

## ■蒲郡市地域公共交通の「維持・改善」のための取組みについて【指針構築】

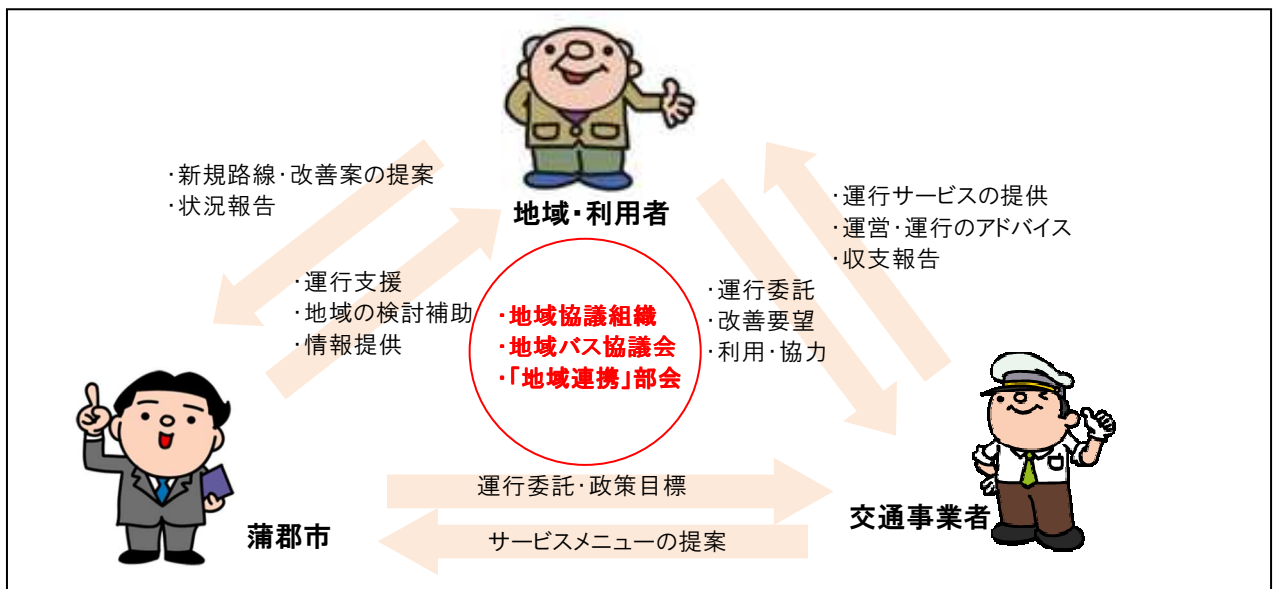
### ◆蒲郡市地域公共交通事業推進『指針』策定趣旨

蒲郡市地域公共交通総合連携計画において、利用者・市民・企業・交通事業者・行政等関係者による各種地域協働の取組みを展開することとした。

具体的には、蒲郡市地域公共交通会議の下部組織として、(仮称)「地域連携」部会を設置し、地域公共交通の確保維持に向けて必要とされる「関係者の連携のあり方を示す『指針』」の策定を行い、地域住民のサポーター制度、免許返納者等に対する優遇制度、ルート上の商業者や病院等の協賛制度(回数券購入等)などの公共交通を支える制度設計を構築する。また、利用促進のためのPRイベント協力やバス停留所の清掃・ベンチの設置といったボランティア活動団体の育成など、「地域連携」を進める仕掛け・取組みなどの実施も想定することとした。

これにより、「蒲郡市地域公共交通事業推進『指針』」をとりまとめることとする。

### ○地域(利用者)・交通事業者・行政の役割分担・連携イメージ



### 1. 「指針」の骨格として求められる事項

地域公共交通を維持・改善を行うためには、下記の3つの要素が重要である。

- 関係者の役割分担
- 地域公共交通に関する事業評価
- 利用促進策に関する取組みの推進

蒲郡市の「地域公共交通の事業推進に関する『指針』」の策定にあたり、上記3つの要素について国の動向や周辺自治体の取組み等を確認する。

## 2. 地域公共交通に関する関係者の役割分担について

国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成 24 年 3 月）において、各主体の各主体の役割分担について、下記のように整理している。

### ○各主体の役割分担

	都市部	地方部
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の確保・維持・改善のための制度・支援措置の充実</li> <li>・人材育成や情報提供の充実・強化</li> <li>・交通事業者等の紹介、調整等</li> <li>・複数の地域が関連する取組の調整等</li> <li>・技術開発の推進</li> </ul>	
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村への取組支援等</li> <li>・国と市町村との調整等</li> <li>・複数の市町村が関連する取組における調整等</li> </ul>	
市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市部と地方部を含む地域全体の地域公共交通計画を策定し、交通事業者や地域住民に意見を求め、意見の調整を行う</li> <li>・地域公共交通会議等の運営と、参加者間の意見の調整</li> <li>・広報周知やモビリティ・マネジメントの取り組みの実施</li> <li>・都市部と地方部を結ぶ結節点などの環境整備</li> <li>・運行経費の一部負担（運行委託、運行補助など）</li> <li>・積極的な情報の開示と関係者間での共有</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者との連携による地域公共交通マネジメント</li> <li>・ニーズ調査など</li> <li>・サービス水準の設定に関する交通事業者との協議、意見調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主体的な地域公共交通マネジメントの取り組み</li> <li>・住民協議会（仮称）の運営補助</li> <li>・地域間の公平性や費用制約の観点からのシステム構築</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村が策定した地域公共交通計画に対する提案と助言</li> <li>・市町村との協議を経て策定された地域公共交通計画に沿った事業運営</li> <li>・積極的な情報の開示と関係者間での共有</li> <li>・ニーズの把握、サービス改善や経費削減努力</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・快適なサービスの提供</li> <li>・主体的な地域公共交通マネジメントの取り組み</li> <li>・サービス水準の設定に関する市町村への提案、意見調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの結節や全体ネットワークを考慮したアドバイス</li> <li>・運行システム（ルート、ダイヤ）や法令に関する助言</li> </ul>
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続した利用促進の取り組み</li> <li>・地域公共交通マネジメントへの積極的な参加</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルマ利用に過度に依存したライフスタイルを自発的に見直し、継続的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルマ利用に過度に依存したライフスタイルを自発的に見直し、できるだけ</li> </ul>

	な公共交通利用促進の取り組み ・市町村や交通事業者が行うニーズ調査などに対する協力	公共交通を利用する取り組み ・住民の移動ニーズの把握、意見集約 ・市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 ・住民協議会（仮称）の運営 ・運行経費の一部負担（協力金など）
学識経験者	・多様なステークホルダーの意見を総合的にまとめ、地域にとってより良い方向に進めるための提案を行い、計画全体をまとめる ・技術的に必要な事項についての提案、助言など	
コンサルタント	・取組全体において、地域公共交通計画策定段階から関わり、地域住民のニーズ把握、必要なデータ収集・分析、合意形成に関わる支援、計画づくりの支援、社会実験の支援、本格実施の支援などを行う	

資料：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（平成 24 年 3 月）

当該マニュアルに示された役割分担をもとに蒲郡市における関係者間の役割分担を明確化していくことが重要である。

### 3. 地域公共交通に関する「事業評価方法」について

地域公共交通を「維持・改善」していくためには、適切な事業評価を行い、事業管理する仕組み（PDCA サイクル）の導入が求められる。

国土交通省中部運輸局では、コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会を設置し「コミュニティバスの事業評価の手引き」（平成 21 年 3 月）をとりまとめている。

「コミュニティバスの事業評価の手引き」で示すように、様々な指標があり、また、事業の導入ケースによって、用いるべき指標との関係性がある。

蒲郡市のケースでは連携計画に基づく、支線路線の構築について、モデル地区の形原地区の取組みを基本として評価するものであるため、「2.公共交通空白地対応」のケースが該当する。

また、「蒲郡市地域公共交通会議（蒲郡市）」が第三者的な立場で、形原地区の事業を継続して良いかどうかを評価する場合は、「6.行政補助等入のあるバス事業の評価対応」のケースも想定される。

地域の取組を第三者的な立場の協議組織が評価する取組みを行っている事例としては浜松市があり、蒲郡市での評価の仕組みは、浜松市の手法をベースに設定することが考えられる。

表 2-1 指標一覧表 (定義・計測方法)

主な指標		定義例	計測方法 (作業概要)
認知度	認知率	住民における事業の認知割合	住民向けアンケート調査により、認知率を確認。
利用状況面	利用者数	利用者数の対前年 (前月) 比較 (路線別・路線網全体)	路線別・路線網全体の乗降客数の推移を確認。
	1 便当たりの利用者数	該当路線の便数に対する乗降客数	路線毎の年間の乗降客数を年間便数で除して算定。
	走行キロ当たりの利用者数	当該路線の特定区間 (キロ) の利用者数	バス停間の利用者数を計測し、当該区間距離で除して算定。
	平均乗車密度	当該路線の特定区間における利用者数 (収入)	特定区間の運賃収入を区間経費で除するケースと、利用者数を走行距離で除するケースがある。
	地域住民の利用率	該当路線の沿線住民における利用率 (路線別評価)	沿線集落住民に対するアンケート調査により、当該路線の利用実態を確認。集落単位での集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高齢者における利用率	同上の沿線住民を高齢者に置き換えた指標	
	商店街来場者等における利用率	商店街等への来場者における鉄軌道・バス利用者の割合	来場者アンケート調査により交通行動を確認。
費用効率面	収支率	事業経費に対する運賃収入の割合 収支率=運賃収入/事業経費	運行委託先との契約の中で、年間の事業経費と運賃収入を確認し算定。路線別評価を行うためには、路線別データの入手が必要。
	住民 1 人当たりの財政投入額	当該路線の沿線住民 1 人当たりの財政投入額	当該路線の財政投入額を沿線集落居住者数で除して算定。
	利用者 1 人当たりの財政投入額	当該路線の利用者 1 人当たりの財政投入額	当該路線の 1 年間の財政投入額を年間利用者数で除して算定。
	輸送量当たりの事業経費	全輸送量に対する事業経費額	事業費を輸送量 (定員×運行回数) で除して算出。
地域カバー面	バス停カバー率	当該路線エリアのバス停から●m の圏域でカバーできる面積割合 人口を単位としてみた場合のカバー率	沿線集落の面積とバス停●m圏域の面積を地図から求積。 基本作業は同上。面積ではなく、人口・住宅戸数を計測して算出。
	集落カバー率	行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合	集落毎のバス停設置状況を確認。
サービス対象面	高齢者等の外出回数が増えた人の割合	当該路線の沿線住民 (高齢者) の外出回数の変化	住民基本台帳等から 65 歳以上を抽出しアンケート調査を実施。利用実態を確認。集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高校生の公立高校へ通学できる割合	該当地域における高校生が、域内の公立高校に通学できる割合	名簿等から、対象者に対するアンケート調査等により確認。
満足度	サービス満足度	利用者における下記指標に対して満足と思う人の割合。運行頻度、ルート、バス停位置、待機施設、定時性、運転手の対応、快適性、運賃他	当該路線の利用者に対するアンケート調査により、満足度を確認。 評価を行うには、定期的な調査により、前回調査結果との比較や指標間の比較を行う。
	事業満足度	住民全体に対するバス事業を満足と思う人の割合	住民向けアンケート調査により、満足度・理解度を確認。
	税金投入の理解度	住民全体に対するバス事業への税金投入を了承する人の割合	評価を行うには、定期的な調査により、前回調査結果と比較。
	特定施設への移動に不便を感じている人の割合	当該路線の沿線住民における特定目的施設へのアクセス性について満足と回答する人の割合	住民アンケート調査により、当該路線による特定目的施設へのアクセス性評価。集落単位での集団ヒアリングによる確認も可能。
	苦情発生件数	対象路線における年間の発生件数	意見箱、運行記録等から確認。
乗継面	鉄軌道・コミバス等の乗り継ぎ率	バス利用者の内、鉄軌道との乗り継ぎ利用をする人の割合	利用者アンケート調査により、交通行動を確認。IC カードデータや鉄道駅前バス停での乗降客数から推計も可能。
	乗換回数・時間、待ち時間	乗り継ぎにかかる回数・時間、乗り継ぎのための待ち時間	時刻表等で計測する場合、バス停での実際の計測する場合がある。
その他	定時性、遅れ時間	ダイヤとの乖離時間	バス停での計測。
	事故発生率	安全性：事故の発生件数 安全面に対する住民意識の変化	年間の発生件数の確認。アンケート調査で「まちを歩いている時の危険度」で確認も可能。
	CO <sub>2</sub> 削減量	地球環境への負荷	定点での車種別交通量の推移から計測など。
	分担金・協賛金・広告実績	分担金・協賛金・広告等の金額・出資者数とその推移	分担金・協賛金・広告等の協力実績から確認。
	バス利用券の加盟店数・購入配布実績	商店街数に占める参加加盟店数の割合。バス利用券の購入枚数。	バス利用券の販売実績から確認。

資料：国土交通省中部運輸局「コミュニティバスの事業評価の手引き」(平成 21 年 3 月)

表 3-1 バス事業評価の 8 つのケース

No	ケース	地域特性・想定ケース	考えられる事業目的
1	廃止代替対応	○路線バスが運行されている全ての地域が該当。路線バス事業者から廃止申出がなされた場合の対応。	○路線バスの廃止申出に対して、退出後の路線確保を行う。 ○廃止申出を契機に、サービス提供先を設定し、公共交通を提供する。
2	公共交通空白地対応	○もともと公共交通がない地域や、路線バス等が廃止されて公共交通がなくなった地域が該当。これら公共交通空白地域の解消を目指すケース。	○公共交通空白エリアを解消する。 ○移動制約者に対して公共交通を提供する。 ○適正な財政投入による公共交通の提供を行う。
3	中心市街地活性化対応 ※地域活性化対応	○中心市街地の衰退問題を抱える地域が該当。ニュータウンや観光地等を含め、特定地域の活性化策としてバス活用するケース。	○中心市街地へのアクセス強化による中心市街地・商店街の活性化を行う。 ○旧市街地・ニュータウン・観光地等における地域活性化のために公共交通を導入する。
4	ネットワーク構築対応	○鉄軌道、路線バス、コミュニティバス等の複数の事業主体による公共交通が運行されている地域が該当。構築した公共交通ネットワークを評価するケース。	○公共交通の再編などによるネットワーク構築を行う。 ○公共交通空白地域の解消を目指す。 ○事業者間の競合のない（クリームスキミングのない）ネットワークの構築を目指す。 ○接続する鉄軌道等の利用者数を増やす。
5	市町村合併による事業統合対応	○市町村合併が行われた地域で、構成旧市町村それぞれで考え方の異なる公共交通（バス）が運行されている地域が該当。合併後、事業統合を行うケース。	○サービス格差の是正を行う（サービス格差の内容としては、料金・頻度等だけでなく、公共交通空白地域の解消といった視点も想定される）。 ○路線の改編を契機として、サービス向上、事業効率性など、地域で合意した目標を達成する公共交通の構築を目指す。
6	行政補助投入のあるバス事業の評価対応	○コミュニティバス、NPO等運営バス、路線バス等、行政による財政投入されたバス事業がある地域が該当。適正な財政投入ができていないか確認するケース。	○事業の運行趣旨（目的）をふまえた適切な事業運営・継続・改善を行う。 ○事業性にも配慮する。
7	移動制約者対応、目的・機会確保対応	○コミュニティバス事業を展開している・しようとする全ての地域が該当。想定している目的にあった事業化ができていないか事業評価するケース。	○高校生や高齢者等、想定する移動制約者に対してあまねく対応できる公共交通を提供する。 ○通院・通学等、特定目的施設に対して住民が施設利用できる公共交通を提供する。
8	サービス改善対応	○既に公共交通（バス）が提供されている地域が該当。提供しているサービス内容を改善するケース。	○自治体が運営する公共交通（バス）のサービス・利便性の向上を目指す。ここでサービスとは、利用者の視点を考慮する。

資料：国土交通省中部運輸局「コミュニティバスの事業評価の手引き」（平成 21 年 3 月）

表3-2 8つのバス事業評価ケースと評価指標との関係性

		1. 廃止代替対応	2. 公共交通空白対応	3. 市街地活性化対応	4. ネットワーク対応	5. 市町村合併対応	6. 行政補助評価対応	7. 目的機会確保対応	8. サービス改善対応
認知度	認知率	○	○	○	○	○	○	○	○
利用状況面	利用者数	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	1便当たりの利用者数	◎	◎	○	◎	○	◎	○	◎
	走行キロ当たりの利用者数	○	○	—	○	○	○	—	—
	平均乗車密度	○	○	—	○	○	○	—	—
	地域住民の利用率	◎	◎	◎	○	○	○	○	—
	高齢者における利用率	○	○	○	—	—	○	○	—
	商店街来場者等における利用率	—	—	◎	—	—	—	—	—
費用効率面	収支率	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○
	住民1人当たりの財政投入額	○	○	○	○	◎	◎	○	○
	利用者1人当たりの財政投入額	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	—
	輸送量当たりの事業経費	○	○	○	○	○	◎	○	—
地域カバー面	バス停カバー率	◎	◎	—	◎	◎	—	○	—
	集落カバー率	○	◎	—	○	○	—	○	—
サービス対象面	高齢者等の外出回数が増えた人の割合	—	○	—	○	○	—	◎	—
	高校生の公立高校へ通学できる割合	—	○	—	○	○	—	◎	—
満足度	サービス満足度	◎	◎	◎	○	◎	◎	◎	◎
	事業満足度 税金投入の理解度	◎	◎	◎	○	○	◎	○	◎
	特定施設への移動に不便を感じている人の割合	—	◎	—	—	—	—	◎	○
	苦情発生件数	○	○	○	○	○	○	○	◎
乗継面	鉄軌道・コミバス等の乗り継ぎ率	○	○	—	◎	○	—	○	—
	乗換回数・時間、待ち時間	○	○	—	◎	◎	—	○	—
その他	定時性、遅れ時間	○	○	—	○	—	○	○	◎
	事故発生率	○	○	○	○	○	○	—	—
	CO <sub>2</sub> 削減量	○	○	○	○	○	○	—	—
	分担金・協賛金・広告実績	○	○	○	○	○	—	—	—
	バス利用券の加盟店数・購入配布実績	—	—	◎	—	—	—	○	—

資料：国土交通省中部運輸局「コミュニティバスの事業評価の手引き」（平成21年3月）

#### 4. 利用促進策に関する主な取組み事例について

形原地区のコミュニティバスの利用促進対応は、地域住民の自由な創意工夫による取組みが望ましい。

ここでは、地域の取組みを考えるにあたって参考となる取組み事例について、国土交通省中部運輸局によりとりまとめられた「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」から、下記の事例を紹介する。

事業場所	取組み内容
三重県松阪市	○地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行
愛知県武豊町	○「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動
愛知県岡崎市	○次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み
三重県鳥羽市	○地域公共交通の観光利用促進 ○高齢者向け路線バスの乗り方教室の実施
静岡県富士宮市	○バス停オーナー制度の導入による利用促進

※抽出事例は別途相談



## 地域の「協力と負担」を前提としたコミュニティバスの運行 【三重県松阪市】

■交通政策室 0598-53-4184

### こんな方におすすめ！

- 運行に対して住民の参画をもっと促したい
- コミュニティバスの評価の仕組みをつくりたい



### 三重県松阪市の概要

- 人口：169,444人
- 世帯数：71,388世帯
- 高齢化率：26.1%
- 財政力指数：0.63
- 過疎地域指定：一部

## 1. 取組みの背景・目的

- 松阪市は、東側は伊勢湾に面し、西側には山間部を有しており、東西に約50kmと長い市域を持つ。モータリゼーションの進展、大規模店舗の郊外出店、集落内の人口減少などにより、地域公共交通利用者は減少し、民間バス事業者の路線の廃止・縮小が進んだ。廃止・縮小により交通空白となった地域では、地域公共交通の重要性、必要性が見直された。
- その中で、地域が「相応の協力と負担」を行うことを前提としたコミュニティバスの導入が始まった。  
※松阪市は、市内各地域内の移動を確保するコミュニティバス以外に、行政主導で幹線バス・地域間バスを企画・運行をしている。

## 2. 取組みの詳細

### ここがポイント



- ◇ **導入時の高いハードルや評価制度によるマイバス意識の醸成**  
地域内での運行組織づくりや協賛金納入の合意形成、評価後の改善の活動も地域主導で実施することにより、「地域ぐるみで公共交通を支える」というマイバス意識が醸成されている。
- ◇ **改善に向けた取組み状況を3段階で評価**  
1次評価結果を「どのように改善したか」という取組み状況及び改善動向も評価に入れている。

### 1) コミュニティバスの導入時の高いハードル

松阪市のコミュニティバスの大きな特徴は、地域からの要望に基づいた「行政主導型」の整備ではなく、地域の立候補による「参画型」としてのことである。コミュニティバスを導入したい地域は、自治会等が中心となって「地域公共交通運行検討会」を設立し、主に次ページの①～⑤を実施する必要がある。沿線世帯が協賛金を納めることが導入の前提になっていることもきわだった特徴である。

地区の運行記念式



**地域公共交通運行検討会で実施する事項**

- ①地域住民（町内・組内単位）への導入方針等を説明
- ②コミュニティバスの必要性について、地区住民のニーズを把握（アンケート調査等）
- ③運行経路、運行時刻等に対する関係機関のアドバイスを受け、市と協議しながら、検討会が主体的に検討
- ④地域住民による手作りのバス停製作
- ⑤沿線の事業者、商店、個人等からの協賛金の協力依頼

※沿線地区の世帯は、1世帯あたり500～1,000円の協賛金を納めることが前提

※松阪市資料より抜粋

平成23年から運行開始した嬉野地区を走る「嬉野おおきんバス」は、市との協議や地区内での合意形成に約4年を費やしており、この間の協議回数は60回以上にのぼる。地区内で合意する際にハードルがもっとも高いのは協賛金制度である。

なお、行政は、交通空白地域に対しては住民説明会等で地域公共交通の必要性を積極的に周知しており、地区からの立候補を待っているだけではない。また、導入方針、運行計画等については地域との協議を重ねるほか、道路管理者、運輸支局などとの調整、運行事業者の選定など、専門的な知識が必要な部分は行政がサポートを行う。

コミュニティバスの運行開始とともに「地域公共交通運行検討会」を解散し、「地域公共交通運行協議会」が発足する。地域公共交通運行協議会では、沿線世帯からの協賛金の納入、ダイヤや路線の見直しのほか、次ページで記載する評価基準を満たすために、回数券の購入などの利用促進活動や啓発活動、運行改善の検討を行い、利用者増加を目指している。

平成25年度のコミュニティバスの運行実績

	利用者数	運行経費	運賃	協賛金	収支率
飯南ほほえみ	2,827	3,663	274	664	25.6%
黒部東線	9,693	6,475	902	860	27.2%
機殿朝見線	4,622	6,869	500	722	17.8%
飯高波瀬森線	2,157	6,266	211	672	14.1%
嬉野おおきん	8,154	11,338	1,006	1,481	21.9%
三雲たけちゃん	4,311	9,079	848	1,413	24.9%

利用者数の単位は人、運行経費、運賃、協賛金は千円単位

## 2) 運行計画及び運行状況を評価する制度

地域にコミュニティバスを導入する中で、運行する必要性の判断や地域ごとの改善に向けた取組みに対して、統一的な基準が必要なのではないかという意見があり、平成21年に評価方法の開発に取り組んだ。評価を実施する目的は右図の3つであり、それに応じた仕組みとなっている。

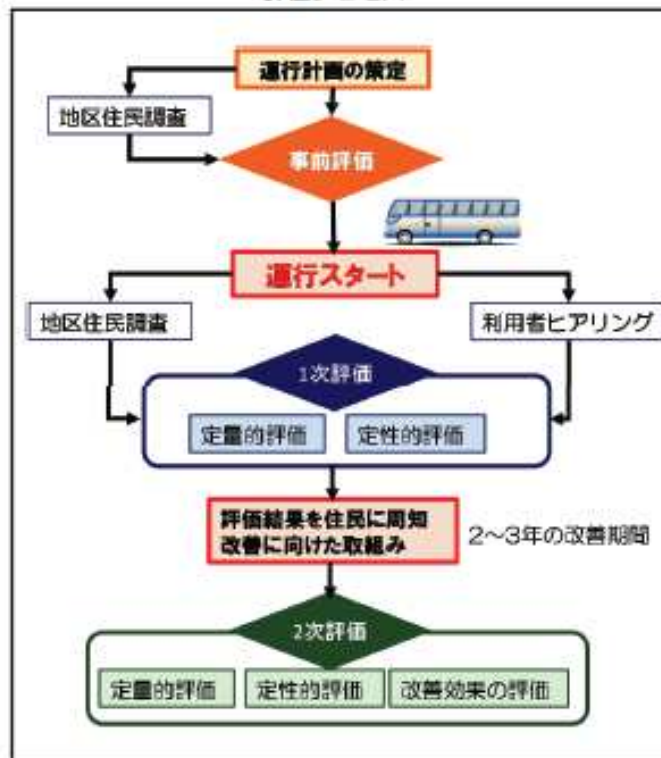
### 【評価を実施する目的】

- 地域で立案した計画に対する評価
- 運行後の定期的な評価・見直し
- 地域公共交通を地域で守るための改善活動に向けた評価

評価の種類

評価の種類	評価の内容
事前評価	潜在的な需要の大きさ、需要に見合う運行形態、地域の取り組み体制、事業収支等から運行計画を評価する。
1次評価	運行開始後一定期間を終えた後、利用者数や事業収支の実績に加えて利用実態や地域住民の意向からみた定性的な必要性の観点から評価し、改善の必要性とその方向性を検討する。
2次評価	1次評価の結果をふまえた改善の取組状況と、それに伴う利用実績等の改善動向を評価し、以後の方針を検討する。

評価プロセス



松阪市での定量的指標、定性的指標は以下のとおりである。定量的指標は、伊勢自動車道を境に、地形が平坦でバスに乗車すれば乗り換えることなく鉄道駅まで行くことができる東側地域と、山間地域が広がっていて鉄道駅までの乗継ぎを必要とする西側地域にわけて基準を設定している。基準値は、他都市や中部運輸局管内のコミュニティバス平均収支率をもとに検討し、設定している。

1次評価、2次評価時の定量的評価項目

指標	評価内容・指標	伊勢自動車道 西側	伊勢自動車道 東側
ポテンシャル指標	沿線地域住民のアンケート調査で把握した潜在的年間利用者数に対して実際にそれに見合う利用者数となっているか ■指標：年間利用者数/潜在的年間利用者	30%以上	40%以上
効果指標	沿線地域の60歳以上の高齢者の利用が十分なされているか ■指標：沿線地域60歳以上人口100人あたり1日利用者数	1.5人以上	2.0人以上
コスト指標	事業費に対する地域負担（運賃収入、協賛金等）の比率が一定程度確保されているか ■指標：地域負担率（地域負担額/運行経費）	15%以上	20%以上

定性的指標

部類	評価項目	評価内容
必要性	高齢者の生活不安の拡大の有無	廃止によって、通院や買物で日常生活に支障が出る人がどの程度いるのかを評価
	高齢者等の生活行動の変化	地域公共交通の廃止によって、高齢者や家族の生活行動（外出頻度や家族の負担）にどの程度影響を及ぼすのかを評価
改善の動向 (2次評価のみ)	利用者数の動向	利用者数が増加傾向にあるか、また増加のきざしがあるかどうかを評価
	地域の取組み	新たな利用者の開拓や協賛金の確保に向けて積極的な取組みがなされてきたかどうかを評価

## 「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」による利用促進活動 【愛知県武豊町】

■防災交通課 0569-72-1111

### こんな方におすすめ！

▶住民が行う利用促進の活動を支援したい



#### 愛知県武豊町の概要

- 人口：42,808人
- 世帯数：17,118世帯
- 高齢化率：22.2%
- 財政力指数：1.08
- 過疎地域指定：なし

## 1. 取組みの背景・目的

- 愛知県武豊町は、平成16年に公共施設をつなぐ巡回バスの試行運行を行ったが、利用者が少なく本格運行を断念した。そのような中で、高齢者等の生活の足の確保が問題化したため、平成22年7月から5年間の予定でコミュニティバス「ゆめころん」の試行運行を始めた。
- 以前の経緯を踏まえ「5年後に継続されるためには、地域に愛され利用が増えなければならない」という問題意識を持った住民が核となり、住民組織「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」（以下、友の会）を設立。住民自らがコミュニティバスの運営に関わり、柔軟な発想でマイバス意識を向上させて行くことを目的とし、利用促進活動を始めた。

## 2. 取組みの詳細

### ここがポイント



#### ◇ 県や武豊町独自の補助金を活用しながら活動を支援

武豊町はコーディネーターとして「愛知県公共交通利用促進モデル事業」を「友の会」に斡旋し、活動を間接的に支援している。県の事業が終わった後も、独自の「コミュニティバス利用促進委託料」を使って、「友の会」の活動をサポートしている。

友の会の活動内容は多岐にわたる。特徴的な活動の1つとして「おでかけレシビカード」の取組みがある。バスの時刻表がわかりにくいという課題を改善するため、利用者の多い町内5施設へのコミュニティバスでの行き方と乗り方を1枚のカードに簡潔にまとめ、バス停に配置してある。その他、以下の活動もしている。

おでかけレシビカード



#### ■平成22～25年度に行ったその他の主な活動

- ・マイベンチ（バス停に設置するベンチの製作）
- ・朝市に行こう（バスに乗って朝市に行くことの呼びかけ）
- ・ポイントカード（バスに乗るとたまるポイントに応じてプレゼントを用意）
- ・コミュバスニュース（イベントの告知や事業報告を町の広報や回覧板と一緒に年4回程度配布） など

利用者は試験運行開始以来増え続けている。友の会による、多角的な利用促進事業によって多くの人がバスに関わったことが少なからず影響していると考えられる。副次的な効果としては、町内の団体の連携（友の会と観光ガイドボランティア）が生まれたことがあげられる。

3-6

過疎地域指定なし

PR

## 次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組み 【愛知県岡崎市】

■ 交通政策室 0564-23-6486

### こんな方におすすめ！

- 商店街と連携した利用促進に取り組みたい
- 地域公共交通を活用し、まちなかのにぎわいを創出したい



### 愛知県岡崎市の概要

- 人口：379,184人
- 世帯数：150,302世帯
- 高齢化率：20.0%
- 財政力指数：0.98
- 過疎地域指定：なし

## 1. 取組みの背景・目的

- 岡崎市では、中心市街地における回遊性、賑わいの創出を目的に平成19年7月からコミュニティバス「まちバス」を運行している。
- まちバスは中心市街地の商業・公共・観光施設と交通結節点や周辺住宅地を結んでおり、料金は1日乗り放題で200円である。

## 2. 取組みの詳細

### ここがポイント



- ◇ **もう一度来てもらうために「次回」のまちバス乗車券をプレゼント**  
当日の割引券等ではなく、もう一度、まちバスを使って買物に来てもらうために次回のまちバス乗車券をプレゼントしている。
- ◇ **加盟店紹介マップの作成**  
加盟店の広告をかねた紹介マップを作成している。加盟店は最寄りのバス停別に掲載しており、バスを利用しながら買物しやすいようになっている。

まちバスを利用して、中心市街地へ訪れる人を増やすために次回の「まちバス乗車券」をプレゼントする取組みを行っている。この取組みは、まちバスを利用して、市街地に訪れた人が、「まちバス乗車券サービス店」で買物すると、次回使えるまちバス乗車券がもらえるものである。

まちバス乗車券サービス店は142店舗（平成26年3月）で、まちバスルートマップにて、最寄りのバス停とあわせて紹介されている。まちバス乗車券は、各店舗が1枚50円で市から購入し、来店者にプレゼントしている。まちバス乗車券をプレゼントする買い上げ金額は、店舗ごとに異なる。

まちバス乗車券を  
プレゼントする  
お店のマーク



まちバスマップ



## 1-2

全域過疎地域指定

利便性

観光

意識



# 多様な交通モードにおける乗継利便性の向上と観光利用の促進 【三重県鳥羽市】

■定期船課 0599-25-4776

### こんな方におすすめ！

- 多様な交通モードのシームレス化を図りたい
- 利用者にわかりやすい環境整備・情報発信をしたい
- 地域公共交通を観光にも活用したい



#### 三重県鳥羽市の概要

- 人口：20,952人
- 世帯数：8,569世帯
- 高齢化率：31.8%
- 財政力指数：0.46
- 過疎地域指定：全域

## 1. 取組みの背景・目的

- 鳥羽市は、4つの有人離島をはじめとする離島部と半島部からなり、全域が過疎地域に指定されている。市内には近鉄・JR、路線バス、市営定期航路、フェリー、タクシーといった多様な公共交通を有しているのが特徴である。
- 過去には伊勢湾フェリーの継続が危ぶまれた時期もあり、路線バスも三重交通が市内3路線から撤退、廃止代替化するなど厳しい状況の中から再生を目指している。
- 移動需要の面では、本土及び離島住民の生活交通に加えて、市の主要産業の1つである観光に対する交通ニーズへの対応も必要な地域である。
- 鳥羽市駅周辺の公共交通機関は、鉄道、バス、船の乗り場が分離しており、わかりづらい状況となっていた。この状況を改善するために、鳥羽市では生活交通及び観光交通のニーズへの対応をしながら、多様な交通手段の連携に取り組んでいる。

## 2. 鳥羽市における地域公共交通政策の考え方

鳥羽市では、地域公共交通連携計画において「路線バス・市営定期航路が一体となった『鳥羽市コミュニティ交通システム』の確立」を全体目標として掲げ、下記の5つを個別目標とし、目標達成に向けて様々な施策を実施している。

- ・地域特性や住民・利用者ニーズにあった交通体系の構築
- ・路線・手段間の結節の改善・強化
- ・経営の健全化に向けた運行の効率化
- ・効率的な情報発信による公共交通の認知度向上
- ・観光振興に寄与する交通サービス

鳥羽市には多様な交通モードがあることから、シームレス化を図るため、鳥羽マリンターミナルの整備、案内看板の改善、乗継ぎを考慮したダイヤ設計などハード・ソフトの両面で力を入れている。また、路線バス・市営定期航路双方が観光客の足としても機能していることから観光客向けの利用促進策にも積極的に取り組んでいる。

### 3. 利用促進事業の詳細

鳥羽市の特徴である交通モード間の乗継ぎに関する「利便性向上事業」と「観光関連事業」について記載する。また、以下に鳥羽市の利用促進事業全体のポイントをまとめる。

#### ここがポイント



##### ◇ 利用促進策の専門家等からなる検討委員会の設立

鳥羽市では「公共交通の利用促進について考える懇談会」（以下、懇談会）を組織し、懇談会が主体となって利用促進策を立案し、鳥羽市地域公共交通会議が実施している。懇談会は利用促進策の専門家に加え、商業・観光事業者、観光案内所等で構成されており、それぞれの専門性を活かし、事業の検討を行っている。

特に観光案内所等からの指摘は重要で、観光客がどこで迷っているかなどを懇談会で報告することにより、具体的で効果的な改善策の立案につなげている。

##### ◇ 利用者からの声を蓄積し、利便性向上に活かしている

利用者からの問い合わせや要望、苦情をすべて記録しており、それらをダイヤ改正やサイン表示の改善に活かしている。

#### 事業1：多様な交通モードの乗継利便性の向上に関する事業

利便性

##### 1) 結節点における誘導サイン等の整備

鳥羽市の中心部には、陸上交通の結節点である鉄道駅とバスターミナル、海上交通の結節点であるマリナーミナルがある。

写真に示すとおり、これらの結節点はそれぞれ離れているため、観光客等特に周辺地理に詳しくない利用者にとっては、適切な誘導サインが必要とされる。

懇談会による現地視察や利用者の指摘をもとに、サイン表示の改善等に毎年取り組んでいる。

鳥羽駅周辺鳥瞰図



【具体的な改善内容（一部）】

##### 行き先案内を床にプリント



##### 複数ある切符の利用案内を追加



## 2) 乗継割引制度

定期船利用者がバスを利用しやすくするために、乗継割引を導入している。

### ●定期船利用者：

定期船を利用すると、乗継割引券が発行され、鳥羽マリンターミナル～中之郷桟橋区間は無料となる。その区間以降は、バス降車時に乗継割引券を運転手に提示すると100円引きになる。

### ●定期船定期券利用者：

定期船定期券をバス降車時に運転手に提示すると200円引きになる。

このような乗継割引制度を導入することで、交通モード間の乗継ぎの負担軽減を図っている。

## 事業2：地域公共交通の観光利用促進

観光

### 1) 観光客向け公共交通時刻表「Tobus Map (とばすまっぷ)」

観光は鳥羽市の主要産業である。定期船や路線バスは観光にも活用されている。そこで市内を訪れる観光客をターゲットに「Tobus Map (とばすまっぷ)」を作成した。制作にあたっては、事務局が全国の事例を収集するとともに、懇談会の委員からも優良事例が出され、それを比較検討、改良し、完成にいたっている。観光客には非常に好評で、宿泊事業者から宿で配布したいとの問い合わせも多い。

### ●Tobus Map の掲載情報

- ・かもめバスの時刻と観光スポット
- ・市営定期船の時刻
- ・鳥羽湾めぐりとイルカ島の時刻表
- ・伊勢湾フェリー時刻表
- ・三重交通バス(CANバス)時刻表
- ・近鉄(鳥羽駅、中之郷駅)時刻表
- ・JR 鳥羽駅時刻表

## ここがポイント



- ◇ 観光客が必要とする情報を優先的に掲載
  - ・表紙裏の目立つところに、観光客が一番迷う(案内を必要とする)「鳥羽駅周辺案内図」を掲載
  - ・表紙を開いたらすぐにバスの情報を掲載
  - ・観光客が使わないバスの情報は掲載しない
- ◇ バス路線周辺の観光地情報も掲載
- ◇ 近鉄、JR、三重交通、市営定期船、伊勢湾フェリー等、他の公共交通の情報も掲載
- ◇ 公共交通の情報だけでなく、観光遊覧船の情報も掲載

Tobus Map (とばすまっぷ)





3-15

過疎地域指定なし

その他

## バス停オーナー制度の導入による利用促進 【静岡県富士宮市】

■市民生活課 交通対策室 0544-22-1152

### こんな方におすすめ！

- 市民に地域公共交通の運行について関心を持ってもらいたい
- バス運行の収支率を改善したい



#### 静岡県富士宮市の概要

- 人口：135,492人
- 世帯数：52,966世帯
- 高齢化率：24.3%
- 財政力指数：0.90
- 過疎地域指定：なし

## 1. 取組みの背景・目的

- 富士宮市では、市街地を循環するコミュニティバスの運行を要望する声が地域からあがっていた。
- 当初は交通事業者が独自路線として運行する方針であったが、市場調査の結果などを踏まえ運行を断念したことにより、コミュニティバス運行の要望は富士宮市に向けられることとなった。
- 富士宮市は厳しい財政状況の中でもコミュニティバスが運行できるよう、今まで委託していたバス路線の再編のほか、運賃以外の収入を得る仕組みをつくることとなった。

## 2. 取組みの詳細

### ここがポイント



#### ◇ バス停をオーナーの事業所の前に設置する路線設計方針

単なるネーミングライツではなく、「オーナーとなった事業者の前に路線を引く」という路線設計方針により、バス停オーナーに対して「自分がこのバスを維持している」というマイバス意識を醸成することができている。

### 1) バス停オーナー制度の概要

富士宮市はバス路線の新設にあたり、バス停オーナー制度としてバス停の命名権を販売することによって運行経費の原資に充てることとした。バス停オーナー制度の内容は下記のとおりである。

- ①バス停名の名称変更権
- ②オーナーとなった事業所の前を通るようバス路線を設計し、バス停を設置
- ③市のホームページに店舗情報を掲載
- ④車内放送での事業所名の放送 など

このように、単なるネーミングライツとしてバス停名の名称変更権だけにとどまらず、バス停をオーナーの事業所の前に設置し、バス路線の経路上とすることや、市のホームページでの紹介などとあわせて販売している。価格はバス停一基につき5,000円から15,000円/月（両側で10,000円～30,000円/月）としている。