

公共交通対策特別委員会

日 時 : 平成 2 4 年 7 月 2 4 日 (火) 午後 1 時 3 0 分 ~
場 所 : 第 3 委員会室

1 開議

2 議題

(1) 交通施策について

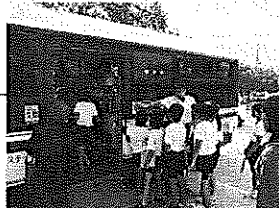
- 自治体の交通施策について
- デマンド交通事例について

【京都府交通政策課 説明・質疑、意見交換】

3 その他

- 次回委員会について

バスを中心とした交通政策について



京都府建設交通部交通政策課

1

本日のご説明内容

- ① 交通政策の取組について
- ② 府域のバスの現状について
- ③ コミュニティバスなどの取組について
- ④ オンデマンド交通の取組について
- ⑤ 交通政策の進め方について

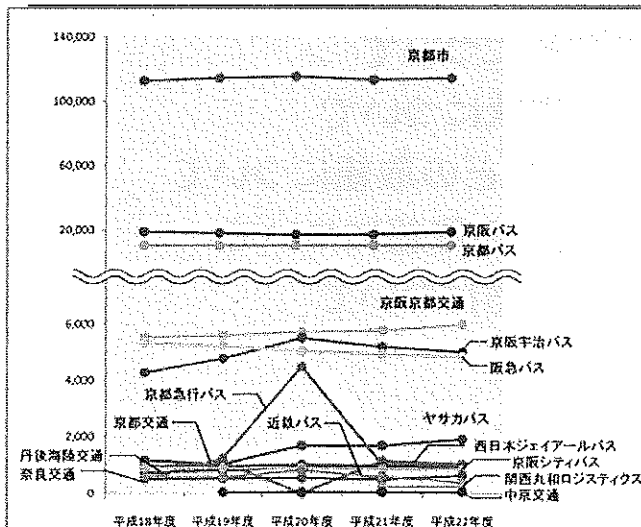
2

交通政策の取組について

- ① 道路など交通施設の整備、高度化
- ② 交通負荷の少ない地域づくり
- ③ 新しい交通機関の導入
- ④ 公共交通利用への誘導
- ⑤ 適切な自動車利用への誘導
- ⑥ 路線維持確保のための支援
- ⑦ 交通社会実験 など

3

府域のバスの現状について ①

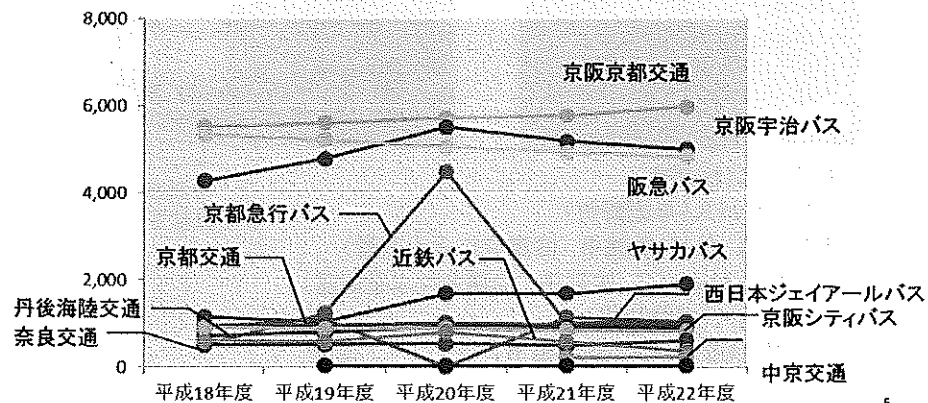


年度	利用者数 (千人)
平成18年度	164,803
19	164,843
20	169,965
21	165,489
22	167,929

※ 京都運輸支局調べによる
「乗合バス台数と利用者数」
から作成

4

府域のバスの現状について②



5

コミュニティバスなどの取組について

- ① 新たなバス路線等の導入
- ② 運賃制度の工夫・改善
- ③ 案内情報提供の工夫・改善
- ④ 走行環境の改善
- ⑤ パーク&バスライド
- ⑥ 待合環境の改善
- ⑦ 車両の工夫・改善
- ⑧ その他

6

※国土交通省都市・地域整備局編『都市交通に関する先導的取り組み事例集』を参考に作成。

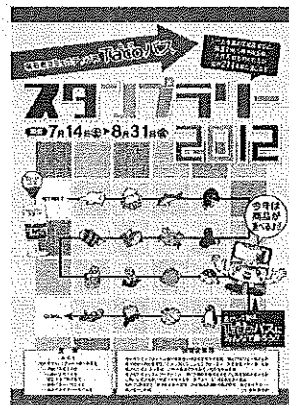
コミュニティバスなどの取組について 京都府



- あやバス(綾部市)
- ひまわりバス(与謝野町)
- 池内バス など(舞鶴市 協議会による運営)
- 於与岐みせんバス(綾部市 協議会による運営)
- きのつバス(木津川市)
- (上限200円バス(京丹後市)) など

多様なかたち、
運営主体がある

コミュニティバスなどの取組について 全国



- ムーバス(武蔵野市)
- あいあいバス など
(岐阜市 地域協働型)
- たこバス (明石市) など

オンデマンド交通の取組について①

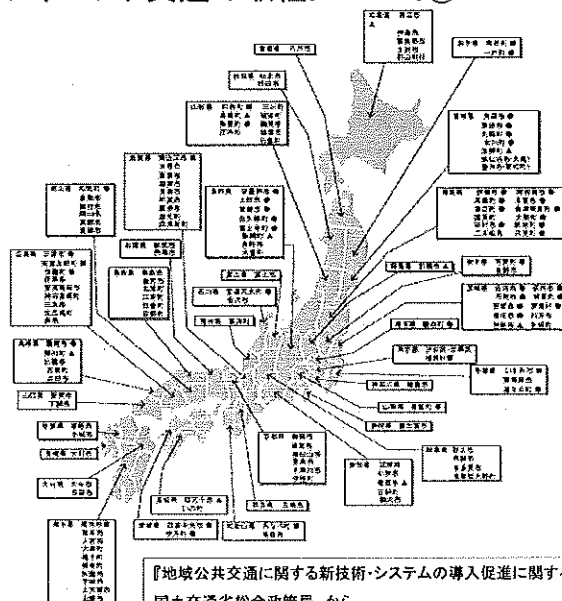
◇ オンデマンド交通とは

「定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態である。」

『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書』国土交通省総合政策局 から

- ・運行形態、車両など様々なかたちがある。
- ・基本路線や、ダイヤのあるもの、ドア・ツー・ドアのものまで様々。

オンデマンド交通の取組について②



オンデマンド交通の導入事例は、国土交通省の調べによると、全国で160を超えている。
(2009年2月1日時点)

『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書』
国土交通省総合政策局 から

オンデマンド交通の取組について③ 京都府

運行地域	路線名	IT・非ITの別	運行主体	路線キロ	運行回数
木津川市	神妻子線(山崎地域コミュニティバス)	非IT	東洋タクシー委託	2.0	8 平日のみ
和束町	木屋線	非IT	町営バス		0.5 昼の便のみ予約型
南丹市	南丹市デマンドバス(タクシー)	非IT	タクシー等5社委託	9路線	4.0 平日のみ(週3日又は2日)
舞鶴市	杉山・登尾線	非IT	自主運行協議会 10人乗り	13.7	4 平日
宮津市	世屋・畑線	非IT	丹海委託	13.5	4 週3日
京丹後市	弥栄延利線	非IT	市営(弥栄タクシー) 10人乗り	52.2	4 土日祝のみ予約型
伊根町	長延本庄線	非IT	町営伊根バス	4.0	1 週3日
	畑谷本庄線			3.8	1 週2日
	津母・伊根線 18:01 伊根発便		丹後海陸交通		0.5 平日

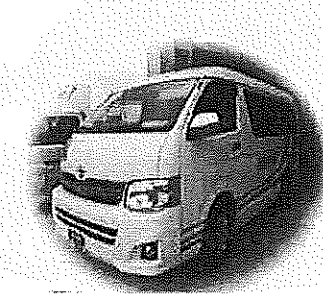
(平成24年4月現在)

オンデマンド交通の取組について④ 全国

運行地域	人口	面積	運行システム	運営主体	車両			年間利用者数
					中小型バス	ジャンボタクシー	セダンタクシー	
山形県川西町	16,018	166.46	非IT	川西市		○	○	9,335
広島県安芸太田町	7,948	342.25	非IT	安芸太田町		○		29,116
滋賀県東近江市	116,935	388.58	非IT	東近江市			○	2,100
和歌山県みなべ町	14,453	120.26	非IT	みなべ町		○	○	8,964
山形県高島町	26,050	180.04	フジテレビ イメージング	高島町商工会		○		16,297
長野県飯綱町	12,122	75.31	ハイオコ システム	飯綱町		○		12,682
島根県斐川町	28,363	80.64	システムマシン	斐川町		○		5,202
茨城県神栖市	91,522	147.24	システムマシン	神栖市商工会			○	26,134
宮城県女川町	9,922	62.75	NIT 東日本	女川町商工会	○		○	27,783
福島県南相馬市	13,078	91.95	NIT 東日本	小高商工会		○	○	30,243
福島県只見町	5,080	747.53	NIT 東日本	只見町商工会		○	○	11,882
千葉県酒々井町	21,477	19.02	NIT 東日本	酒々井社協	○	○		15,975
群馬県前橋市	38,054	93.88	エイブイ センター	前橋市		○		40,185

※『地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書』でヒアリング対象となった事例。

オンデマンド交通の取組について⑤ 東大システム「コンビニクル」



- 玉城町(三重県)、三条市(新潟県)、甲府市(山梨県)、福井県(高浜町)など各地で運行。
- 高度なIT技術活用により、多くの優れた特徴をもつ。

13

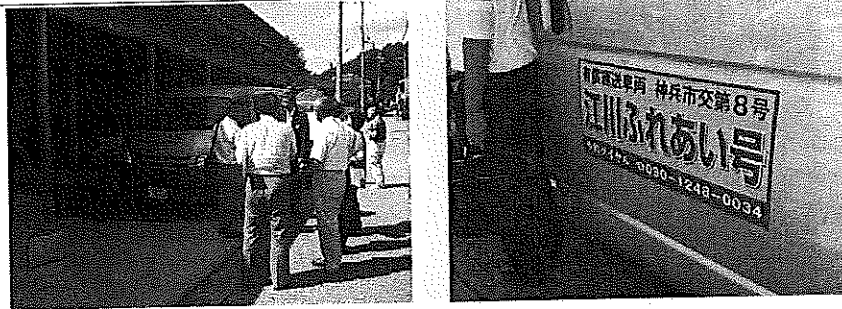
オンデマンド交通の取組について⑥ 東大システム「コンビニクル」

コンビニクルの特徴

- スマートフォンや端末において、ごく簡単な操作による予約を実現。電話による予約も可能。
- 最適な運行経路をシステムが計算。
- 希望時間を守りながら、効率を落とさない運行をシステムが計算し提案する。(例: 9:00病院着は無理ですが、9:15ではいかがですか?)
- クラウド技術により、運営費用を従来型システムより軽減。
- 個人利用の履歴から、将来の利用をメールで提案する。

14

オンデマンド交通の取組について⑦ 佐用町「さよさよサービス」「江川ふれあい号」



- 佐用町が主体で、ドアtoドアのデマンドサービスを実施。
- 電話による予約制。車両はワゴン車。
- 一部を地域の協議会に運営委託。

15

交通政策の進め方について

- 『デマンド交通ハンドブック』 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』 国土交通省
- 『地域でつくる公共交通計画～日本版LTP策定の手びき』 (財)国際交通安全学会
 - ✓ 問題の明確化 → 現状把握、克服すべき課題の把握
 - ✓ 調査実施 → 地域特性の把握、需要側の特性の把握
 - ✓ サービス供給目標の設定 → 対象者、活動
 - ✓ 分析 → 費用負担
 - ✓ 評価

16

デマンド交通導入ハンドブック

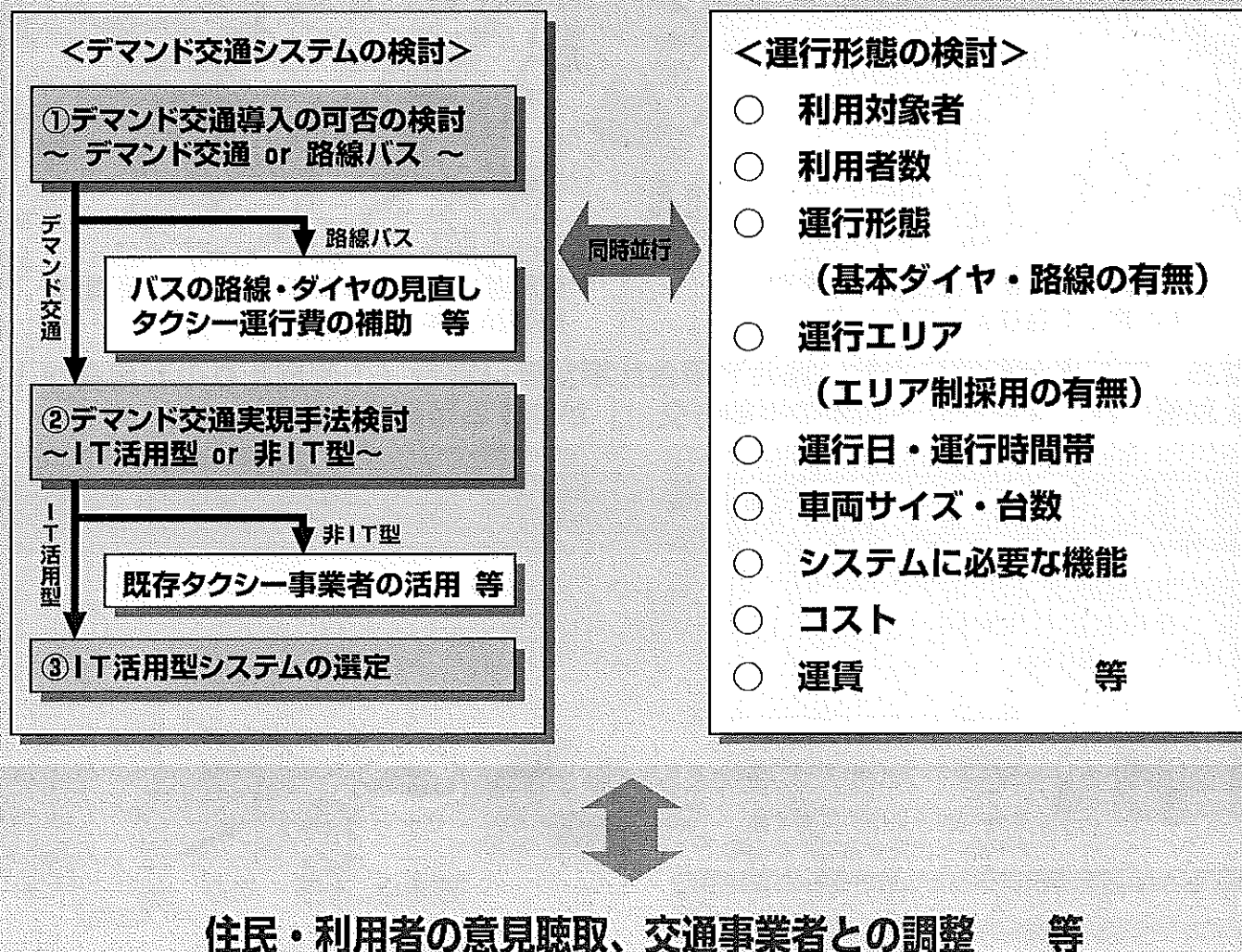
1. デマンド交通導入の検討の手順

○検討体制の整備⇒検討委員会等の設置

構成員：市町村、学識経験者、地域住民、交通事業者、商工団体等

○目標の明確化：「公共交通不便地域に住む高齢者などの交通弱者が利用しやすい公共交通サービスの提供を図る」などが挙げられる

検討委員会における検討事項（「システム」と「運行形態」について同時並行で検討）



2. 交通手段の選択（デマンド交通導入の可否）の検討

選択肢（まず、どの交通手段が地域に適するかを見極めることから検討を始める！）



(1) 需要

まとまった需要がある場合

定時定路線のバスが適する



需要が分散している場合

デマンド交通が適する



なお、利用者が極端に少ない場合や乗合比率が低い場合（1便当りの利用者が1人程度）は、「タクシー利用の補助券交付」が適する可能性もある

(2) 予約に対する抵抗感

◆定時定路線バス

決まった時刻にバス停に行けばバスに乗れる

◆デマンド交通

予約しないと乗れない！
（バスやタクシーが運行しない）



※交通手段の選択の段階でも、システム導入コスト・維持管理コスト、地域特性、利用者ニーズなどの要素を総合的に考慮することは、当然必要

3. デマンド交通システムの選定

選択肢 (IT活用型・非IT型のどちらを選択するかを決める)

IT活用型

PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施

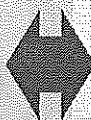
非IT型

PCを活用せず、タクシー無線での配車等を実施

(1) 需要

◆IT活用型が適する

需要 (利用人数) が多い場合



◆非IT型が適する

需要 (利用人数) が少ない場合

(2) 登録者数

◆IT活用型が適する

登録者数が多い場合



◆非IT型が適する

利用者登録を必要としない、あるいは登録者数が少ない場合

(3) 配車管理、売上データ等業務管理、データ収集・活用によるサービス改善

- 配車管理・各種業務管理等の業務量が多大な場合は、IT活用型を導入することが適当
- IT活用型は、利用状況データを詳細に把握できるので、そのデータを活用して運行曜日・ダイヤなどの見直しが可能



- 非IT型の場合、オペレータなどがデータを収集・整理するための特別の努力をしない限り、データは蓄積されない

(4) ITシステム導入の費用対効果の見極め

- IT活用型システムの場合、導入段階で1000万円を超える費用と100万円程度の維持管理コストを要する (システムにより違いあり)
- IT活用型の方が使い勝手が良く、サービスが充実している場合が多い。しかし、システム関連費用などが上乗せされることから、利用人数・登録者数等の要素を勘案して費用対効果を見極めることが必要

4. IT活用型システムの選定

IT活用型にも様々な種類あり、各方式の特徴を踏まえ選択する必要がある

(1) 配車方式の面から見たシステム内容の違い

◆配車情報通信方式

予約者の自宅、経路、目的地等の一連の情報をオペレーションセンターと車両間の無線通信を利用してドライバーへ提供。ドライバーは車両側の車載器画面で受信

◆配車シート手渡し方式

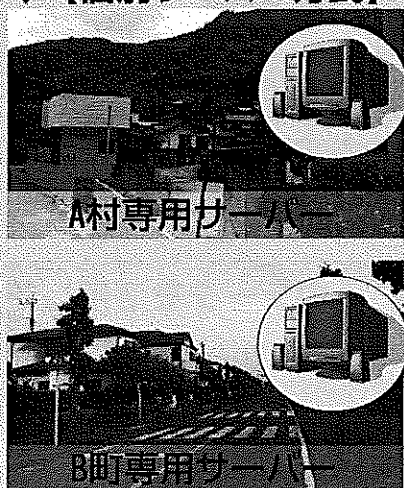
オペレータが一連の情報をもとに配車シートを作成し、ドライバーへ直接手渡す

(2) 運行計画の自動生成機能の有無について

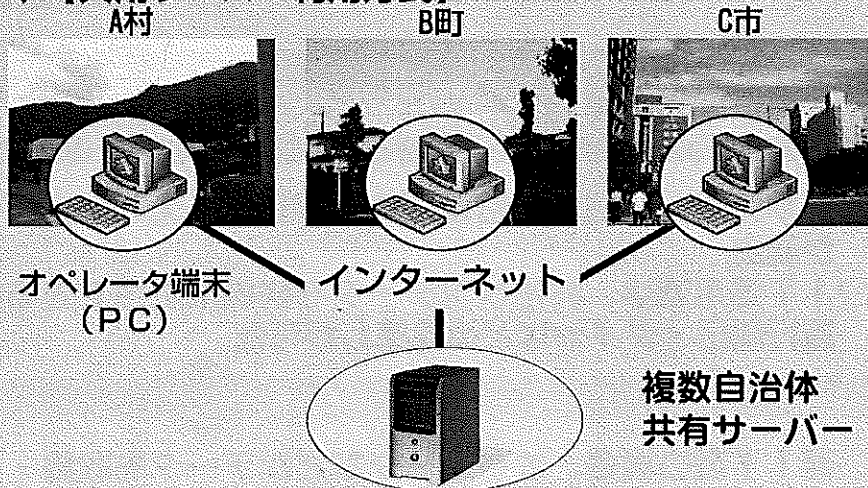
一部のシステムは、予約受付から配車・運行管理まで完全自動（オペレータ不要）での運用を可能とする機能（運行計画自動生成機能）を有する

(3) 「個別サーバー方式」と「共用サーバー利用方式」

◆【個別サーバー方式】



◆【共用サーバー利用方式】



○個別サーバー方式は、パソコン等の機器購入が必要で初期投資にかなりの費用を要する。また、購入した機器は通常5年程度で更新が必要

○共用サーバー利用方式は、ホストPCなどを購入・設置する必要がないため、初期投資が抑えられるメリットがある。更新も必要ない。

課題：中央サーバーとの通信を常時確保することが必要なため、通信状況の良好な地域でないと導入が難しい。また、実用化の実績が乏しい

5. デマンド交通の運行形態に関する検討項目一覧

導入するシステムの検討と同時並行で「運行形態」について検討する必要がある。
「運行形態」と総称する検討項目の詳細は以下のとおり

検討項目	考えられる選択肢
1. 運営主体	①市町村が自ら運営主体 ②市町村以外が運営主体 (商工会、社会福祉協議会、NPO法人 等)
2. 運行方式	①ドア・ツー・ドア方式 ②基本路線方式(バス停あり)
3. 車両サイズ	①中型or小型バス、②ジャンボタクシー、 ③セダン型タクシー ※車両台数も課題
4. 運行エリア	①隣接市町村を含む、②当該市町村のみ、 ③市町村内の一部エリア(or旧町内)
5. 運行曜日	①毎日運行、②平日・土曜運行、③平日のみ運行
6. 運行時間帯	①昼間時間帯のみ、②朝夕の通勤・通学時間帯も含む
7. 運行ダイヤ	①基本ダイヤあり、②基本ダイヤなし
8. 運賃の形態	①ゾーン制運賃、②均一運賃、③対キロ運賃
9. 運賃水準	100円～500円程度 ※1つのエリア内の場合
10. 利用対象者	①制限なし(外部からの来訪者も利用可)、 ②自治体住民限定、③高齢者限定
11. 利用者登録	①あり、②なし
12. 予約期限	①当日(リアルタイム、30分前まで等)、②前日まで
13. オペレータの雇用形態	①タクシー業務兼務、②自治体職員等の兼務、 ③専属
14. 運行事業者数及び参入事業者数	①バス事業者、②タクシー事業者、③NPO法人、 ④ボランティア 等 ※1社のみor複数
15. 契約方式	①運行経費定額補助、②赤字欠損補助 等

※主な検討項目の選択のポイントについて、次ページ以下に記載

6. デマンド交通の運行形態の検討

(1) 運営主体の検討

市町村自らが運営主体

常識的な方法

市町村以外（商工会、社会福祉協議会等）が運営主体

↓
1つの選択肢として、理念を整理することも可能

- 公共交通のような対人サービスは、民間の自由競争に委ねる方がサービス向上が期待できる面あり。
- デマンド交通のような冷え入る事業は、商工会、社会福祉協議会のような非営利法人が適する場合もある。

(2) 運行方式の検討

◆ドア・ツー・ドア方式

（自宅を登録して、自宅と目的地間を運行）

バス又はタクシーが利用者の戸口から目的地まで運行することでバス停まで歩く必要がなくなり、特に高齢者にやさしいサービス

地理的事情、導入の背景・経緯、利用者動向等を勘案した上で選択



◆基本路線方式

（基本路線を設定し、予約があった場合にバス停間を運行）

運行が厳しくなったコミュニティバスに代わる公共交通として導入された経緯などがある場合に、導入されることが多い

(3) 車両サイズの検討



中・小型バス



ジャンボタクシー
(7～10人程度)



セダン型タクシー
(3～4人程度)

ジャンボタクシー車両の導入事例が多い

車両サイズは、基本的にはピーク時輸送人数・コスト等を勘案して決める。また、必要台数と車種の組み合わせも同時に検討する。

(4) 運行エリアの検討

①市町村域内のみ

地域外運行の有無

②当該市町村+隣接市町村

③市町村全域

地域内での運行範囲

④一部エリア

⑤単一ゾーン

ゾーン分割の有無

⑥複数ゾーンに分割

(5) 運行曜日・運行時間帯の検討

- 高齢者の通院利用が多い場合等は、経費節減のため、平日のみ、かつ昼間時間帯のみの運行が多い
- 利用者のニーズ、利用状況等を把握した上で、運行曜日・時間帯を決める

平日のみ運行

土日も含め運行

昼間時間帯のみ運行

通勤通学時間帯等朝夕も運行

(6) 利用者登録の要否の検討

利用者登録必要 I T活用型システムになじみやすい

利用者登録不要

利用者登録によりオペレータが予約と同時に乗車場所を把握でき、配車作業を効率的に行える

利用者データと運行データを結びつけてサービス改善に反映できる

非I T型の場合、利用者データと運行データの蓄積等が困難であるため、利用者登録不要の場合が多い

(7) 予約期限の検討

予約期限が当日

予約期限が前日まで

(リアルタイム、30分前、2時間前等)の方がサービス水準は高い

デマンド交通は前日予約とし、緊急利用はタクシーとすることで、すみ分けを行うとの考え方もある。

運行計画をオペレータが作成する方式では、運行計画作成に時間を要するために前日予約としている場合もある。

I T活用型の場合、予約期限を当日とするにはシステムの性能をそれなりに高める必要がある

7. 利用定着に向けた工夫

(1) 周知・広報活動

○口コミは最も有効な広報手段。実際に利用したおじいちゃんおばあちゃんが「便利で使いやすかった」などの感想を色々な人に話してもらうことが利用促進につながる

○フェイス・トゥー・フェイスによる周知活動も効果的。自治会や老人会などを通じた広報が有効

○パンフレット・チラシ・マスコミ等による広報



(2) 体験乗車会の開催

デマンド交通の場合、新しいサービスに対する不安を払拭する必要があるため、住民説明会と併せて体験乗車会などを開催することが効果的（できれば、複数回）

(3) 病院・学校・商店街、役場等によるサポート体制整備

病院での診察終了後に予約する場合などのため、用務先である病院・学校・商店街・役場等によるサポート体制（病院等の職員が高齢者に代わり、予約センターに予約の電話をかける体制等）を整備することが有効

(4) 利用動向等データの継続的収集と運行形態の適切な見直し

- デマンド交通（IT活用型）の特徴を生かし、利用動向等についての詳細なデータを継続的に収集する必要がある
- データから把握される利用動向等を踏まえ、運行曜日・時間帯・予約方式・期限、運行エリアなどの運行形態を必要に応じて適切に見直すことが必要

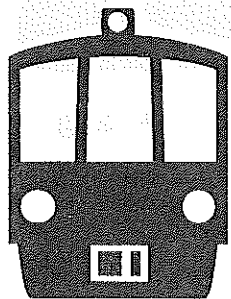
発行：国土交通省総合政策局交通計画課 平成21年7月

問合せ先

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

TEL 03-5253-8111（代表）

URL <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>



8月1日はKTR設立記念日&今年は宮福鉄道設立30周年記念

KTR★ファン感謝デー

日時 8月5日(日) 11:00~17:00 ※雨天決行・荒天中止

会場 KTR野田川駅(与謝野町)

入場無料です!!



◆ちびっこお楽しみコーナー◆

★まるごとKTR列車体験

運転席に座ったり、車掌の帽子をかぶったり…普段ではできないことがいっぱい体験できるよ! この日からKTRをとことん好きになろう!

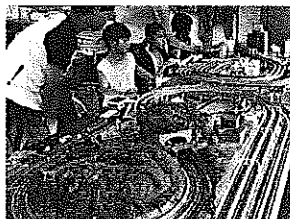


★プラレールワールド

鉄道のおもちゃで遊んでみよう!

★鉄道模型運転

鉄道好きにはたまらない! タンゴディスカバリーも走るよ! Nゲージ体験運転(有料)してみませんか! HOゲージ運転も同時開催!



★KTRおもてなしブース

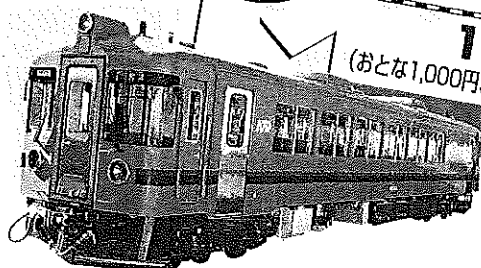
KTRが日頃の感謝を恩返し! おたのしみに!

7/21から販売開始

おかげさまで30周年記念
~ローカル乗り放題~

1,500円

(おとな1,000円、こども500円のセット販売)



※特急列車は御利用いただけません。

◆鉄道博物館コーナー◆

★KTR仕事展&映像展

KTRで働いている人たちはどんな仕事をしているのかなあ〜? 少しでもKTRのことを学んだ方にはグッズをプレゼント!

★鉄道ギャラリー展

KTRの写真が勢ぞろい!

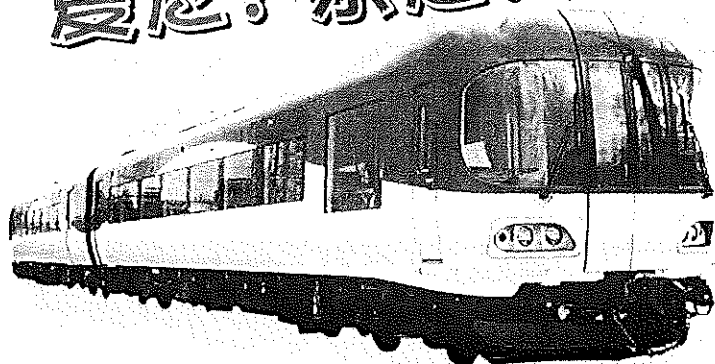
※天候または諸事情により変更する場合があります。

お願い

駐車場はありません! 必ずKTR・バスでお越しください!
暑さ対策はしっかりお願いします。

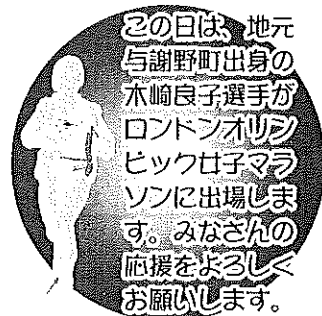
当日は、大変混雑が予想され、真夏の暑い日ですので、安全・体調管理に十分お気をつけください。
また会場内で発生した事故や怪我について、主催者及び会場側は一切責任を負いませんので、ご了承ください。
自己責任、自己管理をお願い致します。

夏だ! 祭だ! KTRだ!



- 8月5日(日)には、
- 与謝野町: ひまわり15万本 (最寄駅: 野田川駅)
 - 京丹後市: フェスタ飛天2012 (最寄駅: 峰山駅)
 - 宮津市: ほっとサロン (岩滝口駅)

も開催されます。
友達・家族そろってKTRで行こう!!



2の日は、地元与謝野町出身の木崎良子選手がロンドンオリンピックヒックセ子マラソンに出場します。みなさんの応援をよろしくお願いします。

裏面も見えね!!

◆夏のお祭りコーナー◆

★仮面ライダーフォーゼショー



©2011 石森プロ・テレビ朝日・ADK・東映

仮面ライダーフォーゼと撮影会も開催! カメラをご持参ください。

【時間】

第1部 13:00~

第2部 16:00~

【場所】

野田川駅資材置場

観覧無料

★京丹後(宿)おかみさんの会アテンド列車



【時間】

宮津駅14:26発

特急はしだて5号

(久美浜駅まで)

【内容】観光案内サービス!

おかみさんの会オリジナルせんべい等を

配布します!

★模擬店・グッズ販売コーナー

地元グルメ、うまいものが勢揃い!

グッズも販売するよ!

沿線のゆるキャラたちも登場します!

こちらと一緒に撮影できるので

カメラをご持参ください。

★車内コンサート列車も運行予定!

(西舞鶴駅発臨時貸切列車)

【出演予定】Construction Nine

(京丹后市出身バンドの狄兄弟)

※天候または諸事情により変更する場合があります。

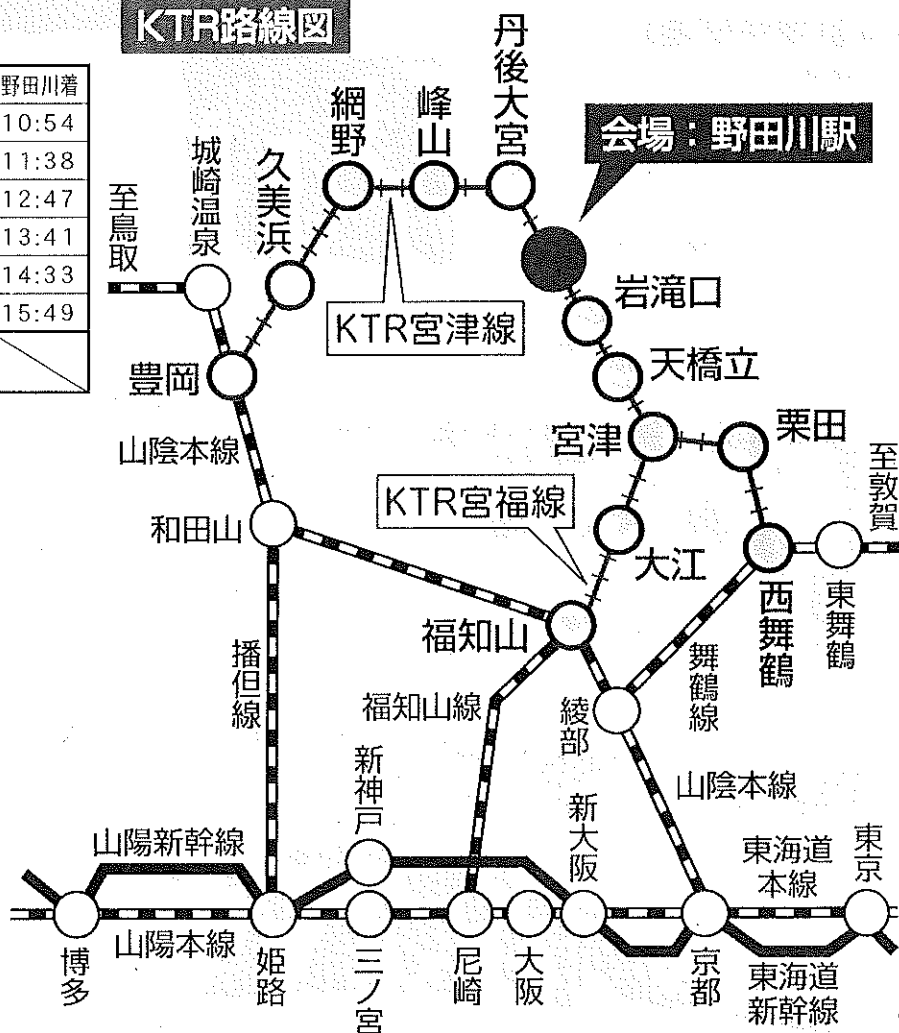
KTR時刻・運賃(行きのみ)

豊岡	久美浜	網野	峰山	丹後大宮	野田川着
9:50	10:06	10:27	10:40	10:46	10:54
10:48	11:00	11:18	11:25	11:31	11:38
11:46	12:01	12:26	12:33	12:39	12:47
12:43	12:59	13:20	13:27	13:33	13:41
13:43	13:55	14:12	14:20	14:26	14:33
14:51	15:07	15:28	15:36	15:42	15:49
野田川までの大人普通料金	1,020	810	430	310	240

西舞鶴	栗田	宮津	天橋立	野田川着
9:35	10:01	10:10	10:15	10:24
10:29	11:03	11:09	11:29	11:35
11:45	12:11	12:30	12:40	12:49
14:05	14:35	14:42	14:57	15:05
15:15	15:41	15:48	15:58	16:07
野田川までの大人普通料金	870	620	280	240

福知山	大江	宮津	天橋立	野田川着
9:06	9:30	10:10	10:15	10:24
10:45	10:58	11:16	11:29	11:39
11:52	12:05	12:23	12:40	12:49
12:55	13:07	13:25	13:32	13:39
13:53	14:05	14:26	14:32	14:38
14:49	15:08	15:48	15:58	16:07
野田川までの大人普通料金	870	620	280	240

KTR路線図



※□は特急列車の時刻表です。特急利用の場合は、普通運賃に特急料金が加算されます。

※乗換もあるので、行き帰りの時刻表は必ず確認をお願いします。

【主催】KTR・KTR利用促進協議会・KTRサポーターズクラブ

【お問合せ】KTR利用促進協議会事務局(宮津市企画総務室企画係)

〒626-8501 京都府宮津市宇柳縄手345-1(本館3階)

TEL: 0772-22-2121 FAX: 0772-25-1691 E-mail: kikaku@city.miyazukyoto.jp

滋賀県のデマンド型交通の現状と課題-過疎地MMの可能性

NPO法人環境市民
堀内重人

過疎地の公共交通(バス)問題点

- 利用者のニーズに適應していない(コスト削減が最優先)
- 「バス事業者の車両(バス)でなければ」という発想がある。タクシーや旅館・幼稚園・自動車教習所・ゴルフ場のバス、郵便の配送車も積極的に活用したい
- 補助金は地域住民の足を確保するというよりも、やる気のない事業者の経営存続に使用されている

滋賀県のデマンド型交通

- 栗東市の「くりちゃんタクシー」が最初
- 東近江市は、「ちょこっと」号を運行、2008年度からは地域公共交通活性化再生事業として取り組んでいる
- 米原市の「まいちゃん」号、2004年10月から運行開始、近畿地方初のピリアップ運行を実施
- 米原市は、コミュニティバス「カモシバス」を、2008年10月からタクシーを用いたデマンド型化
- 彦根市は2008年10月より「愛のりタクシー」の運行を開始

栗東市の「くりちゃんタクシー」



「くりちゃんバス」の利用状況

路線名	2004年4月～ 2006年3月	2005年4月～2006 年3月	2006年4月～ 2007年3月
大宮循環線	10,269	11,987 (413.7)	13,616 (432.6)
坂井駅手原線	33,550	37,309 (111.2)	41,465 (124.6)
宅屋線	14,239	14,806 (103.0)	14,754 (103.6)
栗山循環線	8,443	9,523 (112.8)	10,909 (129.2)
治田循環線	7,802	9,897 (126.9)	9,785 (125.1)
金勝循環線	2,179	2,363 (108.4)	2,897 (133.0)
合計	76,482	85,890 (112.3)	93,726 (109.5)

※栗東市交通政策課提供資料

東近江市事例



東近江市「ちょこっと号」

- 2007年10月からは、公共交通移動円滑化設備整備費事業補助を活用して能登川地区で実証運行を開始。
- 2007年度は、国から年間で100万円の補助を受けた。
- 2008年度からは、地域公共交通活性化・再生事業として取り組んでいる。
- 「ちょこっと号」はデマンドであるが、予約が重なる「集合」として運行される。
- 近江タクシー湖東に委託

- # 東近江市「ちょこっと号」
- 2007年10月からは、公共交通移動円滑化設備整備費事業補助を活用して能登川地区で実証運行を開始。
 - 2007年度は、国から年間で100万円の補助を受けた。
 - 2008年度からは、地域公共交通活性化・再生事業として取り組んでいる。
 - 「ちょこっと号」はデマンドであるが、予約が重なる「集合」として運行される。
 - 近江タクシー湖東に委託

米原市「らくらくタクシーまいちゃん号」

- 2001年度から、町民有志と行政で構成される「らくらく交交通のつどい」を設置。
- デマンド型を採用することで、廃止された路線バスの代替を目指した。
- 2004年10月から運行を開始。
- 近江タクシー湖北に委託
- 近畿地方で最初にピックアップ運行を採用
- 路線図が複雑にならず、面の交通の機能が期待できる。

- ## 米原市「らくらくタクシーまいちゃん号」
- 2001年度から、町民有志と行政で構成される「らくらく交交通のつどい」を設置。
 - デマンド型を採用することで、廃止された路線バスの代替を目指した。
 - 2004年10月から運行を開始。
 - 近江タクシー湖北に委託
 - 近畿地方で最初にピックアップ運行を採用
 - 路線図が複雑にならず、面の交通の機能が期待できる。

その他事例

- 岡山東町時代から運行されていた「カモンバス」は、2003年10月1日から、デマンド型の「カモン号」として運行されている。
- 「らくらくタクシーまいちゃん号」と同様に、住所・氏名、生年月日、電話番号などを登録する必要あり。
- 2003年10月27日から、彦根市の鳥居本と稲江の両地区で、彦根市民病院への通院の足を確保するため、「せりのタクシー」の運行を開始する。
- デマンド型であるが、バス停がある。
- 初乗り300円で、500円刻みで、最高1,500円。

- ## その他事例
- 岡山東町時代から運行されていた「カモンバス」は、2003年10月1日から、デマンド型の「カモン号」として運行されている。
 - 「らくらくタクシーまいちゃん号」と同様に、住所・氏名、生年月日、電話番号などを登録する必要あり。
 - 2003年10月27日から、彦根市の鳥居本と稲江の両地区で、彦根市民病院への通院の足を確保するため、「せりのタクシー」の運行を開始する。
 - デマンド型であるが、バス停がある。
 - 初乗り300円で、500円刻みで、最高1,500円。

[illegible][illegible][illegible]

こはくちょうバス誕生の経緯

- 1993年10月より、マイクロバスを用いて21条バスとして運行。但し本数が少なく、狭い路地などに入れなかった。
- 2007年度より、バスの運行の見直しに着手
- 2008年10月1日より、国土交通省の定める社会実験事業により、「こはくちょうバス」の愛称で、リネーショナル運行を開始する。

- ## こはくちょうバス誕生の経緯
- 1993年10月より、マイクロバスを用いて21条バスとして運行。但し本数が少なく、狭い路地などに入れなかった。
 - 2007年度より、バスの運行の見直しに着手
 - 2008年10月1日より、国土交通省の定める社会実験事業により、「こはくちょうバス」の愛称で、リネーショナル運行を開始する。

[illegible][illegible][illegible]

NPOなどによる有償運送とバス事業の相似点

	町営バス(有償運送)	バス事業(4条)
運送主体	有償バスNPOなどの非営利団体	制限なし
使用車両	町営用自動車(白ナンバー)	営業用自動車(黄ナンバー)
乗入れ制	乗客が乗車する際に乗車券を提示し、乗車料金を支払う必要がある	乗客が乗車する際に乗車券を提示し、乗車料金を支払う必要がある
運賃の対価	乗客が乗車する際に乗車券を提示し、乗車料金を支払う必要がある	乗客が乗車する際に乗車券を提示し、乗車料金を支払う必要がある
運転者	町営バス運転士	バス運転士(21歳以上、65歳以下)
運行管理	町営バス運行管理センター	バス運行管理センター

出典: 湖北町電気バスを委託する者が作成

「こはくちようバス」

- JR北陸線河芸駅を起点に、びわこ線と小谷山線を運行
- ワゴン車を使用
- 滋賀県初の78条バス
- 運行はまちづくり湖北に委託
- 需要の多い時間帯は、定時定路線のバス、少ない時間帯はデマンド型



「こはくちようバス」2

- 運行は「まちづくり湖北」(町民出資の非営利企業)に委託
- 1回につき200円
- 町内の70歳以上の高齢者は無料
- 11枚綴りの回数券を発行
- 13枚綴りの高校生向けの通学回数券も発行(マイカー家族送迎対策として)

臨時便の対応

- こはくちようバスは、乗車定員9名のワゴン車で運行するため、まとまった需要が生じると積み残しが発生する。このような場合は、臨時便を出す。写真は、野鳥センターへ向かう小学生グループであるが、小谷山線の車両を活用して対応。



経営状況

- 車両購入費(ワゴン車)が2台で800万円
- 運行委託費が半年で800万円
- ガスリン代が半年で280万円
- 消耗品代が半年で100万円
- 車両の故障時や車検時には、公用車が代走
- 「びわこ線」は35人/日
- 「小谷山線」は15人/日

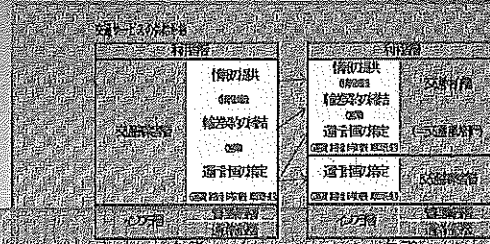
過疎地MMの必要性

- 過疎地でMMを実施する場合、地域住民の足を確保するために、「交通権」的な発想が必要
- 「交通権」とは、何人も安全・安心・低廉で快適に移動する権利
- バイク通学やマイカー家族送迎の解消
- 過疎地では、1年間有効の通学定期などが有効

過疎地MMの課題

- 湖北町のような過疎地では、路線バスの本数が極めて少ないため、MMは実施しづらい。また臨場MMを実施しても自家用車からバスへの転換は起こりにくい。
- この場合、自家用車から自転車や徒歩へのモードシフトを模索することになる。幸い湖北町では、野鳥センターや小倉山荘に居宅センターがあるため、訪問客への「お立ち寄りバス」の利用を呼び掛けている。（観光客MM）
- 居住者MMの実施は、広報や町民向け冊子を配布すれば良い。学校MMの実施は、バスへの乗り方指針も兼ねて社会科や総合学習の時間に行う。

NPOを積極的に活用する



町民から乗車券の回収・再利用・再発行の仕組みを構築する。

「こはくちょうバス」の今後

- ワゴン車を用いた78条免許による運行は、試行的な要素が強い。
- そのため利用者を増やして、全便が路線バス(4条免許)として運行できるようにしたい。狭い路地へも入れるワゴン車による運行は、湖北町の実情に見合っている。増便や路線増設などが必要となった場合は、ワゴン車会社に運行を委託するようになるのが、理想的な姿である。
- JR河毛駅やバス停周辺に公共施設を配置したり、駐車場を削減する代わりに、公共交通を利用して公共施設を訪問した場合、自治体が運賃を負担する仕組みの導入が必要。

終わり

- 成長ありがとうございました
- NPO法人環境市民
- 堀内重人

