

あなたの地域の
ヒントが見つかる

おでかけ実例博 in とうほく

～「公共交通によるおでかけ」を促す取組事例集～

はじめに

地域公共交通は、地域住民や来訪者のおでかけの足を提供するだけでなく、地域の社会経済活動を支える重要な社会インフラです。

しかし、モータリゼーションの進展や長期的な人口減少のほか、5類感染症移行後も尾を引く新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いています。

こうした状況において、地域のおでかけの足として必要な地域公共交通を確保・維持していくためには、多様な利用者に公共交通を使ってもらうための工夫が一層重要となっています。

そこで、東北運輸局では、各地方公共団体や交通事業者においてこれまで取り組まれてきた地域公共交通の利用促進に向けた方策の内容やそのポイント等について調査を行いました。本事例集では、その結果をとりまとめ、利用促進に取り組む上でのヒントを整理しています。

本事例集の作成に当たっては、各種利用促進方策に熱心に取り組まれている地方公共団体や交通事業者の担当者の方から、取組に当たって工夫した点や苦勞した点など幅広くご意見をいただきました。ご協力いただいた皆様にこの場を借りて感謝申し上げます。

本事例集をより多くの皆様に参考にしていただき、今後の公共交通によるおでかけを促す取組の一層の推進に役立てていただけますと幸いです。

国土交通省 東北運輸局

目 次

■ 「公共交通によるおでかけ」を促す取組について	3
1. 地域公共交通と利用促進の意義	3
2. 利用促進に必要な視点	4
■公共交通が利用される場面（「 くらし 」と「 たのしみ 」のおでかけ）	4
■利用の確保に向けた2つのステップ	5
■多様な関係者との連携・協働	7
■ 東北運輸局管内における取組事例	8
1 ニーズに沿った運行内容の設定	
① 鶴岡市内循環バス	庄内交通株式会社・山形県鶴岡市 9
② NPO 法人みんなと湊まちづくりネットワーク	福島県会津若松市 11
③ 「巡回バス」・「ふれあいバス」	秋田県三種町 13
④ 金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」	福島県会津若松市 15
⑤ 「町民バス」・「おいらバス」	青森県おいらせ町 17
⑥ 通学に配慮したルート・ダイヤ設定	青森県五戸町 19
⑦ AI デマンド型乗合バス「しわまる号」	岩手県紫波町 21
⑧ 乗合タクシー「のりあい・つばめ」	宮城県仙台市 23
2 ハードル低減による利用促進	
① 市内交通の全面再編	福島県本宮市 25
② 方面別系統ナンバリングと総合案内	弘南バス株式会社 27
③ パーソナル時刻表の作成・配布	山形県酒田市 29
④ 滝沢市公式スマートフォンアプリ「滝沢NAVI」	岩手県滝沢市 31
⑤ 潟上市マイタウンバスのGTFSデータ整備	秋田県潟上市 33
⑥ 潟上市マイタウンバス無料Week	秋田県潟上市 35
⑦ IGR ワンデー・ツーデーパス	IGR いわて銀河鉄道株式会社 37
3 新たなおでかけの創出	
① 日帰り路線バスパック	青森県八戸市 39
② 路線バスで行く！「特典付きパック乗車券」	羽後交通株式会社 41
③ ご当地タクシー （アップルパイタクシー・白河ラーメンタクシー）	北星交通株式会社 43 白河観光交通株式会社
④ バス回数券・「のってみっカード」	福島県会津坂下町 45

「公共交通によるおでかけ」を促す取組について

1. 地域公共交通と利用促進の意義

長期的な人口減少に伴い、学校や医療施設の統廃合、食料品や日用品を扱う店舗等の減少などが進む中、地域住民のおでかけの足を支える地域公共交通の役割は一層重要になっています。

また、地域公共交通は、地域の社会経済活動にも大きな影響を与えます。移動が活発になってまちなかに人が増えればまちに賑わいが生まれますし、主要駅からの二次交通が充実して観光客が増えれば地域の消費も拡大します。高齢者の健康増進が医療費抑制に繋がることもあれば、福祉バスやスクールバス等の個別輸送の集約によって福祉・教育など他分野の行政コストの抑制を実現できることもあります。人口減少社会の中、コンパクトなまち（団子）をネットワーク（串）で繋ぐ「コンパクトプラスネットワーク」のまちづくりにも欠かせない存在です。

このように、地域公共交通は地域に重要な社会インフラとして機能しています。

一方、人口減少やモータリゼーションの進展に伴い、公共交通の利用は長期的に減少傾向が続いています。また、新型コロナウイルス感染症の流行によって急激に落ち込んだ需要は、5類感染症への移行後もなおコロナ前の水準には回復していません。その結果、交通事業者の経営状況も一層厳しいものとなっています。

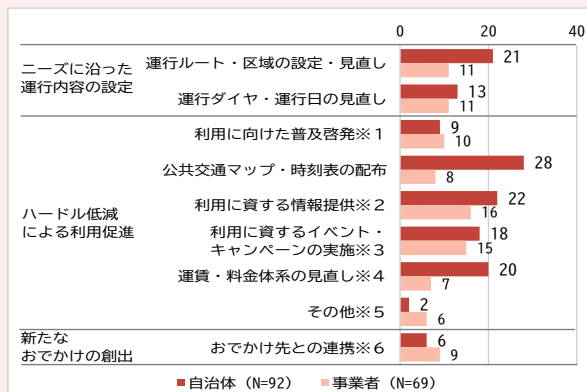
こうした中、既に様々な地域で、より多くの住民や来訪者に公共交通を使ってもらうための工夫が行われていますが、地域にとって必要な地域公共交通を維持するためには、様々な工夫を通じて運賃収入を確保し、地域公共交通の持続可能性を高めていくことが一層重要となっています。

■自治体・事業者アンケート結果からみた利用促進に関する取組状況・内容

東北運輸局管内の自治体・交通事業者を対象にアンケート調査を実施した結果、取り組まれている利用促進方策としては、自治体では「公共交通マップ・時刻表の配布」が最も多く、次いで「利用に資する情報提供」、交通事業者では「利用に資する情報提供」が最も多く、次いで「利用に資するイベント・キャンペーンの実施」が多くなっています。

【アンケート調査の概要】

- ・利用促進方策の取組状況や内容等を把握するため、管内の自治体、交通事業者を対象にアンケート調査を実施
- ・調査期間：令和6年2月19日～3月5日
- ・回収票数：88自治体、70交通事業者
- ・対象施策数：計161
(自治体92、事業者69)



- ※1：メディア（TV、新聞、チラシ等）による利用の呼びかけ、住民ワークショップの開催 等
- ※2：利用方法やモデルケースの案内、経路検索アプリでの運行情報の表示 等
- ※3：乗り方教室の開催、運賃無料デーの実施 等
- ※4：特定層（高齢者等）向けの割引施策を含む
- ※5：待合室や上屋の整備など待合環境の改善、バス車両のラッピング
- ※6：目的施設での割引が受けられる公共交通利用者へのクーポンの配布 等

2. 利用促進に必要な視点

公共交通が利用される場面（「**くらし**」と「**たのしみ**」のおでかけ）

人々の「おでかけ」は、その目的に応じて様々な場面が想定されますが、大きく分けると通学・通院といった「**義務的なおでかけ（くらしのおでかけ）**」とショッピングや観光といった「**余暇的なおでかけ（たのしみのおでかけ）**」に分類することができます。

それぞれのおでかけの性質に着目すると、利用促進に向けたアプローチの方法についても次のような違いが見えてきます。

●義務的なおでかけ（「**くらし**」のおでかけ）

◇主に、通学・通院や通勤、日用品の買物をはじめとした、日常生活を営む上で必要となる「**義務的な活動**」のためのおでかけ

◇学校の始業時刻や診療所の診療開始時刻など、目的施設側の事情に合わせて移動が必要となるため、**時刻、経路などの選択の自由度は低い**

⇒公共交通利用を促すためには、**公共交通のサービスが移動ニーズにマッチしていること（公共交通によっておでかけの用が足せること）が重要**

●余暇的なおでかけ（「**たのしみ**」のおでかけ）

◇主に、ショッピングや飲食、娯楽、観光など、人々のライフスタイルを充実させる一環として生じる「**余暇的な活動**」のためのおでかけ

◇個々人において予定に合わせて移動を考えるため、**時刻、経路などの選択の自由度は高い**

⇒公共交通利用を促すためには、**公共交通による移動を選択肢として把握してもらうほか、おでかけの目的とセットで公共交通利用を提案することも考えられる**



住民の「くらし」のおでかけの足として、住民自ら運行する金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」（会津若松市）



バスと地元観光施設等がコラボして「たのしみ」のおでかけを提案する「わくわくバスパック(八戸市)」・「特典付きパック乗車券(羽後交通)」



■ 利用の確保に向けた2つのステップ

①利用者のニーズに沿った運行内容を設定する（路線や運行方法の設定・再編）

公共交通をより多くの方に利用してもらうに当たっては、まずは、公共交通の運行そのものが利用しやすいもの、つまり、**利用者のニーズに沿ったもの**となっているかどうか重要なポイントです。どんなに利用促進策を講じて、そもそもの使い勝手が良くなければ利用は定着しません。

ターゲットとなる利用者層を定めて、学校の登校時間や病院の診療時間など、行きたい場所（運行ルート・エリア）に、行きたい時間（ダイヤ）に行くことができるかどうかを、ニーズを踏まえて検討することが重要です。

特に、『くらし』のおでかけにおいては、こうした基本的なポイントが抑えられているだけで使ってもらいやすくなります。

②公共交通の利用を促していく（知ってもらう、使ってもらう）

<利用のハードルを下げる>

使いやすい公共交通があっても、その存在が知られていなければ利用には繋がりません。また、実際に利用を考える上で、一部の方にとっては費用負担や待合・乗継環境がボトルネックとなる場合もあります。

利用促進策には、**公共交通に関する幅広い情報発信**（例：広報誌、HP、SNS 等による発信、住民向けイベントの開催）、**運行内容に関する分かりやすい情報提供**（例：公共交通マップ作成や系統表示の工夫、GTFS データによる経路検索アプリの活用）、**運賃に関するインセンティブ設定**（例：学生・高齢者向け割引の設定、運賃無料キャンペーンの実施）、**待合・乗継環境の整備**（例：雨風を凌げる停留所の整備、バスロケーションシステムの導入、バス同士・バス鉄道間のダイヤ接続や乗継割引の導入）など、様々な手法が考えられます。

想定される利用者層に応じて、**複数の施策を組み合わせて実施**することが効果的です。

<新たなおでかけを提案する>

また、①で述べたように、人々のニーズやライフスタイルに合わせる形で公共交通のあり方を考えることが一般的ですが、時には、公共交通側の立場から、**公共交通を使った新たなおでかけ＝ライフスタイルを提案**するという視点も重要です。

特に、『たのしみ』のおでかけを促すに当たっては、目的施設の利用と公共交通の利用をセットにした商品の提供など、公共交通を使ったおでかけそのものを提案することによって、普段公共交通に馴染みのない層にアプローチする手法も有効です。

■自治体アンケート結果からみた、様々な取組による効果の発現状況

事前調査や明確なターゲット設定を行っている方策や、別途複合的な取組を実施している方策ほど、公共交通の利用者数の増加や収支率の改善といった利用促進の効果があらわれています。

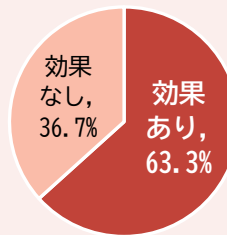
① 事前調査の実施

➡実施により、利用促進に「効果あり」の回答比率が約 1.6 倍

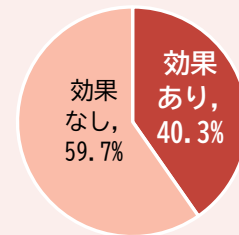
(主な事前調査の内容)

- ・住民その他の対象者へのアンケート調査
- ・地域や関連団体への聞き込みやヒアリング
- ・利用実態調査（乗降調査等）等

事前調査を実施した(N=30)



実施していない(N=62)



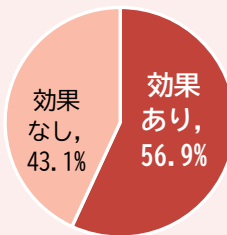
② 方策の対象者・ターゲットの設定

➡実施により、利用促進に「効果あり」の回答比率が約 1.8 倍

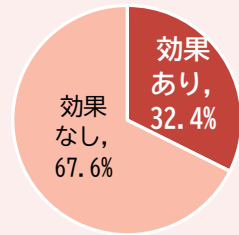
(ターゲットの対象について)

- ・「高齢者」を対象とした施策が最も多く、次いで「学生（小中学生、高校生、大学生等）」が多い

対象者を定めている(N=33)



特に定めていない(N=11)



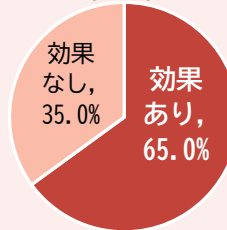
③ 複合的な取組の実施

➡実施により、利用促進に「効果あり」の回答比率が約 1.5 倍

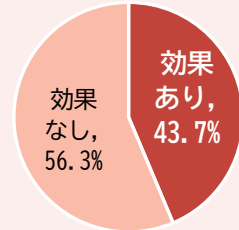
(複合的な取組の内容の例)

- ・デマンド型乗合タクシーの運行開始に併せて利用促進パンフレット・ポスターを作成して周知した。
- ・職員による「公共交通通勤チャレンジデー」に設定した日を「ノー残業デー」にも設定し、職員の健康増進・ワークライフバランスの推進を図った。
- ・待合室の設置や上屋の整備などの待合環境の整備と合わせてバス路線図を配布した。
- ・交通に関するイベントを市の観光イベントと同日に開催した。
- ・公共交通利用者向けの飲食店等でのクーポン等を WEB で利用可能にした。

複合的な取組を実施している(N=20)



実施していない(N=71)



多様な関係者との連携・協働

P.5 ①のように利用者のニーズに応じていく上でも、P.5 ②のように利用促進策を講じていく上でも、**多様な分野の関係者との連携・協働**が重要です。

例えば、町内会との連携によって、実際に公共交通を利用しそうな方がどこに居住しているかがクリアになることもあります。また、同じ自治体内であっても、福祉を担当する部局において、公共交通を必要とする方のデータを保有していることもあります。

そして、利用促進の観点からは、地域の商工会との連携によって、効果的なプロモーションや新たな需要獲得のためのツアーを企画することも可能です。

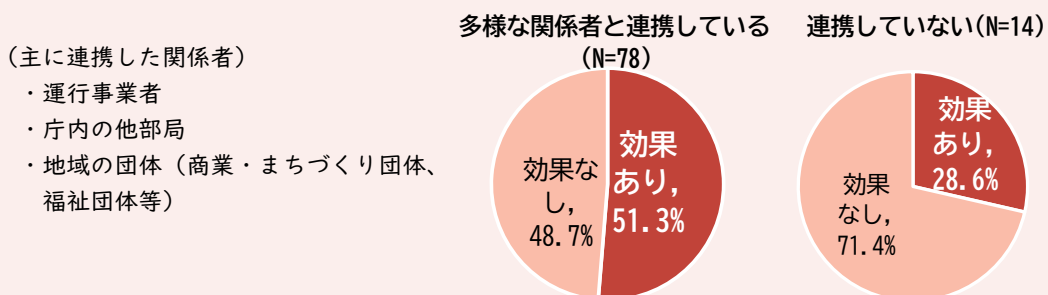
他方、こうした関係者との関係構築には一定の時間や労力がかかります。地域公共交通計画の策定や実施に関する協議を行う「**法定協議会**」（地域交通法）や、道路運送事業のサービスの提供に関する協議を行う「**地域公共交通会議**」（道路運送法）など、**地域の協議の枠組**を活用して、**多様な関係者との長期的な協力体制を構築**していくことが有効です。

自治体アンケート結果からみた、多様な関係者との連携による効果の発現状況

利用促進方策の実施に当たって、多様な分野の関係者と連携・協働することや、「法定協議会」における協議を実施している方策ほど、公共交通の利用者数の増加や収支率の改善をはじめとした利用促進の効果があらわれています。

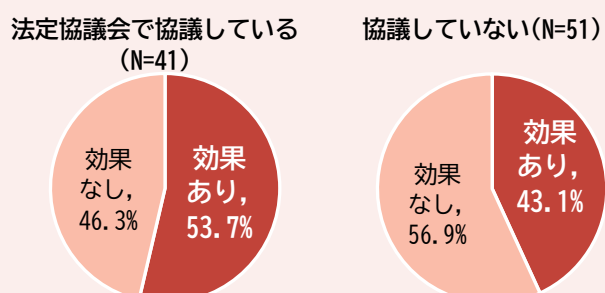
① 多様な関係者との連携状況

➔連携により、利用促進に「効果あり」の回答比率が約 1.8 倍



② 自治体における法定協議会での協議の実施

➔実施により、利用促進に「効果あり」の回答比率が約 1.2 倍



東北運輸局管内における取組事例

「公共交通によるおでかけ」を促すために、全国様々な地域で、多様な取組が進められています。

本事例集では、東北地方における自治体や交通事業者における取組を、2. で述べたような視点から、以下の3つの軸に沿って、各地域での取組事例を紹介します。

(1) 「ニーズに沿った運行内容の設定」(⇒主に「**暮らし**」のおでかけ)

- ① 鶴岡市内循環バス (庄内交通株式会社・山形県鶴岡市)
- ② NPO 法人みんなと湊まちづくりネットワーク (福島県会津若松市)
- ③ 「巡回バス」・「ふれあいバス」 (秋田県三種町)
- ④ 金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」 (福島県会津若松市)
- ⑤ 「町民バス」・「おいらバス」 (青森県おいらせ町)
- ⑥ 通学に配慮したルート・ダイヤ設定 (青森県五戸町)
- ⑦ AI デマンド型乗合バス「しわまる号」 (岩手県紫波町)
- ⑧ 乗合タクシー「のりあい・つばめ」 (宮城県仙台市)

(2) 「ハードル低減による利用促進」(⇒「**暮らし**」のおでかけ・「**たのしみ**」のおでかけ)

- ① 市内交通の全面再編 (福島県本宮市)
- ② 方面別系統ナンバリングと総合案内 (弘南バス株式会社)
- ③ パーソナル時刻表の作成・配布 (山形県酒田市)
- ④ 滝沢市公式スマートフォンアプリ「滝沢NAVI」 (岩手県滝沢市)
- ⑤ 潟上市マイタウンバスのGTFSデータ整備 (秋田県潟上市)
- ⑥ 潟上市マイタウンバス無料Week (秋田県潟上市)
- ⑦ IGR ワンデー・ツーデーパス (IGR いわて銀河鉄道株式会社)

(3) 「新たなおでかけの創出」(⇒主に「**たのしみ**」のおでかけ)

- ① 日帰り路線バスパック (青森県八戸市)
- ② 路線バスで行く！「特典付きパック乗車券」 (羽後交通株式会社)
- ③ ご当地タクシー「アップルパイタクシー・白河ラーメンタクシー」
(北星交通株式会社・白河観光交通株式会社)
- ④ バス回数券・「のってみっカード」 (福島県会津坂下町)

令和6年度 交通関係優良団体大臣表彰地域公共交通部門受賞 鶴岡市内循環バス

【庄内交通株式会社・山形県鶴岡市】



- ・高齢者をターゲットとし、きめ細かなルートを設定（小型車両を活用）
- ・地域に入り込んだ熱心な説明と利用促進 → 利用者数は約**5倍**！



幅員の狭い路地に入って運行する循環バス車両



運行開始当初に配布したチラシ

概要

- 山形県鶴岡市の市街地内において、庄内交通株式会社が独自運行している路線バス
- 利用が低迷していた市内循環線を抜本的に見直し、次の再編を実施(令和4年10月)
 - * 車両の小型化 (定員約25人→12人)
 - * バス停の増設 (58ヶ所→79ヶ所)
 - * ルートの見直し (2コース)・新設 (1コース)
 - * 便数の増加 (1日12便→48便)
 - * 日数の増加 (月～金運行→毎日運行)
 - * 均一運賃の設定 (1回300円)

- 再編に向け、庄内交通・鶴岡市・沿線町内会が綿密に協議。市は交通部局だけでなく、他部局も積極的に参画。これにより、効果的なルート設定を実現。

- * 福祉部局 (高齢者が多い地域のリストアップ)
- * 土木部局 (バス停設置や冬期間の除雪状況に関する情報提供)
- * 商工観光部局 (買い物動向や観光移動に関する情報提供)

- 庄内交通では、地域内全戸へのチラシ配布のほか、市関係部局と協働して高齢者体操教室・町内会・学校等への訪問・説明など、地域の隅々に入り込んだ熱心な利用促進を実施。



再編前後の路線図

■取組のきっかけ

『多くの居住者がいながら利用が見られない市街地への着眼』

山形県鶴岡市は約 12 万人の人口を有するものの、面積が東北一大きく山間部もあり、住民の移動の多くは自家用車です。人口のうち約半数が旧鶴岡市の市街地内に居住していますが、バス利用者の多くは遠隔地の住民でした。

庄内交通が市街地で独自運行していた「市内循環バス」も利用者数が伸び悩んでいましたが、潜在的な需要があるはずの市街地でバス利用を増やしていくことが、今後の路線バスの維持にもつながると考え、市街地の路線再編に着手しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『“高齢者”に焦点を当て、ニーズを綿密に調査』

再編前にバスを利用しなかった理由について、「運賃が分かりづらい」、「いつ走っているか分からない」、「バス停までが遠い」、「本数が少ない」といった回答が多く寄せられていました（令和2年鶴岡市調査）。

これらの指摘・ニーズについて、声を寄せた方の多くが高齢者であったことを踏まえ、メインターゲットとして「市街地在住の高齢者」を設定し、65 歳以上の独居世帯数情報等をもとに、当該世帯数の多い区域を運行経路に設定しながら、ターゲットに合わせた運行計画を立案したほか、運行後も見直し等を実施してきました。

- ・移動目的となる「通院」「買物」「娯楽」に関する施設を巡回する経路を設定
- ・既存路線が集中するバスターミナルや鶴岡市役所をハブとして、市内循環線同士のみならず他の路線バスとの乗り継ぎにも配慮
- ・高齢者が休まず歩ける距離が 300m 程度とのデータを基に、独居世帯の多い区域に約 300m 間隔でバス停を設置
- ・わかりやすい運賃体系（1回 300 円）の導入
- ・ラウンドダイヤ（毎時同時刻発車）の設定
- ・再編運行開始以後にワゴン車両に乗降ステップを設置
- ・車両が目立つよう、カラーリング変更やフロントボード等を設置 など

周知活動としては、「チラシの全戸配布」等をきめ細かく実施しています。

■協力体制の構築

『検討・運行を担う事業者、利用促進を支援する自治体』

再編についての検討やその後の運行は庄内交通が担い、鶴岡市は検討時における各種情報の提供と利用促進に関する様々な取組の実施支援を行っています。

また、再編前は事業者の自主運行路線としての位置付けでしたが、法定協議会でも協議路線として位置付けて協議を進めたことで、庁内での協力体制を構築し、事業者に対し情報提供ができたほか、各分野の意見の聴取・調整、情報発信も可能となりました。

■複合的な取組による相乗効果

『高齢者外出支援事業と連携し、日常利用を増加』

鶴岡市では、70 歳以上の高齢者や運転免許返納者に対し、庄内交通の路線および市営バス・一部デマンド交通が利用可能となる定期券の購入費を支援する「高齢者等外出支援事業」を行っています。

市内循環線の運行を単体で実施した場合と比べ、高齢者等外出支援事業の実施により、メインターゲットである高齢者の利用者負担が軽減され、一層の日常利用の増加につながったほか、利用者の居住範囲も広がり、特に免許返納しても移動できると住民から好評を得ています。



高齢者向け定期券の割引販売

■取組における工夫

『地域住民への丁寧な説明実施』

再編に際して、メインターゲットである高齢者に対し、利用促進につながるよう丁寧な説明を行いました。例えば、高齢者体操教室等に向いて乗り方教室を開催、ケアマネージャーなどへのバス利用説明会を実施したりしています。そのほか、不特定多数が訪れるショッピングセンターや市の大規模イベントへの出展、バスを持ち込んだ告知イベントの開催にも取り組んでいます。



高齢者体操教室でのバス情報の提供

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

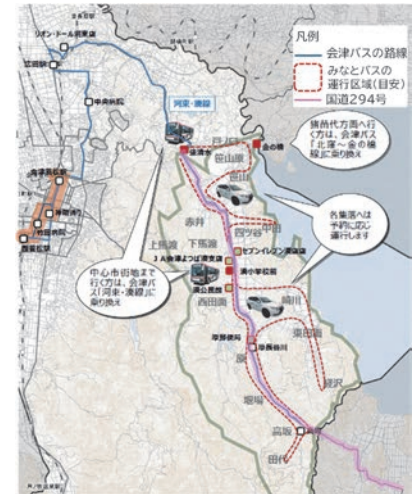
『利用者目線の対応が成功のカギ』

高齢者の利用は日々変化していきませんが、ご利用いただくに当たり、利用に関わる各路線の運行形態を一度で覚えるのは困難です。このため、周知活動は何度も忍耐強く行う必要があります。また、運行ルートやダイヤも、状況に応じ、柔軟な対応が必要となってきます。現場の実走を何度も行い、運行可能な経路を設定するなど、丁寧に対応していくことが利用促進において重要です。



令和5年度 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞
NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク
【福島県会津若松市】

- ・地域の主体的活動を基軸に、ICTや地域交通を活用してコミュニティを活性化
- ・持続可能な運行を可能とするため無償運行から自家用有償旅客運送へ



路線バス・みなとバス運行図

概要

- NPO法人みんなと湊まちづくりネットワーク
 - * 設立年月日 令和2年3月
 - * 構 成 員 地区区長会を中心とした各種団体や事業者、湊地区住民
 - * 事 業 高齢者への移動支援をはじめ、スポーツ少年団の支援、農産物直売所の運営、環境維持活動、地域振興のためのイベント企画など、地域課題解決に向け主体的かつ多角的な活動を展開
- 湊地区地域内交通「みなとバス」
 - * 形 態 NPOが運営・運行する予約型オンデマンドバス
 - * 運 行 日 月・火・水・金曜日の9時～16時(祝日・お盆・年末年始は運休)
 - * 予 約 前日の13時までに電話予約
 - * 運 賃 1日券300円 定期券1か月1,000円 半年5,000円 年間8,000円 (※18歳以下は半額)
 - * 運 行・路線バス接続便(中心市街地の病院やスーパー等)
 - 路線バス「河東・湊線」に接続するよう利用者の要望に合わせ運転
 - 自宅の位置により、自宅～バス停「強清水」or「湊学園前」間を送迎
 - ・地域内用足し便(自宅～目的地の送迎/公民館、農協、コンビニ、郵便局等)
 - 9:30～12:00 ※可能な範囲で午後も対応
 - * 運 転 手 10名程度(20歳代～70歳代、地域住民(NPO会員)・市職員(地域おこし協力隊員など)で構成
 - * 車 両 全3台(5人乗り～24人乗り、予備車1台を含む)
 - うち1台は、風力発電事業者より寄贈されたPHEV車両、同事業者は急速充電施設の無料設置・開放等でも協力 → 環境負荷の低い地域内交通を実現

■取組のきっかけ

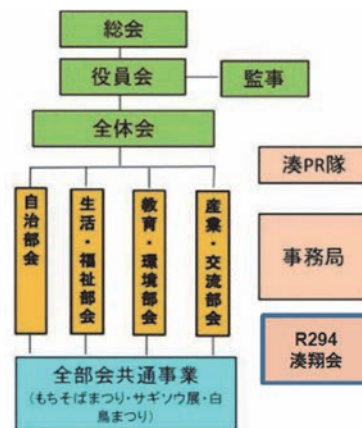
『地域で必要なことは、できる限り地域で支えあい賄っていく』

会津若松市湊地区は東に猪苗代湖、西は標高約830メートルの背あぶり高原が控える中山間地域であり、国道294号（R294）周辺に16の集落が点在しています。集落が点在する環境下では、通常の路線バスは利用しにくく、また過疎・人口減少など多くの地域課題を抱える中で、それらの解決を目的として区長会が中心となり、平成27年に地域運営組織「湊地区地域活性化協議会」が設立され、平成28年度からは公共交通がバス1路線のみだった同地区の地域交通の課題に着手しました。まず、年7回程程度ある地域行事での無償送迎バス運行等を実証的に実施し、令和元年には路線バスの再編を契機として、「みなとバス」として無償運行を開始しました。同協議会のNPO法人化を経て、令和3年10月より自家用有償旅客運送として運行しています。

■ターゲットの設定とアプローチ

『NPO法人みなと湊まちづくりネットワークの取組』

- 平成27年3月：湊地区地域活性化協議会設立
- 平成31年4月：名称変更「みなと湊まちづくりネットワーク」（地区社協併合）
- 令和2年3月：NPO法人登録
- NPOは地区区長会を中心とした各種団体や事業者、湊地区住民が参画した計70名程度で構成されており、毎月、全体会・役員会・各部会を開催しています。「みなとバス」の事業内容の検討・評価は「生活・福祉部会」が担っています。
- 「みなとバス」の運営に当たっては、地域で定期的な議論を重ね、毎年度、事業計画を立て、それに基づき事業を実施しています。事業計画の立案では、運転者の持続的な確保と住民の利用を両立可能な水準として目標を設定し、評価を行っています。その結果も踏まえ、路線バスとの接続性の向上など随時サービスの改善を行っています。その甲斐あって、令和4年度には利用者数については目標（6.3人/日）を達成（7.6人/日）しています。
- またNPOでは、主に20歳代後半～30歳代後半の会員で構成された、次世代を担うリーダー育成を目的とした青年部会「R294湊翔会」を設置しています。青年部会を通じ、若い世代の意見が反映される仕組となっているほか、青年部会と連携した運転手確保など長期的・継続的な運行に向けた取組が可能な環境が整っています。また、青年部会としての活動に加えて、各部会の事業にも関わる仕組を構築することで組織の新陳代謝が促されています。



■協力体制の構築

『市の伴走的支援とエネルギー事業者の協力』



充電中のみなとバス

運営は住民が中心ですが、会津若松市としても、地域運営組織の設立、運営を支援するとともに、地域づくりビジョン策定のファシリテート、運行経費支援、その他運行に当たった各種助言や補助金申請の支援など、幅広く継続的な支援を実施（令和4年度地域内リーダーシステム確保維持事業による補助も活用）しています。また、NPOが実施する毎月の会議には、市の担当者も参加して必要な情報提供や要望の把握等を行っています。

さらに、地域で事業を行う風力発電事業者も協力し、PHEV車両を寄贈するとともに、無料の急速充電施設を設置・開放し、再生可能エネルギーの地産地消とCO₂削減も進めています。

■取組における工夫

『多様な取組の実施』

NPOでは、「みなとバス」によるおでかけツアーの開催（地域内の交流機会増加に寄与）のほか、高齢者世帯を中心とした情報端末の設置による地域の情報発信（みなとチャンネル）、スポーツ少年団の支援、農産物直売所の運営、環境維持活動など、地域活性化に資する多様な関連サービスを実施しています。移動手段として安全な運行に取り組むだけでなく、地域福祉の向上や地域コミュニティの活性化に繋がっています。今後の取組として、潜在的なニーズを踏まえて、観光客利用の取り込みや小中学生を対象とした既存のスクールバスを補完するような放課後時間帯のスクール運行も検討しています。



農産物直売所

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『多様な世代が“自分ごと”として取り組むことが重要』

地域の移動手段を維持・確保していくためには、地域の交通課題を共有し、行政と連携しながら地域住民が主体となり多様な世代と協働して“自分ごと”として捉え、利用促進策など様々な取組を行っていくことが重要と考えています。

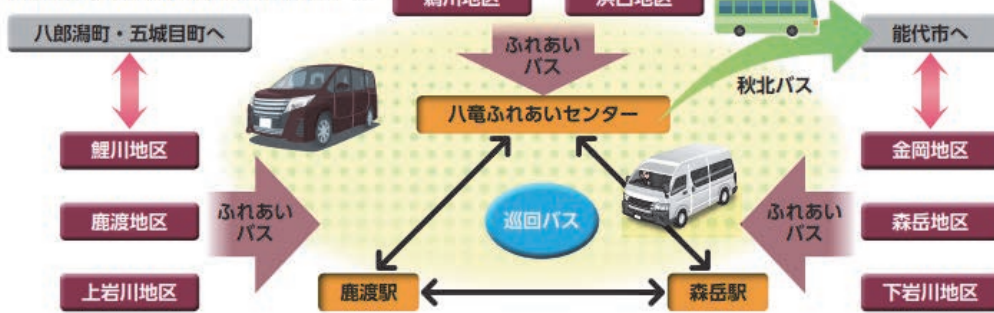


令和4年度 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞 「巡回バス」・「ふれあいバス」

【秋田県三種町】

- ・町の主導の下、住民に協力を呼びかけ共助組織を立ち上げ
- ・各組織が自ら担い手・ドライバーを募る体制 → 顔なじみの車に安心して乗れる
→ 利用者数はコロナ禍を経ても増加が継続！

巡回バスとふれあいバスの利用イメージ



共通塗装の共助バス車両

概要

- 町の施策により、民間事業者が運営する交通も含め、町内全体の交通体系を抜本的に見直し
- 拠点間を結ぶ「巡回バス」と、拠点と各地区を結ぶ8路線の「ふれあいバス」の接続で町内網羅

【巡回バス】1回乗車 200円 1日フリー乗車 300円

- * JR 鹿渡駅～JR 森岳駅～八竜ふれあいセンターを巡回運行
- * 車両は 10人乗りのワゴン車で運行
- * 運行日：祝日を除く月～金 鹿渡線(鹿渡駅発) 1日5便、森岳線(森岳駅発) 1日4便

【ふれあいバス】1回乗車 200円 1日フリー乗車 300円 町外へ移動 1回乗車 500円

- * 1地区は地元タクシー事業者、7地区は住民共助組織による自家用有償旅客運送で運行

森岳地区ふれあいバス	(角助号)	(株) 児玉商会
上岩川地区ふれあいバス	(ぼんじゅーる号)	上岩川地区ふれあいバス運営委員会
鯉川地区ふれあいバス	(鯉川ふれあいバス)	鯉川地区ふれあいバス運営委員会
鹿渡地区ふれあいバス		鹿渡地区ふれあいバス運営委員会
下岩川地区ふれあいバス	(養助号)	下岩川地域力推進委員会
金岡地区ふれあいバス	(金岡号)	金岡共助会
鵜川地区ふれあいバス	(ふるさと号)	八竜鵜川共助バス
浜口地区ふれあいバス	(サンドクラフト号)	浜口地区公共交通協議会

- * 地区ごとにワゴン車を配備 (乗車定員7人～10人) し、**地区住民がドライバー**となり運行
- * 運行日：祝日を除く月～金のみ 運行便数：地区ごとに4～12便
- * **隣の市町に路線を伸ばしている地区がある**
 - ・鯉川地区ふれあいバス(八郎潟町 湖東厚生病院)
 - ・金岡地区ふれあいバス(能代市 JCHO 秋田病院・いとく)
 - ・浜口地区ふれあいバス(男鹿市 五明光停車場)
- * **様々な施設が協賛・協力**
 - ・町内の道の駅・温泉施設：バス利用特典を提供
 - ・商業施設：停車・待機場所の提供
 - ・病院：帰りのバス便に合わせ診察順番を調整

取組のきっかけ

『既存バス路線の撤退と町内に散見される路線空白地区』

秋田県三種町では過疎化や高齢化によりバス利用者の減少が続いていました。また、路線バスの運行のための町負担額の増加、町内の交通空白地の点在化、スーパーの廃業による生活環境の変化など、運行環境に対しかねてから問題意識もありました。そこで、町内の路線バス4路線を1路線に集約し、令和元年10月より町内の交通を全面的に再編しました。

再編の方針として、**町内全域を住民共助による自家用有償旅客運送でカバーすること**とし、住民に協力を呼びかけ平成30年に各運行団体を立ち上げ、各地区での「ふれあいバス」及び町内の拠点間を結ぶ「巡回バス」の二種類の運用を検討しました。そして、令和元年10月からの実証運行を経て、令和3年10月に本格運行を開始しました。

各運行団体では、ドライバーと事務局機能を持ち、日々の運行に加え、ダイヤやルートの見直しを含めたサービス改善の検討を随時実施し、担い手確保も各団体において行っています。町では車両の購入や各種経費の負担を行っています。

ターゲットの設定とアプローチ

『町民の利用ハードルを下げるための広報』

慣れないバス利用への不安を取り除くために、町広報では、次のような様々な切り口で連載を行い、新たな交通形態の浸透を図りました。

- ・共助運行を運転する組織・ドライバー・バスの紹介
- ・利用者の声、町長・副町長の乗車体験記
- ・おでかけのモデルプラン

このような取組の結果、乗車人数は増加傾向が続く、コロナ禍があっても増加傾向を維持しています。



町広報での連載「みたねバスだより」

協力体制の構築

『地域公共交通計画の策定』

長期的なまちづくりの方針を示す町の最上位の計画である「三種町みらい創造プラン」に示されている主要施策の一つ「公共交通システムの充実」の実現を目的に「三種町地域公共交通計画」を策定しました。まちづくりとの一体性を確保しつつ、持続可能な公共交通の実現、公共交通の利用促進に加え、具体的な数値目標（「ふれあいバス」「巡回バス」の利用者数、収支率、運行経費）を掲げ、**法定協議会(三種町地域公共交通会議)での検証・議論を通じ、不断のサービス改善**に取り組んでいます。

また、同計画には、行政・住民共助運行団体・地域交通事業者の3者の誰が欠けても現在の仕組は持続せず、**これまで以上に協力して取り組む必要があるとのメッセージ**が盛り込まれています。

複合的な取組による相乗効果

『町外乗り入れ・時刻表集約』

ふれあいバスや巡回バスについては、利便性を考慮し、町内に限らず、住民の利用の多い**周辺自治体の病院や商業施設への乗入**を認めているほか、**全戸配布の時刻表には乗継先となるJRや他の路線バスの情報も掲載**しています。



時刻表

取組における工夫

『丁寧な相談・協議を重ねたことによる協力体制構築』

再編の目玉となる共助運行を実現すべく、町の担当者が**60件以上の個人・団体に足を運んで協力を依頼**しました(担当職員も臨時で増員)。役場の熱意に住民も応じ、8地区の共助運行が成立し、**交通空白地をすべて解消**させました。

また、公共交通再編の検討初期から、町がバス事業者・タクシー事業者と丁寧な相談・協議を重ねてきたことから、事業者からも理解・協力を得ることができました。「ふれあいバス」「巡回バス」の運行に当たり、既存の民間バス路線4路線は、隣接市にまたがる幹線系統1路線に集約。**「町が本気で再編に取り組むなら」ということで協力を得ました。**

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『行政と住民の関係が近い』

本町は、行政と住民の関係が近いと感じています。手探りで検討を始めた住民共助運行でしたが、公共交通手段の確保だけでなく、住民同士による支え合いの意識と責任感により実現できたまちづくり活動だと思っています。また、運行開始してから、運行団体の親切的な対応が利用者の増加につながっています。今後も運行の安全面に配慮しながらまちづくりと一体となった住民共助運行を支援してまいります。

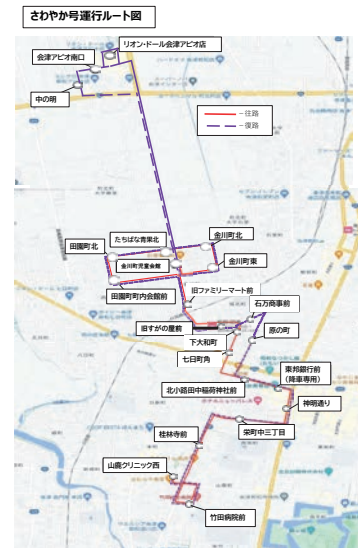


平成 29 年度 地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰受賞
金川町・田園町住民コミュニティバス「さわやか号」
 【福島県会津若松市】

- ・バス会社による「実証実験取りやめ」からの住民の奮起
- ・住民主体で需要を把握し運行計画を作成、利用促進イベントも自ら開催
 → 実証前比 **4分の1以下**の本数ながら、利用者数は約**3倍**！



コミュニティバスの車両と運営協議会の皆様



路線図

概要

- * 運行開始 平成 26 年 11 月
- * 運賃 1 回乗車 300 円 会員券(1 か月定期券)2,500 円
- * 運行日 月・火・水・木・金 ※土、日、祝日及び年末年始(12/31~1/3)は運休
 - ・金川町・田園町 → 山鹿クリニック 3 便/日
 - ・山鹿クリニック → 金川町・田園町 → リオン・ドールアピオ店 2 便/日
 - 金川町・田園町
 - ・山鹿クリニック → 金川町・田園町 1 便/日
- * 会員券購入者特典(地元スーパー：リオン・ドールアピオ店との連携)
 - その1 1,000 円以上のお買い物で 20 ポイント進呈
 - その2 リオン・ドールポイント券 6 枚で会員券と交換
 (リオン・ドールポイント券 3 枚と現金 1,500 円でも OK (1,000 円引き))
- * 車両 12 人乗りのワゴン車
- * 利用促進策

- | | |
|----------------|--------------------------------|
| ・定例ランチ会 | 毎月第 3 金曜日に開催 |
| ・さわやか号体験乗車会 | 年 2 回絵ろうそくづくり体験、料理教室、介護予防教室他実施 |
| ・会員券プレゼント企画 | 会員券 10 枚集めると翌月の会員券プレゼント |
| ・運転免許証返納促進企画 | 免許返納者に 2 か月分の会員券プレゼント |
| ・1 回乗車券プレゼント企画 | スタンプ 30 個たまったら 1 回乗車券プレゼント |
| ・さわやか号だより | 独自作成し、毎月地区全戸配布 |
| ・誕生日プレゼント企画 | ランチ会参加者の誕生日に誕生日プレゼントを贈呈 |
| ・クリスマスプレゼント企画 | 12 月の「さわやか号」利用者へクリスマスプレゼントを贈呈 |

■取組のきっかけ

『運行事業者による実証実験の取りやめからの住民の奮起』

会津若松市街地外縁部にある金川町・田園町地区の交通空白地区対策として、町内会の要望を踏まえた運行事業者による実証運行が平成23年7月から1年間実施されました。しかし、利用が伸び悩み、公共交通の導入は一旦頓挫しました。その後、**運行継続を望む町内会が、市への要望活動に加え、学識経験者のアドバイスを受けながら勉強会を立ち上げ、「みんなが当事者」という考え方のもと町内会、市、交通事業者による粘り強い議論、検証を進めてきました。**この中で、利用動向を探るヒアリングやアンケート調査には町内会が全面的に協力し、**利用希望者を住民のロコミで探す運動を展開、度重なる意見交換によりニーズを把握**してきました。また、**市では調査結果等を基に住民ニーズを可視化**するなどの支援を行いました。これらの取組から、町内会・市・交通事業者の役割分担を定め、住民主体の運営協議会を立ち上げ、平成26年11月より本格運行を開始しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会設立』

○設立 平成26年7月

○設立理由

将来にわたって持続的に運行し続けていくためには、地域の実情を知る住民みずからが取り組んでいくことが必要であるため

○構成団体・メンバー

両町内会長、町内会役員、民生児童委員、高齢者福祉相談員、地区老人クラブ代表、サロン代表、バスの積極的利用者、隣接町内会長、地元スーパー、交通事業者、市役所（地域づくり課）

○協議会 毎月1回開催(10年間継続中)

毎月の運行実績（利用者数や収支率）の確認と共有、運行実績に基づいた利用促進策の検討、利用者の声の確認、さわやか号だより作成

○運行経費の仕組

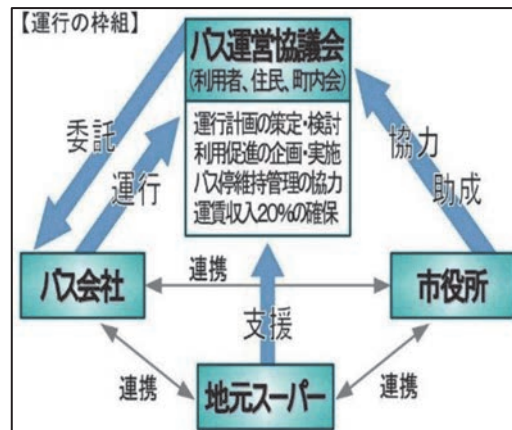
あらかじめ「運行経費」の20%を「基準運行収入」と定めて、「実際の運賃収入」が「基準運行収入」に満たない場合、その不足分について、運営協議会が負担するという仕組を作り、運行経費の残り80%を行政の補助金や運行事業者が負担するという工夫を実施（設立から平成31年3月まで）

令和6年度時点では、市は国からの地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金も活用しながら、支援を継続している。

○愛称公募 住民に愛称を募集したところ「さわやか号」に決定

○ダイヤ見直し 実証実験時から運行量は4分の1以下に縮減した一方、利用者は3倍に

○今後の課題 協議会メンバーの高齢化に伴い、後継者の育成も検討していく必要がある。



設立から平成31年3月までの枠組

■協体制の構築

『自治体がデータ分析を支援、運行事業者は運行に専念』

主体的な運営は沿線住民を中心に取り組んでいますが、**会津若松市は、財政的な支援のほか、GIS データを活用して需要を分析したり、利用データを便・停留所ごとなど詳細に分析したりと、住民の検討材料となるデータ提供を行いサポート**しました。

このように、自治体・住民がデータに基づいたニーズをもとに提案するため、運行事業者側は見通しを立ててダイヤを設定でき、運行に専念することができるようになりました。

■取組における工夫

『運営協議会主催のコミバスランチ会』

毎月第3金曜には中心市街地まで「さわやか号」に乗ってランチ会を実施しています。運行開始翌年から始まったランチ会は、利用者数の減少傾向を打開するための企画でしたが、今では毎月25人程度が参加し、ランチ会の日はバスを増車して対応する盛況ぶりとなっています。バスの利用促進だけでなく、**高齢者に外出機会を生み、地域住民の交流の場**ともなっています。

10年間ほぼ欠かさず開催しており、令和7年1月までに100回開催、参加者のべ人数は約2,000名、巡った店舗数は25店まで拡大し、また、利用後には再訪する利用者も多くいます。



100回記念のランチ会

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『利用者も楽しみながら当事者意識をもって運営に参画』

実証運行での利用が低調に終わり、公共交通の導入が一時頓挫して以降、利用者である住民意見を丁寧に把握してきました。本格運行への移行後は、利用者も協議会のメンバーとして運営にかかわり、様々な関係者が当事者意識をもってバスの運営に取り組んでいます。これらの活動が継続できたのも、様々なイベントを催しながら、利用者をはじめ協議会のメンバーが何よりも楽しみながら取り組んできたことが成功の要因と考えています。



町民の不満を改善し、効率的な交通体系へ再編 「町民バス」・「おいらバス」

【青森県おいらせ町】

- ・ 定時定路線型運行と AI オンデマンドを組み合わせ、時間帯別・地域別の需要に応じて対応
→ 利用者が**定着・堅調に増加！**公共交通に対する**不満も改善**



「町民バス」(町ガイドブックより)



AIオンデマンドバス「おいらバス」(町HPより)



おいらせ町公共交通路線図

(※「おいらバス」は町内全域で区域運行)

概要

- 従来運行していた「町民バス (定時定路線)」を、利用者ニーズに対応しつつ効率的な運行を実現すべく、令和4年4月に「町民バス (定時定路線)」と「おいらバス (AI オンデマンドバス)」を組み合わせた交通体系に再編

再編前	再編後
<p>「町民バス」 (中学生以上：運賃 200 円) * 定時定路線型で4路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北線 (6便) ・ 東線 (5便) ・ 南線 (6便) ・ イオン専用路線 (1便) <p>* 大型バス3台で運行</p>	<p>「町民バス」 (中学生以上：運賃 200 円) * 定時定路線型で2路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北線 (往復1便)、市街地循環線 (7便) <p>* 北線は大型バス1台、市街地循環線は中型バス1台で運行</p> <p>「おいらバス」 (中学生以上：運賃乗合なし 500 円、乗合あり 300 円) * AI オンデマンド型 (町内全域・区域運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事前予約制 (WEB/電話)、ドアツードアサービス <p>* 普通乗用車4台 (休日3台) で運行</p>

- 利用者数が増加したほか、利用不便地域の解消、**町民の公共交通に対する不満の改善**に寄与

■取組のきっかけ

『町民の根強い“公共交通の利便性”に対する不満の解消へ』

おいらせ町では旧下田町で運行されていた「シーもくんバス」（定時定路線型コミュニティバス）を引き継ぎ、平成18年の百石町との合併後に「町民バス」として町内全域を循環し、町民の日常生活における移動手段の確保を進めてきました。しかし、平成29年に総合計画を策定するに当たって実施した町民アンケート調査結果では、「バスや鉄道などの交通の便が悪い」という回答が全世代・全地区で多数を占め、都市基盤の整備に当たって公共交通網の充実が求められていました。また、その当時運行していた「町民バス」は、特に日中における通院・通学利用以外での乗車率の低さが課題と分かりました。これらを受け、効率的に町内の移動手段を確保することを目指して交通網の再編を実施し、朝夕の通学需要対応の「町民バス」北線、買い物需要対応の「町民バス」市街地循環線、町内各地における移動手段確保のためのAIオンデマンドバス「おいらバス」を令和4年4月から運行開始しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『鉄道利用による商業施設来訪者に着眼』

町内には大型ショッピングモールである「イオンモール下田」があります。ただ、鉄道駅から離れた位置にある上、シャトルバスは八戸方面からしか運行していない状況でした。そのため、青い森鉄道を利用して当町を訪れる三沢市、野辺地町方面からの需要があると考えられました。

そこで、再編後の「町民バス」では、町内南部に位置する「下田駅」と「イオンモール下田」を結ぶ市街地循環線を設定し、ダイヤも下田駅における青い森鉄道線と「町民バス」との乗継に配慮しながら運行を計画しました。

『出前講座の開催等、丁寧に説明』

今回の再編は規模が大きかったため、町民に対して広く周知を図るべく、民間広告会社と連携した広告付きの「バスガイドブック」を作成し、町内へ全戸配布しています。この中では、「町民バス」、「おいらバス」それぞれの乗り方、時刻表等を掲載しています。

また、運行開始前の令和4年度当初においては、住民説明会を4～5回程度開催するとともに、導入後も高齢者の方々を対象として、地域の高齢者が集まる「いきいきサロン」や社会福祉協議会のイベント等に出向き、PR活動と利用の仕方の説明等を継続して年複数回実施しています。

■協力体制の構築

『地域公共交通会議でのメリット』

地域公共交通会議の構成員である沿線事業者、住民代表などから、反対意見は出なかったものの、様々なご意見をいただくことで、住民の理解を深め、また効果的な運行に繋がりました。また、地域の足を維持するためには公費負担が必要となりますが、地域公共交通計画への位置付けにより国の支援を受けることができるようになりました。



おいらせ町公共交通ガイドブック

■取組における工夫

『町外の交通事業者からも協力を得て運行を実現』

「おいらバス」の導入に当たり、町内タクシー事業者へ協力を要請したところ、顧客離れ等への懸念や、また乗務員不足や、配車担当従事者の確保などのタクシー事業にかかわる問題によって、オンデマンド交通の運行を一括して受託することが難しいとの回答がありました。このため、町では何度も足を運び、丁寧な説明を行うことで、運行開始について承諾を得ました。また、東北運輸局や青森県タクシー協会へも相談に行き、運行に向けたサポートを受けました。その一環で、各事業者の運行負担を軽減するため、隣接市にある比較的規模の大きなタクシー事業者にオンデマンド運行業務を一括して受託いただき、その事業者から町内事業者に対して運行業務の一部のみを分担できるよう調整いただきました。

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『現場の声を丁寧に聞きつつ、事業者等公共交通を支えるパートナーとの良好な関係構築が重要』

新たな交通モードを導入すれば万事うまくいくと決して考えず、地域の交通資源の洗い出しや利用者、運行事業者（特に乗務員）などの現場の声を丁寧に聞くことが重要です。そのうえで、昨今の乗務員不足や物価上昇に伴う運行コスト増大に対し、DXの視点に基づく課題解決手法の検討が必要だと考えます。

そして、運行事業者は地域公共交通を維持していくために必要なパートナーであるという認識のもと、定期的な意見交換をはじめ、密な関係を構築していくことが重要です。担い手の協力なくして公共交通の運行はできません。



高校閉校を契機とした取組 通学に配慮したルート・ダイヤ設定

【青森県五戸町】

- 五戸高校の閉校を契機に、**周辺市町の高校への通学に配慮した再編を実施**
- 同時に**通学定期券購入に対する補助も実施し、バス利用を促進**
→ **利用者数は目標の約1.5倍！**



改廃前後の路線比較(赤丸はバス通学する生徒がいる学校)

	上市川経由	扇田経由
五戸駅前	6:14	6:36
上市川小前	6:36	
八戸西高前	7:00	
八戸駅前着	7:05	7:18
八戸駅前発	7:20	7:20
八戸高専前	7:28	
聖ウルスラ	7:32	
中心街		7:46
ラピアBT		7:56

朝の乗継調整の例

概要

- 町内の高校の閉校を受け、町外に進学する高校生の急増に対応するために、**既存の路線バスルートの再編を実施**
- 再編に当たっては、中学3年生を対象に調査を実施し、五戸町内各地から八戸市内の高校への需要を確認
- 調査結果を踏まえ、従来の不採算路線のルートを廃止し、**八戸駅方面へ直行不可能であった地区からの路線を新設**
- 再編後においては、**路線間で乗継も可能となるよう、運行ダイヤを調整**

【路線再編の内容】

系統名	再編前		再編後
○五戸～八戸線 (扇田経由)	*全便、五戸～扇田～八戸駅間を同一経路で運行	➡	*朝の八戸方面、夕の五戸方面各1便を「 八戸西高校 」経由に変更・再編
○五戸～八戸線 (高館経由)	*五戸～高館～八戸ラピア前間を運行	➡	<廃止>
○五戸～八戸駅線 (上市川経由)	<運行なし>	➡	【高館経由に代わり 新設 】 *1日3往復、全便「 八戸西高校 」経由 *朝の八戸方面、夕の五戸方面各1便を、八戸駅から「 聖ウルスラ学院 」まで延伸

- 再編の結果、**利用者数が目標の1.5倍の12,000人に到達**。町内各地から高校通学が可能に

■取組のきっかけ

『多くの通学困難者の発生を避けたい』

青森県五戸町では、令和4年3月に町内唯一の高校である五戸高校が閉校となりました。これにより、町内に居住する高校生は、町外への進学が余儀なくされることとなり、高校生の通学手段を確保することが課題となりました。当時、隣接市町の高校へ進学した生徒のバス利用は少なく、親の送迎に頼っていたのが実状でした。五戸高校の閉校は、このような高校生の大幅な増加が懸念され、町民からも負担軽減や対策を求める声が上がりました。

一方で、町内を運行する路線バスのうち八戸方面へ運行する一部の系統においては、利用客の低迷によって地域間幹線系統補助金が打ち切られる危機にも直面していました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『中学3年生に進学予定の高校を調査』

旧五戸高校は令和2年4月より、新規生徒の募集が停止になりました。この時期から新たに高校に進学する五戸町内の中学校生徒を対象に、進学希望高校に関するアンケート調査を実施しました。アンケート調査の実施に際しては、近隣の高校に通う場合に利用可能なバスのダイヤ等をまとめたカタログを配布しました。

アンケートの結果によると、進学先の高校として、**八戸駅か八戸市街方面へ通学希望が回答者の約6割（67人）**に達しました。また、複数回答で聞いた交通手段選択については、**過半数（57人）が路線バスの利用を検討している**と回答しました。一方で、**親による送迎を頼むことを検討しているとの回答がそれを上回りました（67人）**。

この回答をもとに、八戸方面に向かう二つの系統を見直すこととしました。具体的には、以下の再編を行いました。

- ・不採算だった路線を、八戸駅に向かう路線のなかった上市川地区から八戸駅へ乗り入れる経路に変更。**電車も含めた広域通学手段を確保。**
- ・八戸駅線（上市川経由）を八戸高専・聖ウルスラ学院まで延伸。
- ・八戸駅線（上市川経由）と八戸線（扇田経由）とを**接続させ、相互で乗り継ぐことにより、双方向の往来手段を確保。**

この結果、八戸駅経由系統の利用者数は、**目標の1.5倍**の年間12,000人に達しました。

■取組における工夫

『住民の様々な要望への迅速な対応』

路線の利用客は想定を超えたものの、再編後にも寄せられる次のような要望に対しては、町・南部バスが一緒になってその都度検討を行っています。また、広報活動も一丸となり行っています。

- ・**接続に関するもの**（乗継や部活動の終了時間との兼ね合いに関する要望）
- ・**定期券補助についての制度拡充**（補助額や、補助対象拡大に関する要望）
- ・**補助制度の広報**（町広報や南部バス五戸営業所だけでなく高校入学説明会配布用の資料へも記載し周知）

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『利用者のニーズを踏まえた運行経路・時間帯の検討』

五戸～八戸の系統は始発から終着まで1時間余りを要する長い系統です。その中で、居住地・通学先など各家庭のニーズは様々に分かれています。このため、他の交通機関との接続や他の関係者の事情を踏まえながらも、利用者のニーズに合わせて、なるべく使いやすい経路・時間帯での運行ができるよう、限られた資源の中で、対応を検討していくことが必要と考えています。

■協力体制の構築

『周辺自治体・バス会社の従前からの連携』

八戸市方面への2系統の再編は、運行事業者の南部バス（岩手県北自動車(株)南部支社）へ相談し、同社からの提案をもとに検討を行いました。また、八戸市を含めた関係者との協議・調整は、五戸町も参画している八戸圏域地域公共交通活性化協議会及び同協議会の分科会を複数回開催し、データをもとに検討を行って合意形成を図りました。

■複合的な取組による相乗効果

『通学定期券の補助事業』

親による送迎での通学になることで、高校生を抱える家庭の負担は大きくなることが予想されました。そこで、親の経済的・時間的負担を軽減しつつ、路線バスでの通学を促すべく、町では、高校生の保護者世帯に対して一律の通学支援のための補助金を給付するとともに、バス路線の定期券購入者に対し、更に給付額を上乗せする取組を行っています。

高校生1人につき	支給額
年間定期券購入者	40,000円
それ以外	22,000円

また、申請を受け付ける書類の中で、通学手段やバスで通う場合の不便について保護者に尋ねることによって、現状の運行状況に関する課題把握を行っています。

AI デマンド型乗合バス 「しわまる号」

【岩手県紫波町】



- ・東北で先駆けて AI デマンド型乗合バスの運行を開始
- ・データを分析し、需要に応じた運行見直し → 利用者が定着・堅調に増加！



AIによって運行計画が組まれている「しわまる号」



運行開始時に配布したチラシ

概要

○ AIによる配車・ルート設定機能を実装したデマンド型乗合バス

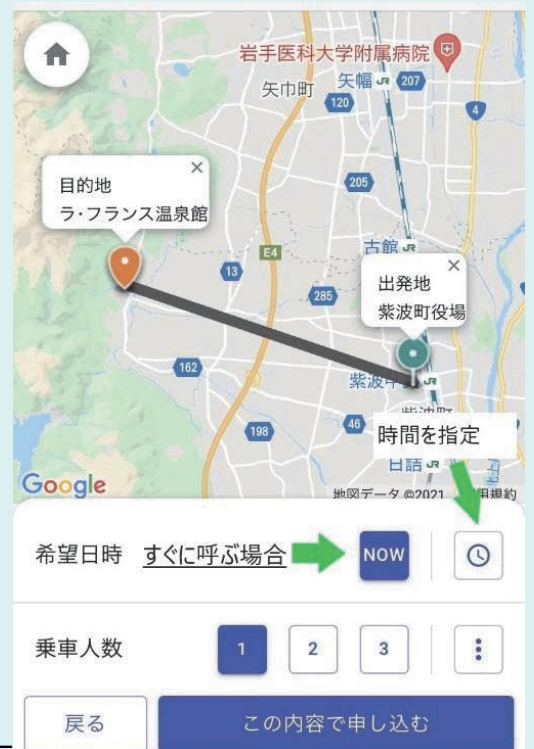
交通空白地帯を含めた町内全域において、一定量の需要がある日中移動を支えるための交通手段として導入

- * 運賃は500円（乗合発生時300円）
現金・キャッシュレス決済にそれぞれ対応
- * 紫波町全域で利用可能、停留所なし
- * 原則毎日8:00～17:30まで運行（乗車定員8名）
平日4台、土曜3台、日祝2台で運行
- * 予約方法
 - ・WEB（スマホ予約）：3日前～当日（利用直前）
24時間予約可能
 - ・電話予約（予約センター）：前日～当日
受付8時～22時

○ AIデマンド化によるメリット

- * 運行日数の増加（最大週4日→毎日運行）
- * 目的地までの時間短縮
- * 乗務員負担の軽減（経路はAIが作成）
- * 受電・配車オペレータの負担軽減

- 乗車に際し、予約が必要となるハードルがあるため、運行開始前には実証実験や、広報活動も実施



予約画面

■取組のきっかけ

『一定の利用者数を確保しながら撤退したコミュニティバスへの対応』

岩手県紫波町は、盛岡市の南に位置するベッドタウンで、人口3万人余りの町です。町の中央部を JR 東北本線と国道4号が縦断し、商店や病院なども中央部に集中する一方で、東西には農村部が広がっています。

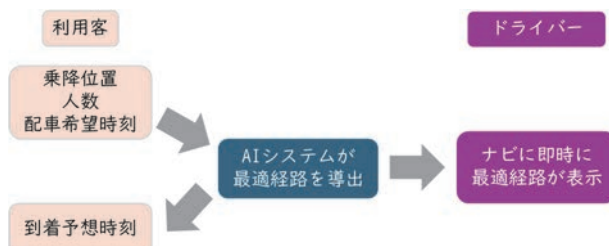
その農村部を長年カバーしてきたコミュニティバス「すこやか号」は、運転士不足を背景に令和2年に事業者（岩手県交通）が撤退することになりました。全4路線・年間2万人余りが利用してきた交通手段がなくなることの影響は大きく、特に町内を移動するに当たっては、東部・西部から中央部への交通手段の確保が課題となりました。そこで、町内に営業所を持つヒノヤクシー（盛岡市）が紫波町に事業提案し、同社が事業主体となり、同年4月から「しわまる号」の運行を開始しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『AIシステムによる利用客に最適な配車』

新しい技術を導入することに積極的な社風を持つヒノヤクシーの提案により、AI デマンド型のシステムを導入しました。

AI デマンド運用では次のようなステップを踏んで配車されます。



利用客が専用サイトから乗降位置と利用人数、配車希望時刻を登録することで、AI システムが最適な運行経路を導出し、その結果からドライバーに経路を、利用客には到着予定時刻を伝えます。

この運用によって、オペレータの負担を減らすことが可能となり、また利用動向に合わせた効率的な配車をシステムが作成するため、それに係る人件費も抑制できます。

また、配車の効率化により、利用客の実要求に即した、町内全域をカバーする新しい移動手段となっています。

■協力体制の構築

『住民、ドライバー、運行事業者と三方良し』

AI システムの導入に伴い、オペレータの負担軽減に加え、次のような点で運行事業者の労力を軽減することができています。

- ・ 経路は運転席に備え付けの端末で確認ができるため、紫波町の土地勘が薄いドライバーでも対応可能。
- ・ 一周1時間かかっていた「すこやか号」に比べ、利用者は比較的短時間で往來が可能となる。
- ・ 空いたドライバーはよりニッチな需要にも対応可能

結果、「すこやか号」では行き届かなかった部分にも短時間で行き来でき、住民にもメリットが大きくなりました。

■複合的な取組による相乗効果

『公共交通全体で利用向上を図る周知啓発』

従前のコミュニティバス「すこやか号」とは異なり、乗車には予約が必要となるため、運行開始前から、

- ・ 医療機関・商業施設等に利用予約時のサポート依頼
- ・ 電話予約が全予約の9割を占めるため、地域に精通した電話オペレータにAI システム利用を徹底教育

を行うなど、広報・啓発や、運用円滑化も徹底しました。

合わせて、公共交通全体の利用促進に向けて、町内の交通に関する情報を集約した HP・紙資料の作成も行い、乗合発生率 50%超となっています。

■取組における工夫

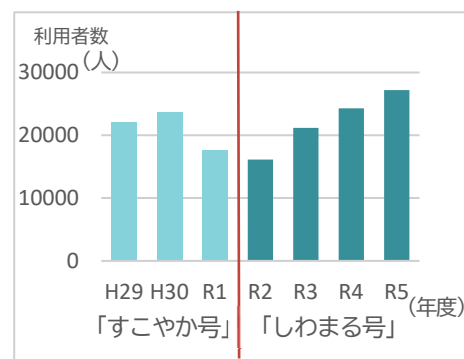
『需要に応じた運行見直し』

運行・配車責任者が、利用客からのニーズを、実際の乗務員の声や運行実態・AI システムに蓄積された利用動向・配車時間までの待ち時間といったデータから分析し、迅速かつ柔軟に運行形態を変更してきました。

例えば、

- ・ 利用動向による待ち時間の多寡に合わせ、**運行台数を「毎日3台」から、「平日4台・土曜日3台・日祝2台」へと変化。**
- ・ 予約可能期間を **アプリ予約のみ「利用当日のみ」から「3日前から」に拡大。**（アプリの利用促進も図る）

これらの運行見直しを継続したことにより、利用者数はコロナ禍を経てもなお増え続け、「すこやか号」時代を上回る利用者数を達成しました。



「すこやか号」時代からの利用者数推移

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『AIシステムのメリットを多角的に活かす』

AI システム導入で、定時定路線運用では行き届かなかった交通空白地の移動需要に応えられる地域交通が確保できるようになりました。導入の成功には、AI システム蓄積のデータを現場の肌感覚と両輪で、予約時の支援や迅速な運行の見直しに活かすなど、利用者が感じる不満の一つひとつ応えていくことが重要だと考えます。



住民主導による地域の移動手段の確保 乗合タクシー「のりあい・つばめ」

【宮城県仙台市】

- ・主体は「地域住民」、自治体はあくまで支援
 - ・市の支援事業を活用し、地域住民自ら持続的な運行に向けた様々な取組を推進
- 利用者数は増加・地域の足として定着！



「のりあい・つばめ」車両

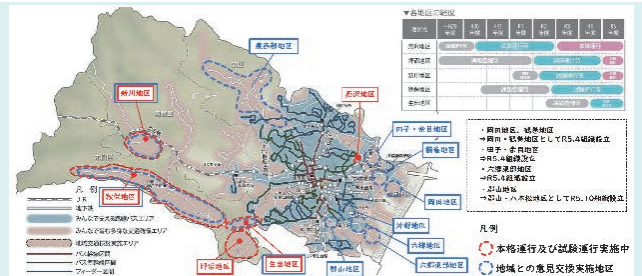


路線図

概要

○ 仙台市では、公共交通の不便な地域などにおいて、町内会や商店会など地域の方が主体となり、地域の足の確保に取り組む団体に対して、技術的・財政的な支援を行う「みんなで育てる地域公共交通乗り乗り事業」を実施（令和2年度～）。小型車両を活用し乗合交通を有償で運行する市内各地の取組を支援（令和6年9月時点で、市内9地区）

○ この事業と前身事業（「みんなでつくろう地域交通スタート支援事業」）を活用し、道路が狭隘でかつ坂が多いためにバスの乗り入れが困難だった宮城野区燕沢地区において、町内会を軸に、地域が運行ルートの策定検討や資金確保等の運営に対して主体的に取り組み、乗合タクシー「のりあい・つばめ」を平成30年より運行（令和3年より本格運行）



事業実施地域(令和5年度末時点)

(出典)仙台市交通政策推進協議会資料より抜粋

【「のりあい・つばめ」の運行概要（令和6年9月時点）】

- * ジャンボタクシー1台で、病院、スーパー、JR駅等を回るルートを実行
- * 月・水・金曜（いずれも祝日を除く）に、夏季（4～10月）8便、冬季（11～3月）6便運行
- * 一般1回300円、子供・高齢者・障害者1回100円
- * 回数券3,000円（大人11回）、回数券1,000円（高齢者・障害者等10回）

- 地域の協議会を月1回程度開催、利用状況の把握や持続的な運行に向けた課題検討等を協議
- 地域住民自らが出向き、沿線店舗からの協賛金を確保。さらに、広報、告知イベントも実施

■取組のきっかけ

『持続可能な地域の足の確保に向けた、地域主導の推進と市の支援』

- ・平成 29 年：燕沢地区交通検討会設立 ←市の「まちづくり支援専門家派遣制度」の活用
- ・平成 30 年 10 月：試験運行実施（断続的に令和 2 年 3 月まで） ←地域交通支援事業の活用
- ・令和 2 年 4 月：実証運行開始（令和 3 年 3 月まで） ←市として「乗り乗り事業」を施行
- ・令和 2 年 7 月：燕沢乗合タクシー運営協議会設立
- ・令和 3 年 4 月：本格運行開始

仙台市宮城野区の燕沢地区は、人口およそ 7,000 人で、高齢化率が約 28%（令和 6 年 4 月時点）となっています。移動手段確保のニーズがある一方で、鉄道駅から離れ、道路が狭隘で坂が多く路線バスの乗り入れが難しい地域でした。このため、住民から区役所に対し、新たな交通手段の運行要望が出されていました。要望を受けた区役所は、仙台市が専門家を派遣する「まちづくり支援専門家派遣制度」の活用を提案しました。提案を受け町内会連合会では、派遣の条件にある地域の外出の足を確保するための団体として、社会福祉協議会とともに「燕沢地区交通検討会」を立ち上げ、課題整理や検討を進めてきました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『地区内の移動に困っている高齢者に着眼』

地域内の施設立地や交通状況から、移動に困っていると考えられる「高齢者」をメインターゲットとしました。

検討会では、高齢者の詳細な移動実態を深掘りすべく、様々なアンケート調査を行いました。例えば、

- ・普段の外出での訪問先（商業施設・病院・金融機関）
- ・利用する駅やバス停

について、利用頻度、出発時刻や帰宅時刻を一時間単位で細かく尋ねた上で目的地やルートのニーズを詳細に把握し、これらを運行時間帯や経路の設定に活かしました。

『地域に対するきめ細かな周知活動の実施』

また、周知活動にも地元住民自らが関与・主導して取り組んでいます。本格運行への移行後も、さらなる利用促進策の検討や、利用者や住民の利用動向や要望の共有を行う協議会が定期的に開催されています。

【地域が取り組んだ主な周知活動】

- ・住民説明会の実施
- ・広報紙「つばめ丸通信」の発行
- ・地区内でのポスター掲示
- ・回覧板への折込 等



■協力体制の構築

『三者協働による地域の足の確保』

仙台市は「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」による支援を、燕沢地区をはじめとした市内複数の地区で行っています。これは、地域住民が設けた運営協議会に対して、仙台市が計画や調査の段階で専門家を派遣のうえで技術的なアドバイスを行ったり、試験、実証、本格運行時の運行経費の一部に対し財政的な支援を行ったりすることでバックアップする取組です。

また、運行を行うタクシー会社についても、仙台市からタクシー協会に相談の上、推薦いただいた近隣複数社に計画を出してもらい、そこから住民たちが自ら選定をしています。

三者協働



事業における「三者協働」のスキーム

(出典) 仙台市「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」リーフレット

■取組における工夫

『高齢者に限らず若年層に対する周知も実施』

地域内のお祭りにブースを出展し、「運行車両の展示」を行ったり、「啓発グッズの配布」を行ったりするなど、さらなる需要の掘り起こしと、若年層への利用者の拡大を図っています。これに係る出展の依頼・調整も住民自らが先行、予算も住民が自ら運行ルート周辺の商業・医療施設等に依頼し募った協賛金によって賄われています。



学区民まつり出展時の様子

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『あくまでも行政は地域の活動に技術・財政面でバックアップ』

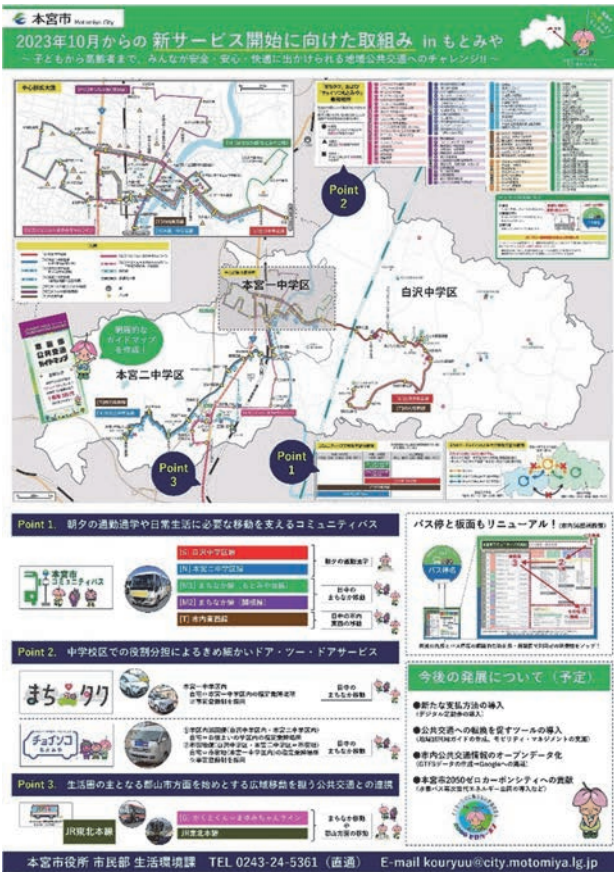
この事業は、行政主導の事業スキームではなく、あくまで地域が主体となって行っている活動に、行政側は支援や補助を実施している形となっています。だからこそ、地域住民が自発的に利用実態の調査や、周知啓発活動など使ってもらえる公共交通づくりに積極的に関わっていただけるよう、支援していくことが重要となります。



多様な交通資源を活用し市民ニーズに合った運行内容へ
市内交通の全面再編

【福島県本宮市】

- ・ 市民それぞれの生活シーンに合わせ、市内交通資源をフル活用して全面的に再編
 - ・ 中学校区別利用ガイドの作成、配布をはじめとした、きめ細かい周知・案内を実施
- 再編前と比較して10%以上の利用者数増加を達成



全面再編の取組ポスター
(本宮市提供)



市全域ガイドマップと中学校区別ガイドブック

概要

- 従来運行してきた地域公共交通では市民ニーズや求められる役割等に適していない可能性があったことから、令和5年10月より市内の限られた交通資源をフル活用した運行へ全面的に再編
- 再編後の主な交通サービスとその役割
 - * 本宮市コミュニティバス : 朝夕の通勤通学需要や日中のまちなか移動
 - * 定額タクシー「まちタク」 : 移動距離の短い市街地の移動
 - * 乗合タクシー「チョイソコもとみや」 : 移動距離の長い郊外部から市街地への移動
 - * 福島交通路線バス「がくとくん⇄まゆみちゃんライン」 : 郡山市方面への広域的移動
- 再編後も市民への周知を図るべく、市内全域の総合ガイドマップと中学校区別ガイドブックの配布等、様々な広報活動を展開
- 全面的再編による運行と継続的な周知・広報活動により、前年同月比で利用者数は再編前から継続的に増加

■取組のきっかけ

『利用者数の減少傾向を打破するために市内公共交通を全面再編』

本宮市内の公共交通は、従来のコミュニティバスなどが運行を開始した平成 21 年以降、大規模な再編・見直し等が行われてきませんでした。その間、公共交通の利用者数は減少傾向が続きました。背景として、高齢化の進展に伴い移動手段に不安を持つ高齢者等の増加や、免許返納に対する社会的な動向など変化する現在のニーズや求められる役割等に適していないことが考えられました。

今後も市民の生活の足として公共交通を確保・維持するため、効率性・持続性の高い公共交通ネットワークを検討するべく、**令和 2 年 7 月**に地域公共交通のことを「いっしょに」考えて実行することを主眼として、**市民の代表をはじめ、交通事業者や国・県・商工会・社会福祉協議会等の関係機関、学識経験者、本宮市等で構成する本宮市地域公共交通活性化協議会**を設立しました。

協議会において、市民や公共交通利用者に対するアンケート調査を実施しながら、**令和 4 年 3 月**に「本宮市地域公共交通計画」を策定した後、計画の方針に基づく協議・検討を進め、**令和 5 年 10 月**に、「子どもから高齢者までみんなが安全・安心・快適に出かけられる地域公共交通へのチャレンジ!!」をコンセプトとする市内公共交通サービスの大規模な再編を行いました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『市民ニーズを踏まえた交通資源の役割分担』

令和 2 年度に、普段の移動の目的地・移動手段・頻度・時間帯などを尋ねる市民アンケート調査を実施し、市民ニーズが高い市内の商業・医療施設への運行経路、時間など、従来の市内公共交通サービスの見直しに向けた検討を進めました。

全面再編に当たっては、交通空白地ゼロを目指し、市内 3 つの中学校区による**公共交通サービスの役割分担**を図り、**市内コミュニティバスのほか、一般のタクシーを活用した定額タクシー「まちタク」や、乗合タクシー「チョイソコもとみや」**によるきめ細かい移動サービス、広域移動を支える**福島交通路線バス**など、市内交通資源を最大限活用した公共交通を運行しています。

『きめ細かく広報活動を実施』

市内公共交通の全面再編に伴い、市民への周知・広報が重要と考えられたことから、きめ細かく実施しました。

【取り組んだ主な周知・広報活動】

- 市ホームページに「**地域公共交通サービス**」紹介ページを開設
- 市全体を網羅したガイドマップ**を運行開始時に**全戸配布**
- 中学校区単位で利用可能なサービスを記載した、「**中学校区別公共交通ガイド**」を令和 6 年 1 月に作成、**全戸配布**
- 「**SNS**」を活用して公共交通に関する情報を配信
- 令和 6 年 3 月**に**中学 3 年生の家庭へチラシ**を配布
- 定期的に「**防災行政無線**」を活用して、公共交通サービスを案内
- 市内公共交通サービスに関する「**出前講座**」の実施

また、地域住民や利用者の方からのお問合せを受けた際には、丁寧かつわかりやすい説明を心掛けながら、公共交通コンシェルジュとしての役割となれるよう努めています。

■取組における工夫

『市民からの意見は、大小問わず関係者で共有・検討』

地域住民や利用者の方から届いた公共交通に関する意見については、本宮市地域公共交通活性化協議会のワーキンググループや全体会議で共有しています。市民からの主な意見としては、バス停の増設や定期券の導入、定額タクシー「まちタク」と乗合タクシー「チョイソコもとみや」の乗降場所の拡充など多岐にわたりますが、利用者の声や利用状況による現行サービスの評価・検証を行いながら、見直しの必要性を含めた、利用促進・課題解決に向けての取組を進めています。

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『地域公共交通の構築は、地域の実情に即したものであってこそ』

各自治体で人口動態・商業施設の密集度など、状況は異なる中で、一概に先進事例を取り入れるのではなく、実際に地域の実情に合わせた地域公共交通を構築していく必要があると考えます。そのため、地域住民や利用者の声、行先や時間帯のニーズや移動動態を十分に把握してから再編に臨み、その後も改善の可否をつぶさに確認しながら、対応を検討していく必要があると考えます。

■協力体制の構築

『学生と連携した取組の推進』

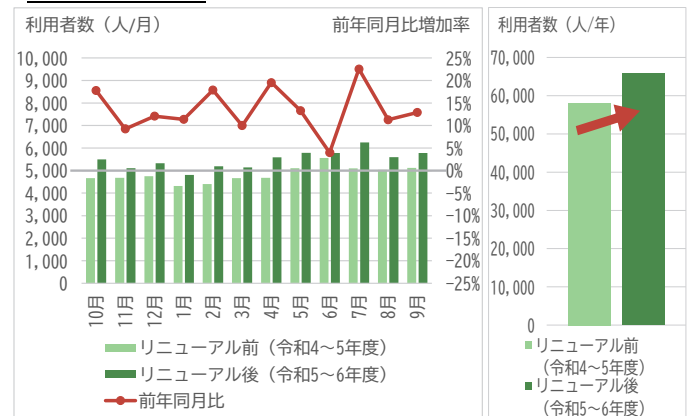
市内公共交通の利用促進を図るために、地元高校生や本宮市地域公共交通活性化協議会委員（学識経験者）の大学ゼミ生とも連携した企画を検討し、公共交通に親しみを持ってもらうための取組を推進しています。

- ・「お試し乗車券付き乗り継ぎ時刻表」の作成
- ・コミュニティバスの車内装飾 等

■複合的な取組による相乗効果

『再編運行ときめ細かな広報で前年比 10%増』

このような様々な取組により、市内公共交通全体の利用者数は、再編後の令和 5 年 10 月から翌年 9 月までの 1 年間で**13.4%増加を達成**しました。



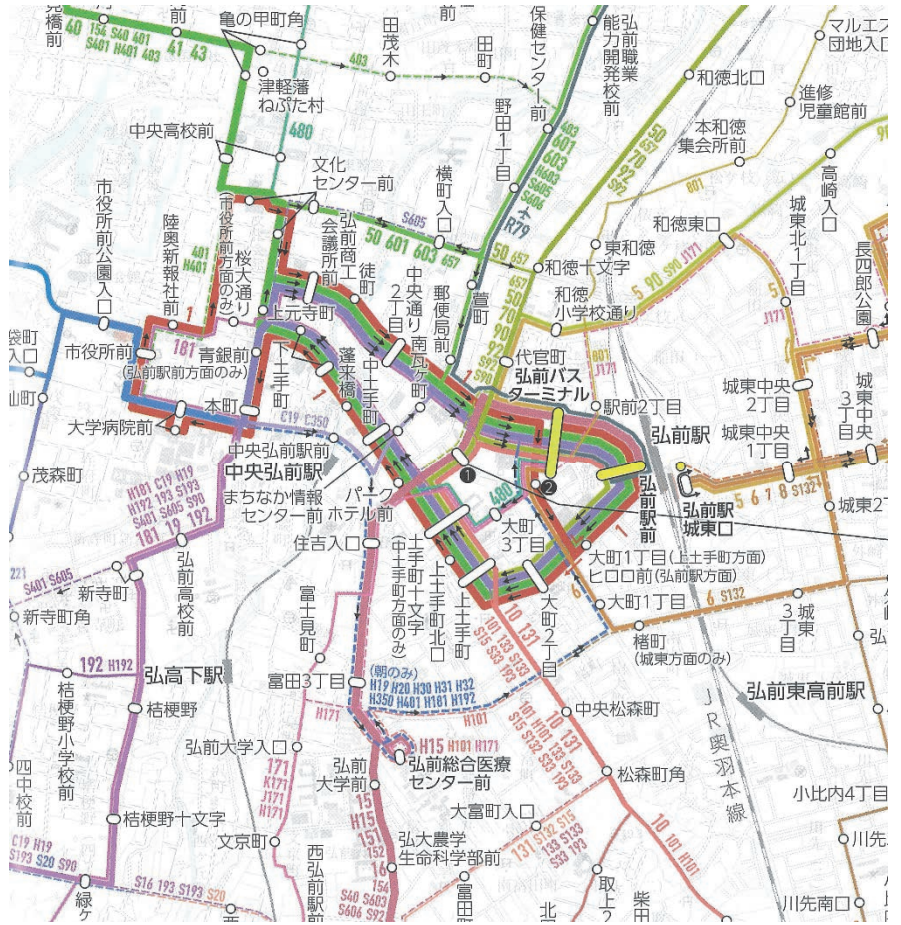
全面再編前後における月別利用者数の推移



インバウンド対応を契機に見直し 方面別系統ナンバリングと総合案内

【弘南バス株式会社】

- ・弘前市街地を起点に系統番号を時計回りに体系化
- ・方面別に番号、系統の色を統一し、バスの方向幕や路線図に反映
- ・方向幕の表示に系統番号に限らず、ピクトグラムを活用し分かりやすく表示
→ **地元住民・観光客に好評、外国人観光客にも簡単に案内が可能に**



ナンバリングと方面別カラー統一が施された弘前市内の路線図

概要

- 従前、系統ごとにばらばらに設定されていた系統番号について、市民、来訪者に分かりやすくするために「**方面別ナンバリング**」について検討し、令和6年2月より運用開始
- 併せて、バスの行き先を表示する方向幕についても改善
- 検討に際しては、有識者と協働で取り組み
 - * 各系統の**方面別に、ナンバリングを再編・統一カラーを導入し、路線図に反映**
 - * バスのLED方向幕に、「**新幹線駅**」、「**在来線駅**」、「**病院**」等の**主要目的地を示すピクトグラムやマークを記載**
 - * 経由地を通過していくごとに、新たに乗る利用者にとって、ニーズの高い施設を示すよう、方向幕の表示内容を変更
- 市民、来訪者に分かりやすくなっただけでなく、**外国人観光客に対する説明も容易に**

■取組のきっかけ

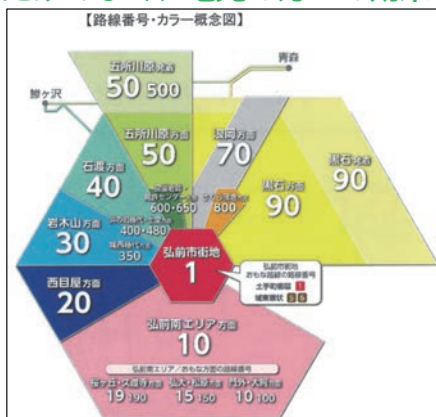
『体系化してバス路線案内の簡便化をねらう』

弘南バスは青森県弘前市を中心に津軽地方を運行し、地域住民にも、観光客にも利用されてきました。しかし、従来のバス車両の案内表示は行き先のみで、設定されていた系統番号の体系が統一されていなかったため、分かりにくいものでした。このため、バスにあまりなじみのない方や来訪者への説明が難しく課題となっていました。特に、桜の名所としても知られる弘前城には、外国人観光客の訪問も多くなってきていることから、案内に対する不便さにはますます対処が必要となっていました。

そこで、令和5年度の観光庁及び青森県のインバウンドの地方誘客に向けた補助金を使用して、系統番号の整理に着手し、国内外の案内事例や有識者の意見をもとに、令和6年2月に「方面別ナンバリング・統一カラー」の導入とバスのLED表示内容改善を行いました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『観光客だけでなく、地元の方への効果も大』



【ナンバリングのルール】

- ・幹線系統は二桁（市街地完結路線は三桁、一部系統のみ一桁）
- ・二桁番号については、十の位が弘前市街地を起点に南から時計回りになるように付番

方面別ナンバリングの採用で、観光客への案内が容易になったほか、外国人観光客にも覚えやすかったようで、「弘前さくらまつり」の際には、系統番号で質問されるなど、効果がみられました。

また、方面別ナンバリングの導入開始の報道が、地元住民の関心の高まりに繋がりました。付番が掲載された路線図入り時刻表は、多くの方に手に取っていただき、実際の利用の場面で判別しやすくなったとの声も届きました。

■取組における工夫

『様々な方法でバス利用への障壁を下げていきたい』

今後も様々な方法でバス利用への障壁を下げていけないかと努力を続けていく方針です。例えば、

- ・弘南バスHPへのナンバリング付き路線図の掲載
- ・バス停に掲示する時刻表に系統番号を表記するシステムの開発
- ・町内会企画の乗り方教室、MegoICa（地域連携ICカード）の使い方教室の折に、系統番号・路線図の広報

また、この経験をもとに、国土交通省補助事業（共創・MaaS実証プロジェクト）で、系統番号・路線図を案内して、バスを使いやすくなることができるような人材を育てる仕組の構築を検討しており、津軽地方だけでなく、全国でバスへの障壁を下げる種を育てることに取り組んでいます。

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『地域の実情に即した案内施策の検討が重要』

路線の状況は各社によって異なるため、路線の特色に合わせて何に特化して分かりやすくするのかを考え、ナンバリングだけでなく、様々な形で案内を改善する必要があります。様々な事例を見て、適したものを取り入れるのがよいと思います。

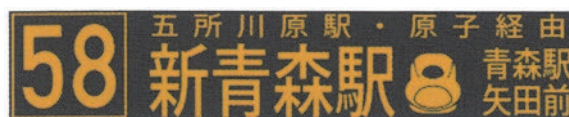
■協力体制の構築

『有識者と協働による検討』

検討に際しては、弘前大学大学院大野客員研究員の協力を得て進めました。大野研究員から国内外の案内事例を紹介いただき、弘南バスの主な運行対象地域である弘前市及び周辺地域の特性に合った番号体系について提案いただきました。

■複合的な取組による相乗効果

『方向幕にピクトグラムを盛り込んだ案内改善』



方面別ナンバリングの導入だけでなく、来訪客に分かりやすい案内表示のために様々な要素を取り入れました。

一つは、複数市町村に跨るなど長大路線が多い弘南バスの各系統の特性を踏まえ、経由地を通過するごとに、新たに乗り利用者にとってニーズの高い施設等を示すよう方向幕の表示内容を変化させることで、分かりやすさを追求しました。

また、学校・病院・鉄道駅経由便へのピクトグラムやマークについても、LED方向幕に表示しました。例えば、新青森駅を経由する便では、新幹線駅のピクトグラムが表示されるなど、漢字や文字列が読めなくとも、直感的にどの方向へ運行するのかについて理解が促せるようにしました。



住民の「使いたい」に応えられる時刻表へ パーソナル時刻表の作成・配布

【山形県酒田市】

・個人の代表的な移動パターンに応じた「パーソナル時刻表」を作成・配布
 ・フォーマットを予め定め、希望者からの要望に応じて職員が都度作成
 → 観光案内やインバウンド対応にも応用

As of April 1, 2023

るんるんバスの乗り方

2ドアタイプは 前から乗車 誰でも乗れて おとな 200円
・小中高生は 100円
 ・未就学児童は 無料

運賃は 先払い
整理券も
 ご一緒に

運転経歴証明書
 種がいず手帳 の提示で
おとな
 100円引き

さとう さんの るんるんバス 早見表

【メモ】

見本

ご相談・ご連絡

酒田市役所
 都市デザイン課 地域公共交通係
 てんわ：0234-26-5756

【お出かけ先】

- 日本海総合病院
- 高木整形
- 中町
- 寿町

Airport Shuttle Bus to Sakata City Center

- Bus service is timed to coincide with arrival at Shonai Airport.
- The bus departs approx. 10 min. after flight arrival.
- Bus travel times (B) and walking (W) times are approximations.

Bus Stop Name (written on the bus stop)	Announcement on Bus
(庄内空港) バスのりば (Bus Stop) (No English notation on the bus stop)	
(B) 23 min. ↓ 公益文科大学前 Tohoku University of Community Service and Science	Koeki Bunka Daigaku Mae
(W) From Bus Stop Tourist Attractions Imoriyama Park (7 min.) Ken Doman Museum of Photography (7 min.) Nanshu-jinja Shrine (10 min.) Sakata City Museum of Art (10 min.) Dewa Yuzin-kan (8 min.)	
(B) 4 min. ↓ 山原倉庫前 Sankyo-soko mae (In front of Sankyo-soko Rice Storehouse)	Sankyo-soko Mae
(W) Tourist Attractions Sankyo-soko Rice Storehouse (0 min.) (W) Accommodations Hotel Rich & Garden Sakata (3 min.) Sakata Green Hotel (4 min.)	
(B) 3 min. ↓ 酒田市役所 Sakata Shiyakusho Mae (In front of Sakata City Hall)	City Hall
(W) Tourist Attractions Historical Abuniyama Residence (Closed for Restoration) (2 min.) Historical Homma Residence (3 min.) Sakata Municipal Historical Museum (6 min.) (W) Accommodations Wakaba Ryokan (3 min.)	
(B) 3 min. ↓ 酒田中町 Naka-machi	Naka-machi
(W) Tourist Attractions Kitamae Yokocho Pub (2 min.) Somaro (Advance Reservation Required) (8 min.) Sanno Club (7 min.) Kaiko-ji Temple (8 min.) Hiyoriyama Park (8 min.) Hiyoriyama Obataro (8 min.)	
(B) 3 min. ↓ 酒田駅前 Sakata Station	Sakata Station (Sakata Ekimae)
(W) Tourist Attractions Tourist Information (2 min.) Homma Museum of Art (6 min.) (W) Accommodations Hotel o-1 Sakata (1 min.) Sakata Station Hotel (3 min.) Tsukino Hotel (3 min.)	
(B) 1 min. ↓ 泉町 Izumi-cho	Izumi-cho
ゆたか1丁目 Yutaka Itchome	Yutaka Itchome

日本海病院・高木整形へ行く

市内循環 A 線【毎日運行】

屋内プール前	7:53	9:38
日本海病院	8:22	10:07
亀ヶ崎 6 丁目	8:28	10:13

中町・寿町へ行く

市内循環 B 線【毎日運行】

屋内プール前	8:12	9:57
寿町東	8:19	10:04
中町②	8:22	10:07

自宅へ帰る (日本海病院・高木整形から)

市内循環 B 線【毎日運行】

亀ヶ崎 6 丁目	10:58	12:33
日本海病院	11:04	12:39
屋内プール前	11:32	13:07

自宅へ帰る (中町・寿町から)

市内循環 A 線【毎日運行】

中町②	11:03	12:38
寿町東	11:06	12:41
屋内プール前	11:13	12:48

「パーソナル時刻表」(サンプル)
 実際のサイズは A4サイズ 4つ折りで使用

英語版空港アクセス案内
 実際のサイズは A4サイズ

概要

- A4 サイズで4つ折り型のコンパクトサイズの「パーソナル時刻表」
- 作成を希望する市民からの要望を受け、移動パターンを聴取し、予め定めたフォーマットに、利用する路線・区間の時刻表を挿入
- 庁舎内プリンタで出力して、希望者に配布 (費用ほぼゼロ) → 2年間で約 300 部作成
- コンテンツ内容
 - * 自宅最寄バス停～主要目的地間の、おでかけに合わせた便の時刻表
 - * バスの乗り方の紹介
- 最近では、地域のイベントで、集会所から病院などへの時刻表を配布
 - 時刻表を見て、他の場所へも行きたいという声が出るなど、市民のおでかけを誘発
 - また、観光客向けに、市内観光名所と酒田駅間の時刻表も作成し配架、提供
 - 様々なニーズに合わせた活用が可能

■取組のきっかけ

『全体の時刻表を網羅するバスブックに対し、個別の問合せ対応用として作成』

人口9万4千人の酒田市では、酒田市地域公共交通計画の中で利用促進策の一つとして位置付けている市内バス路線の時刻表や路線図をまとめた「バスブック」を作成・配布しています。しかし、一部のご高齢のバス利用者から、「見慣れない時刻表を読み解くのは難しい」といった意見や、「自分の使うものがどれか探すのが億劫だ」といった声が上がっていました。

このような中、市民から「〇〇〇に行くための手段を教えてください」との問合せがありました。問合せに対し、普段の行き先、ほかによく行く場所・行きたい場所を聞き出し、それらの目的地への行き方をひとまとめにしたオーダーメイド型の時刻表を作成することが有効ではないかと考え、令和4年7月より「パーソナル時刻表」の作成・配布に着手しました。



酒田市バスブック

■ターゲットの設定とアプローチ

『希望者の要望を聞きながらカスタマイズ』

市内の路線バス利用が多い高齢者をメインターゲットとしました。電話などで要望が届くたびに、その要望に沿って作成しています。文字を大きくしたり、カラーにしたりするなど、見やすいものになるよう意識してフォーマットを作成しました。

時刻表自体は、必要情報をフォーマットに入力し、課内のプリンターで印刷するだけで完成するため、1枚30分ほどで完成します。職員が手作りするため、事業費の計上はしていません。この2年間で延べ300枚ほどを作成しています。

パーソナル時刻表を提供した市民からは、「ここへ行ってうれしい」といった意見のほか、「次はあそこに行きたい」など公共交通のファンになっていただけの方もいらっしゃいます。また、市民も当事者・主体者意識を持ち、周りに公共交通のよさをロコミでアピールしていただいたり、乗ってみた際の要望を市に伝えていただけるようになるなど、利用者とのコミュニケーションの一助となる効果がありました。さらに、一度使っていただき、「よかった」という満足感を味わっていただくことも、ロコミでの拡散や利用者数の増加に繋がっているように感じています。

市民からの問合せ

問合せ者の普段の
外出動向を聴取

フォーマットに
時刻表を入力・印刷

パーソナル時刻表
の完成・提供

作成フロー

■取組における工夫

『地域住民への説明や、観光客の問い合わせにも応用できるフォーマット』

上記の「パーソナル時刻表」と合わせて、出前講座では市内での高齢者施設や、コミュニティ振興会でのイベントに出張し、例えば公民館から駅などへの時刻表サンプルを用いて地域共通の時刻表を作成・配布しています。それぞれの地域に特化した時刻表は、利用者からの評判がよく、様々な地域から要望を頂いております。

また、土地勘のない観光客向けにも情報提供ができるよう、山居倉庫、相馬樓・土門拳写真美術館といった主要観光地と酒田駅との間の往来に使える時刻表を作成・配布しております。

今まで発行した時刻表は保存してあるため、変更があったとしても修正のみで活用可能なことは大きな特徴です。今後は、学生やクルーズ船などで訪れる外国人観光客もターゲットに拡大していきたいと考えています。

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『住民がどのような移動を求めているかをしっかりと汲み取って』

個人個人に合わせて作っていくにあたり、お客様・市民の主たる行き先をはじめ、どのような移動を求めているのかをつぶさに把握していく必要があります。それを精度高く行うことが、利用者の満足度向上に繋がっていくのではないかと考えています。



スマホアプリでの市内公共交通情報の提供

滝沢市公式スマートフォンアプリ「滝沢NAVI」

【岩手県滝沢市】

- ・ 行政・地域情報を配信する市公式スマートフォンアプリに公共交通情報を実装
- ・ 路線図のほか、「バスの乗り方」や「公共交通の使い方」に関する情報も挿入
- ・ スマートフォンアプリを活用し若年層に対し自動車以外の選択肢を提供・PR

岩手県滝沢市 行政情報 地域情報

情報配信公式アプリ

滝沢NAVI

ちやくぼん
©2018 Takizawa City

市民に便利な機能を
アップデート!

滝沢市がスマートフォン向け公式アプリ
通称「滝ナビ」を活用して地域の情報を発信します!

防災情報
休日救急当番医

公共交通マップ
ごみ出し情報
電子申請

今すぐ無料ダウンロード! 滝沢NAVI

Google Play からダウンロード
App Store からダウンロード

ウラ畜も
見るぼん!

滝沢NAVIは利用者目線でもっと使いやすくなりました!

欲しい情報を見つけやすく、滝沢市民向けにコンテンツを見直し、直観デザイン^{※1}もより使いやすくリニューアルしました。Android、iPhoneに対応^{※2}し、ダウンロードは無料! この機会に是非ご活用ください。

※1 上下関係なく表示可能な検索窓です。
※2 Androidは、iOSは日本語対応です。

「検索下に、よく使われるコンテンツメニューを」
目に表示!

「検索」ボタンが、検索結果の表示に、より使いやすいです!

「防災情報」
「ごみ出し情報」
「休日救急当番医」

防災情報
火災情報・気象情報などくらしの安全に関わる緊急情報をお知らせします。防災行政無線の内容は随時情報からチェック!

ごみ出し情報
ごみの出し方や分別方法、ごみ収集日カレンダーなどが掲載されています。地域ごとに適応のごみ収集日を簡単に確認できるようにリニューアル!

休日救急当番医
休日に診療が可能な当番医をお知らせします。医療機関の住所、電話番号もココで確認!

アプリをインストールして、いつでもどこでも滝沢市のお役立ち情報を簡単ゲットぼん!!

お問い合わせ 滝沢市企画総務部 たきざわ魅力発信推進室 ☎ 019-684-2111(大代表) 平020-0692 岩手県滝沢市中瀬55

令和6年10月時点の滝沢NAVIのチラシ

概要

- 岩手県内の自治体として初となる、行政情報・地域情報を配信するスマートフォンアプリ「滝沢NAVI」を市内事業者、大学との産官学共同研究で開発、平成26年度より配信開始
- 公共交通コンテンツ内容(平成30年度より実装)
 - * 市内公共交通路線図
 - * バスの乗り方解説
 - * 公共交通のうま〜い使い方(モビリティ・マネジメント手法を用いた利用促進資料)
 - * 市内を運行する鉄道、バス事業者ホームページへのリンク、タクシー事業者紹介
 - * 市の公共交通に関する取組ホームページへのリンク
 - * 大学生の授業時間に合わせた時刻表紹介 ※
 - * 時刻表検索・乗継案内 ※
 - * お得な切符の情報 ※

※以前掲載していた情報

■取組のきっかけ

『情報提供の視認性改善策としてアプリを開発』

本アプリの開発は、市のホームページの掲載情報をスマートフォンで探す場合に、視認性の悪さが課題となっていたことをきっかけに、**滝沢市、市内に立地するベンチャー企業、岩手県立大学の産官学共同研究の一環**として進められました。アプリの更新は、庁内各部署からの更新依頼を開発担当部局が整理し、この部局とベンチャー企業間での協議を行いながら、進めています。

■ターゲットの設定とアプローチ

『公共交通利用が期待される大学生へアプローチ』

平成 29 年度に策定した「滝沢市地域公共交通網形成計画」では、公共交通の利用促進に向けて、公共交通を周知・PR により市民の皆様の選択肢に入れてもらう「公共交通の認知度向上プロジェクト」を位置付けました。

ちょうど同じ頃に、滝沢市市内において、アプリの更新に際し掲載したい情報についての照会が行われたことから、担当課では、アプリによる滝沢駅近くにある**岩手県立大学の学生をはじめとした若年層への公共交通利用の訴求**を期待し、情報の掲載に応募しました。アプリの開発担当課と協議しながら、コンテンツを順次作成、平成 30 年度に実装しました。

アプリによるコンテンツ配信直後においては、**大学の入学式のオリエンテーションに市職員が出向き、アプリのチラシを配布**するなど広報活動を行いました。

また、コンテンツの充実にあたっては、岩手県立大学の授業に市職員も出向き、市内の公共交通課題に対する施策提案をいただいたほか、意見交換を実施してきました。

■協力体制の構築

『地域公共交通計画との連動』

周辺他地域に例のない市アプリへの公共交通情報の導入は、当時の「地域公共交通網形成計画」で「公共交通の認知度向上プロジェクト」の施策として位置付けられていました。財政当局や議会との調整を行うに際しては、関係者の協議を経て決定している施策という点が説得力を生むのに繋がり、プラスに働いたと考えています。

■複合的な取組による相乗効果

『大学生アルバイトがコンテンツを作成・実装』

過去には採用した大学生アルバイトが、大学の授業と鉄道ダイヤがリンクした県大生向けの時刻表を作成し、アプリにも実装したこともありました。このように様々な利用促進に係る活動を大学生の協力も得ながら進めています。



■取組における工夫

『地道なPR活動』

市民への PR に向けて、市職員の名刺の裏面にはアプリにアクセスできる QR コードが印刷されるなど、市全庁をあげて PR に取り組んでいるところです。限られた予算の範囲内で、保守を行いつつコンテンツの充実を推進していくことは課題ではあるものの、アプリ内での各項目の視認性の確認とともに、周知・PR 活動を行いながら、アプリ利用による公共交通利用の促進について訴求しています。

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『ターゲットの意見を直接聞き、PR することが重要』

アプリのターゲットとして大学生を設定し、直接意見をいただきながらコンテンツ作成を進めたことは、大きな効果があったものと考えています。今後に向けては、さらなるアプリの利用の拡大を図るべく、ターゲットを広げていく必要があると考えています。その中では、時代に応じて SNS との連動をはじめとしたコンテンツのすみわけ、充実を図るとともに、適切な意見聴取と PR 活動の推進が必要です。



経路検索アプリでコミュニティバスを見える化 潟上市マイタウンバスの GTFS データ整備

【秋田県潟上市】

- ・コミュニティバスの運行情報を「標準的なバス情報フォーマット“GTFS-JP”」で整備
- ・整備したデータをオープンデータ化し、様々な経路検索アプリを通じて
コミュニティバスを見える化

→ 住民・来訪者への路線認知の拡大



GTFS Viewer

公共交通データの選択: 【秋田県】 潟上市マイタウンバス

trip_id	arrival_time	departure_time	stop
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:40:00	6:40:00	129
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:41:00	6:41:00	128
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:42:00	6:42:00	127
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:42:00	6:42:00	233
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:46:00	6:46:00	126
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:48:00	6:48:00	125
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:49:00	6:49:00	124
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:50:00	6:50:00	123
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:51:00	6:51:00	122
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:52:00	6:52:00	121
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:52:00	6:52:00	120
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:53:00	6:53:00	119
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:54:00	6:54:00	118
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:55:00	6:55:00	117
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:57:00	6:57:00	116
1平日土曜_06時40分_系統101001	6:58:00	6:58:00	115
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:00:00	7:00:00	114
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:01:00	7:01:00	113
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:02:00	7:02:00	112
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:02:00	7:02:00	110
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:03:00	7:03:00	109
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:05:00	7:05:00	108
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:05:00	7:05:00	107
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:06:00	7:06:00	106
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:07:00	7:07:00	105
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:08:00	7:08:00	104
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:09:00	7:09:00	103
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:11:00	7:11:00	102.01
1平日土曜_06時40分_系統101001	7:13:00	7:13:00	101.01
1平日土曜_06時50分_系統302002	6:50:00	6:50:00	146.01
1平日土曜_06時50分_系統302002	6:50:00	6:50:00	147.02

GTFS-JP
General Transit Feed Specification Japan

GTFS データの一部



概要

- コミュニティバス「潟上市マイタウンバス」の運行情報を、秋田県が主催する研修会において有識者の指導のもと、「標準的なバス情報フォーマット」に基づきデータ整備

【標準的なバス情報フォーマット“GTFS” (General Transit Feed Specification) の概要】

- * バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのためのデータの共通フォーマット (「GTFS-JP (静的情報)」・「GTFS-RT (動的情報: 遅延・到着予測情報等を反映)」の2種類)
- * 平成 28 年より国土交通省により情報内容の標準化を推進
- * 事業者側で、運行日、時刻、停留所、運賃、運行経路等に関する情報を入力・整備
- * Google mapをはじめ、フォーマットに対応した経路検索アプリに対応

- 経路検索アプリへの情報提供のみならず、市役所内のデジタルサイネージにも活用
- データ整備後の維持・更新は、支援ツール等を活用しながら市独自で実施中
- 地元高齢者にも興味を持ってもらう等、コミュニティバスの認知が拡大

■取組のきっかけ

『県の取組をきっかけにデータ整備に着手』

従来、コミュニティバスの時刻表や運行経路などの情報は、紙での配付か市のホームページ等で公表するものにとどまっており、**市外からの来訪者にとって、利用しづらいものでした。**

秋田県では、地域公共交通の利用拡大や、収支の改善等を図るため、乗合バスやコミュニティ交通等の運行情報のオープンデータ化を進め、利便性の向上につなげる取組を実施しており、そこに潟上市も参加しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『データ作成から公開までの経緯』

初期段階では、国際教養大学でデータの作成から公開までを実施いただいていた。その後、**秋田県が開催した市町村、事業者向け研修会**を経て、GTFS データの作成・整備、提供の流れを学び、**市において Google 社をはじめとしたコンテンツプロバイダーへデータを提供し、公開に至りました。**

なお、国際教養大学豊田教授や先行事例の市町村担当者、秋田県交通政策課の助言により、データの作成や Google 社とのライセンス契約の締結、公開までの作業をスムーズに実施することができました。

データの作成や確認等の無償のツールが公開されていることから、これらの活用により、市担当者が単独で情報の修正、更新、アップデート作業を行っています。

<データ作成から公開までの経緯>

- H29 国際教養大学豊田教授から声がかかり、大学において GTFS データを作成し、Google マップで公開。
- R3 秋田県交通政策課が GTFS データ作成・提供に関する研修会を開催。各市町村で研修内容に基づき GTFS データを作成し、Google マップで公開。
データのオープンデータ化（秋田県バス協会 HP）とコンテンツプロバイダーへ提供（随時オープンデータ更新の通知、Google マップ以外にも反映）を実施。
GTFS データを利用したデジタルサイネージを作成、庁舎に設置。
- R4 Google 社とコンテンツライセンス契約を締結し、市単独のパートナーダッシュボードのアカウントを取得（国際教養大学のアカウントからの切り替え）

■複合的な取組による相乗効果

『デジタルサイネージへの活用』

市庁舎の市民の目に付くところに設置し、時間をお知らせするだけでなく、利用啓発も兼ねています。

整備したデータを利用するため、**ほとんど手間が無く、また費用もかからずに利用促進に活用**できています。



『マイタウンバス無料 Week』

→ P. 35 に掲載

■取組における工夫

『地元高齢者に対しても説明』

GTFS-JP に基づくデータ整備を行った後、市内の老人クラブから依頼があり、高齢者向けに経路検索方法の説明をしました。秋田県において、スマートフォンを用いた経路検索方法に関する YouTube 動画を作成していたこともあり、これを基に高齢者の方々にも説明しました。

高齢者の方からも興味をもっていただくことができ、動画に従って、公共交通利用による経路検索を行ったり、スマートフォンの音声入力機能を活用して興味深く話しかけたりする様子などが見受けられ、コミュニティバス利用に対する認知が拡大したものと考えられます。



秋田県が作成したスマートフォンを用いた経路検索方法の YouTube 動画

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『スマートフォン利用前提の流れに乗った利用促進が重要』

誰もがスマートフォンを持つ社会となり、そこから情報を得ることができるのが当たり前となってきています。地域公共交通の利用促進に当たっても、その流れに乗る必要があると考えます。データ整備や経路検索アプリへの実装において、初期段階では多少の手間がかかるほか、Google への掲載には英語対応が必要ということがあります。手掛けていくにつれてすぐに慣れ、十分に行政職員のみでも対応は可能です。



無料イベント実施で普段使わない層へ訴求 湯上市マイタウンバス無料Week

【秋田県湯上市】

- ・市内のコミュニティバスの一週間運賃無料イベントを実施
- ・これまでコミュニティバスを知らなかった人が定常的に利用
→ 住民への路線認知の拡大

湯上市マイタウンバス 無料Week

無料期間

令和5年

10月23日(月)~28日(土)

対象路線

湯上市マイタウンバス全路線

- 塩口・蒲沼線
- 大久保・飯田川線
- 江川・二田線
- 豊川線
- 出戸・追分線

※秋田中央交通の路線（追分線・五城目線）は対象外

お問い合わせ 湯上市地域づくり課 地域振興班 018-853-5376

無料イベントのチラシ



無料イベント実施時の様子と乗降調査

(市から提供を受けたもの)

概要

- 市内を走るコミュニティバスの運賃無料イベント“湯上市マイタウンバス無料Week”を実施

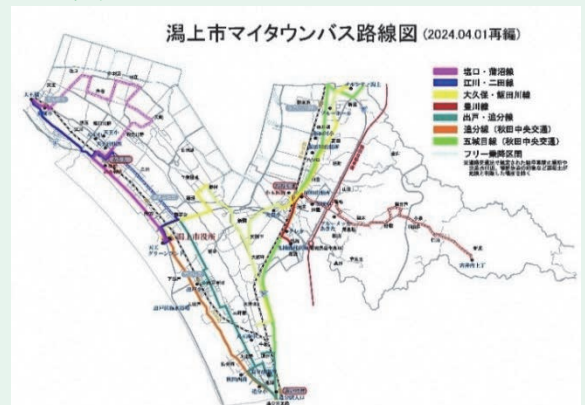
【湯上市マイタウンバスの概要】

- * 秋田中央交通株式会社が運行していた路線の廃止代替バスとして運行開始
- * 平成29年度に策定した「地域公共交通網形成計画」で、路線再編と1乗車100円化実施
- * 現在、5路線を運行

- 秋田県が令和4年に実施した「地域公共交通乗って応援Week」のイベントに連携する形で開始。令和5年以降は湯上市が独自に継続実施

- * 市と事業者で協議し、協議会へ提案
- * 令和5年度は10月23日(月)~28日(土)、令和6年度は10月21日(月)~26日(土)のそれぞれ6日間実施 各年、実施期間中の運賃収入分を市が負担

- 無料Week中は、市職員や中学生など、普段使わない層の利用が見られ、新規需要の掘り起こしに成功
- 無料Week終了後は実施前よりも利用増加
 - * 利用経験を通じ、移動手段として認知された
- 市民に利用を勧められるよう、市職員の研修でも、マイタウンバスを利用した取組を実施



■取組のきっかけ

『県イベントをヒントに費用対効果が高い施策に着眼』

潟上市マイタウンバスは平成29年度に策定した「地域公共交通網形成計画」に基づき、利便性の向上と利用促進を図るべく、路線全体の再編を行うとともに、1乗車当たりの運賃をそれまでの150円から100円に値下げしました。また、軽微な経路変更、ダイヤ調整、GTFSデータ活用（⇒詳しくはP.33に掲載）等、利便性を高める事業が行われています。この結果、毎年利用者が堅調に推移し増加傾向にありましたが、高齢者以外の新たな需要を掘り起こすことが新たな課題でした。

そこに、他自治体での取組を基に、地域公共交通の「無料DAY!」イベントの開催が住民から提案されました。

そして、秋田県が令和4年に実施した「地域公共交通乗って応援Week」のイベントに連携する形で、期間内1週間の運賃を無料とするキャンペーンを実施しました。その結果、イベント開催前ではあまり見られなかった学生や若年層の利用が見られたなど、新たな需要の獲得可能性が垣間見えました。そこで、市が同種イベントを単独事業として継続し、更なる周知と利用促進を図っていくこととしました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『主たる利用者である高齢者以外への周知に着眼』

マイタウンバスの普段の主な利用者は、高齢者が中心ですが、マイタウンバスが広く認知されるよう、本イベントについては、全市民を対象としています。

普段利用していない方にも周知が図られるよう、広報活動に注力し、SNSを活用するなどにより比較的若い世代への周知を実施しました。

(取り組んだ広報の例)

- ・市広報誌
- ・市ホームページ
- ・市公式LINE、X (旧 twitter)

この無料イベントをきっかけとして、「通勤手段として利用できる」ことが伝わり、マイタウンバスを通勤で利用している市職員も見受けられるようになりました。

■協力体制の構築

『交通事業者と行政間のみで実施』

『これにより費用対効果が高いイベントが可能』

本イベントの実施に際しては、法定協議会においては異論は出ず、運行を委託する交通事業者と市との間での協議・調整のみで実施することができました。

マイタウンバスの運行については、市から事業者に対し、運行経費から運賃収入額を差し引いた欠損補助によって行っています。

本イベント開催期間中は運賃収入額がゼロとはなりますが、路線の運行規模、便数が限られており、大幅な市負担額の増加とはなりません。一方で、周知・広報活動としては、比較的費用対効果が良好な事業と言えます。



市のXでの広報の様子

■取組における工夫

『公共交通担当部局以外の職員へのマイタウンバスの概要説明やバス乗車体験』

市職員においては、公共交通担当部局のみならず、市民へマイタウンバスの説明ができるように、新規採用職員への概要説明やマイタウンバスの体験乗車を実施し、自地域の現状及び路線の概況等を知ってもらう工夫をしています。

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『利用促進策の一つとして有効』

秋田県主催のイベントがきっかけではありましたが、市単独事業としても運賃無料イベントはハードルの高いものではありませんでした。しかし、市民へのインパクトは大きかったようで、多額の費用を投じることなく利用促進策として実施できる事業と思えました。

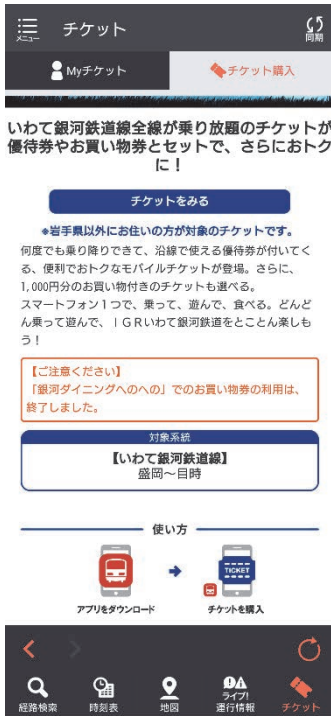
また、市役所職員にマイタウンバスが利用できるという実感がなければ、市民に利用を勧めることもできないため、職員自らが利用することこそが、地域公共交通の利用促進につながるものと考えます。



県外観光客の復活を狙うデジタルチケットの導入 I GRワンデー・ツーデーパス

【I GRいわて銀河鉄道株式会社】

- ・ 県外からの観光客に向け、全線乗り放題となるデジタルチケットを販売
- ・ 認知度向上に当たっては、デジタル媒体や映画上映前広告も採用
→ 半年余りで売上増加に寄与



アプリ画面



買い物券対象店舗「なにゃーと物産センター」

概要

- 県外在住者または訪日外国人限定のI GR線内全線乗り放題の1日・2日乗車券を2023年8月より発売

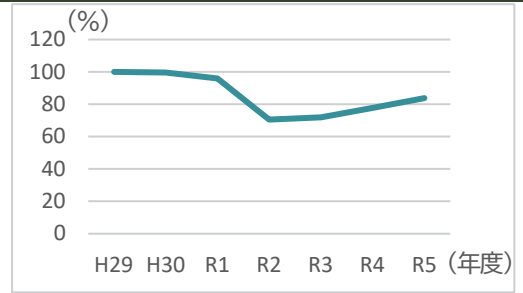
	乗車券とお買物券のセット	乗車券のみ
ワンデーパス	大人 2,480円 小児 1,740円	大人 1,980円 小児 990円
ツーデーパス	大人 3,980円 小児 2,490円	大人 3,480円 小児 1,740円

- * お買い物券利用可能施設（500円券×2枚を利用可能） 5か所
- * 優待施設（優待特典クーポンを提示することで、優待割引等を利用可能） 10か所
- アプリ上で購入・決済ができ、スマホがそのまま切符として活用可能
 - * アプリは ジョルダン『乗換案内』 英語対応も可能
 - * アプリの登録情報に基づき販売対象を限定できるため、県外者である確認は不要
 - * 駅窓口での紙販売はなし
- 発売に当たり、県外居住者に向けたデジタル広告も配信
- 半年余りで企画乗車券の前年度売上からの増加分の約2割を占める効果あり

■取組のきっかけ

『コロナ禍後に県外観光客の利用を呼び戻したい』

新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、令和2年度の旅客収入は、対前年比3割まで落ち込みました。その後、日常的な利用が回復基調になった中で、**依然として復調傾向が見られない県外からの旅行客のIGR線利用の促進と、IGR自体の認知度向上を狙い、県外の観光客に向けた一日・二日乗車券と沿線店舗での買い物券を付けた割引乗車券を企画**しました。折しも、発売直前には米ニューヨーク・タイムズ紙「2023年に行くべき52カ所」の2番目に「盛岡市」が選ばれ、県外観光客の来訪増に期待が生まれていました。



旅客収入推移(H29年度を100とする)

■ターゲットの設定とアプローチ

『駅員、利用者双方にメリットあるデジタルチケットへの着眼』

旅行者をターゲットにした割引乗車券を造成するに当たり、岩手県からの補助金を活用することで、自社財源では実施が難しかったデジタルチケットでの企画乗車券の発売といった新たな取組が可能となりました。

デジタルチケット化により、**駅での購入が不要なため有人/無人駅を問わず利用が可能**で、乗車までの時間がない時でも、**迅速に購入し乗車することが可能**となりました。また、紙での切符販売と比較して、精算にかかる手間が軽減されるなど、駅員の負担軽減にもつながっています。



IGR×滝沢市のラッピング車両

■協力体制の構築

『恒常的な沿線自治体との緊密な関係構築』

販売しているデジタルチケットについては、岩手県民が利用できないものではあるものの、**沿線の岩手県内自治体から資金的補助を含めた様々な支援**を受けています。

その実現の背景に、**沿線自治体との緊密な連携**があります。沿線自治体とは、最低でも年2回開催される「利用促進協議会」だけでなく、**沿線各駅の自治体の会議にも定期的に参加し、寄せられた意見をもとに様々な利便性向上に向けた取組として、沿線住民向けの運賃割引や、住民要望に合わせたダイヤ見直しを行うなど、普段から地域の理解を得られるような取組が行われています。**



沿線住民向け運賃割引等の取組事例

■取組における工夫

『デジタル広告発信の模索』

県外からの観光客への周知に当たっては、WEB 広告を積極的に活用しました。この広告の発信に当たっても、沿線自治体からの財政的な支援を受けています。また、WEB 広告の配信先についても、デジタルチケットの利用実績を踏まえながら、対象都道府県を選定するなど、既存アプリの仕組みを活用した工夫を行っています。

- ・Yahoo!ディスプレイ広告 (令和5年9月~11月):【配信エリア】東京・神奈川・埼玉・千葉
- ・Instagram 広告・Facebook 広告 (令和6年3月):【配信エリア】東京・神奈川・埼玉・千葉・北海道・青森・宮城・大阪
- ・ジョルダンアプリ広告 (令和6年3月):【配信エリア】神奈川・埼玉・青森・宮城
- ・シネアド広告 (令和6年4月12日~5月9日): TOHO シネマズ仙台



デジタル広告の例

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『割引施策の与える影響を踏まえつつ、デジタル技術を活用した効果的な取組が重要』

今回の取組によって県外観光客利用は増加したものの、八戸方面から盛岡駅の間といった隣県から IGR 全線を通り過ぎた利用が多く、途中駅での乗降増加は限定的となるなど、沿線自治体への効果の波及においては課題が残りました。割引チケットの導入が与える影響を踏まえ試行錯誤を重ねつつ、デジタルチケットや MaaS アプリ等のデジタル技術を活用し、効果的な利用促進策について検討していくことが重要と考えています。



バス利用者が少ない日中利用の促進 日帰り路線バスパック

【青森県八戸市】

- ・利用の少なかった日中時間帯の利用促進に着眼
- ・自治体自ら沿線施設と交渉、バス事業者と連携してパック商品を造成
→ 年間1千人超の利用



バスパックの例

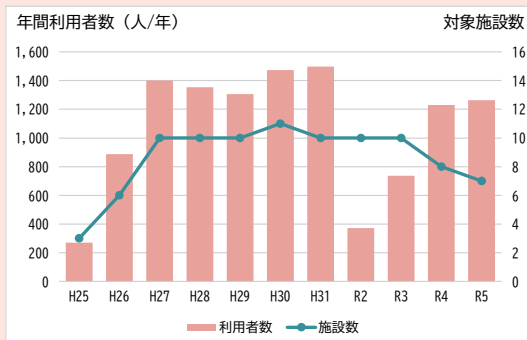
概要

- 二次交通商品紹介冊子「わくわく♪バスパック」は、日帰り路線バスパックをはじめとして、ワンコインバスや1日共通乗車券など、お得で便利な二次交通商品の情報をまとめた冊子
- 令和7年1月時点で展開中のバスパック

- * 博物館史跡根城の広場バスパック 博物館・史跡根城の広場の観覧料が割引
- * 是川縄文館バスパック 是川縄文館の観覧料が割引
- * 櫛引八幡宮国宝館バスパック 櫛引八幡宮国宝館の拝観料が割引
- * このへ馬肉料理バスパック 提携店舗で馬肉料理がお得な割引セット料金に、加えて南部バスの復路運賃が割引
- * 十和田市現代美術館バスパック 美術館の観覧料(常設展+企画展セット券)と十和田観光電鉄バスの復路運賃が割引
- * 11ぴきのねこさがしバスパック 町内の石像を巡った写真の提示で「11ぴきのねこ」の景品を進呈・南部バスの復路運賃が割引
- * 南部町バーデパークバスパック タオル・館内着の貸出・販売している松花堂弁当への特典・南部バスの復路運賃が割引

※ バス降車時に、運転手に一声かけてクーポンを受け取る

- 日中の路線バス利用が少なかったことを受け、広域路線バスの安定的な収入確保のため新たな顧客獲得を目指し、路線バス利用と沿線施設利用をセットにした「日帰り企画乗車券」を開発・販売
- 利用は年間最大1,500人程度 コロナ禍を機に落ち込むも、ここ2年は回復基調



対象施設数と年間利用者数の推移

■取組のきっかけ

『日中時間帯におけるバス利用の促進が課題』

八戸圏域を運行する路線においては、主な利用が朝夕の通勤・通学となっており、日中時間帯における利用が非常に少ない状況でした。そこで、路線バス利用者数の増加に向け、新たな顧客獲得を目指し、気軽に日帰りでおでかけできる企画を検討しました。

交通自体はあくまでも「手段」であることから、**目的となる既存公共交通路線の沿線にある各種施設と連携**することによって、路線バスの安定的な運送収入の確保に限らず、効果を地域に波及させて地域の活性化を図ることを目的として実施しました。（導入当初は「チケット販売方式」、現在は「**クーポン（バス車内常備型）**」に変更）

■ターゲットの設定とアプローチ

『観光や出張等での来訪者と、地元高齢者に着眼』

日中利用の促進のため、**観光来訪者**や、日中に空き時間が生じた**ビジネスマン**、そして外出促進の観点で**地元高齢者をターゲット**として取り組んでいます。導入当初は、販売開始に合わせ、プレスリリースや旅行会社への周知等も行っていましたが、

なお、現在では、八戸公共交通ポータルサイトでの案内を中心にしています。一部の割引対象施設では、来訪案内の中に、当該事業を紹介いただいています。



VISIT はちのへ観光物産サイト「VISIT HACHINOHE」のモデルコースでも紹介

■協体制の構築

『自治体が路線バス沿線施設と交渉・バス事業者と連携』

まず、自治体が既存公共交通の沿線の観光資源等施設を抽出し、路線バスを利用して日帰り周遊が可能と判断される施設を対象に協力の依頼を行います。施設側から参加協力が得られたところで、商品として告知していきます。

平成25年度からの事業開始以後、順次協力施設が増え、最大11施設となり、現在では7施設で利用が可能です。

■複合的な取組による相乗効果

『バス運賃の“上限設定”』

八戸市及び周辺町村で形成される八戸圏域では、路線バスをより分かりやすく、より利用しやすくするため平成23年10月1日から「**路線バス上限運賃化実証実験**」を実施



し、**平成25年10月より本格実施に移行**しました。本事業で割引対象となる施設には、隣接市町に位置するところもあるものの、**上限運賃化により1乗車の上限を610円（令和6年10月以降）で利用できることになり**、バスの長距離利用への抵抗感を緩和することができているものと考えています。

■取組における工夫

『デジタルチケットも採用』

施設の入館料（割引額を含む）や、バス路線のサービス内容が変わることがあります。かつてはその度に、チラシやポスターの修正作業が必要であったことに苦労していました。しかし、現在では、**MaaS事業の取組の一環として、本事業についても「デジタルチケット」へ順次移行**することとしています。これにより、デジタルクーポンについては、修正等の反映をスムーズに行えるようになりました。



デジタルチケットの画面

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『協力いただく施設等への丁寧な説明が重要』

施設入館料やバス券による割引は、いずれも企業努力として協力してもらっています。行政からの補填はしていないため、施設やバス事業からこの事業の内容について理解していただくよう、丁寧な説明を心がけています。



減少傾向にあったバス路線の需要喚起 路線バスで行く！「特典付きパック乗車券」

【羽後交通株式会社】

- ・バス事業者自ら協力要請を行い、**温浴施設利用とセットにしたチケットを販売**
- ・施設によっては、販売開始当初から利用客数が**1.7倍**に

バスで行こう！ 日頃の疲れをリフレッシュ
路線バス天然温泉日帰り乗車券

路線バスに乗って横手駅前温泉ゆうゆうプラザの温泉でくつろいで頂く日帰りパックです。

移動手段がバスなのでお酒を飲んでも大丈夫！普段、バスを利用する機会が1万もこの機会にぜひご乗車ください！

天然温泉の露天風呂・サウナが利も心もリフレッシュ！

お食事500円割引券

どこの停留所から乗降しても問題！

ご購入日より3ヶ月間有効

バスで行こう！ 道の駅象潟 ねむの丘

路線バス往復乗車券と、おむの丘の天然温泉。お食事もセットになったお得な乗車券の紹介です。

どこの停留所から乗降しても問題！

Aコース・ミニ海鮮丼・ミニうどんセット **2,200円**

Bコース・1日入浴券・往復乗車券 **1,200円**

ご購入日より1ヶ月間有効



路線バス+お食事付き天然温泉日帰りパック券

おとな 1,200円

お食事 500円割引券

往路バス乗車券

入浴券 (おとな)

往路バス乗車券

沿線の温浴施設へのバスパックのチラシ・切符

概要

○ 令和7年1月時点で発売中の特典付きパック乗車券

- * 天然温泉ゆうゆうプラザ乗車券(横手市/横手 BT を終起点とするすべての路線対象)
 - Aコース(1,200円) 路線バス往復乗車券+入浴券
 - Bコース(1,500円) 路線バス往復乗車券+入浴券+お食事500円割引券
- * 道の駅象潟 ねむの丘 乗車券(にかほ市/本荘象潟線対象)
 - Aコース(2,200円) 路線バス往復乗車券+入浴券+ミニ海鮮丼・ミニうどんセット
 - Bコース(1,200円) 路線バス往復乗車券+入浴券
- * 美郷町 六郷(美郷町/大曲横手線・角館六郷線対象)
 - 路線バス往復乗車券+協賛施設の割引券(1,500円)

- 事前購入制、遠距離ほどお得な設定
- チケット購入は最寄りの羽後交通営業所
- 使用期限は購入日より3か月間
- 販売開始から7年で利用は定着傾向
 - 一番多い施設(横手駅前ゆうゆうプラザ)では発売初年度から利用客数が**1.7倍**(年間150人→260人)に増加



対象施設のひとつ(横手駅前ゆうゆうプラザ)の露天風呂

■取組のきっかけ

『温浴施設との共同チケットに活路を見いだす』

秋田県南部において路線バスを運行する羽後交通株式会社では、利用客数が毎年5%程度ずつ減少している状況を打開しようと、休日の利用促進のための大型商業施設への路線運行や、同路線における往復利用による割引券配布などの様々な取組を行ってきました。

この成功をヒントに、遊びに行ける施設への需要は底堅くあると判断しました。社内提案をもとに、バス路線の沿線にある温泉・娯楽施設に協力を依頼し、施設までの往復乗車券と施設での入浴券・食事の割引券をセットにしたチケットを販売することで、訪問時の移動手段として路線バスを利用していただくきっかけづくりになるよう、チケット販売を行いました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『地元高齢者の語らいの場に着眼』

このチケットを導入するに当たって重視したのは、「普段、バスを利用していない層へのバス利用の提案」ということでした。

地元喫茶店で談笑する高齢女性等を見かける中、ニーズとして考えられる「温浴施設」を目的地に設定するとともに、乗車券・入浴券・食事券をセットで販売することで、バスで移動しながら一息、語らいの場を設けてもらいたいという企画が誕生しました。

販売を開始してみると、特に女性や年配の方に多く利用されています。

■複合的な取組による相乗効果

『商店街とコラボしたパックの販売』

羽後交通の路線バスの沿線にある市町村のうち、美郷町は、通勤・通学先として横手市・大仙市が多く挙げられています。それと同時に、日々の買物においても町内にある商店街から町外の大型商業施設へ流出していることが課題となっていました。また、町内を走る2路線の利用客の減少も課題となっていました。

そこで、令和5年10月から温浴施設とのバスパックの取組と同じ枠組みを活用し、美郷町の商店街の協賛店舗で使える食事の割引券とバスの往復乗車券がセットになったパックを販売することとしました。

■協力体制の構築

『バス事業者自らが路線バス沿線の施設に依頼』

自社バス路線沿線の観光資源や、楽しみとなる目的地施設を抽出し、路線バスが乗り入れられるか、そしてダイヤ上日帰りが可能か検討を行い、それらが適う施設を対象に協力の依頼を行います。そして、施設側から事業への参加協力が得られたところで、商品を作成し告知しています。

商店街とコラボしたバスパックのチラシ

■取組における工夫

『継続的な協力依頼により、パック利用が堅調推移』

平成29年度の事業開始から共同チケットを販売している「横手駅前温泉ゆうゆうプラザ」では、開始当初の年間150人の利用から、コロナ禍を経て、年間260人まで利用が増加しました。また、東北最大級の道の駅として人気立寄りスポットとなっているにかほ市の道の駅「象潟 ねむの丘」など、地域の人気施設を押さえた企画乗車券の販売・維持を続けています。

これらの施設との連携が継続できている背景には、施設側の担当者が交代するたびに、引き続きの協力を依頼してきた経緯があります。そのため、施設の廃業による切符の廃止はあっても、施設側から拒まれての廃止は起きていません。今後もチケットの広報活動を通じて、利用を促していきたいと思っています。

★ 同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『協力先の理解醸成と周知活動に対しての綿密な検討が重要』

協力いただいている施設の担当者交代の際には、その度に事業について丁寧に説明を行うことを心がけています。また、バスの利用者・施設の利用者以外への広報のためには、沿線自治体内の様々な商業施設や病院といったターミナルや沿線住民の方が集まる飲食店などとのタイアップや、SNSを用いた発信を含めて、あらゆるチャンネルでの広報活動を行っていくことが必要となると考えています。そのため、沿線自治体の交通にかかわらず、様々な部署に提案・依頼を行い、協力を得ていく必要があると考えています。



タクシードライバーによる地元名物の案内 ご当地タクシー

(アップルパイタクシー・白河ラーメンタクシー)

【北星交通株式会社・白河観光交通株式会社】

- ・従来の観光タクシーとは異なる地元名物の周遊に特化したタクシー
- ・ドライバーが自ら研鑽し、店舗とネットワークを構築してお客様をエスコート



アップルパイタクシーの車両



白河小峰城の前に停車中の白河ラーメンタクシー

概要

【アップルパイタクシー（北星交通）】

- * 青森県弘前市内に多数ある「アップルパイ」の販売菓子店を巡回するタクシー
- * ドライバーは社内試験で合格した精鋭たち
- * 旅行者だけでなく、ビジネスマンが隙間の時間に、お土産を買いに行くといった利用が生まれた

(月 10~15 回出動)

- * 最短 30 分からと 30 分刻みで短時間のプラン設定も可能

プラン	料金	備考
30分	2,000円	10時~18時
60分	4,000円	10時~18時
90分	5,000円	10時~18時
120分	7,000円	10時~18時

0172-33-3333

【白河ラーメンタクシー（白河観光交通）】

- * 地元の観光名所とラーメン店を周遊
- * ドライバーは地域の歴史から店舗ごとのラーメンの特徴まで自己研鑽で習得
- * 主に家族連れを中心に利用
- * 最短 60 分からと 1 時間刻みでのプラン設定も可能 (2~3 時間の利用が多い)

白河観光交通(株)

ご当地タクシー
白河ラーメンタクシー

当社認定ドライバーが白河の観光地と白河ラーメンの加盟店を案内いたします。

0172-33-3333

- それぞれ利用が低迷していた観光タクシーに新たな客層を呼び込もうと、地元名物の店舗を周遊することに特化した貸切タクシーを各社独自事業として開発・展開（事前予約制）
- ドライバー自らが食べ歩きをするなど地元名物について自己研鑽するとともに、店舗と協力体制を構築し、個々の利用者の要望に応じて店舗を巡回するツアーを造成

■取組のきっかけ

『従来の観光タクシーとは異なる層への利用拡大を図りたい』

元々、両社とも観光タクシーを運行していましたが、利用者においては金額の高さや設定された時間などの制約があり、比較的時間に余裕のある高齢者の利用が中心であり、若者の利用促進が課題となっていました。

そのような中、北星交通株式会社では、青森県弘前市内の約 50 軒の菓子店で販売されている「アップルパイ」に着眼し、アップルパイを食べ比べたいという旅行者のニーズを踏まえ、それに特化したタクシーの検討が始まりました。

また、弘前で成功をきっかけに、同様の課題を抱えていた白河観光交通においても、白河小峰城をはじめとした地元の観光資源と、地元のご当地フードとして知られる「白河ラーメン」を掛け合わせた形での運行に着手しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

【アップルパイタクシー】

『短時間で周遊したい来訪客をターゲット』

比較的時間での利用が可能な貸切タクシーということで、旅行者からビジネスマンまで、様々な客層の方に利用されています。飛行機や電車までの、少し空いた隙間時間に乗るという利用が多くみられるのが特徴です。

平成 30 年の開始当初は運行予約件数が月 1～2 件だったのが、現在では月 10～15 件の利用まで増加しています。

【白河ラーメンタクシー】

『旅行者全般にラーメン+観光資源を巡回』

幅広い年齢層をターゲットにしていますが、比較的家族連れの旅行者の利用が多いのが特徴です。

観光施設周遊のための利用促進も念頭に、市が設置した駅前観光案内所においても、このタクシーについて広報を実施していますが、利用者においては、ラーメン店舗を巡回するタクシーとして認知されている方が多いのが実状となっています。

■協力体制の構築

『各店舗・観光協会との連携』

ご当地フードの店舗を巡回するタクシーであるため、各名物を提供する店舗との連携は不可欠です。一方で、弘前市・白河市ともに地元名物に関わる連盟組織が設立されていないことから、タクシー事業者及びタクシードライバー自ら、各店舗との協力関係を構築していくことが必要です。また、地元名物を巡回できる貸切タクシーとして、両市の観光協会においても広報していただき、旅行者への PR を行っています。

■取組における工夫

『乗務員自らの自己研鑽と育成』

北星交通株式会社では、「アップルパイタクシー」の乗務員自ら市内の 50 軒ほどの各菓子店のアップルパイをすべて取り寄せ食べ比べたり、リンゴやアップルパイの作り方を学んだりして、アップルパイについての知識を身に付けました。運行開始以後も、自らの案内に活かすべく、新たな商品・店舗ができたときには進んで食べに行くなど、自ら研鑽を重ねているほか、担当可能な乗務員数を増やすべく、社内での教育・育成を進めています。

白河観光交通株式会社では、「白河ラーメンタクシー」の乗務員自ら市内の約 100 軒あるラーメン店の食べ比べや、観光案内のための知識吸収のため、乗務開始後もラーメン店だけでなく、図書館などでの資料収集など、日々研鑽を重ねています。



アップルパイの食べ比べ

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『メディア露出による広報は効果大。観光のきっかけとなるような存在を目指したい』

アップルパイタクシーでは女性ドライバーが多いのが特徴です。また、白河ラーメンタクシーは、地元のご当地キャラクターである「ダルライザー」のラッピングを施すなどを行っています。これらは、テレビをはじめとしたメディアに取り上げていただくきっかけとなり、そこから露出を高め、認知度を向上させていくことが重要と考えています。それぞれの地域にこのタクシーを目当てに訪れたい、また来たいと思ってもらえるような存在になるよう、地域との連携を深めつつ、ドライバーも研鑽を積んでいく必要があると思います。

【参考（日本ご当地タクシー協会：<https://www.gotouchi-taxi.org/>）】

両社をはじめ、全国 13 社のタクシー会社が、地元名産や有名観光資源などの巡回するものなど、地域独自のコンテンツに特化したタクシーを運行しています。



うどんタクシー（香川県）



全国のご当地タクシー



商店街と連携した高齢者向けバス利用促進 バス回数券・「のってみっカード」

【福島県会津坂下町】

- ・ 運転免許返納の促進を狙い、65歳以上の高齢者に対し、バス回数券を配布
 - ・ 同時に町内の指定店舗で特典を得られる「のってみっカード」を発行
- 路線バス利用の促進と町内商店街の活性化を両立！



町内を運行する「会津バス」
(出典)会津バスホームページ



のってみっカード



配布していた回数券
(ICカード導入により廃止)



バス車内の様子

概要

- 高齢者の免許返納と中心商店街の活性化、路線バスの利用促進を目指した取組として、平成27年度より実施

【“公共交通と商店街が連携した高齢者にやさしいまちづくりバス券補助事業”の概要】

- * 会津坂下町内に居住する65歳以上の高齢者が対象
- * 希望者に「バス券(回数券)」と協賛商店で特典が受けられる「のってみっカード」を配布
 - ・ 回数券 : 65歳以上には区間回数券(年間24回分)または普通回数券(年間8,000円を上限)のいずれかを配布
 - ・ のってみっカード : 提示することで協賛商店が提供するサービスを受けることができるカード(有効期間2年間)

- 現在、28店舗で協賛を受けることが可能
- 事業の実施に際し、町は各種広報と協力商店の拡充に向けた取組を実施
 - * 広報誌等を活用した広報活動、乗り方教室の開催
 - * お出かけマップの作成、ギャラリーバスの運行、体験乗車会の実施
 - * 協賛商店の拡充に向けた交渉・協力要請
- 事業開始以後の利用動向を分析し、配布する回数券タイプを拡大するなどの見直しを継続中
- 事業者におけるICカード導入に合わせ、サービスを更新

■取組のきっかけ

『利用が低迷していた公共交通と町の空洞化を改善し、運転免許返納を促したい』

福島県会津坂下町では、平成25年度の小中学校再編に際して、路線バスを中心とした公共交通網の見直しを行いました。しかし、運行時間帯が通学利用に合わせたものとなっていたため、利用者は小中学生の通学利用が中心となり、一般利用は1便につき1人を下回る状況となっていました。

また、中心市街地の空洞化が深刻な状況となっていたことから、郊外のスーパーへのアクセスのためにドライバーが高齢になっても免許返納が進まず、自主返納者は年間15件程度と低調にとどまっているという問題も抱えていました。

このような状況から、65歳以上の高齢者を対象にバス券（回数券）を配布するとともに、町内の商店街における協賛店舗で提供されるサービスを受けられる特典が付いた公共交通会員証「のってみっカード」を発行し、公共交通の利用促進と町の活性化、自動車運転免許返納の促進による交通事故削減等を目指した事業を開始しました。

■ターゲットの設定とアプローチ

『高齢者をターゲットとし、丁寧な説明を実施』

取組は当初、65歳以上の高齢者と合わせ、運転免許返納者に対し行っていました。

【事業の概要（平成27年度・取組開始当初）】

- ・会津坂下町に居住している運転免許証の自主返納者
⇒ 6,250円分の普通回数券の交付
- ・会津坂下町に居住している65歳以上の高齢者
⇒ 区間回数券の交付（上限月2枚）

高齢者をターゲットとした理由は、交通事故防止のための運転免許証が返納しやすい環境を作ることで、高齢者の外出機会の創出や、バスを利用することで安心して買い物ができる環境づくり（高齢者にやさしい中心商店街の形成と公共交通利用へのインセンティブ）を目的としました。

また、随時、町の広報でPR活動を実施しているほか、路線再編のタイミングに合わせ、地区ごとに乗り方教室を従来の小学生向けに加えて、新たに高齢者を対象にした形でも開催しました。



「広報あいつぱんげ」より
(令和元年7月)

■協体制の構築

『事業者・地域商店・町民の協力で事業が継続』

回数券は、バス会社（会津バス）が販売しているものを町で買い取る形で配布しています。買取費用については、当初は県の補助金を財源としていましたが、現在では、会津坂下町の単費で実施しています。

また、町は協賛商店の拡大に向けて、協力要請を進めています。さらに、回数券利用者によるロコミによって、利用拡大が図られています。

■複合的な取組による相乗効果

『“のってみっカード”』とは

「のってみっカード」は、協賛いただいた町内の商店街の店舗において、カード所持者が提示することで、店舗それぞれの特典を得ることができるカードで、この取組の着手と同時に発行されました。

特典は各店舗がそれぞれ無理のない範囲で行うという条件があることが特徴となっており、例えば、店舗によっては、栄養ドリンクやタオルなどを進呈してくれる店など特色のある特典を提供しています。

当初は、協賛店舗数も少なかったものの、利用者のクチコミが増えて、年を追うごとに協力を得られ、店舗数は増加していきました（令和6年時点で28店舗）。

■取組における工夫

『利用希望に合わせた回数券選択制の導入』

県の補助が終了した後は、申請者が任意に指定した区間（町内限定）を 24回分使える「エコノミー回数券」を配布していましたが、さらなる利用向上を図るべく、区間にかかわらず使うことのできる普通回数券（8,000円分）との選択制に変更しました。（参考：町内区間の運賃は片道最大400円程度、会津坂下町中心部～喜多方・会津若松市街地までは片道800円程度）

利用の定着により、申請件数は増加傾向にあり、300件程度まで増加しました。

なお、会津バスでは令和6年7月にICカード「AIZU NORUCA」導入に伴い、両回数券とも廃止されました。以降については、7,500円分利用できるICカード（発行初年度のみICカード発行手数料が発生）を配布しています。配布に当たっては、実際の使用している様子の画像を見せることで、利用者の方にICカード利用のイメージがしやすいよう説明も行っています。

★同様の取組を考えている自治体・事業者へのアドバイス

『協賛をいただく店舗への情報共有は綿密に』

協賛店舗の協力により成り立っている仕組であるため、店舗との情報共有はサービスを維持するために重要となってきます。また、店舗においては、カード利用者の声を耳にすることが多いため、バス停と利用可能店舗の距離が遠い、出かけられない人はタクシー券を希望されるなど、住民の交通にかかわる要望やヒントが転がっていることもあります。



公共交通利用促進キャラクター
のりたろう



東北運輸局マスコットキャラクター
とうほくろっ犬

お問い合わせ先・住所		電話番号
国土交通省 〒983-8537	東北運輸局 交通政策部 交通企画課 仙台市宮城野区鉄砲町1	022-791-7507
東北運輸局 〒030-0843	青森運輸支局 総務企画部門 青森市浜田字豊田139-13	017-739-1501
東北運輸局 〒020-0891	岩手運輸支局 総務企画部門 紫波郡矢巾町流通センター南2丁目8-5	019-638-2154
東北運輸局 〒983-8537	宮城運輸支局 総務企画部門 仙台市宮城野区扇町3丁目3-15	022-235-2517
東北運輸局 〒010-0816	秋田運輸支局 総務企画部門 秋田市泉字登木74-3	018-863-5811
東北運輸局 〒990-2161	山形運輸支局 総務企画部門 山形市大字漆山字行段1422-1	023-686-4711
東北運輸局 〒960-8165	福島運輸支局 総務企画部門 福島市吉倉吉田54	024-546-0345

地域公共交通計画の作成、その他地域公共交通に関する
お困りごとは、お気軽に運輸局までご相談ください！

おでかけ実例博inとうほく
～「公共交通によるおでかけ」を促す取組事例集～

発行：国土交通省 東北運輸局 交通政策部 交通企画課
作業協力：株式会社日本能率協会総合研究所
