今後の課題
　・小さな拠点はハブの完成がゴールではなくスタートであり、地域密着できて責任ある人材確保が必要　等

（出典）イーグルバスホームページ（ http://new-wing.co.jp// ）
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部門
　豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会　資料
東秩父村地域公共交通網形成計画（2015年4月27日）

視点３：他分野連携　まちづくりとの連携

「町営バス民営化」　（埼玉県ときがわ町）

人口（H28.12.1）	11,648人
65歳以上人口比率（H28.10.1）	32.5%
面積	55.90k㎡
人口密度（H28.12.1）	208.37人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／豪雪地帯／特別豪雪地帯／該当なし

導入手段：鉄　道／**路線バス**／コミュニティバス／**デマンドタクシー**／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○ときがわ町は平成18年2月に都幾川村と玉川村が合併し誕生。
○合併以前は旧都幾川村に明覚駅、越生駅（越生町）へ、旧玉川村に小川町駅（小川町）への路線バスが運行。合併後、廃止代替貸切バスに転換。
○平成18年7月より民間路線バスが武蔵嵐山駅（嵐山町）までの路線を運行。
○平成20年より全路線が民間路線バスに移管。
○平成22年に路線再編（ハブ＆スポーク、デマンド、運賃のゾーン制導入）
○平成27年度、市町村廃止代替貸切バス路線確保対策費補助金対象

・ハブバス停となりすべての路線が集結するせせらぎバスセンター

導入に至った背景・課題

○路線統合に伴う連携の取れていないサービス
・旧町村の運行サービスを前提とした場合、路線重複区間で運賃が異なる「２重運賃」が発生
・また、合併による面積増加に伴う輸送力不足が発生。
・さらに、山間部地域における交通空白地域への対応も必要であった。
○観光客への対応
・観光客の観光施設の増加にもかかわらず路線が施設を経由していない。

工夫されたポイント

✓まちづくりとの連携による対応【（計画）施策検討段階】
・役場庁舎をハブバス停とし、すべての路線が乗換えできるように路線と運行ダイヤを再編。
・山間地域では路線バスとデマンドを併用し需要に合せた運行を実現。
・運賃制度に「ゾーン制」を導入しわかりやすい運賃体系に再編。
・デマンドについても路線バスと同一の運賃体系を導入

その他

○今後の課題
・交通体系の再編により利便性が向上し、利用者は増加したものの運行経費も増加しており、利用者数に見合った運賃収入を得ることができていない
・収支バランスを改善し、路線バスを維持し続けることができる体制づくりが必要

（出典）イーグルバスホームページ（ http://new-wing.co.jp// ）
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部門,
豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会　資料
ときがわ町,ときがわ方式による 公共交通体系の再編,平成28年10月

視点３：他分野連携　福祉との連携

「子育てタクシー」　（仙台市･フタバタクシー）

人口（H29.1.1）	1,058,517人
65歳以上人口比率（H28.10.1）	21.66%
面積	786.30k㎡
人口密度（H29.1.1）	1346.20人/k㎡

地域の特性：都市部 / 過疎地域 / 半島地域 / 振興山村 / **特定農山村** / **豪雪地帯 特別豪雪地帯** / 該当なし

導入手段：鉄　道 / 路線バス / コミュニティバス / デマンドタクシー / 一般乗用タクシー / **有償運送** / その他

事例概要

○仙台市内で福祉・介護タクシー、子育てタクシーを運営
○平成19年より子育てタクシーの運用を開始
○「かんがるーコース」、「ひよこコース」、「ふくろうコース」を設定
　かんがるーコース：乳幼児と保護者が同乗
　　・ベビーカーや荷物の乗せ降ろしの手伝い。
　　・玄関先まで荷物運搬。
　ひよこコース：子ども一人で乗車
　　・事前予約制。
　　・通園、通学、塾や習い事への送迎。
　　・電話による送迎終了の報告。
　ふくろうコース：夜中の移動等
　　・近くの夜間救急病院や当番医への案内。
　　・突発的な子どもの送迎需要に対し子どものみの送迎も依頼者の指示のもと送迎。

･チャイルド･ジュニアシートに対応

導入に至った背景・課題

○規制緩和に伴うタクシー台数の急増と競争激化
・平成14年に規制が緩和に伴う台数急増により、台数に見合った乗務員が確保できず、質の低いドライバーのよるサービスの低下の発生

○介護保険の改正
・平成14年の介護保険の改正により多くのタクシー会社が介護タクシー分野に進出

工夫されたポイント

✓関係団体との協力によるサービスの向上【事業継続段階】
市内のNPO法人と連携により情報を共有することで新たなサービスの実現、サービスの更なる向上を実現

その他

・地域公共交通東北仕事人
平成27年より同社代表取締役　及川孝氏は地域公共交通東北仕事人に就任
・子育てタクシーの事例
東北管内では他に青森県（1事業者）、秋田県（9事業者）、山形県（18事業者）、福島県（5事業者）において同様のサービスを実施
・課題
仙台市内では1事業者のみであり、需要をまかないきれていない現状である。

（出典）フタバタクシーホームページ（http://www.futabataxi.com/index.html）
タクシー授業の現状と問題点,有限会社フタバタクシー代表取締役及川孝,平成28年6月16日
タクシーの話(2),有限会社フタバタクシー代表取締役及川孝

視点３：他地域連携　広域交通と地域交通の連携

「ＩＧＲ地域医療ライン」（IGRいわて銀河鉄道　等）

人口（岩手町・一戸町・二戸町合計）	53,207人
65歳以上人口比率	34.73%
面積	1080.91k㎡
人口密度	49.22人/k㎡

地域の特性：都市部 / **過疎地域** / 半島地域 / **振興山村** / **特定農山村** / **豪雪地帯 特別豪雪地帯** / 該当なし

導入手段：**鉄道** / 路線バス / コミュニティバス / デマンドタクシー / 一般乗用タクシー / 有償運送 / その他

事例概要

○平成20年11月から、アテンダントが添乗した「ＩＧＲ地域医療ライン」が運行。
○金田一温泉駅から岩手川口駅（岩手県岩手町・一戸町・二戸市）の各駅から盛岡方面への通院者及びその介助者１名を対象に、「あんしん通院きっぷ」を販売。
○列車後方車両全座席を通院者等の優先席として設定するほか、無料駐車場の用意、運賃割引、タクシー利用割引等の優遇を受けられる。

導入に至った背景・課題

○岩手県北部での高度医療を受診する高齢者の増加
○一方で、高度医療を実施する医療機関が盛岡に集中
・高齢化社会を迎え、地域医療だけでは対応しきれない患者が年々増加傾向にあり、盛岡の総合病院を受診する高齢者が増加。
・高度医療を受診する地域住民をサポートする総合通院サービスの必要性が高まっている。

工夫されたポイント

✓鉄道とタクシーの連携【事業化段階】

鉄道割引に限らず、列車降車後の交通手段の利用に対しても割引措置を導入し、鉄道（広域交通）、タクシー（地域交通）双方の旅客の確保に貢献

その他

○IGRいわて銀河鉄道における様々な取組（下記は一部）
・IGRホリデーフリーきっぷ：1日乗り放題と施設でのドリンク等の特典
・アピオきっぷ　：滝沢駅までの乗車券とアピオまでのバス乗車券のセット販売
・きたいわてぐるっとパス　：三陸鉄道、JRバス東北、岩手県北自動車の４社が連携したフリーパス
・IGR・バス乗継通勤定期券　：IGR各駅～盛岡駅間、岩手県交通バスを乗り継いで利用できる割引定期券
・すごｅーきっぷ　：巣子～盛岡間＋盛岡市内バスの1日乗り降り自由のきっぷ

（出典）IGRいわて銀河鉄道ホームページ（http://www.igr.jp/ ）

視点３：他地域連携　広域交通と地域交通の連携

高速バスの一般乗降①（千葉県南房総市・JRバス関東）

人口（南房総市H27.10）	39,033人
65歳以上人口比率	43.1%
面積	230.14k㎡
人口密度	169.61人/k㎡

地域の特性：都市部／**過疎地域**／**半島地域**／振興山村／**特定農山村**／豪雪地帯／特別豪雪地帯／該当なし

導入手段：鉄　道／**路線バス**／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

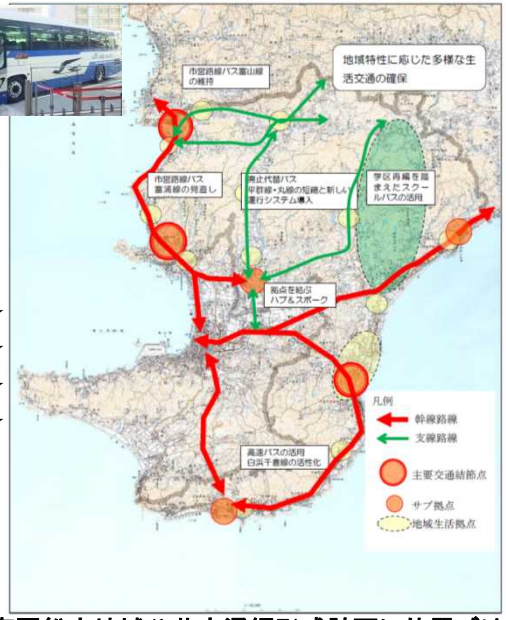
事例概要

○地域生活交通の確保及び利便性向上のため、高速バスを一般道区間について一般路線バスとして運行できるよう、高速バス停において一般利用者の乗降を可能にすることにより、一般路線バスの運行本数を補っている。
○南房総市では、平成21年３月に策定された「南房総市地域公共交通総合連携計画」において、高速バスの一般乗降を目指すための検討に着手することを事業として位置づけ。
○「高速バス乗降のための勉強会」を自治体と交通事業者で開催、検討
○平成24年10月より、東京駅～館山駅等を運行する高速バス「房総なのはな号」の一部便において、館山駅以南の区間で一般乗降を開始。
○平成25年4月にも、一般乗降が可能な対象便を拡大。

【房総なのはな号概要】
○運行会社：
　ＪＲバス関東、日東交通
○運行区間・便数（平日片道）：

東京駅～館山駅	８便
新宿駅～館山駅	８便
東京駅～南房総千倉	４便
東京駅～安房白浜	７便☆
東京駅～休暇村前	６便★
東京駅～伊戸漁港	１便★
東京駅～南房パラダイス	２便★

　☆：一部便で一般乗降実施
　★：全便で一般乗降実施
○一般乗降実施は、ＪＲバス関東の運行便のみ
（並行一般路線の運行事業者もＪＲバス関東）



▲南房総市地域公共交通網形成計画に位置づけられた、新たな輸送体系のイメージ図

導入に至った背景・課題

○民間路線バスの維持・確保
・市内には８路線（２事業者）の路線バスが運行
・利用者数はいずれの路線も減少もしくは横ばい傾向で推移
・地域公共交通確保維持事業に基づき一部路線に補助を行っているが、今後、輸送量が満たない問題などから、補助対象要件に合致せず、国及び県からの補助を受けられない可能性が発生

工夫されたポイント

✓既存サービスの有効活用【（施策）計画検討段階】
利用者数が低迷する一般の路線バスに対し、利用者数が増加し増便が図られている高速バスに着目。
高速バスのバス停での一般路線バスへの接続等に限らず、高速バス路線の中でも利用者数が比較的少ない末端区間について、一般乗降制度を導入し、地域交通の維持・確保に貢献。

その他

○同制度の導入に伴い、一般路線バスについては減便。ただし、高速バスと合わせて減便前の運行便数を確保。
○一般乗降を行わない便についても、一部便では路線バスや市営路線バスとの接続を実施。

（出典）南房総市地域公共交通網形成計画、南房総市地域公共交通総合連携計画（改定版）
JRバス関東ホームページ（http://www.jrbuskanto.co.jp/）

視点３：他地域連携　広域交通と地域交通の連携

高速バスの一般乗降②　（千葉交通株式会社等）

人口（銚子市H27.10）	64,415人
65歳以上人口比率	33.7%
面積	83.91k㎡
人口密度	767.67人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／特定農山村／豪雪地帯 特別豪雪地帯／**該当なし**

導入手段：鉄　道／**路線バス**／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○銚子市及び高速バス停から、地域の三次救急医療が対応可能な「旭中央病院」間を高速バスに乗車可能な「通院バス」制度を平成22年３月から導入。

【高速犬吠号概要】
○運行会社：
　京成バス、千葉交通
○運行区間・便数（平日片道）：
　旭ルート
　　浜松町・東京駅～旭～銚子市（陣屋町・犬吠埼）　２２便　★
　佐原ルート
　　浜松町・東京駅～佐原駅～銚子市（銚子駅）　１２便
　小見川ルート
　　浜松町・東京駅～小見川支所～銚子市（陣屋町）　９便

【銚子市内～旭中央病院（旭中央病院東）の一般乗降の概要】
○一般乗降実施は、旭ルート（★）の全便が対象（毎日対象）
　（並行一般路線の運行事業者は千葉交通の路線バス）
○利用可能な停留所：
　・銚子市内の各バス停（病院～銚子市間では、旭市内にもバス停はあるが、当該バス停については乗降不可能）
○運賃（主な区間運賃：路線バスとほぼ同等、回数券等は利用不可）：
　・犬吠埼～旭中央病院　：大人850円（直行路線バス無し）
　・陣屋町～旭中央病院　：大人700円
　・銚子駅～旭中央病院　：大人650円
○乗車方式（高速バス利用者との区別）：
　・整理券を発行し利用者を区別。
　・銚子市内→旭中央病院は、料金前払い。
　・旭中央病院→銚子市内は、料金後払い。

導入に至った背景・課題

○高次の医療機関への通院ニーズ
　・銚子市内には、二次救急医療に対応できる病院はあるものの、三次救急医療に対応可能な病院は、隣接する旭市内の「旭中央病院」が最寄り。
　・高齢化が進展し通院ニーズが高まる中で、通院のための足の確保が必要。

○路線バスの増便が困難
　・高速バスの運行経路とほぼ並行して、銚子市内（陣屋町）～飯岡支所～旭駅間も運行しているが、通院手段確保の増便は困難。

工夫されたポイント

✓既存サービスの有効活用【（施策）計画検討段階】

路線バスのみの運行では便数の確保が厳しい区間の需要に対して、既存サービスである並行高速バスを活用することにより、運行サービスを確保。

その他

○通院者が多いと想定される時間帯の便を中心に、病院前まで乗り入れを実施（５往復）。その他の時間帯については、病院に近接した「旭中央病院東」バス停で同様に乗降可能。

○並行路線バスの運行本数（平成29年１月現在）
　・銚子市→旭中央病院方面：平日６本、土休日５本
　・旭中央病院→銚子市方面：平日７本、土休日５本

（出典）千葉交通株式会社ホームページ（http://www.chibakotsu.co.jp/kousoku/chosi.html）等

視点３：他地域連携　広域交通と地域交通の連携

高速バスの一般乗降③　（関東鉄道株式会社）

人口（つくば市H27.10）	226,963人
65歳以上人口比率	19.3%
面積	283.72k㎡
人口密度	799.96人/k㎡

地域の特性：**都市部**　過疎地域　半島地域　振興山村　特定農山村　豪雪地帯　特別豪雪地帯　該当なし

導入手段：鉄　道　**路線バス**　コミュニティバス　デマンドタクシー　一般乗用タクシー　有償運送　その他

事例概要

○つくばエクスプレスの開業以降、鉄道二次交通手段の確保が市内交通体系の維持に向けて重要な課題。一方で、深夜時間帯は需要が少ないため、路線バスの運行が困難。
○平成26年１月より、東京駅～筑波大学間を運行する高速バス「つくば号」の一部便において、つくばセンター（ＴＸつくば駅）以降の区間で「深夜バス」として一般乗降を開始。

【高速つくば号概要】
○運行会社：
　関東鉄道、ＪＲバス関東
○運行区間・便数（平日片道）：
　<日中便>
　東京駅～つくば駅　４便
　東京駅～筑波大学　３７便
　<深夜便>
　東京駅→筑波大学　３便

【つくば駅以降の一般乗降の概要】
○一般乗降実施は、関東鉄道が運行する３便のみ
　・東京駅発　22:20、23:00、0:10
　・筑波大学着23:35、　0:15、1:25
　（並行一般路線の運行事業者も関東鉄道の路線バス）
○途中停留所：
　・つくば駅から乗車し、高速バスの停留所のみ停車（降車可能）
　　（筑波大学病院入口、大学会館、筑波大学）
○運賃（一般路線バス運賃からの加算額）：
　・つくば駅→筑波大学病院入口：310円（差額140円）
　・つくば駅→大学会館　　：410円（差額210円）
　・つくば駅→筑波大学　　：520円（差額250円）
○乗車方式：
　・整理券で利用者を区別。料金は降車時の後払い。

導入に至った背景・課題

○路線バス運行終了後における鉄道二次交通の確保
　・平成17年８月のつくばエクスプレス（秋葉原～つくば）の開業後、つくば市内の交通ネットワークは、鉄道を軸とした交通体系に再編。
　・鉄道開業前から東京～つくば間を運行していた高速バスについては、鉄道開業後の利用者減少を契機に、途中停車バス停の増設や市内の運行区間延長（つくば駅止まりを筑波大学への延伸）、深夜便の運行等のサービス改善を実施。
　・一方、鉄道利用者数が増加傾向が続いているが、市内随一の利用がみられるつくば駅～筑波大学間における深夜時間帯での路線バスの運行は、需要面ならびにドライバーの確保等の面から困難な状況。

工夫されたポイント

✓既存サービスの有効活用【（施策）計画検討段階】
路線バスのみの運行では採算性の確保が厳しい夜間の需要に対して、既存サービスである高速バスを活用することにより、運行サービスを確保。

その他

○つくば駅～筑波大学間は、筑波大学の学生・教職員向けの「学内パス」（大口一括特約定期券制度）を導入。筑波大学が運行事業者である関東鉄道から定期券を大量購入し、学生・教職員に頒布。一括購入の際に、大幅割引と大学法人の一部負担により、個別購入価格は通常の定期券と比較して極めて安くなっている。
○本高速バスの一般乗降区間についても、「学内パス」の使用が可能。ただし、差額精算が必要（40円～250円）

（出典）関東鉄道株式会社ホームページ（http://kantetsu.co.jp/bus/night_detail_03.html）

視点３：他分野連携　旅客と物流との連携

「ヒトモノバス」（ヤマト運輸株式会社・岩手県北自動車）

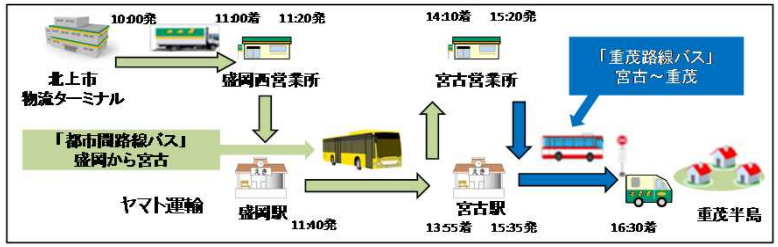
人口（宮古市H29.1.1）	55,150人
65歳以上人口比率	34.0%
面積	1,259.15k㎡
人口密度	13.80人/k㎡

地域の特性：都市部／**過疎地域**／半島地域／**振興山村**／特定農山村／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／**路線バス**／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○岩手県北バスとヤマト運輸が連携し、平成27年６月より「貨客混載バス」の運行を開始。
○運行区間：「盛岡→宮古」（１０６急行バス）、
　　及び「宮古→重茂」（一般路線バス）
　　それぞれ１日１便
○路線バスの空きスペースで荷物を輸送することにより、バス路線の生産性が向上し、バス路線の維持につながる。
○これまでトラックで輸送していた宅急便の一部を路線バスで輸送することにより、物流の効率化が実現。
○この事例以降、宮崎県や愛知県等でも同様の運行が展開されている。
○宮崎県では保冷箱の設置しクール便の運用を平成29年１月より開始した。



【荷台スペースの写真】

ローラーコンベアを設置
・フォークリフトからの積載も可能

・後部座席を荷台スペースにした車両を開発

導入に至った背景・課題

○バス路線の維持
　・人口減少等を受けてバス利用者数が減少する中、バス路線の維持に向けた新たな収益確保が必要な状況。

○物流におけるドライバー不足と地域住民の生活支援
　・過疎地での物量の減少及び、物流ドライバーの不足等が問題となり、安全・安定的な物流ネットワークの確保が課題。
　・また、豊かな社会の実現に向けた地域振興への取組の社会的要請。

工夫されたポイント

✓旅客と物流との連携による対応【（計画）施策検討段階】

旅客輸送における「ネットワークの維持」に向けた生産性向上と、物流における「労働力不足解消」等に向けた効率化の両面に対応していく観点から、バス路線の空きスペースを有効活用し、旅客流動と物流を連携。

その他

○今後の課題
　・安全で長期持続可能な交通ネットワークの有機的な構築
　　（貨客混載を行っても、大量輸送が困難なため、大幅な収支改善は見込めない）
　・地方自治体との連携による物流にも対応したダイヤ設定等の実現　等

（出典）ヤマト運輸ホームページ（http://www.kuronekoyamato.co.jp/ytc/government/）
国土交通省中部運輸局「地域公共交通シンポジウムin中部」岩手県北自動車資料

視点３：他分野連携　旅客と物流との連携

「鉄道での貨客混載」（佐川急便株式会社･北越急行）

人口（南魚沼市H28.12.31）	58,303人
65歳以上人口比率（H28.10.1）	29.25%
面積	584.55k㎡
人口密度（南魚沼市H28.12.31）	99.74人/k㎡

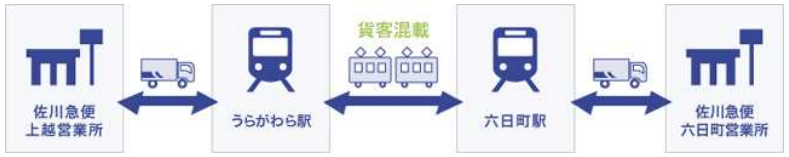
地域の特性：都市部／**過疎地域**／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：**鉄道**／路線バス／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○北越急行ほくほく線夜間定期列車車内にカーゴ台車を積載。
○運行区間：「六日町駅⇔うらがわら駅」１日１往復。
○平成29年３月以降に運用開始予定。
○利用が少ない夜間の列車の車いすスペースで荷物を輸送することにより、鉄道路線の生産性が向上し、鉄道路線の維持につながる。
○これまでトラックで輸送していた宅急便の一部を鉄道で輸送することにより、物流の効率化が実現。
○鉄道の定時性及び耐雪性により安定的な貨物輸送につながる。
○平成28年11月に実証実験を開始。
○駅構内に不在再配達の荷物引取り用宅配ボックスを設置。

専用のカーゴ台車を用いて車両に固定



貨客混載のフロー図

導入に至った背景・課題

○鉄道路線の維持
・首都圏、北陸間の高速鉄道輸送を廃止し、鉄道利用者数が減少する中、鉄道路線の維持に向けた新たな収益確保が必要な状況

○豪雪地帯における道路事情
・雪による道路通行止めの影響を受けない鉄道を利用した物流の安定化

○環境対策
・鉄道を利用することにより、CO2排出量の削減を実現

工夫されたポイント

✓旅客と物流との連携による対応【（計画）施策検討段階】
旅客輸送における「鉄道ネットワーク」強化と、物流における「輸送ネットワーク」の効率化の両面に対応していく観点から、鉄道車両のスペースを有効活用し、旅客流動と物流を連携。

その他

○現在、平成29年３月以降の運用開始に向けて、実験を実施中。

（出典） 北越急行ホームページ（ http://www.hokuhoku.co.jp/press/20160608.pdf）
鉄道ファンNo670,変貌を遂げた北越急行，p68-73

視点４：他地域連携　複数市町村間の連携　「スマイルグリーン号」（山形県山形市・中山町）

	山形	中山
人口（H27.10.1）	253,832人	11,363人
65歳以上人口比率	27.3%	31.4%
面積	381.3k㎡	31.23k㎡
人口密度	665.70人/k㎡	363.85人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／**振興山村**／特定農山村／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／**デマンドタクシー**／一般乗用タクシー／有償運送／その他

■ 事例概要

○平成22年４月から山形市北部に位置する明治・大郷地区と市中心部を結ぶ予約型乗合タクシー「スマイルグリーン号」が運行開始。
○平成28年10月より、隣接する中山町方面へ延伸。

【スマイルグリーン号の概要】
○運行形態　：道路運送法第４条乗合（区域運行）
○運行主体　：大郷明治サービス運営協議会（両地区町内会が中心）
○運行事業者：山交ハイヤー株式会社　（委託）
○運行便数　：週３日（月曜日・水曜日・金曜日）全日９便
・中山町→明治→山形市街地：２便
・山形市街地→明治→中山町：２便
・明治→中山町　：２便
・中山町→明治　：２便
・山形市街地→明治　：１便

○運賃：エリアごとに設定
・中山町～明治・大郷地区　：２００円
・中山町～途中経由地　：５００円
・中山町～山形市街地　：６００円
（・明治・大郷地区～山形市街地：５００円）

【中山町延伸による変更点】
①町内にミーティングポイントを９箇所設置
②運賃変更：
・上記の通り
③便数・曜日変更：
・週２日から週３日へ増便
④運行経費の考え方
・運行経費から運賃収入を差し引いた額を公的負担
・両自治体住民が利用できる距離に基づき山形市：中山町＝2.１：１の負担割合で設定

■ 導入に至った背景・課題

○スマイルグリーン号の運行の経緯
・山形市中心部と明治・大郷地区を結ぶ路線バスの廃止に伴い、市が運営した「地域交流バス」を運行（週１便のみ）。しかし、利便性が低く、改善要望があがっていた。
・地域住民が実態を把握し、運営協議会を設立し、運行を開始
○中山町への延伸の経緯
・山形定住自立圏形成に基づく共生ビジョン事業に位置づけ
・明治・大郷地区住民の通院先も中山町内に多かった。

■ 工夫されたポイント

✓定住自立圏構想の制度を有効活用【課題認識・計画検討段階】
定住自立圏構想に基づき、共通のビジョンとして、両市町の公共交通ネットワークの形成が位置づけられた。

■ その他

○山形市地域公共交通網形成計画（平成28年３月策定）にも、当該地区と隣接市町との交通の確保が位置づけ

○乗車回数券の裏側のデザインを、地域の小学生が描いた絵柄とするなど、地域と一体となった取組を実施

（出典）中山町ホームページ（http://www.town.nakayama.yamagata.jp/kurasi/choebus/info_smilegreen.pdf）
「山形市地域公共交通網形成計画」、平成28年3月　等

視点４：他地域連携　複数市町村間の連携

「愛のりタクシー」（滋賀県彦根市等（湖東定住自立圏））

人口（彦根市H28.12.1）	112,899人
65歳以上人口比率	23.7%
面積	196.87㎢
人口密度	573.47人/㎢

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／**特定農山村**／豪雪地帯／特別豪雪地帯／該当なし

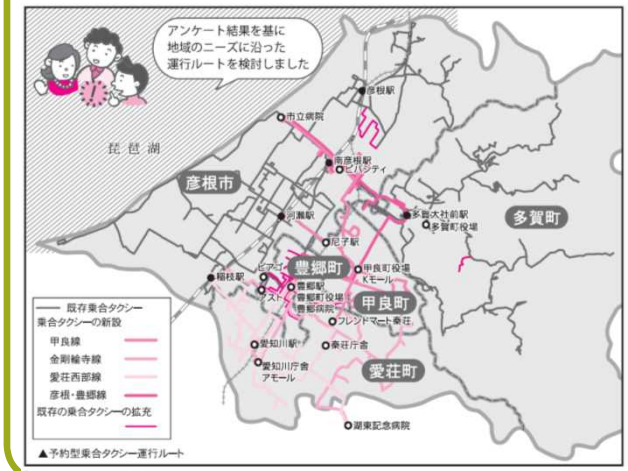
導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／**デマンドタクシー**／一般乗用タクシー／有償運送／その他

■ 事例概要

○平成20年10月から、彦根市内でバス交通のない地区において、乗合タクシーの実証運行を実施。平成21年以降も順次運行地域を拡大。
○平成22年９月から、「湖東定住自立圏構想」を締結した１市４町（彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町）において、湖東圏域に新規路線を導入、既存路線の延伸等を実施。

○運行路線：７地区計14路線　（※印の地区で市域を跨いだ運行を実施）
- 『愛のりタクシーとりいもと』
- 『愛のりタクシーいなえ』　※
- 『愛のりタクシーかわせ』　※
- 『愛のりタクシーまつばら』
- 『愛のりタクシーこうら』　※
- 『愛のりタクシーたが』　※
- 『愛のりタクシーあいしょう』　※

○運行形態：４条乗合（区域運行）
○利用料金：均一運賃（450円・900円の２段階）、回数券も導入
○運行車両：乗用車



←平成22年９月に運行を開始した市町域を跨いだ運行ルートの一例

■ 導入に至った背景・課題

○市民の生活スタイルに対応した公共交通機関の導入
- 「愛のりタクシー」が運行を開始した当時は、各市町単位での運行路線、運行内容の設定であったため、彦根市周辺地域住民の生活スタイルを考えると、公共交通機関として不便な所が見られた。
- そのため、湖東定住自立圏構想の策定に合わせて平成22年9月には湖東圏域に対象地域を拡大し、圏域全体で公共交通の活性化に取組んでいる。

■ 工夫されたポイント

✓定住自立圏構想の制度を有効活用【課題認識・計画検討段階】

定住自立圏構想に基づき、１自治体のみでは対応が難しい地域公共交通の導入・利用促進にあたり、地域住民の生活スタイルを踏まえた検討を実施。
また、平成21年度まで彦根市のみに設置された「地域公共交通活性化協議会」を、平成22年度には湖東圏域全体に拡大。

■ その他

○今後の課題
- 現状では、利用者数の増加に伴い補助金額（市町負担額）が増加する契約方式のため、事業の持続可能性に課題。
- １人での乗車がほとんどであるなど、乗合率を向上させ、収支の改善を図っていくことが課題。

（出典）彦根市ホームページ（http://www.city.hikone.shiga.jp/0000000222.html）等
国土交通省、「公共交通における官民連携の取組み事例集」、平成26年3月

視点４：他地域連携　複数市町村間連携

隣接市コミュニティバス連携　（茨城県つくば市他）

人口（つくば市H27.10）	226,963人
65歳以上人口比率	19.3%
面積	283.72k㎡
人口密度	799.96人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／特定農山村／豪雪地帯 特別豪雪地帯／**該当なし**

導入手段：鉄　道／路線バス／**コミュニティバス**／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

■ 事例概要

○筑西市、桜川市からつくば市方面及びつくばエクスプレスへのアクセス手段の確保に向けて、平成28年10月から平成29年３月までの間、２市とつくば市を結ぶバス路線の実証実験を実施。

【広域連携バスの概要】
○運行会社：
　関鉄パープルバス
○運行区間・便数（往復）・車両台数：
〈つくば市・筑西市間広域連携バス〉
　筑波山口～下館駅
　　（約16.0km、所要35～40分）１４便
　　（運行車両：中型バス１台）
〈つくば市・桜川市間広域連携バス〉
　筑波山口～桜川市役所真壁庁舎
　　（約11.0km、所要約30分）　３２便
　　（運行車両：小型バス２台）
○運賃：
　１乗車200円均一
※平成29年４月以降の運行については、
　実証実験結果を評価の上検討予定。

【接続先のつくば市コミュニティバス「つくバス」北部シャトル概要】
○運行会社：関東鉄道
○運行区間・便数（往復）・車両台数：
　つくばセンター（ＴＸつくば駅）～筑波山口
　　（約18km、所要43分）　　６４便
　　（運行車両：中型バス４台）
○運賃：
　つくばセンター（ＴＸつくば駅）～筑波山口　400円
　　※ただし、広域連携バス利用者には100円の割引を実施
　　（つくば駅～筑西市・桜川市間を500円で乗車可能）

■ 導入に至った背景・課題

○路線バス非運行地域からの鉄道二次交通手段の確保
・筑西市、桜川市からつくば市方面への民間路線バスは、利用者数の低迷を受け、平成15年頃までに廃止・撤退。
・このため、つくば市につくばエクスプレスが開業された以降も、東京方面へ直行する鉄道路線へアクセスする交通手段がなかった。
・一方、市民の生活圏等を踏まえると、両市からつくば駅方面へのアクセス交通手段に対するニーズが高い状況。
○つくば市のコミュニティバス
・つくば市内については鉄道二次交通手段の確保として、つくばエクスプレス各駅から市内各地へのコミュニティバスを運行。
・北部シャトルについては、両市境付近まで運行。
・地域の拠点バス停のみ停車し、速達性を確保。

■ 工夫されたポイント

✓既存サービスの有効活用・複数市の連携実施
【（施策）計画検討・事業化段階】

新たな直行手段を導入し、需要を分け合うのではなく、既存サービスを有効活用しながら、連携し共存を図るべく工夫されている。
また、乗り継ぎ割引の実施や、広報活動の共同実施等、複数市が連携した取組が進められている。

■ その他

○つくば市コミュニティバス「つくバス」北部シャトルの課題
・利用者数が多く、黒字運行を果たしている
・民間路線バス事業者への移管（民営化）等がつくば市公共交通活性化協議会において検討されていたが、現時点では移管の課題が多く、運行形態の見直しによる課題改善を図っていくこととされている。

（出典）つくば市ホームページ（https://www.city.tsukuba.ibaraki.jp/14271/14594/020202.html）等

視点４：他地域連携　県の役割　「バスアセスメント」（岩手県）

人口（岩手県H28.4）	1,268,083人
65歳以上人口比率	30.34%
面積	15,275.0k㎡
人口密度	83.02人/k㎡

地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／特定農山村／豪雪地帯 特別豪雪地帯／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

事例概要

○国、県、市町村からの補助要件を満たしていないバス路線を維持するため、運行経路やダイヤなどの運行サービスについて、利用者の利便性を高めるとともに、路線の効率化を図ることを目的として、平成21年度から「バスアセスメント」を実施。

【アセスメントの概要】

○趣旨：

① 県や市町村等の第三者がバス路線の状況を把握・評価し、バス事業者へ改善に関する働きかけを行うことにより、利用者の利便性の向上と路線効率化の促進を図る。

② 利用者が少ない路線について、その実情を把握し、課題点を改善することにより、利用者の増大を図る

○対象路線：

・国又は県の補助対象候補路線から、利用者数や補助金額等を考慮して、補助要件割れが生じる可能性の高い路線を優先して選定

○アセスメントの実施機関：

・県地域振興室、県広域振興局（対象路線に関連する局のみ）、市町村（対象路線に関連する市町村のみ）、有識者

○アセスメントの実施工程：

工　程	内　容
① アセスメント実施路線の選定	ア 利用者数の少ない路線 イ 補助金額の多い路線
② 事前調査、ニーズ調査	ア 基礎資料により路線の課題点を把握 イ アンケート等により住民ニーズを把握（市町村が実施）
③ 乗車調査	各アセスメント実施機関がバスに乗車し、課題点を調査
④ 意見交換会	把握した課題点や市町村が集約した住民ニーズ調査結果を持ち寄り、改善策等について検討
⑤ バス事業者への通知	調査結果や課題点をバス事業者に対して通知
⑥ バス事業者からの対応状況等報告	バス事業者から対応状況や対応方針について報告
⑦ アセスメント実施結果の公表	アセスメント実施結果の情報公開
⑧ 対応状況の把握、フォローアップ	ア バス事業者による改善に向けた取組みの効果の確認 イ 必要に応じてバス事業者による今後の取組を支援

導入に至った背景・課題

○補助要件に満たないバス路線の維持

・県内の多くの路線は国、県、市町村からの補助により維持。

・しかし、近年、人口減少やクルマ社会の進展等を原因として、補助を受けるための前提となる最低限の利用者数を確保できない路線が発生し、存続が危ぶまれている。

・これらの路線は、地域間を結ぶ県内の交通基盤であり、県民の生活の足として重要な役割を果たしている。

工夫されたポイント

✓法制度要件に見合わない路線を含めた支援【事業継続段階】

県内のバス路線網の維持に向けて、補助要件に見合わない路線を含め、バス事業の改善、利用者の利便性向上、及び路線効率化の促進の観点から、県が主体となり、利用しない人を含めたニーズ把握や乗車調査等を含め、実態把握を行いつつ課題等への意見交換を経て、事業者へ通知。

その他

○アセスメント対象路線数

・H21:10路線、H22：10路線、H23：７路線、H24：10路線

○アセスメント後の対応

・調査結果や課題点・対応策を関係バス事業者に提示し、対応状況や対応方針について報告を求めている。なお、アセスメント実施後随時、バス事業者による改善に向けた取組みの効果の確認を行うとともに、バス事業者による今後の取組に対する助言等を実施。

○平成25年度以降について

・震災により特例措置を受けている路線のあり方について、バス事業者・市町村とともに「バス路線の今後のあり方検討会」を立ち上げ検討を行っている。

（出典）岩手県ホームページ（http://www.pref.iwate.jp/koutsuu/koukyou/002877.html）等

視点４：他地域連携　県の役割

国の補助要件を満たさない準幹線系統の運行（香川県）

人口（香川県H28.4）	972,675人
65歳以上人口比率	29.33%
面積	1,876.7k㎡
人口密度	518.29人/k㎡

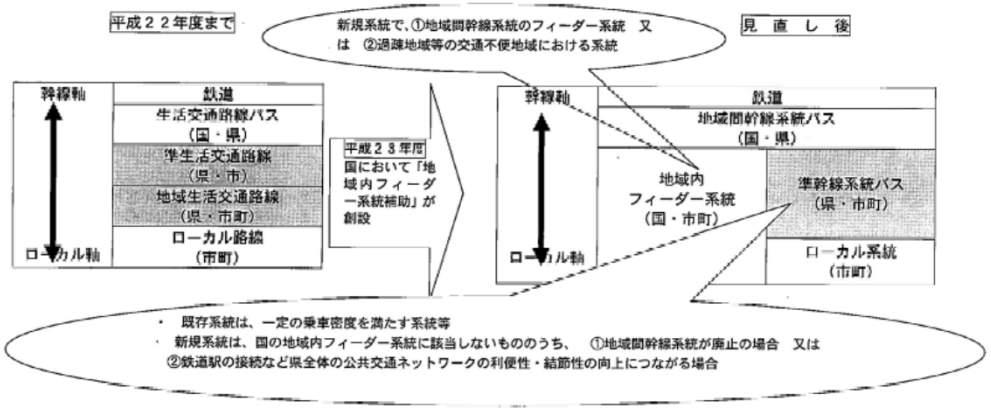
地域の特性：都市部／過疎地域／半島地域／振興山村／特定農山村／豪雪地帯 特別豪雪地帯／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／その他

■ 事例概要

○国の制度が活用できないものであって、かつ、一定の利用がある系統（準幹線系統）を対象として支援を実施。
○国の制度と併存させることによって、鉄道や路線バス等の幹線を補完し、県全体のネットワーク強化に資するものとして、平成25年度（平成25年10月～平成26年９月）より実施。

【香川県準幹線系統確保維持費補助金】
○市町が補助要綱に基づき香川県に申請。申請内容を香川県が監査し、市町に交付する補助金額を決定（事後算定方式）。
○１年ごとに申請（補助会計年度は10月～９月）。
○２年連続で補助率「1/2以内」が適用される系統について、収支改善や費用削減等により、前年度よりも補助額が減額となった場合には、減額となった額の1/2を市町に還元。
○補助率の設定：
・これまでの平均輸送人員の規定を廃止し、平均乗車密度（収入額をベースに算定した理論上の常時利用者数）と収支率に基づき、補助額を1/6以内～1/2以内に細分化。



■ 導入に至った背景・課題

○補助要件に満たないバス路線の維持
・バス等に関する補助金の金額が年々上昇傾向にある中で、香川県は利用率のアップや車両サイズの適正化等による収支改善を図る必要があると認識。
・そのような中、国の「地域内フィーダー系統補助」が創設されたことを踏まえ、市町バス事業への県の支援制度については、国の補助制度の活用を前提とする考えへ転換。

■ 工夫されたポイント

✓法制度要件に見合わない路線を含めた支援【事業継続段階】
県内のバス路線網の維持に向けて、補助要件に見合わない路線を対象に、補助制度を創設。

■ その他

○平成26年度に一部要綱の改正
・平均乗車密度が２年連続で１人未満の系統については翌年度から補助対象外
・なお、再び平均乗車密度が１人以上となった場合は、翌年度から再び申請が可能となるよう、平成26年度に要綱改正を実施。

（出典）国土交通省、「公共交通における官民連携の取組み事例集」、平成26年3月　等

視点４：他地域連携　県の役割

県による網形成計画/再編実施計画の策定　（大分県）

人口（6市合計 H27.10）	260,740人
65歳以上人口比率	34.75%
面積	2,508.7k㎡
人口密度	103.93人/k㎡

地域の特性：都市部／**過疎地域**／**半島地域**／**振興山村**／特定農山村／豪雪地帯 特別豪雪地帯／該当なし

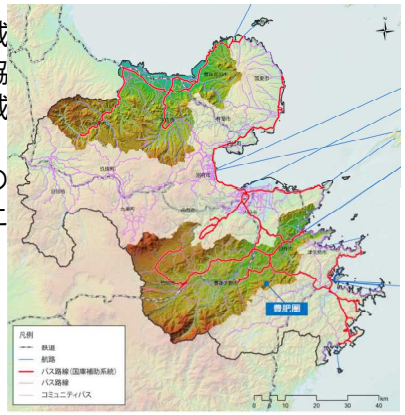
導入手段：鉄　道／**路線バス**／**コミュニティバス**／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／**その他**

■ 事例概要

○県が主体となって協議会を立ち上げ、広域路線の多い圏域を対象として、市町村と協働の上、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を策定した事例。
（両地区の計画策定については、協議会の分科会を地域ごとに設立し、各分科会において議論）

○策定対象：
・北部圏：中津市・宇佐市・豊後高田市
・豊肥圏：竹田市、豊後大野市、臼杵市

○市町の役割も明記：
・行政が実施すべき施策について、多くは県と各市が協働で実施することとなっているが、「需要量に見合った運行形態の選択」や「ダイヤの余裕時間を活用した観光目的運行路線の設定」等の一部施策は、県ではなく市町が事業者と協働して実施と位置づけている。



計画の対象地域

・中津、宇佐、豊後高田の３市域（北部圏）
及び臼杵、竹田、豊後大野の３市域（豊肥圏）を対象とする。

（基礎データ）
合併状況：平成13年3月31日時点の58市町村から現在は18市町村
人　　口：116万4207人（平成27年12月1日現在）
面　　積：6,340.61平方キロメートル（平成26年10月1日現在）
過疎地域等指定：過疎、離島、半島、山村等
高齢化率：29.43%（平成26年10月1日現在）

計画の概要

基本方針1　だれもが安心して生活できる移動環境の創造
基本方針2　交流促進による地域活力の維持・向上
基本方針3　効率的で持続可能な都市圏の構築

公共交通ネットワークの形成方針

市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワーク

計画目標1　まちづくり・観光・教育政策及び市町村と連携した「軸」と「拠点」の設定により住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築
計画目標2　公共交通の維持に向けたネットワークの再構築及び運行水準の適正化
計画目標3　モード間の連携強化により圏内外を有機的につなぐ広域交通ネットワークの創出
計画目標4　国内外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備
計画目標5　新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

■ 導入に至った背景・課題

○市町村をまたぐバス路線が多数運行
・自家用車の普及や人口減少に伴い公共交通の利用者が減少するなど、バスをはじめとする公共交通を取り巻く環境は厳しさを増す一方、高齢運転者による交通事故の増加やインバウンド旅行者の増加等を考慮すると、安全・安心でだれもが利用できる公共交通の果たす役割は大きく、都市軸と拠点のネットワークを圏域として確保・維持することは、移動弱者を含むすべての人の移動と、人の活動によって生み出される地方の活力を維持するために必要。
・このため、県が主体となり、市町村間をまたいで運行されるバス路線が多く存在する北部圏（中津市、宇佐市、豊後高田市）及び豊肥圏（竹田市、豊後大野市、臼杵市）を対象として、持続可能な公共交通網の構築を目的として計画を策定

■ 工夫されたポイント

✓広域路線の多い実態に対し県が主体的に取組【計画検討段階】

市町村をまたぐ路線が多い地域について、県における交通ネットワークの確保、及び市町村間の連携の観点から、県が主体的に計画を策定。

■ その他

○地域公共交通再編実施計画も認定
・両地域の再編実施計画を大分県と関係市協働で作成し、平成28年９月21日に国土交通省の認定を受ける。
・県が各圏域に分けて主導する抜本的な交通再編計画の作成は、全国初の事例

○各市内の交通ネットワークについては各市が独自で検討
・例えば、北部圏の中津市においては、市内ネットワークの維持確保に向けて、地域公共交通網形成計画を独自でも策定。

（出典）大分県ホームページ（http://www.pref.oita.jp/soshiki/10850/kotu-amikeikaku.html ）等

視点４：他地域連携　県と市町村の合同研究会

「最上地域政策研究所」（山形県最上総合支庁・新庄市・金山町・最上町・舟形町・真室川町・大蔵村・鮭川村・戸沢村）

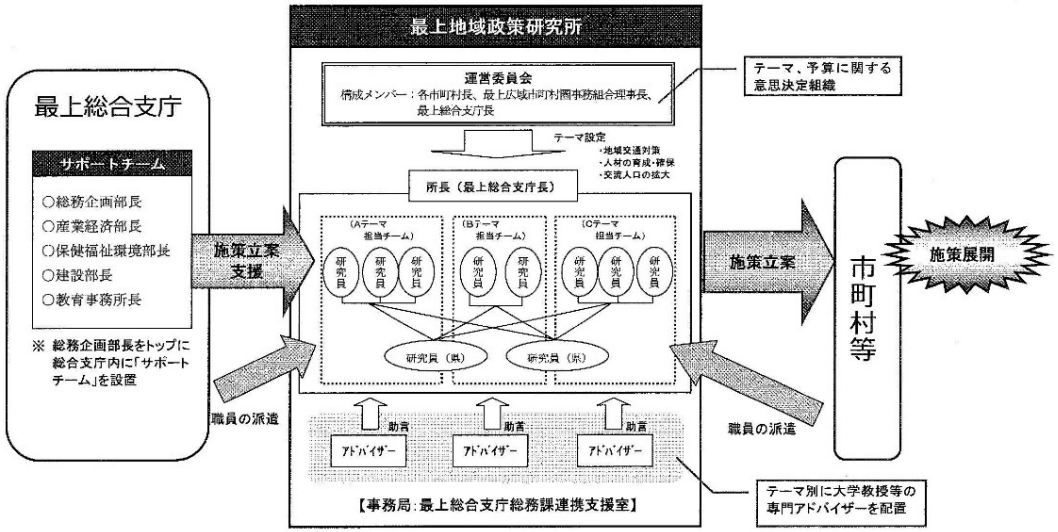
人口（8市町村計H27.10.1）	77,895人
65歳以上人口比率	32.65%
面積	1803.32k㎡
人口密度	43.20人/k㎡

地域の特性：都市部／**過疎地域**／半島地域／**振興山村**／**特定農山村**／**豪雪地帯 特別豪雪地帯**／該当なし

導入手段：鉄　道／路線バス／コミュニティバス／デマンドタクシー／一般乗用タクシー／有償運送／**その他**

■ 事例概要

○ 地域における諸課題について調査研究し、各市町村の政策推進に資するとともに、職員の政策形成能力の向上を図ることを目的に、最上地域の8市町村、最上広域市町村圏事務組合、最上総合支庁が協定を締結し、「最上地域政策研究所」を設置。（平成24年度）
○ 市町村等の職員及び総合支庁の職員を研究員に委嘱し、月1回程度、調査研究等の活動に従事。（～平成27年度）
○ 平成27年度以前の活動は、研修（人材育成）を強く意識したものであったが、平成28年度より、課題解決に向けた施策立案に集中的に取組む形へと見直し。
○ 平成28年度の研究テーマは、以下の3つ。
　ア　地域交通対策
　イ　地域産業を支える人材の育成・確保
　ウ　交流人口の拡大



平成28年度の運営体制

■ 導入に至った背景・課題

○地域の課題の共有化
　・人口減少、高齢化という地域の課題を共有し課題解決を図る。

○合同研究による効果
　・最上地域における諸課題について調査研究し、各市町村の政策推進に資する。
　・合同研究を行うことで職員の政策形成能力の向上を図る。

■ 工夫されたポイント

✓各自治体の担当者との連携【課題認識】
各自治体の担当者を会議に招聘することで、各市町村の状況を的確に把握し、自治体ごとの考え方の相違などを明確化。

■ その他

○交通弱者に関する勉強会では兵庫県豊岡市、青森県八戸市、岩手県北上市、山形県鶴岡市等の事例を交えて検討を実施

（出典） 全国知事会ホームページ（http://www.nga.gr.jp/app/seisaku/details/5345/）
山形県ホームページ(http://www.pref.yamagata.jp/kurashi/chiiki/kasseika/9314001mogaken.html)等

視点５：新技術活用　新技術活用

「全国タクシー配車」（Japan Taxi株式会社）

人口	－
65歳以上人口比率	－
面積	－
人口密度	－

地域の特性：都市部 / 過疎地域 / 半島地域 / 振興山村 / 特定農山村 / 豪雪地帯 特別豪雪地帯 / 該当なし

導入手段：鉄　道 / 路線バス / コミュニティバス / デマンドタクシー / **一般乗用タクシー** / 有償運送 / その他

■ 事例概要

○東京のタクシー事業者である日本交通株式会社のグループ会社であるJapan Taxi 株式会社が開発したタクシー配車用アプリケーション。
○平成23年12月より全国の主要都市で利用可能になるよう、アプリケーションをリリース。
○現在、全国47都道府県のタクシー事業者322者（タクシー合計台数33,552台）と提携。
○なお、配車手数料が発生する。

【東北地方で利用可能なタクシー事業者（Japan Taxi株式会社HPより）】

県名	配車エリア	会社名	車両台数
青森県	青森市(*)	珍田タクシー	59台
	青森市(*)	一番タクシー	33台
	八戸市(*)	八戸タクシー	60台
	弘前市	グリーン交通	58台
	弘前市	北星交通	114台
岩手県	盛岡市,岩手郡滝沢村,紫波郡	ヒノヤタクシー	109台
	盛岡市,岩手郡滝沢村,紫波郡矢巾町,紫波郡紫波町	盛岡タクシー	92台
	花巻市(*)	文化タクシー	48台
	北上市(*)	北上タクシー	24台
	北上市	八重樫タクシー	30台
宮城県	仙台市(*)	仙台タクシーグループ	189台
	仙台市(*)	仙無協（稲荷･秋保･帝産）	185台
	宮城野区(*),青葉区(*),若林区(*),太白区(*),泉区(*)	仙都タクシーグループ	65台
	仙台市青葉区(*),宮城野区(*),若林区(*),泉区(*)	高砂タクシー	41台
	石巻市	宮城交通	35台
	気仙沼市(*)	気仙沼観光タクシー	30台
秋田県	秋田市	国際タクシー	73台
山形県	山形市(*)	山交ハイヤー	152台
	米沢市(*),南陽市(*),東置賜郡高畠町(*)	辻タクシー	41台
	米沢市(*)	今村タクシー	29台
	米沢市(*),南陽市(*),東置賜郡高畠町(*)	米沢タクシー	20台
	酒田市,飽海郡	酒田第一タクシー	46台
福島県	福島市	福島貸切辰巳屋タクシー	51台
	郡山市,本宮市,須賀川市,田村郡(*)	クラブ自動車	77台
	会津若松市	あいづタクシー	100台
	会津若松市	会津交通	102台
	白河市,西郷村	白河観光交通	43台

(*)は、一部の地域を除く

■ 導入に至った背景・課題

○スマートフォンアプリ開発・導入の背景
・利用しやすいタクシー環境の導入
・ライドシェア等への対抗

■ 工夫されたポイント

✓ＩＣＴの活用による全国どこでも同一ツールで呼び出し可能
【施策検討段階・事業化段階】

東京で導入されたシステムを、全国のタクシー事業者と提携することにより、全国どこでも同じアプリケーションを利用することによって、タクシーの呼び出しが可能。
東北地方内でも、異なる市町村への移動の際にも活用可能。

■ その他

○「全国タクシー配車」以外の主なタクシー配車・呼び出しアプリ
・Uber　：日本では東京・福岡のみ
・LINE TAXI　：現在23都道府県までサービス拡大
（https://taxi.line.me/）
・スマホdeタッくん　：現在は東京都中心
（takkun.taxi-tokyo.or.jp）・

（出典）Japan Taxi株式会社ホームページ（https://japantaxi.jp/） 等

新技術活用

「ささえ合い交通」（京都府京丹後市）

人口（H28.11.30）	56,882人
65歳以上人口比率	35.3%
面積	501.43k㎡
人口密度	113.44人/k㎡

地域の特性：都市部 / **過疎地域** / **半島地域** / **振興山村** / **特定農山村** / **豪雪地帯 特別豪雪地帯** / 該当なし

導入手段：鉄　道 / 路線バス / コミュニティバス / デマンドタクシー / 一般乗用タクシー / **有償運送** / その他

■ 事例概要

○NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が運行主体となり、利用者がUber社のシステムを活用して、対応可能な地元ドライバーに希望する目的地までマイカーに同乗させてもらう仕組み。

【「ささえ合い交通」の概要】
- 運行日　：平成28年５月26日～（年中無休）
- 運行時間　：8:00～20:00
- 運賃　：最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/km加算
- 運賃支払い：当初はクレジットカード決済のみ、12月21日より現金支払い方式も可能となるよう変更
- 運行形態　：道路運送法第 78 条第 2 号に基づく公共交通空白地有償運送
- 運行体制　：運行管理者1名と他ドライバーにより体制整備
- ドライバー：運行主体の台帳に登録された者（審査あり）
- 利用対象者：地域住民、観光客など
- 乗車可能地域：京丹後市丹後町
- 降車可能地域：京丹後市全域
- 利用方法　：Uberのアプリをダウンロードし登録することで利用可能
- 利用実績　：5月26日～11月25日の半年間で総実車走行距離3,416km
  利用者の約8割が地元住民、約2割が市外登録者（海外含）
  丹後町内の市街地からの乗車が多く、降車場所は商店、病院、役所、観光地等様々な場所への利用が見られる。

■ 導入に至った背景・課題

○タクシー事業者の不在
○市営デマンドバスにおける利便性確保の課題
- 京丹後市旧丹後町域では、平成20年にタクシー事業者が撤退
- 平成26年より市営デマンドバスの運行を開始
- しかし、路線が定められていること、事前に予約が必要なこと、利用可能な曜日が限定されていること等により利便性の確保に課題
- タクシー事業を担う事業者が不在の中で、京丹後市地域公共交通会議で協議し、地域住民の利便性を向上し、かつ持続可能な運行方法の確立に向けて、本方式を承認・導入

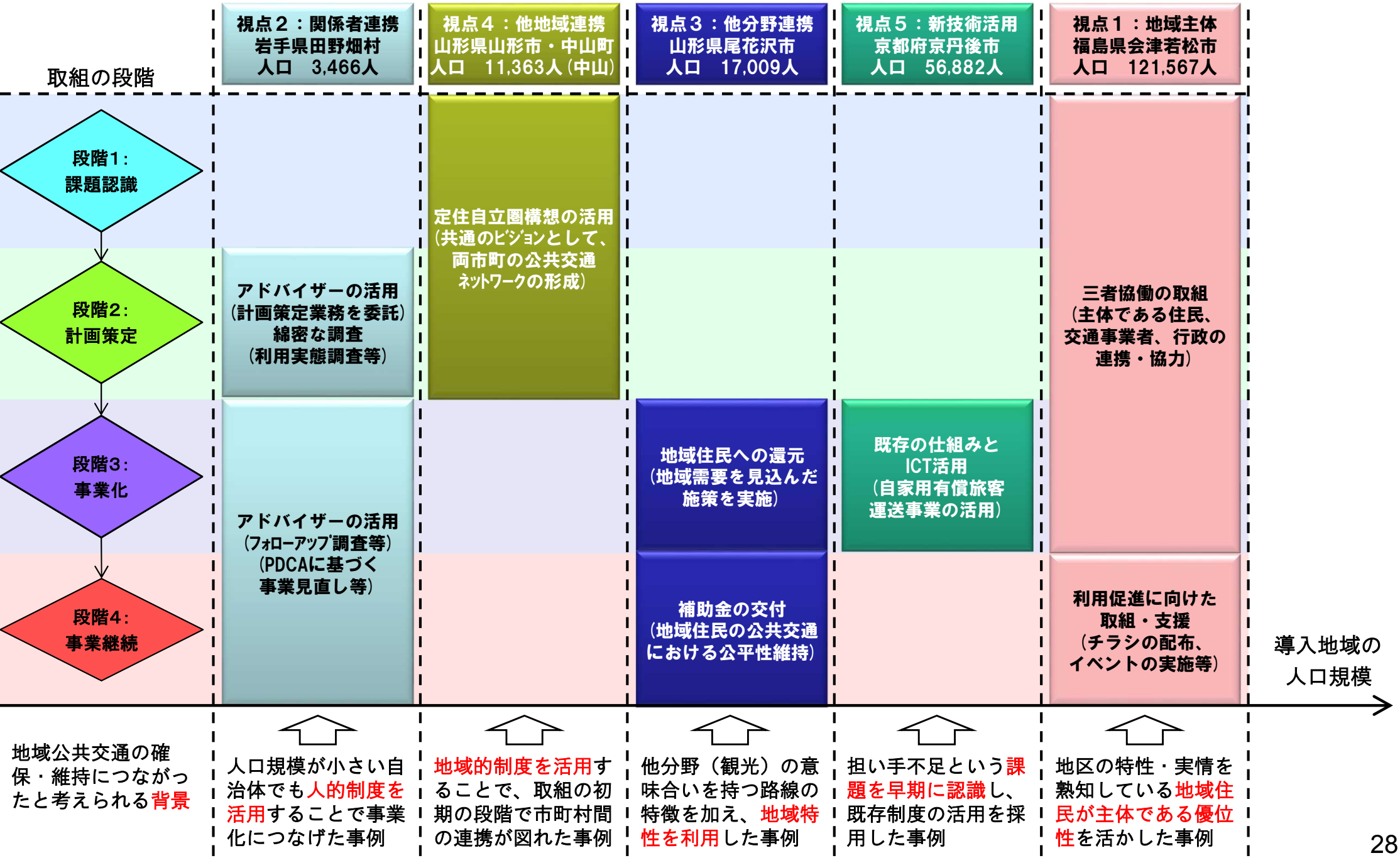
■ 工夫されたポイント

✓既存の制度の枠組みの中でＩＣＴを活用して地域の足を確保
【施策検討段階・事業化段階】

公共交通事業の担い手が不在となる中で、自家用有償旅客運送事業を活用して、地域住民等の生活の足を確保。
また、ITシステムについても、Uber社の既存システムを活用することにより、公共交通の維持・確保に向けた費用削減に寄与。
（市から運行主体へ事業費の一部補助、運行主体からUber社へは、システム使用料として、売り上げの数%を支払い）

■ その他

○利用実態に応じてサービスを柔軟に改善
- 高齢者の多い地域であるため、タブレットの貸出等、ITシステムの利用に対する支援を展開
- また、地域住民の利用が多いことを把握の上、現金決済方式を導入

（出典） NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」ホームページ
（http://www.kibaru-furusato-tango.org/blog/category/rideshare/）
Uber Japanホームページ（https://newsroom.uber.com/japan/kyotango/） 等

各視点別にみた、課題認識～事業継続の取組における主な市町村の工夫事例