

1.市町村による運営

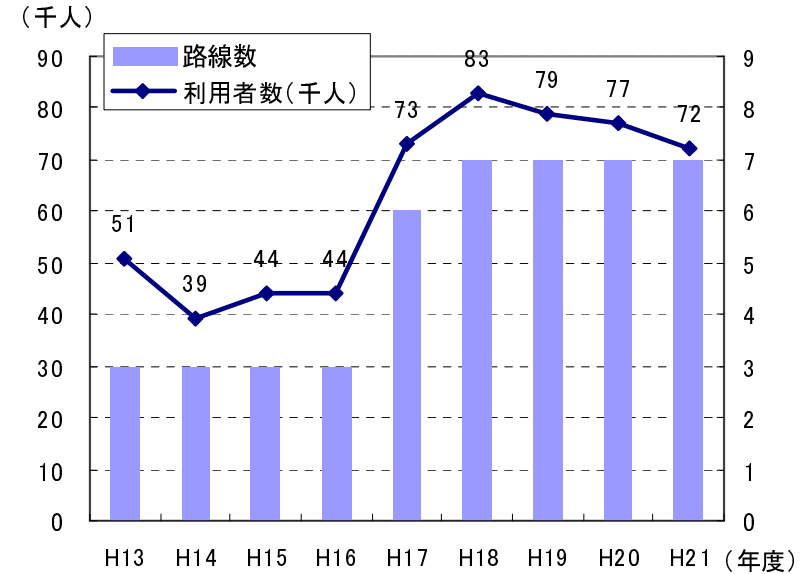
11.自主運行バス(京都府舞鶴市)

項目	内容
運営主体	各地区のバス運行協議会 (西大浦、青井校区、杉山・登尾、多門院、岡田上、池内、岡田中の自治会ごとに協議会設立)
運行主体	各地区のバス運行協議会 (西大浦、青井校区、杉山・登尾、多門院、岡田上、池内、岡田中の自治会ごとに協議会設立)
背景・問題	・市の人口は減少傾向、少子高齢化 ・バス路線は採算が取れず、事業者から撤退について申し出 ・通学・通院などの生活の足の確保が課題
実施内容	◆運行開始 ・昭和48年11月、岡田上地区で「自主運行バス」が運行開始 (路線バス廃止により、自治会・婦人会を中心にバスの会を組織、有償運送許可を受け、運行開始) ・他地区でも運行され、平成18年までに7路線となる ◆運行サービス ・当該地区毎の自治会等が組織したバス運行協議会が運営主体 ・各地域で概ね、1日に2~4便の運行 ・運行ルートやダイヤは、学生や通院者の便利な時間帯に合わせた運行 (杉山・登尾地区は、電話での予約制) ・運賃は対距離制
効果	・年間約7~8万人の利用客がある
道路運送法	第79条
運行形態	定時路線固定

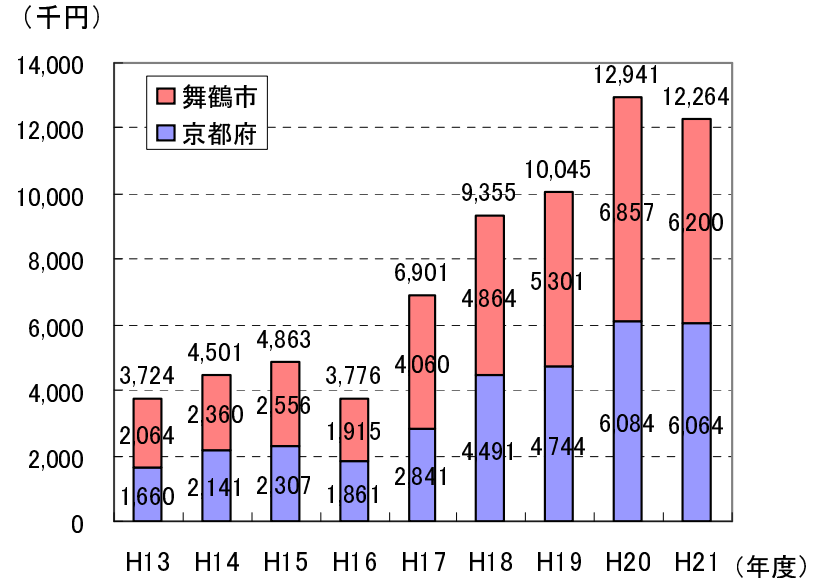
《7路線のバス概要》

路線	岡田上バス	岡田中バス	池内バス	西大浦バス	青井校区バス	杉山・登尾バス	多門院バス
運行主体	岡田上バス運行協議会	岡田中バス運行協議会	池内バス運行協議会	西大浦協議会	青井校区協議会	杉山・登尾協議会	多門院協議会
運行開始	昭和48年11月	1号車 平成6年10月 2号車 平成21年5月	平成5年10月	平成16年10月	平成16年10月	平成17年8月	平成18年1月
運行概要	4往復/日 日祝日運休	3往復/日 土日祝日運休	4往復/日 日祝日運休	4往復/日 土日祝日運休	4往復/日 3往復/土曜日 日祝日運休	4往復/日 土日祝祭日 運休 (予約型運行)	4往復/日 土日祝祭日 運休
車両	小型バス 29人乗り	1号車 小型バス 28人乗り 2号車 ワゴン 15人乗り	小型バス 25人 乗用車椅子用 リフト付車両	中型バス47人 乗用車	小型バス 車 椅子用リフト 付 28人	ワゴンバス10人 乗用車	小型バス29人 乗用車

《利用者数の推移》



《補助金額の推移》



出典：舞鶴市HP、自治体による生活交通再生の評価と課題(Ⅲ)(土居靖範)

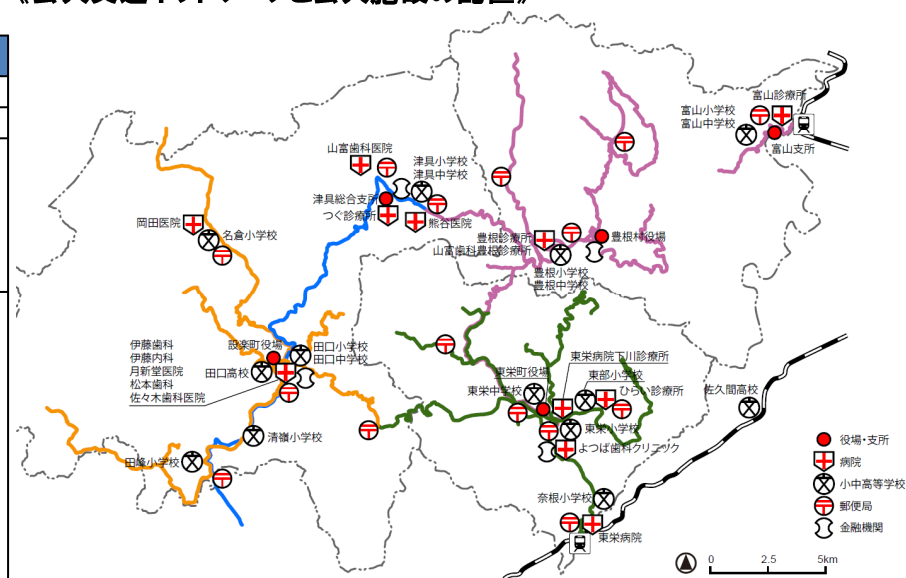
一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例、国土交通省資料

1.市町村による運営

12.おでかけ北設(愛知県設楽町、豊根村、東栄町)

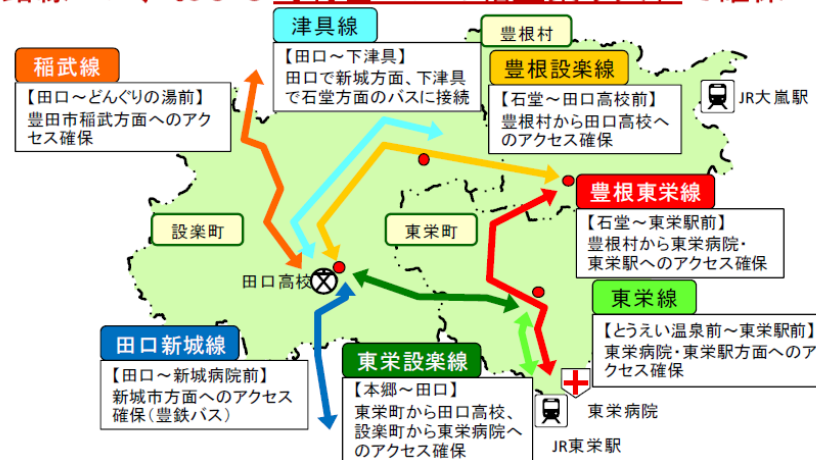
項目	内容
運営主体	北設楽郡公共交通活性化協議会(設楽町、豊根村、東栄町)
運行主体	日本総合サービス(株)(設楽町)、豊根村、東栄タクシー(有)(東栄町)、豊鉄バス
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・3町村営バスおよび民営バスがそれぞれバラバラに運行 ・町村営バスは町村界で折り返しのため、通学・通院に乘換えが必要 ・ダイヤが小中学生の登下校に対応しているが、買物や通院の帰りに合わない ・公共交通空白集落が散在 ・路線バスと移送サービスが混在し、役割分担が不明確
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成22年運行開始 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バス7路線、基幹バスに接続する支線バス7路線を運行 ・基幹バスは、設楽町、豊根村、東栄町を跨ぐ運行 ・支線バスの一部は予約制(デマンド)のバス ・基幹バスの運賃は対距離制 ・支線バスの運賃は設楽町は対距離制、豊根村は1回200円、東栄町は1回100円 ※基幹バスは町村営バスが相互乗り入れすることで町村間直通便が運行、運賃体系やサービスが一体化
効果	<ul style="list-style-type: none"> ◆住民の「おでかけ」範囲の拡大 ・田口高校への進学者定着(下宿生化を防ぐ) ・東栄病院へ通院する際の乗換回数減少 ・とうえい温泉、兎鹿鳴温泉(豊根村)への利用の増加 ・予約バスによる低費用での公共交通空白解消 (公共交通空白地域人口比率:10%→1%) ◆3町村の一体性の高まり
道路運送法	第4条、第79条 *豊根村は直営
運行形態	定時路線固定、一部デマンド(ダイヤ・路線とも定めない) *バス停は固定

《公共交通ネットワークと公共施設の配置》



《基幹バスの運行》

- ・東栄病院への通院、田口高校への通学の利便性向上
- ・近隣市・鉄道駅へのアクセス
- ・**路線バス、および町村営バスの相互乗り入れで確保**



《公共交通維持のための公的負担額》

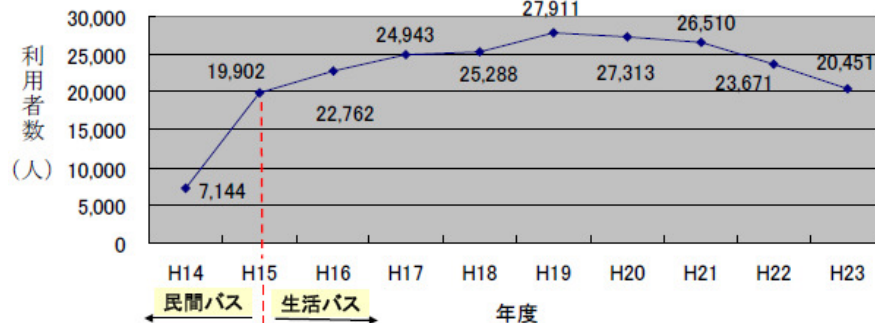
	設楽町	東栄町	豊根村
年間の市町村負担額 (欠損補填+通学等補助)	26,294千円	26,098千円	32,472千円
1運行あたり運賃収入	1,183円	521円	1,550円
1運行あたり運行経費	4,645円	4,735円	7,739円
1運行あたり市町村負担額	2,720円	3,381円	6,363円
住民1人あたり負担額	4,186円	6,148円	22,181円
100円の収益に必要な運行経費	392円	922円	498円

2.民間団体による運営

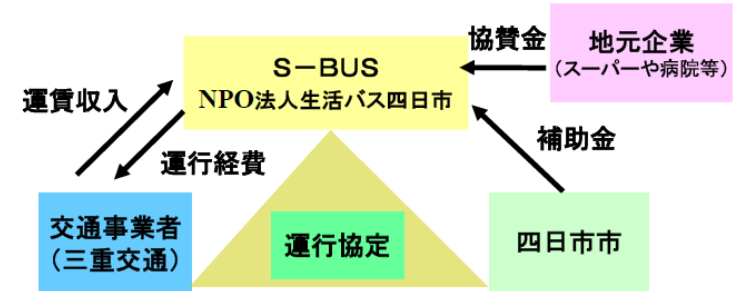
1.生活バスよっかいち(三重県四日市市)

項目	内容
運営主体	NPO法人生活バス四日市
運行主体	三重交通(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・三重交通垂坂路線が利用者減少のため平成14年5月に廃止 ・羽津いかるが地区が公共交通空白地域となった ・住民アンケートで買い物・病院へのアクセス手段がなくなり困るという意見 ・四日市市は他に市の自主運行バス路線を持っているが採算的に厳しく路線拡大は難しい状況であった
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民を中心に「生活バス四日市運営協議会」を設置 ・平成14年11月1日より無料にて試験運行開始 ・NPO法人生活バス四日市を設立、バス路線許可を取得 ・平成15年4月1日より本格運行開始 ◆ 運営主体 <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO法人生活バス四日市 ◆ 運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・ かすみがうら駅～スーパーサンシ間9.5kmの1ルートを、およそ2時間間隔で運行 ・ 1日4.5往復(土日は運休) ・ 1回100円の均一運賃
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応援券配布(全区間フリーパスの定期券)など路線維持への乗車促進運動の結果、運行開始以来1日平均100人程度の利用がある ・ 生活バスとなってから、路線バス時と比べ利用者が大幅増加 ・ ルート延伸による減便等から近年の利用者は減少傾向
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

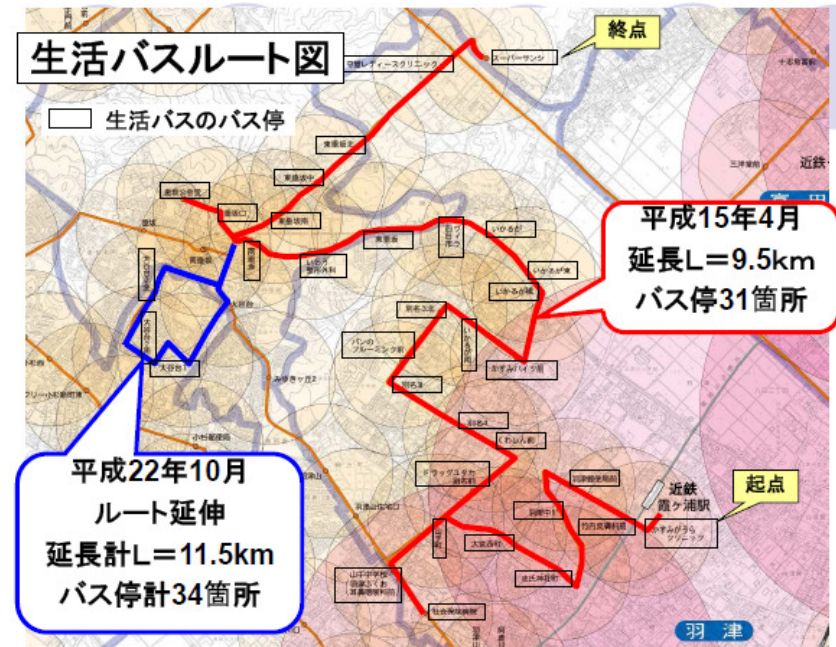
《利用者数の推移》



《運営体制》



《バス路線図》



出典:平成24年11月JIAM事例フォーラム資料、NPO法人生活バス四日市HP

一般財団法人運輸政策研究機構 公共交通支援センターHP 公共交通活性化事例、国土交通省資料

2.民間団体による運営

2.コミュニティバス まいどはや(富山県富山市)

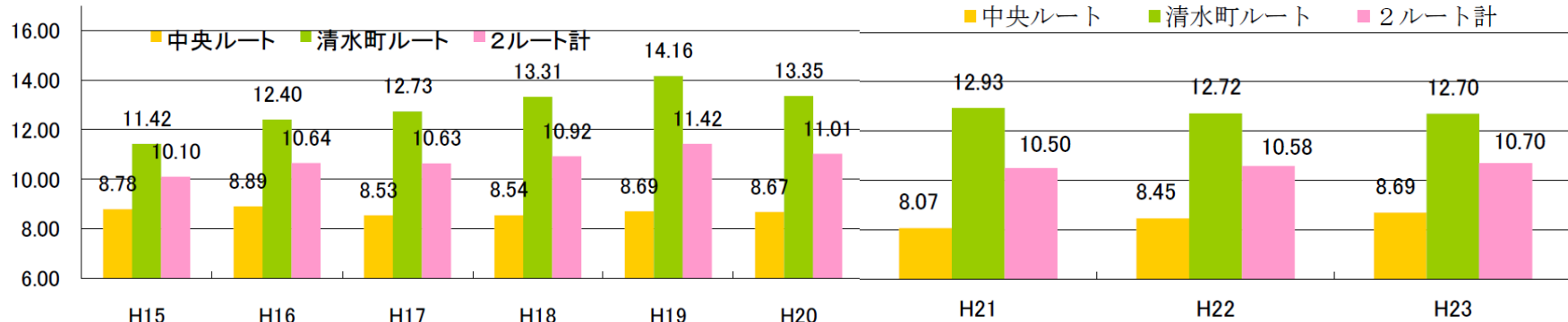
項目	内容
運営主体	(株)まちづくりとやま
運行主体	富山地方鉄道(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成12年夏、富山商工会議所がコミュニティバス「まいどはや」を試験運行 「安くて便利」などの利用者アンケートによる市民の声や利用実績を添え、富山市にコミュニティバス実現を訴え
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成13年3月 「中央ルート」運行開始 ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> (株)まちづくりとやま ※平成12年7月に富山市を始め富山商工会議所、商店街組合や商業者を中心とする中小企業などの出資により設立した第三セクターのTMO* ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 中央ルート、清水町ルートの2ルート 各ルート1周約40分、20分間隔 1回100円の均一運賃
効果	中心市街地の回遊性やアクセス性向上
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

*TMO: 中心市街地活性化法に基づいて市区町村が定めた「活性化基本計画」に沿った具体的事業を計画したり、推進していくための機関。通常は商工会、商工会議所、第三セクターなどがTMOになる Town Management Organization.

《コミュニティバス利用者数(年度累計対比)》(単位:人)

	H23(a)	H22(b)	(a)-(b)	増減率
中央ルート	93,839	95,606	▲ 1,767	98.2%
清水町ルート	144,140	143,930	210	100.1%
2ルート合計	237,979	239,536	▲ 1,557	99.3%

《コミュニティバス1台あたりの平均乗車人数》(単位:人/便)



出典:(株)まちづくりとやまHP、会報「商工とやま」H17年7月号

《バス路線図》



2.民間団体による運営

3.コミュニティバス すまいる(福井県福井市)

項目	内容
運営主体	まちづくり福井(株)
運行主体	京福バス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 利用者減少が続く中、バス交通の空白地帯を解消し、高齢者や学生の身近な手段としてバス路線を維持することが必要 大型店舗の郊外進出等による、中心市街地の空洞化が大きな課題 商店街にとっては集客力の強化を図ることが急務
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成12年4月 北ルート運行開始 ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> まちづくり福井(株) ※平成12年2月に福井市、福井商工会議所、商店街・専業協同組合等、中小企業者、大型店、公益企業、金融機関の出資金で設立された第三セクターのTMO ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 東西南北の4ルート ※路線バスとの競合を避けるルート設定 ※路線バスから通勤通学者が転換しない時間設定 ※1台で運行できる範囲でのルート設定 1回100円の均一運賃 1周約30分 200～300m間隔の停留所 「すまいるバス」いまだこサービス(バスロケーションシステム) すまいるバス 1日フリーパス すまチケ！すまいるバス チケットサービス ⇒すまいるバスを利用し、協賛店で2,000円以上の買い物をした場合に、すまいるバスの乗車券1枚提供 車内、ラッピング広告
効果	<ul style="list-style-type: none"> 買い物目的の利用が最も多いが、通勤通学・通院目的の利用も多く地域の足となっている。 すまいる利用者の駅前消費金額は平成18年調査では約6.95億円と、平成13年調査の約1.57倍となっている。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《すまいる利用者の来街目的(複数回答)》

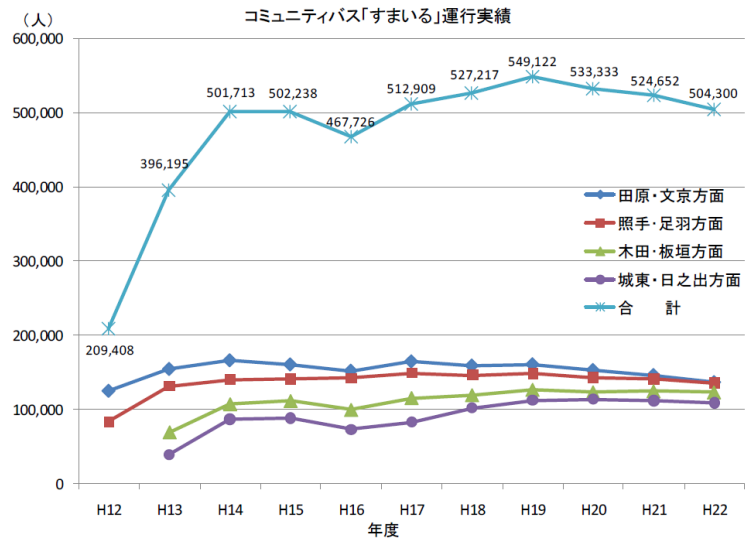
買い物	レジャー・映画	飲食	通勤・通学	官公庁	通院・治療	その他
33%	11%	3%	22%	2%	8%	25%

(H18 アンケート調査結果より)

《バス路線図》



《利用者数の推移》



2.民間団体による運営

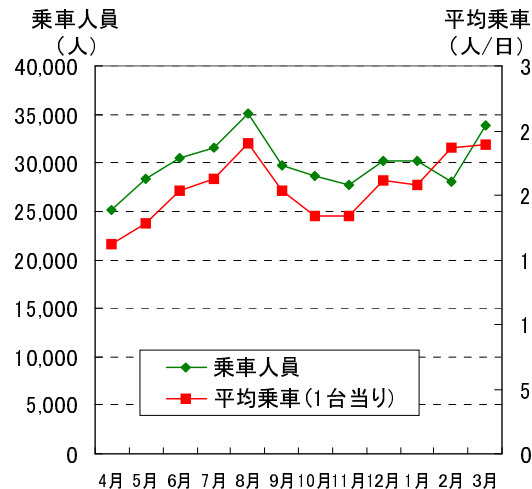
4.100円循環バス(山形県山形市)

項目	内容
運営主体	山形商工会議所
運営主体	山交バス(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> 平成5年に中心街にあったジャスコが撤退 山形市郊外にイオン山形南店が進出した影響もあり、中心市街地での客足減少 あわせて売上げが落ち込み
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行開始 <ul style="list-style-type: none"> 平成11年10月 運行開始 ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> 山形商工会議所 (山形市からの事業補助及び商店街などの負担金により事業実施) ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> 1回100円の均一運賃 運行時間9:30~18:30の10分間隔で運行 一日乗車券を300円で販売 バスロケーションシステム バス内側面に広告を年間掲示
効果	<ul style="list-style-type: none"> 平成11年度に無料による試験運行を行い、翌年、運賃100円で実施すると安定的に一日あたり2,000人前後の利用者を確保 平成12年度以降は、季節要因などがあるものの、一日あたり概ね1,000人の利用者を確保 各商店街にいけるようにすることで、郊外への顧客の流出を防いでいる。
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

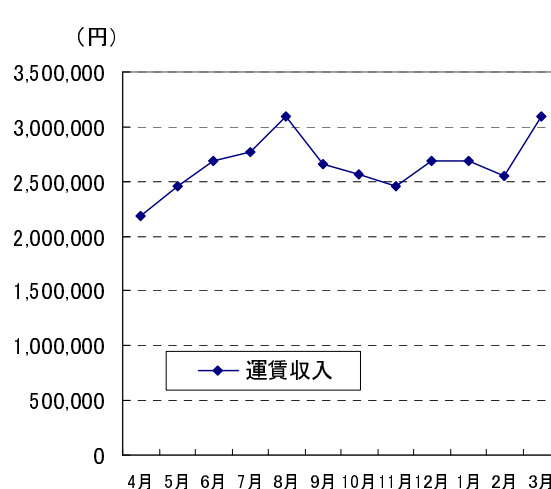
《バス路線図》



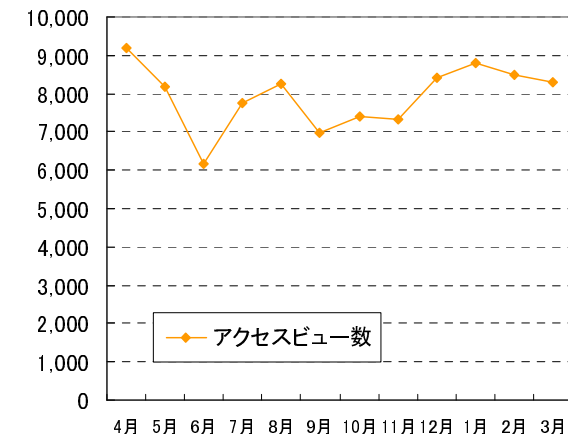
《乗車人員(H23年度)》



《運賃収入(H23年度)》



《バスロケーションシステムアクセスビュー数(H23年度)》



出典：山形商工会議所HP、奈良県調査資料

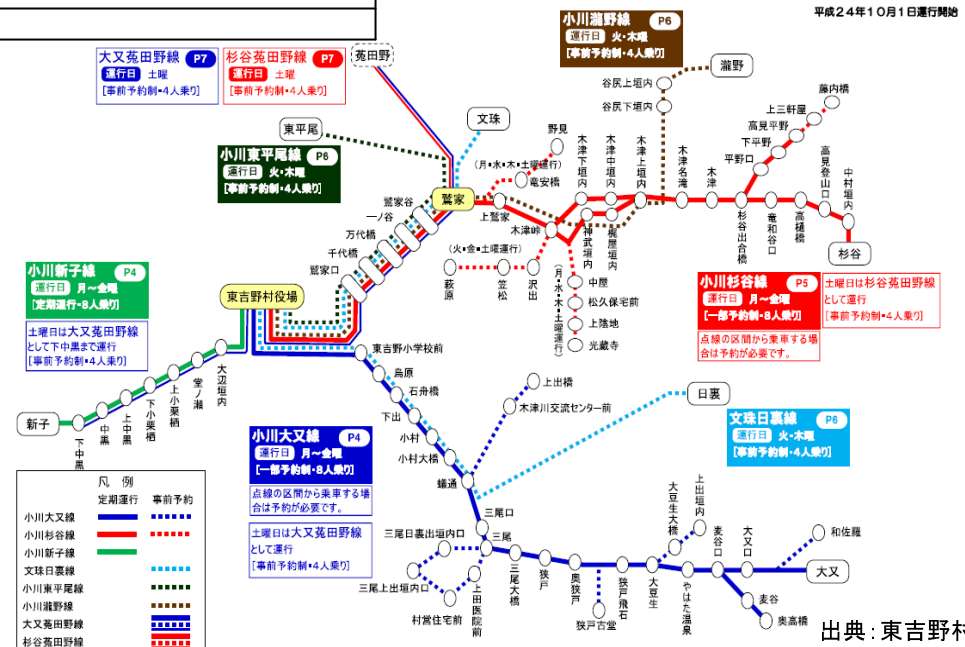
②奈良県内における取組事例

1.市町村による運営

1.コミュニティバスふるさと号(奈良県東吉野村)

項目	内容
運営主体	東吉野村
運行主体	相互タクシー(株)
背景・問題	<ul style="list-style-type: none"> ・村内と榛原駅を結ぶ3路線と村内路線1路線が運行されていたが、利用者は減少し補助額は増加していた。 ・通院や買い物など、日常生活に必要な活動の機会を確保する必要がある。 ・再編により日曜日が運休となったため、週末の買い物や観光客等の対応が課題。
実施内容	<p>◆運行開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年10月 運行開始 <p>◆運行サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回100円(村内の場合) ・平日は小川大又線、小川新子線、小川杉谷線、文殊日裏線、小川瀧野線、小川東平尾線の6路線(2路線の一部区間、3路線の全区間デマンド運行) ・土曜日は大又菟田野線、杉谷菟田野線の2路線(すべてデマンド運行) <p>隣接市町を結ぶバス(奈良交通路線バス、吉野町スマイルバス、宇陀市コミュニティバス)と接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客定員8人のワゴン車もしくは旅客定員4人の小型タクシー車両で運行 ・乗降場所は停留所が基本だが、バス路線上であれば希望する場所で乗降可能 ・デマンドについては、乗車前日の午後7時までに電話予約
効果	—
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定、一部デマンド(ダイヤ・路線・バス停を固定)

《東吉野村コミュニティバス(ふるさと号)路線図》

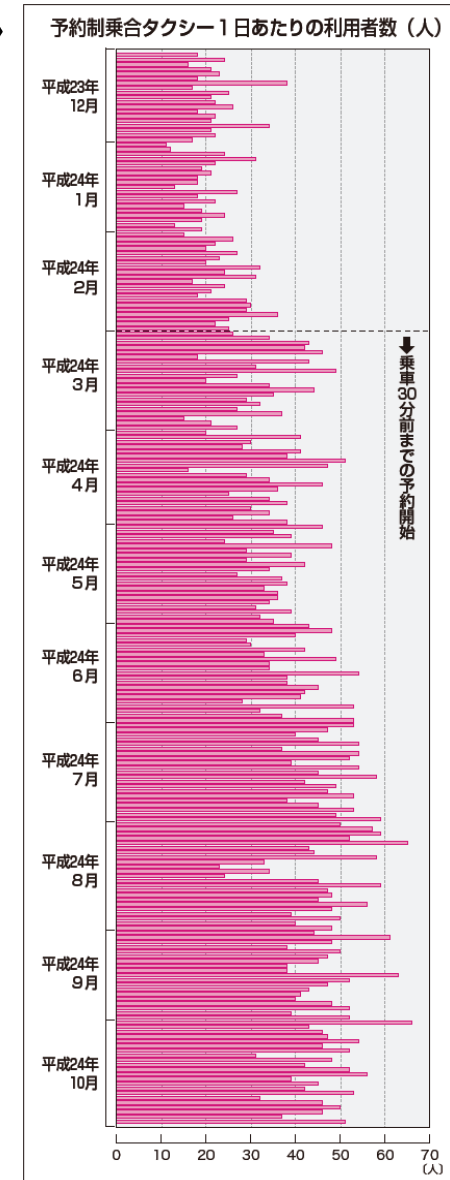


1.市町村による運営

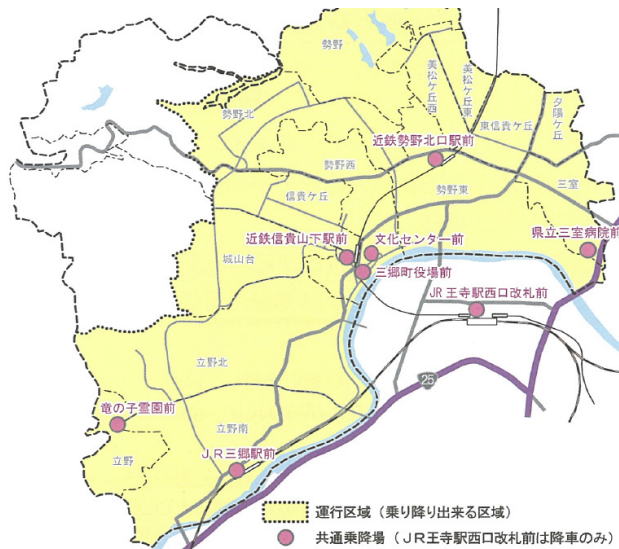
2.予約制乗合タクシー(奈良県三郷町)

項目	内容
運営主体	三郷町
運行主体	(株)竜田タクシー
背景・問題	・公共交通に依存せざるを得ない高齢者などの外出を支援する地域公共交通システム ・町民のニーズに合った利用しやすい地域公共交通システム
実施内容	◆運行開始 ・平成23年12月 運行開始 ※ICTを活用したデマンド型交通システム ◆運行サービス ・1回300円 (JR王寺駅西口改札前への移動は500円) ・利用者は会員登録した上で、当日30分前までに予約 ・自宅前(自宅付近)から目的地付近まで利用可能 ・乗客定員4名のタクシー車両で運行
効果	・平成25年1月末時点での登録者数は4,038人 ・利用者は運行日数292日間で延べ約10,900人で、利用者は増加傾向
道路運送法	第4条
運行形態	デマンド(ダイヤ・路線とも定めない)

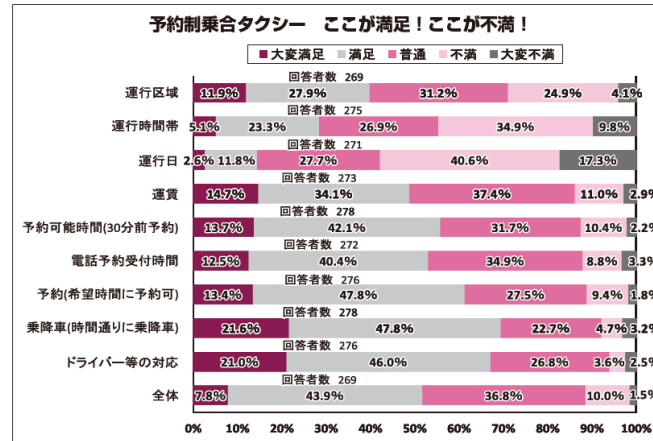
《利用者数の推移》



《バス運行区域》



《アンケート調査結果》

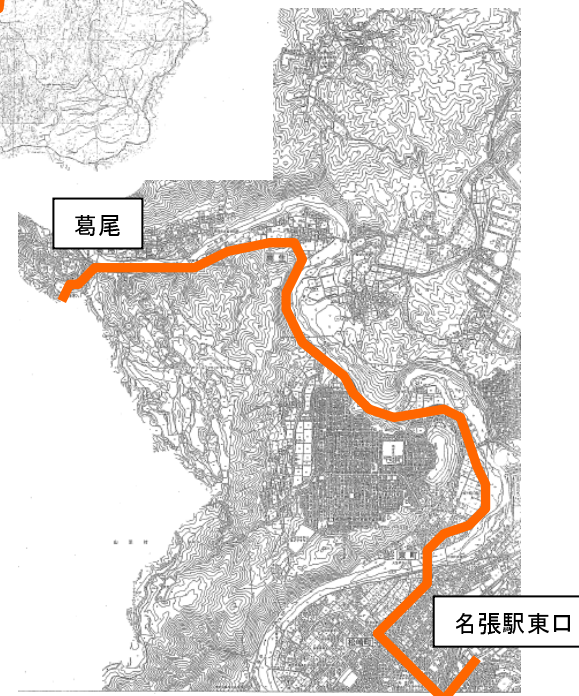


1.市町村による運営

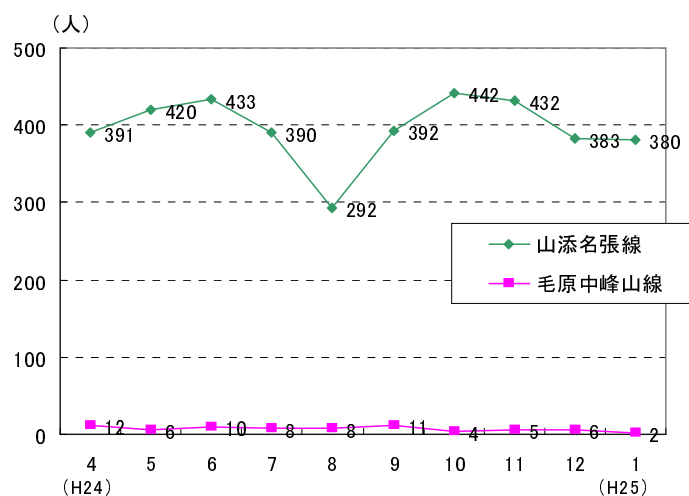
3.山添村コミュニティバス(奈良県山添村)

項目	内容
運営主体	山添村
運行主体	東豊地域コミュニティバス運行協議会
背景・問題	・東豊地域から名張市へのバスは朝夕の往路2便、復路1便と金曜日の昼間往復1便を三重交通に運行を委託していたが、地域住民から増便の要望が多かった
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年4月 運行開始 ◆ 運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回200円 ・山添名張線、毛原中峰山線の2路線 ・10人乗りワゴンによる運行 ・地域住民が作る「東豊地域コミュニティバス運行協議会」に年間410万円(H24)で運行委託 ・初年度の車両購入費等約350万円や、名張駅前が手狭なためにバス停で使用する駐車場の費用及び車両の維持管理費など年間約70万円は村が負担 ・講習を受けた住民12人が運転手を勤める
効果	・山添名張線の名張方面行き、7:40分の便は名張高校、名張西高校への通学利用がほとんどで、以降の時間は通院及び買い物利用が多い
道路運送法	第79条
運行形態	定時路線固定

《バス路線図》



《利用者数の推移(H24年4月～H25年1月)》

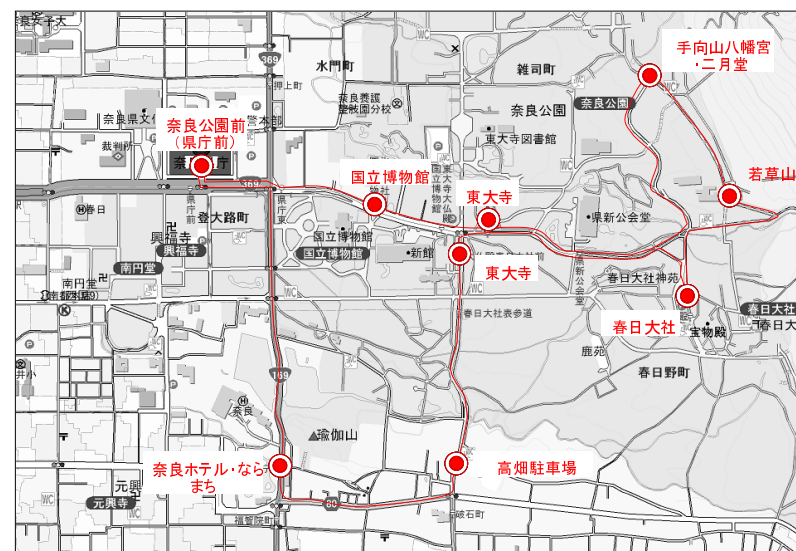


2.県による運営

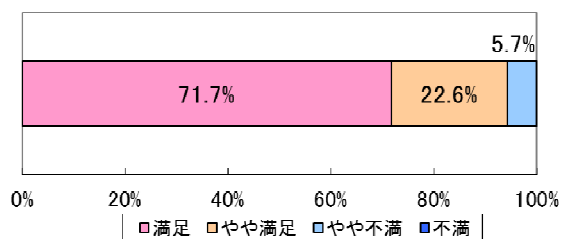
1.奈良公園ぐるっとバス(奈良県奈良市)

項目	内容
運営主体	奈良県
運行主体	奈良交通(株)
背景・問題	・奈良公園内の周遊観光促進 ・観光ピーク時の渋滞緩和
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運営主体 奈良県 ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回100円 ・奈良公園内を周遊する1路線 ・バス停位置を配慮 ・15分間隔の運行 ・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・観光期の土日祝のみの運行
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年春期と比べて、平成24年春期の1日平均利用者数は約6%増加 ・利用者アンケートの結果、満足・やや満足を合わせ94.3%と満足度が高い
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

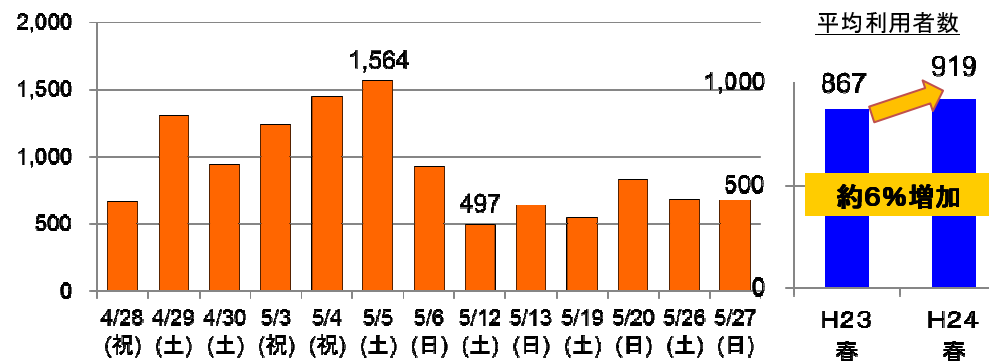
《バス路線図(平成24年春期)》



《ぐるっとバス利用者アンケート》



《平成24年春期の利用者数》



※調査日: H24.5/3~5/5 (n=53)

2.県による運営

2.奈良観光周遊バス(奈良県奈良市)

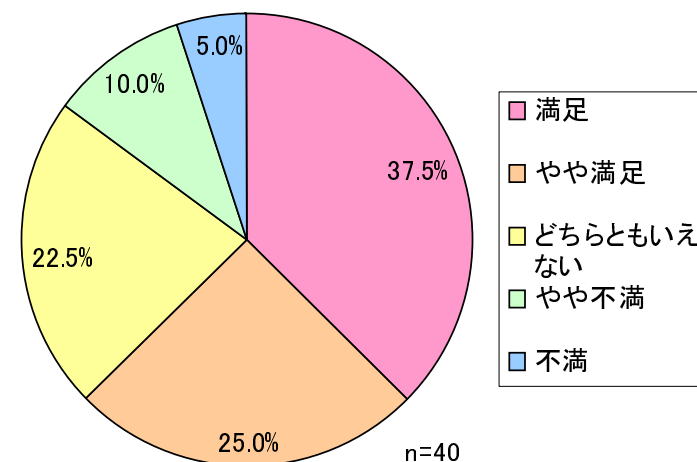
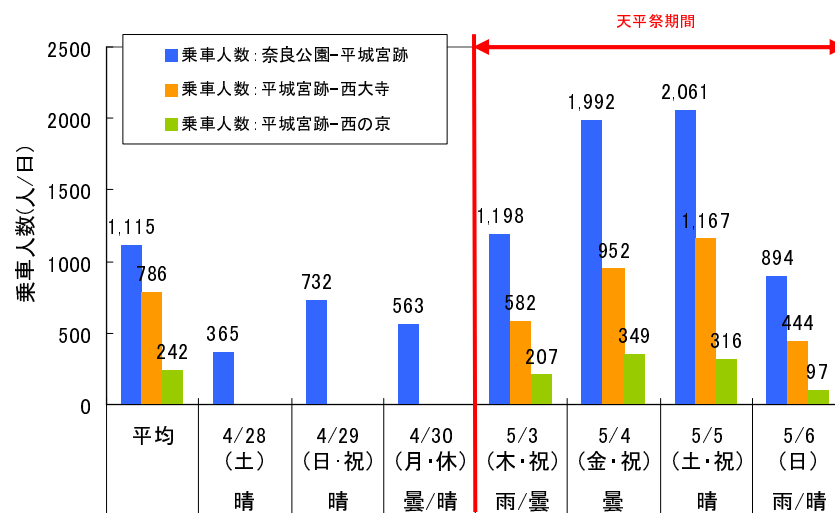
項目	内容
運営主体	奈良県(奈良中心市街地公共交通活性化協議会)
運行主体	奈良交通(株)
背景・問題	・奈良中心市街地の周遊観光促進 ・観光ピーク時の渋滞緩和
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆運行系統の変遷 <ul style="list-style-type: none"> ・H23春期:奈良公園-平城宮跡間の1路線 ・H23秋期:平城宮跡・薬師寺・大和西大寺駅を結ぶ路線を加えた2路線 ・H24春期:H23秋期のルートを分割した計3路線 ・H24秋期:H24春期同様の3路線(奈良公園-平城宮跡間は2系統) ◆運営主体 <ul style="list-style-type: none"> ・奈良県(奈良中心市街地公共交通活性化協議会) ◆運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は1回200円→100円 ・奈良公園-平城宮跡ルート、大和西大寺ルート、西ノ京ルートの3路線 ・20分間隔の運行 ・木簡型一日フリー乗車券が利用可能 ・観光期の土日祝のみの運行
効果	・利用者アンケートの結果、満足・やや満足を合わせ62.53%となっている
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

《バス路線図》



《奈良観光周遊バス利用者アンケート》

《平成24年春期の利用者数》

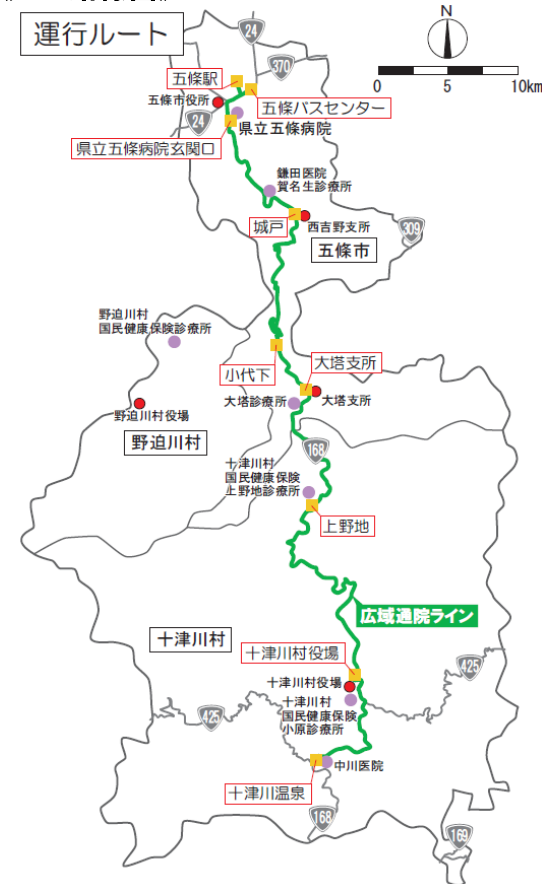


3. 県と市町村による運営

1. 広域通院ライン(奈良県五條市、十津川村)

項目	内容
運営主体	奈良県、五條市、十津川村(五條市地域公共交通会議、野迫川村・十津川村地域公共交通活性化協議会)
運行主体	奈良交通㈱
背景・問題	・既存バス路線では必ずしも通院ニーズに対応していない ・公共交通による通院の利便性を図り、広域的な移動を含めた通院行動を支援
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運行開始 <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年2月 運行開始 ◆ 運行サービス <ul style="list-style-type: none"> ・運賃は対距離制(480~2,650円) ・十津川温泉~県立五條病院~五條バスセンターを結ぶ1路線 ・奈良県、五條市、十津川村が連携 ・県立五條病院の玄関まで乗り入れ
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・災害の影響で利用が落ち込んだが、平成24年4月より前年度同様の利用状況となっている ・当初の目的どおり、五條病院における降車が多くなっている
道路運送法	第4条
運行形態	定時路線固定

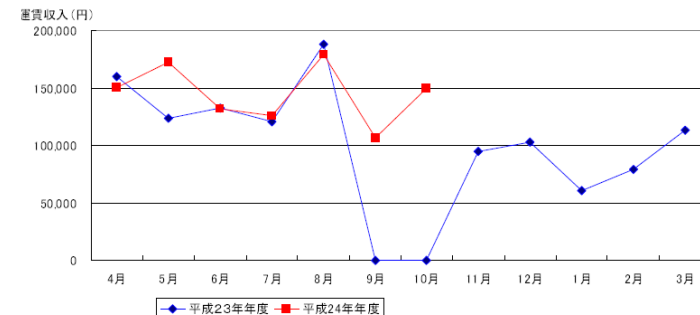
《バス路線図》



《平成24年度の利用者数及び運賃収入》

	運行日数 (日)	利用人数(人)			運賃収入 (円)	1日あたり利用者数 (人)	1日あたり運賃収入 (円)	
		行	帰	計				
H24年度	4月	20	110	56	166	150,398	8.3	7,520
	5月	21	158	67	225	172,818	10.7	8,229
	6月	21	111	65	176	132,069	8.4	6,289
	7月	20	127	56	183	126,154	9.2	6,308
	8月	22	146	93	239	179,550	10.9	8,161
	9月	19	114	47	161	106,631	8.9	5,924
	10月	22	118	74	192	149,469	8.7	6,794
合計	144	884	458	1,342	1,017,089	9.3	7,063	

《運賃収入の推移》



4 今後の進め方について



(1) 今後の検討の方向性

移動ニーズの多様化

- 通勤・通学が減少し、買い物、通院、観光などの移動ニーズが増加
- 高齢者の移動が増加

現行のサービス維持は困難

- 交通事業者は厳しい経営状況
- 公的補助金で現行の交通サービスの全てを維持しつづけることは困難

新たな交通サービスの出現

- デマンド型乗合タクシーなど、移動ニーズに合わせた交通サービスの導入が各地で進んでいる

公的立場からのマッチング

- 移動環境を社会インフラのひとつと位置づけ、その改善に取り組む。
- 買い物、通院、送迎、観光といった移動ニーズに応じた「交通サービス」を新たに発見し、これを実現する。

【実現に向けたポイント】

- 路線の存続や新たな交通サービスへの転換も含めた、運行の効率化



(2) 今後の進め方

■協議会開催の流れ

平成25年2月20日 交通サービスのあり方について検討
 6月頃 移動ニーズに応じた交通サービスの検討
 9月頃 新たな交通サービスの実施方針を検討

■検討スケジュール

		H25											H26				
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
協議会	新 奈良県地域交通改善協議会	第1回協議会 (2月20日)		交通サービスのあり方について			第2回協議会		交通サービスの検討		第3回協議会		実施方針の決定		実施計画(案)の策定		第4回協議会
		① 検討内容 ・交通サービスの検討 ・実施方針の作成	幹事会・地域別部会による検討				幹事会・地域別部会による詳細な検討				・新たな交通サービス提供の計画(案)策定 など						
② 実施計画(案)の作成																	
公開状況(報道関係 等)		●				●				●							●