

富山県朝日町

町と大学が共同で「**あさひまちバス**」の取組を開始。サービス水準の大幅な向上・維持、様々な利用促進策等を通じ、**顕著な利用実績（1日当たりの利用者数が64ヶ月（5年4ヶ月）連続で対前年同月比を上回る）**を上げた。



（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

(1) 町と大学との共同による取組

- ・平成24年、大学からの打診をきっかけに、町と大学の共同によるまちバスの取組がスタート。**大学は、路線・ダイヤの設定などまちバスの制度設計に携わり、町は、宿泊業、飲食店その他地域の関係者の協力を取り付け。**
- ・現在、まちバスは町が引き継いでいる。大学は、まちバスの**路線・ダイヤなどのサービス水準設定に当たっての町への助言、バスロケーションシステムの保守管理**を実施。

(2) 高校生その他住民の参画

- ・泊高校でモビリティマネジメント講義を通年実施し、**生徒自身がまちバスの利用促進策を考え、実行。**町内観光バスガイド、バスロケにおけるコンテンツ作成などに取り組んだ。
- ・自治会や社会福祉協議会と密に連携をとり、住民ニーズを把握。

2. 創意工夫

(1) サービス水準の大幅な向上・維持

- ・運行開始当初に、運行本数を**大幅増便（68便/週⇒378便/週）**。※その後は、重複路線の解消等により便数を合理化。
- ・**明確なコンセプトの下で路線・ダイヤを設定**（①全便が泊駅発着（朝7時台は5分以内接続、夕方17時台は8分以内接続を確保）、②日中は、病院や商店へのアクセスを確保、③夜間は、飲食店の多い地区から各方面へのアクセスを深夜23時台まで確保）
- ・まちバスが運行していない区間は、周辺施設による送迎を調整するなどきめ細やかな対応を実施。

(2) 様々な利用促進策の実施

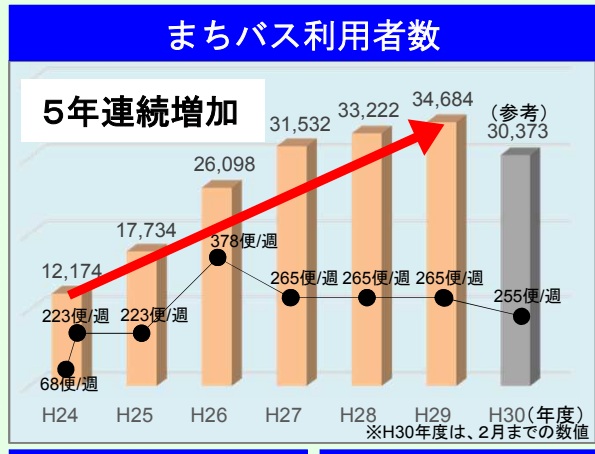
- ・飲食店ごとに、20時以降のバス発車時刻、接続する電車の発車時刻等を整理し、一元的に提供（**飲み屋さん別時刻表**）。グーグルマップなど地図検索サービスにも対応。等

(3) 運行状況をリアルタイム発信

- ・主要バス停留所4箇所に**デジタルサイネージ**を設置し、運行状況・遅延情報をリアルタイムで表示。パソコン・スマホでも確認可能。（**バスロケーションシステム**）

3. 自立性・継続性

- ・毎日、運行事業者から系統毎の利用者属性、利用者数の報告を受け、運行計画等の検討に活用。
- ・路線の新設等を検討するに当たっては、実証運行を行った上で実施の可否を判断。



飲み屋さん別時刻表

平成26年4月7日～

あさひまちバス

あさひまちバス時刻表
「かめや」さんからのお願いに
<お店の前>で乗車ください。

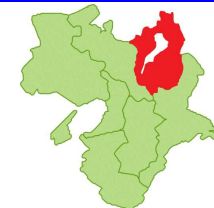
● 神田町から各地区方面・発時刻（20時以降）

時刻	方面	泊地区内の経由地	行先
20:50	徳町	五箇橋、池川町、山下、平野、池野第一	徳町（池野第一→池野第一→池野第一）
21:14	山崎・山崎	五箇橋、池川町、山下、平野、池野第一	山崎→山崎
21:54	宮崎・徳	宮本町	宮崎→徳
22:38	徳町	五箇橋、池川町、山下、平野、池野第一	徳町（池野第一→池野第一→池野第一）
22:58	大塚原・山崎・山崎	五箇橋、池川町、山下、平野、池野第一	月山→大塚原→山崎→池野第一
23:50	徳町	五箇橋、池川町、山下、平野、池野第一	徳町（池野第一→池野第一→池野第一）

● 神田町から五又路経由・泊駅行・発時刻（20時以降）

神田町	池野第一	五又路	泊駅	神田町	池野第一	五又路	泊駅
20:30	20:33	20:39	—	22:19	22:22	22:36	—
21:06	21:09	21:18	—	22:51	22:54	23:29	23:06
21:46	21:49	—	—	23:36	23:40	—	—

平日運行（土曜・日曜・休日・年末年始はお休みです。）



妊産婦の出産時等における安全・安心な移動支援のため、平成25年、大津市域において「ゆりかごタクシー」の運行をスタートし、平成27年には全県に拡大。平成30年4月には事前利用登録者数がのべ1万人を突破。県下一丸となったタクシーによる妊産婦移動支援の取組は全国初。

（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

● **1人の妊婦の声から**、「妊産婦さんのタクシー利用に関する検討会」が発足。検討会には、産科婦人科医会等の医療関係者、地方自治体（福祉担当部局、交通担当部局）、消防局、国など**多数の関係者が参画**。

2. 創意工夫

(1) 官民一体となった県下一丸での取組

● **全国で初めて** 個社単位ではなく**全県で官民一体**となった取組を推進。個社単位で同様の取組は見られるものの、比較的経営体力のある事業者に限定される傾向。タクシー協会が傘下事業者をとりまとめ、関係団体と連携することで**小規模事業者でも対応が可能な体制を構築**。

(2) 関係団体の役割分担

● 各関係団体の役割分担を以下のとおり明確にし、**立場の異なる組織が、組織の垣根を越えて関係者が目標・成果を共有**した上で、お互いの強みを活かした社会的課題の解決に向けた取組を効果的に行う「**コレクティブ・インパクト**」を実現。

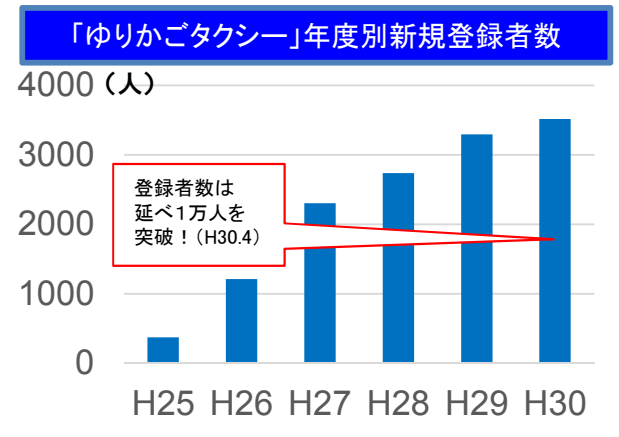
- ✓ NPO法人：利用者に対する装備品の販売
- ✓ タクシー協会：サービスの普及・傘下事業者のとりまとめ
- ✓ 医療関係者：利用者へのタクシー利用の指示・研修制度における講師
- ✓ 行政：利用者への広報啓発

(3) 妊産婦の不安解消への取り組み

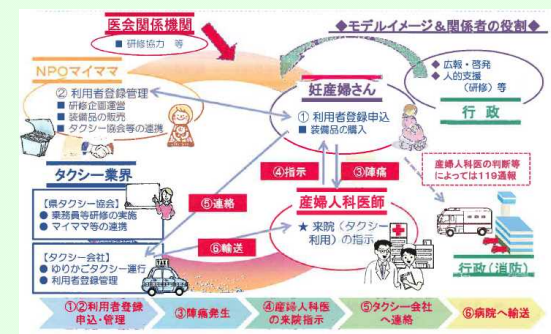
● 妊産婦にアンケートを実施し、妊産婦がタクシーを利用することへの不安やニーズを把握した上で、医療関係者によるタクシードライバーへの研修制度を確立。**妊産婦の不安解消を可能とする制度設計を実現**。

3. 自立性・継続性

- 事前利用登録者数は平成30年4月には**のべ1万人を突破**。月ごとの登録者数は近年は月300人前後と高い水準で推移し、平成30年度の登録者数は**県内出生数の40%**に到達。
- 病院等に来院した妊婦に対し、助産師や看護師が「ゆりかごタクシー」の制度を紹介したり、タクシー協会が作成した案内リーフレットを病院内に設置するなど、積極的な周知活動により、精度の高い認知を達成。
- 初年度以降は行政からの**費用負担を受けず運用を実施**し、行政に頼らない制度設計を構築。



利用者向けリーフレット



「ゆりかごタクシー」実施体制 ~横のつながりを生かした仕組み~



福崎町地域公共交通活性化協議会（兵庫県福崎町）



従来の無償福祉バスを有償化・再編し、再編前と比較し約1.7倍の利用者数増を実現。その後も全国初の市町村運営有償旅客運送における大学バスの活用、隣接自治体との連携コミュニティバス運行による広域ネットワークの形成等の取組を実施。

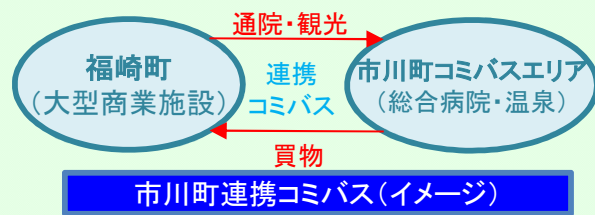
（取組の概要）

1. 多様な主体の実質的参画

- 町内の自治会（全33地区中、27地区（28箇所））で説明会を実施。町の交通施策について周知を図るとともに**住民のニーズを掘り起こし**。
- 隣接自治体、町内の大学、近畿運輸局と公共交通に関する協定を締結するなど、**多様な主体との連携**により各種施策を展開。



大学バス運行開始式写真

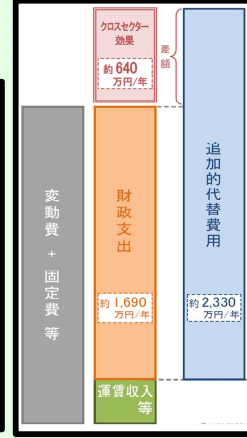
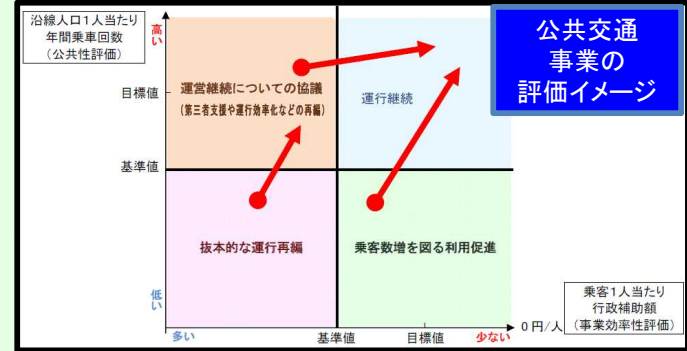


市川町連携コミバス（イメージ）

2. 創意工夫

(1) 利用者増に向けた取り組み

- 平成24年、従来の無償福祉バスを有償化・再編。運行形態見直しによる利便性向上やモビリティ・マネジメントに取り組んだ結果、**利用者は再編以降右肩上がりで推移**。平成29年度の利用者は再編前の**約1.7倍に増加**。
- 全体時刻表の配布に加え、各自治会ごとの個別時刻表や利用方法例（モデルケース）の配布を行うことで、**利用者の乗り継ぎ等の不安を軽減し、外出意欲を喚起**。



クロスセクター分析

(2) 地域資源（大学バス）の有効活用による利便性向上

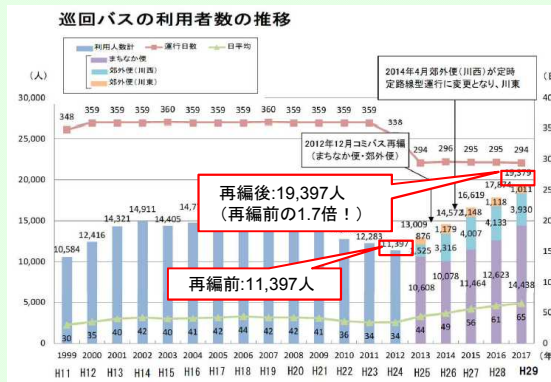
- 大学保有バスという地域資源に着目し、市町村運営有償旅客運送に**全国で初めて大学バスを活用**（H30.10～）。従来のコミュニティバス空白時間帯を補完する形で運行し、**車両購入費や運行費用を町が負担することなく、利便性の向上を実現**。

(3) 隣接自治体との連携

- 隣接自治体（市川町）と連携したコミュニティバスを運行（平成30年10月～）し、福崎町から総合病院や温泉施設への移動需要と、市川町から大型商業施設への移動需要の双方に対応。**広域交通ネットワークを形成するとともに、町同士の交流人口増加による両地域の活性化にも寄与**。このほか、姫路市が実施したデマンド型乗合タクシー運行に係る社会実験とも連携するなど、**隣接自治体との更なる連携を模索**。

3. 自立性・継続性

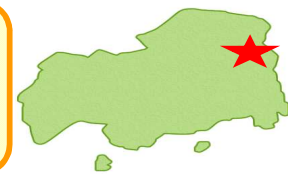
- 立地適正化計画などのまちづくり関連施策との連携・整合を踏まえた上で、**地域公共交通網形成計画を策定**。
- 公共交通に係る**クロスセクター分析を実施**。コミュニティバスを廃止した場合の追加的代替費用を算出し、公共交通に係る支出を単なる赤字補填ではなく「**地域を支える効果的な支出**」と位置づけ。
- 「公共性」及び「経済性」の2つの視点から公共交通事業を評価。それぞれの観点から評価指標及び基準値を設定し、**運行継続を判断**。



コミバス利用者数の推移

再編後:19,397人（再編前の1.7倍！）
再編前:11,397人

神石高原町地域公共交通協議会（広島県 神石郡 神石高原町）



運転手不足によるバス路線の廃止を受けて、地域公共交通施策を大胆に見直し。「公共交通の最後の砦であるタクシーの活用」を前面に押し出し、デマンドバス等をタクシー助成に切り替えることにより、利用者利便の向上、タクシー事業者の収益向上、効果的な財政支出を実現。

（取組の概要：タクシー助成事業「ふれあいタクシー」の導入）

1. 多様な主体の実質的参画

- 活性化再生法の枠組みを活用し、地域公共交通協議会において具体の制度設計等を議論。特に、補助対象者の要件については、利用者ニーズを踏まえてきめ細やかに設定。
- 公共交通網形成計画を改定し、他モードとの役割分担も含め、取組を同計画に位置付け。

2. 創意工夫

(1) あえて「乗用タクシー」に着目した新たな公共交通の制度構築

- 複数の谷筋に住宅が点在している地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止。運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる「乗用タクシー」に町内移動を一本化。
- ただし、バスとの役割分担を整理し、通学路線、広域路線、観光客の利用路線は維持。

(2) 町内住民の移動を支える効果的な財政支出へ転換

- デマンドバスからの切替えにより、一乗車当たり町負担額を65%削減(5.6千円→2.0千円)。
- 大幅な利用者の増加(4.4千人/年→3.0万人/年)と事業の効率化を同時に実現。

(3) 他の町政との関連性を意識した政策と位置づけた点

- 高齢者の外出機会の増加 → まちの賑わい創出、健康増進による将来的な医療費削減
- 高齢者の免許返納数の大幅な増加にも寄与(導入前14人/年→導入後69人/年と5倍増)。

3. 自立性・継続性

(1) 公共交通の「最後の砦」となる地元タクシー事業者の維持存続

- 事業目的の1つが地域公共交通の維持に不可欠な地元タクシー事業者の存続可能性の向上。
- 本事業によるタクシー利用の増加に伴い、事業者の収益が上昇、乗務員の所得も向上。
【営業収益：事業者全体で約45%増加、1日1車当たり営業収益：約4千円増(約30%増)】

(2) 事業者の意識・自立性の向上

- 利用者の増加が事業者の収益向上につながらない委託運行から、経営努力が収益向上に直結する事業形態にシフト。乗務員のモチベーションも向上。

(3) タクシー乗務員の確保に向けた支援策も実施

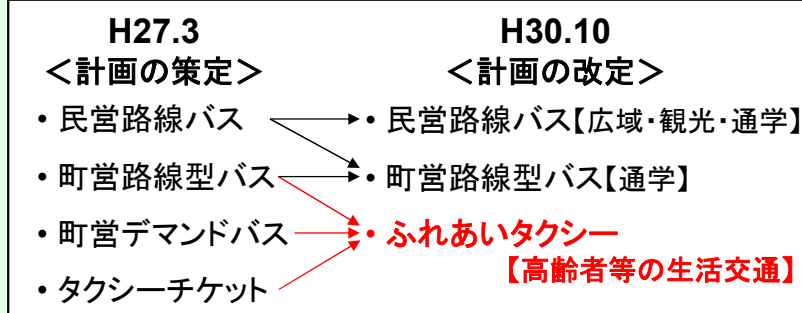
- 本事業の継続実施に向けて、事業者の乗務員確保を支援する制度を導入。
(新たに乗務員を雇用する場合の二種免許取得費用を町が負担)【地元7事業者の乗務員数推移】

H28年度：23人、H29年度：22人、H30年度：24人

●「ふれあいタクシー」の概要

利用目的	町内であればどこでも(通院、買い物等)
利用料金	目的地まで片道最大600円 (600円を超える料金は町が補助)
利用回数	1人1か月30回まで
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者 (小型～9人乗り車両、介護車両が利用可)
相乗り	タクシー利用者の1人が「利用者証」を持っていれば、相乗り同乗者も対象

●地域公共交通網形成計画の見直し



●「ふれあいタクシー」の対象者

- ・75歳以上高齢者
- ・免許非保有者、免許返納者
- ・原付又は自動二輪免許のみ保有者
- ・母子健康手帳交付者
- ・要介護・要支援者
- ・障害者 等



佐世保市地域公共交通活性化協議会(長崎県佐世保市)



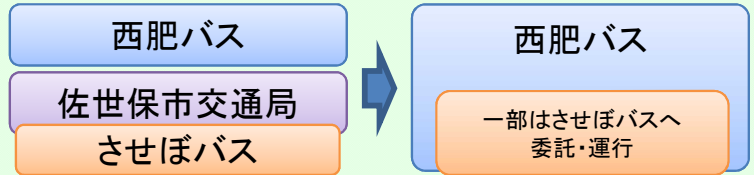
- ・バス運行体制の一体化を柱とする路線網の再編(全国初)を実施、利用者利便性と事業効率性を向上。
- ・各種利便性向上策に加え、住民も参画した公共交通網の再編を実施。佐世保市も長期にわたり丁寧に調整。
- ・平成31年3月24日、利用者の混乱なく路線網が再編。利用者からも利便性向上に評価の声が寄せられている。

(取組の概要)

1. 取組みの背景と検討経緯

- 佐世保市はバス分担率が14%と非常に高い一方、市内の人口減少や高齢化も進展。バス事業者3社の経営環境も厳しくなる中、中心市街地は複数系統が輻輳しており競合状態。
- このような背景のもと、平成27年度に佐世保市地域公共交通網形成計画を策定。記載された施策実施に向け検討を重ねた結果、サービス水準の適正化と利便性向上により持続可能な事業体制を構築するためには「バス運行体制の一体化が必要」との結論に至った。

➤ 平成31年3月24日、市内バス運行体制の一体化を柱とするバス路線網の再編(全国初)を実施。



運行体制の一体化

区間本数	再編前	再編後	減少率
他系統との競合区間	6,636本	4,813本	▲27.5%
非競合区間	2,340本	1,928本	▲17.6%

サービス水準の適正化

2. 他に例のない、地域を巻き込み、行政が丁寧に対応した再編の実施

○バス運行体制を一体化する再編

- これまで、西肥バス・佐世保市交通局・させぼバスの3社体制で運行していたバス路線網について、**運行体制を西肥バスに一体化した再編**を実施。営業所・転回場所の相互利用等、バス事業運営の効率性も向上。

○地域住民を巻き込んだ再編

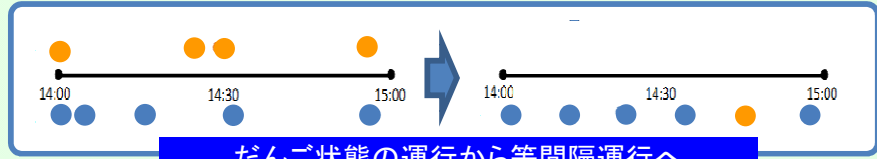
- 再編の内容については、佐世保市が事業者とともに各地区の公民館で説明会を開催し**手間暇をかけ意見交換を実施(25地区、のべ57回開催(地域から1,280人が参加))**。
- 利用の少ないバス路線から予約制乗合タクシーへ転換する際には、**地域(地区自治協議会)、事業者(タクシー会社)、行政(佐世保市)がそれぞれの役割分担を持ち3者で支える仕組みとし、地域の方々が主体的に参画し運行を確保**。

○行政の丁寧な対応

- 佐世保市は、公民館での住民説明会に加え、**網形成計画策定以降約4年間の長期にわたり、関係機関やバス事業者等との丁寧な調整を実施**。

3. 持続可能なバス路線網が実現、地域からも受け入れられている

- 案内の徹底や乗り場へのスタッフ配置もあり、**利用者の混乱なく3/24に路線網が再編**。
- 利用者からも定期券共通化の取組み等による利便性向上に対し評価されている。



だんご状態の運行から等間隔運行へ



3者で支える乗合タクシー



各地区で説明会を開催

【再編により実施する主な施策】

- 効率性の向上:バス運行本数の適正化、一部系統のフィーダー化
- 利便性の向上:昼間帯の等間隔運行化、経由地を整理、共通定期券の設定、nimocaへの切替え(平成31年度末導入予定)、佐世保駅前のバス乗り場を整理(事業者別から方面別に)