

第 2 回八街市地域公共交通協議会資料

地域公共交通のあり方について

平成 24 年 11 月 19 日

八街市総務部企画課
株式会社シオ政策経営研究所

目次

3. 地域公共交通のあり方の検討	1
3-1 公共交通の考え方	1
(1) 対象となる公共交通の種類と特徴	1
(2) 市民の移動ニーズへの公共交通の対応方向	3
(3) 公共交通の考え方（たたき台）	7
3-2 目指すべき公共交通のパターン案（たたき台）	8
(1) パターン案の考え方	8
(2) パターン案	11
(3) 公共交通のあり方を検討するヒントとなる先進事例	15

3. 地域公共交通のあり方の検討

3-1 公共交通の考え方

(1) 対象となる公共交通の種類と特徴

1) 公共交通の種類と特徴

・市内の既存公共交通

：路線バスは、大型バスを使用し輸送力が高く、速達性も高いが、アクセス利便な地域が限定的

：ふれあいバスは、中型バスを使用し輸送力が中程度で、各集落を網羅しアクセス利便性に優れるが、循環ルートであることから、速達性が低く、頻度も低い

＊路線バスとふれあいバスの速達性の比較

－路線バス = 10分 / 3km (18km / 時)

－ふれあいバス = 10分 / 2km (12km / 時)

・他の公共交通として、近隣の自治体では、デマンド型乗合タクシーを導入している自治体がある。

：デマンド型乗合タクシーは、小型バス或いはセダン型車両を使用し輸送力は低いが、固定路線を走行しないサービスであることから、各集落を網羅しアクセス利便性に優れる。ただし、移動距離が長くなれば頻度が下がる。(詳細は次表参照)

2) 検討の対象とする公共交通

・今回の検討で対象とする公共交通は、「路線バス」「ふれあいバス」「デマンド型乗合タクシー」とする。

図3-1 対象とする公共交通の特徴

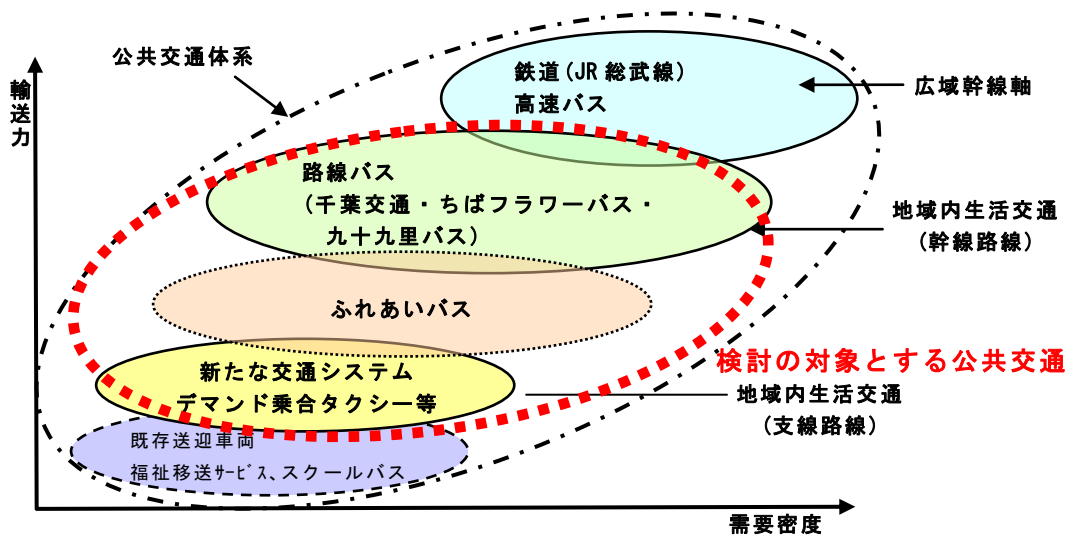







表3-1 デマンド型乗合タクシーの特徴とふれあいバスとの比較

	コミュニティバス「ふれあいバス」	デマンド型乗合バス・タクシー
サービスの概要	<p><利用方法と運用イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予め決まった時刻に運行します。 ・ 利用者は、予め定められたバス停から乗車し、目的地に向かいます。 <p>※ふれあいバスは、現在、この方法でサービスを提供しています。</p>  <p><事例></p> <p>事例①：八街市「ふれあいバス」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 200円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 年中無休 ・ 6：30～20：00（一部土日運休あり） ○輸送コスト <ul style="list-style-type: none"> ・ 約500円／1人 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ マイクロバス 	<p><利用方法と運用イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年、近隣市では、事前に電話することで、自宅付近まで迎えに来て、市内の目的地付近まで運行するデマンド型乗合バス・タクシーが導入されています。 <p>① 利用者は電話で予約します。 ② オペレータが予約を受け付けます。 ③ 複数の予約をとりまとめて、送迎する車を決めます。 ④ 迎えに行く場所と送る場所を確認し、送迎の順番を決め、配車します。</p>  <p><事例></p> <p>事例②：酒々井町「ふれ愛タクシー」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内、町外2病院 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内＝300円 ・ 町外2病院＝500円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日8：00～17：00 ○輸送コスト <ul style="list-style-type: none"> ・ 約1,000円／1人 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ 10人乗りワゴン  <p>事例③：山武市「乗合タクシー」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を3区分した区域内と市内主要公共施設 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 300円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日8：00～18：00 ・ 土日9：00～18：00 ○輸送コスト…不明 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ 4人乗りセダン 
サービスの長所	<ul style="list-style-type: none"> ○いつでも、だれでも予約なしに利用できる。 ○定時に固定路線を運行するため、到着時刻や所要時間が安定している。 ○利用者負担が比較的安い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域内の自宅付近から、サービス区域内の目的地付近まで、利用することができる。（利用するために、徒歩等で長い距離を移動する必要がない。） ○予約した時間に利用できる（ただし、乗合のため、利用時間が多少前後する）
サービスの短所	<ul style="list-style-type: none"> ○利用したい時間に利用できない。 ○利用する際に、バス停まで徒歩等で移動する必要がある。 ○運行ダイヤが道路事情や事故等に左右される。 ○路線によりコースが決まっており、目的地によっては乗り継ぎが必要な場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○事前予約が必要。 ○到着時間や目的地までの所要時間が、予約の状況に左右される。 ○コミュニティバスに比べ、利用者負担が割高になるケースが多い。 ○サービス区域が限定されるので、サービス区域外では決められた場所（駅・公共施設・バス停）までしか行きません。それ以外の場所に行きたい場合は路線バス等への乗り継ぎが必要です。 ○1台の座席数が少ないため、希望する事前予約ができない場合がある。 ○一般のタクシーと異なり、見知らぬ人との相乗りとなる。

(2) 市民の移動ニーズへの公共交通の対応方向

1) 市民の移動ニーズの特徴

○目的別の特徴

- ・通勤・通学(市外)：鉄道利用者の利用駅は、八街駅、榎戸駅に分かれる。
 - －八街駅利用圏域は、市北部や榎戸駅周辺を除く、概ね市全域
 - －榎戸駅利用圏域は、市北部・西部
- ・通学(市内)：二州小、川上小、実住小、八街東小で公共交通利用ニーズあり
- ・通院・買物：市内への通院・買物が多く、市内目的地は八街駅周辺と文違に集まる

○地域別の特徴

- ・北部地域：通勤・通学は榎戸駅利用で、通院・買物は八街駅周辺（目的地が2極化）
- ・南部地域：目的地は八街駅周辺で、移動距離が長い（ふれあいバス利用で30分を超える）
- ・西部地域：榎戸駅周辺を除き八街駅利用が中心。

○路線バス・ふれあいバスに対する意向

- ・路線バス：「運行本数が少ない」42.3%、「利用したい時間帯に走っていない」31.5%
- ・ふれあいバス：「運行本数が少ない」45.2%、「利用したい時間帯に走っていない」38.3%
 - ：満足度は「バス停までの距離」の満足高く「ルート」「時間帯」の不満高い

○路線バス、ふれあいバスの潜在需要

（「路線バス、ふれあいバスでの代替可能」とした回答者の割合を人口換算、日換算した値）

	主な目的地		潜在需要	
	市内割合	主な目的地（市内の鉄道駅、施設）	ふれあいバス	路線バス
通勤	29.8%	八街駅 55.0%、榎戸駅 36.9%（鉄道利用者）	1,557 人/日	1,593 人/日
通学	58.1%	八街駅 48.7%、榎戸駅 33.3%（鉄道利用者）	2,481 人/日	370 人/日
通院	59.9%	一区 44.3%、三区 20.8%、二区 15.7%	673 人/日	253 人/日
買物	80.1%	文違 50.9%、五区 19.7%、大東 11.9%	3,063 人/日	959 人/日
私用	46.1%	－	902 人/日	251 人/日
手続き	95.8%	一区 98.7%	53 人/日	32 人/日
合計			8,729 人/日	3,426 人/日

2) 市民の移動ニーズへの公共交通の対応課題

①日中の通院・買物等のニーズに対応した利便性向上

・現状の一部の路線バスとふれあいバスは、公共交通利用可能性の高い日中の移動ニーズ（通院、買物等）に対応しきれていないことから、その利便性を向上させる。

表 3-2 市民の移動ニーズ毎の路線バスのカバー状況

市民の移動ニーズ		ちばフラワーバス			千葉交通	九十九里
		八街循環線 8往復/日	都賀線 8往復/日	八街線 11往復/日	住野線 16往復/日	八街線 5往復/日
通勤・ 通学 (市外)	①7:00~8:00に到着 →八街発7:11千葉、7:19東京 7:30千葉、7:41千葉 8:03千葉、8:23千葉	7:30八街 8:15八街	7:45八街 8:25八街	6:40八街 6:50八街 7:05八街 7:35八街	6:54八街 7:19八街 8:04八街	6:40八街
	②18:00以降に駅発 →八街発18:10銚子、18:31成東 18:54銚子、19:19銚子	19:25八街	17:30八街	18:15八街 19:25八街 20:20八街	18:20八街 19:25八街	19:00八街
通学 (市内)	①7:30~8:00に学校着	7:25実住	7:38実住	7:35八十	—	—
	②15:30~16:30以降に学校発	15:42実住	15:51実住 16:23実住	15:50八十	—	—
買物・ 通院	①9:30~11:00に八街駅周辺着	9:30八街	9:50八街 10:55八街	11:20八街	9:34八街 10:39八街	8:57八街
	②11:00~13:00に八街駅周辺発	11:30八街 12:50八街	10:50八街	11:10八街 12:30八街	11:00八街 12:10八街	12:30八街
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	13:20八街	15:15八街	13:10八街 15:10八街	12:39八街 13:44八街 14:44八街	—
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	15:40八街 16:50八街	15:50八街 16:20八街	15:50八街 17:30八街	15:27八街 15:50八街 16:25八街 17:03八街	17:30八街 ニーズに対応 できていない

注：「八街」＝八街駅、「実住」＝実住小学校、「八十」＝八街十字路

表 3-3 市民の移動ニーズ毎のふれあいバスのカバー状況

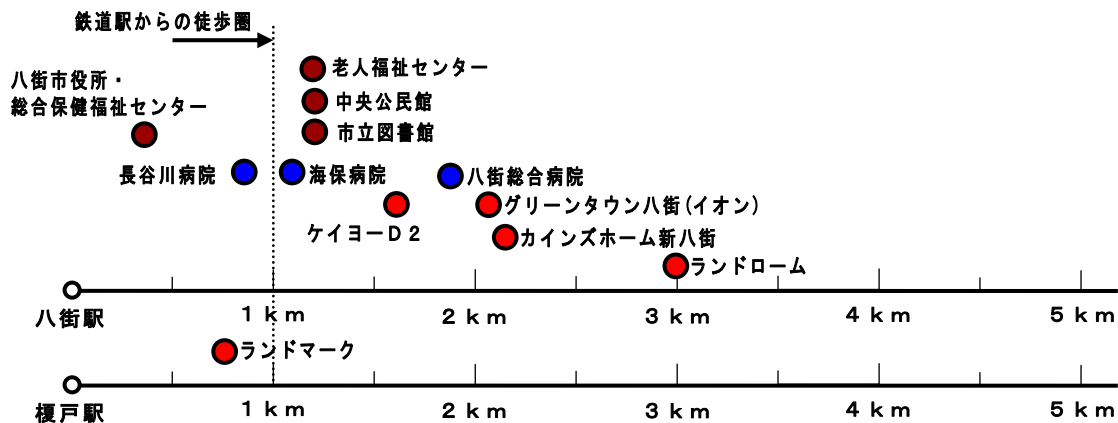
市民の移動ニーズ		南コース 8便/日	西コース 6便/日	街コース 8便/日	北コース 7便/日	中コース 9便/日
		通勤・ 通学 (市外)	①7:00~8:00に到着	6:50八街 8:07八街	8:11八街	7:39榎戸
②18:00以降に駅発	18:06八街 19:40八街		18:00八街	18:00八街 19:35榎戸	18:42榎戸	17:57八街 19:25八街
通学 (市内)	①7:30~8:00に学校着	7:31二州 7:44南中	7:37二州 7:50川上	7:26八東	—	7:41川上 7:46南中
	②15:30~16:30以降に学校発	16:30二州 16:49南中	15:48実住 16:07川上 16:20二州	—	15:42八東	16:03実住 16:24南中 16:28川上
買物・ 通院	①9:30~11:00に八街駅周辺着	10:07八街	10:07八街	9:34八街 10:26八街	9:34八街 11:29八街	—
	②11:00~13:00に八街駅周辺発	11:08八街	11:10八街	11:13八街 12:01八街	12:40八街	—
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	14:56八街	—	14:09八街 15:00八街	—	—
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	15:54八街	15:45八街	15:58八街 16:46八街	16:41八街	15:59八街

注：「八街」＝八街駅、八街駅北口、「榎戸」＝榎戸駅、「二州」＝二州小、「川上」＝川上小、「実住」＝実住小、「八東」＝一区コミュニティセンター、「南中」＝八街南中、南中入口

②八街駅周辺・文達の主要施設への利便性向上

- ・市外への通勤・通学や日中の移動ニーズの目的地の多くがや八街駅周辺と文達にあることから、市内各地域からの利便性を向上させる。
- ・八街総合病院、大規模商業施設、福祉センター等の目的施設は、駅からの徒歩圏を超える1～2 km圏内に分散的に立地していることから、駅とこれらの施設間を連絡する交通網を確保する。

図 3-3 主要施設の鉄道駅からの距離圏



③榎戸駅への利便性向上

- ・現状で榎戸駅へアクセスする路線バスはない。
- ・ふれあいバスの街コース、北コースがアクセスしているが、利用が進んでいないことから、その利便性を向上させる。
 - ：街コースは、八街方面を結び、駅背後圏の大規模団地等にアクセスしていない。
 - ：北コースは、ルートが迂回し所要時間がかかる。

④南部地域からのアクセス利便性向上

- ・南部地域からの駅利用や通院・買物ニーズは、八街駅周辺や文達で、移動距離が長い特徴がある。
- ・路線バス（八街線（九十九里鉄道））は運行本数が少なく、代替路線の確保も含め、その利便性向上を図る。

(3) 公共交通の考え方（たたき台）

1) 第1回協議会での指摘

- ・第1回協議会での以下の指摘をふまえ、公共交通のあり方を検討する。
 - ：公共交通は、シンプルなほうが利用しやすいと考えられる。
 - ：運行ルートをシンプルにして頻度を上げることがよいと考えられるので、今後議論を重ねていきたい。

2) 考え方

理念1＝市内各地と八街駅周辺、文違、榎戸を連絡する公共交通体系

- ：市内各地と利用ニーズの高い八街駅周辺・文違、現状でサービスの不足する榎戸を連絡する公共交通体系を検討する。
- ：また、利用施設が分散的に立地する八街駅周辺は、駅と主要施設間を周回する公共交通を検討する。

理念2＝速達性と網羅性に特化した2階層の公共交通網

- ：現状のような、限られた需要の中では、市内各集落を網羅することと速達性を高めることの両立は難しく、2つの目的（速達性と網羅性）に特化した、2階層の公共交通網を検討する。

理念3＝速達性と運行頻度の高い市内基幹交通網

- ：速達性を重視する交通は、集落を網羅することよりは、市内の主要な目的地と市内各地域を短時間、高頻度で結ぶことを重視し、基幹交通とすることを検討する。
- ：あわせて、基幹交通を補完し、各集落を網羅する交通を端末交通とすることを検討する。

3) 目標とする公共交通のサービス

○鉄道駅

- ・八街市の公共交通を支える公共交通ターミナルとして、鉄道とバス交通の結節性を高めるとともに、乗換え利便性の向上を図る。

○基幹交通

- ・基幹交通は、鉄道駅と市内各地域を結ぶ主要な交通手段となるよう、そのサービスは、速達性と運行頻度を重視する。
- ・運行頻度は、現状で市民の各種移動ニーズに概ね2本以上で対応している住野線、八街線の運行本数を目安に、10～15便／日、最低でも1時間に1本の運行を検討する。
- ・速達性は、現状路線バスの所要時間と同程度の3km／10分（18km/時）での運行を検討する。

○端末交通

- ・端末交通は、基幹交通を補完する交通手段となるよう、そのサービスは、アクセス利便性と運行頻度を重視する。
- ・網羅性は、現状のふれあいバスと同様に、バス停から300～500mで各集落をカバーする運行を検討する。
- ・運行頻度は、基幹交通と同様に、10～15便／日、最低でも1時間に1本の運行を検討する。

4) 目標とする公共交通の基本構造

（今回は、次ページ以降にパターン案を複数用意）

3-2 目指すべき公共交通のパターン案（たたき台）

（1）パターン案の考え方

1）パターン案の前提

- ・市の負担総額は、現状負担額の範囲内を前提とする（約4,500万円／年以内とする）
 - ※運行経費は概ね6,000万円／年程度
 - ：デマンド型乗合タクシーを導入する場合でも現状の負担総額以内とする
- ・市民の移動ニーズへの公共交通の対応課題を解決する
- ・前記の目標とする公共交通サービスを満たす

2）パターン案の考え方

○基幹交通（再掲）

- ・路線バスの条件
 - ：住野線、八街線（ちばフラワー）、都賀線は現状ルートのまま基幹交通と想定
 - ：八街線（九十九里）は、増便が難しければ、ふれあいバス南コースを基幹交通と想定
 - ：八街循環線は、基幹交通の市内環状ルートとしての活用する場合を想定
- ・パターン案の考え方
 - ：現状の放射方向の路線バスを基幹交通（現状追認型）とするか、基幹交通として市内環状ルートを確認するか

○地域端末交通

- ・ふれあいバスの条件
 - ：市内環状ルートを確認する場合、街コースは、基本的に基幹交通に組み込むものとし、地域端末交通としては、北、中、西、南の既存4コースの活用を想定
- ・パターン案の考え方
 - ：地域端末交通のルートについて、八街駅周辺までアクセスさせる（現状追認型）か、基幹交通との乗継を想定するか
 - ：さらに端末交通として、デマンド型乗合タクシーを導入するか
 - ：また端末交通を地元が選択し運営していく仕組みを導入するか

3) パターン案の評価の視点

○公共交通を考える上での基本的な視点

～地域公共交通活性化・再生セミナー（H22.10）より～

①主体間の調整

- ・交通に関わる主体は多様で、公共交通事業者、インフラ事業者、利用者等がいる。例えば福祉バスやスクールバスを公共交通として活用しようとしても、行政管轄の違い等、様々な主体間でのコンフリクト、調整不足が生じている。いかに市場を活性化し、住民生活のサポートをしていくかが重要である。

②地域公共交通との連携

- ・公共交通のガバナンスが重要であり、事業者毎の情報のみならず、交通全体の一元的な情報管理をし、利用者の視点に立った情報提供が必要である。

③継続的な改善

- ・事業実施後のケアがほぼなされておらず、その後のモニタリングが重要である。運行が利用者ニーズに合っているのか、他の事業者との関係について、綿密なデータにより調査し、改善していくことが重要である。全ての公共交通を有機的に結びつけ、利用者利便のために何ができるかが重要である。

○利用者、交通事業者、地元事業者等関係者の持つべき視点

～各種関連セミナー等で示されている役割と本パターン案に関する視点～

①利用者（市民）の役割と視点

- ・役割：地域公共のあり方を自ら主体的に検討する役割
：地域公共交通を支える持続的な取組みを行う役割
 - ・パターン案を評価する視点
 - ：基幹交通－公共交通の軸として市内のどこへのアクセスを重視すべきか
 - ：端末交通－「運行頻度の多さ」と「乗換えの少なさ」のどちらを優先すべきか
－「速達性（所要時間）」と「網羅性（バス停アクセス）」のどちらを優先すべきか
- ※どのようなサービスを提供すれば、市民が公共交通を利用するか

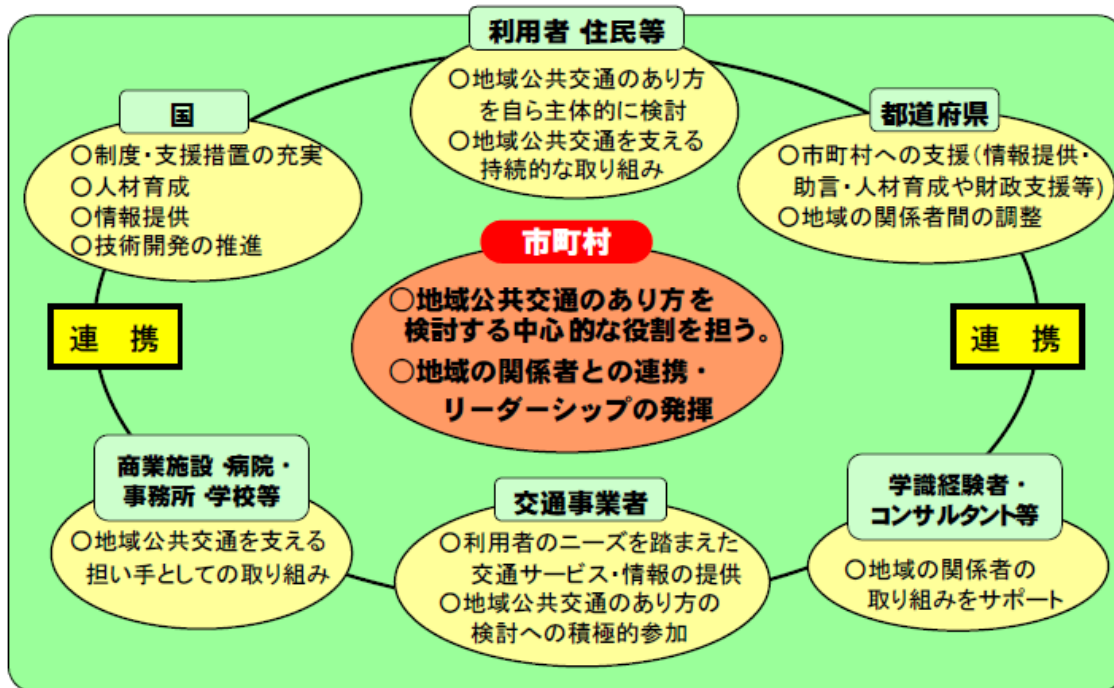
②交通事業者の視点

- ・役割：交通事業のプロとして地域公共のあり方を地域に提案する役割
 - ・パターン案を評価する視点
 - ：基幹交通－需要を効率的に利用に結びつける市内循環ルートのあり方をどう考えるべきか
 - ：端末交通－
// 端末交通のあり方をどう考えるべきか
- ※市民の利用を喚起し持続できる公共交通サービスはどのようなものか

③地元事業者等の視点

- ・役割：地域公共交通を支える地域の担い手としての役割
 - ：基幹交通－商業施設等への利便性を高める基幹交通のあり方は何か
－基幹交通を支えとりくみは何か
- ※地元事業者にメリットのある公共交通サービスはどのようなものか

参考－地域公共交通の検討にあたって求められている各主体の連携のあり方



資料：地域公共交通ハンドブック

(2) パターン案

1) 基幹交通

：案①－現状の放射方向の路線バスを基幹交通（現状追認型）とする

＊八街線の増便が見込めない場合は、南コースが基幹交通としてのサービスを発揮する。

：案②－基幹交通として市内環状ルートを確認する

○パターン案の特徴とサービス比較

	案①（現状追認）	案②（市内環状ルートの確保）
パターン		
該当路線	<ul style="list-style-type: none"> ○放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） ※八街循環線は端末交通扱い 	<ul style="list-style-type: none"> ○放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） ○環状方向 ・八街循環線やふれあいバス（街コース）の活用
課題への対応	①	○現状で運行本数の少ない南部・西部からの八街駅周辺への利便性が向上
	②	▲主要施設への利便性は、現状と同程度（端末交通で対応）
	③	▲榎戸駅への利便性はかわらない（端末交通で対応）
	④	○南部地域からの利便性向上
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・放射方向に関して、南部地域からの基幹交通をどのように育成するか ・榎戸駅へのアクセス、八街駅周辺・文違の主要施設の周回頻度をどう高めるか ・市内環状ルートはどう確保するか（①都賀線以北で周回、②都賀線南部も周回） 	

2) 端末交通

- ：案①－八街駅等までアクセスする（現状追認）
- ：案②－基幹交通にアクセスする
- ：案③－端末交通はコミュニティバスとする
- ：案④－デマンド型乗合タクシー導入
- ：案⑤－地元主体で運行方式を選択

○パターン案の特徴とサービス比較

	案①「現状追認」	案②「基幹交通との乗継で本数増」	
パターン	<p> ...市役所 ...大規模商業施設 ...総合病院 主要病院 ...鉄道駅 ...大規模住宅団地 </p>		
	<ul style="list-style-type: none"> ・南部、西部は既存南、西、中コースが基本（南を基幹交通とする場合は2コース） ・北部は榎戸駅周辺で循環させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを軸とした小循環コース 	
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> ・北・街コース：約30～40分程度／1周 ・南西中コース：約70～80分程度／1周 	<ul style="list-style-type: none"> ・各コースともに30～40分程度／1周 	
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・6～8便／日（現状程度（南・西・中）） ・12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度） 	
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：現状とほぼ同様 ・南部地域：現状とほぼ同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：夕日丘以南、川上小以西 ・南部地域：ガーデンタウン、川上小以南（2コース） 	
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円/年 ※ふれあいバス1,200万円/年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円/年 	
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	○端末交通で榎戸駅の利便性向上
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・端末交通のサービスについて、「運行頻度の多さ」と「乗換えの少なさ」のどちらを優先すべきか（→参考：事例1） 		

○パターン案の特徴とサービス比較

		案③「端末はコミュニティバスを導入」	案④「デマンド型乗合タクシーの導入」
パターン		<p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院・主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを中心とした地域に区分し、コミュニティバスを導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを中心とした地域に区分し、地域内にデマンド交通を導入
時間		<ul style="list-style-type: none"> ・各コースともに30～40分程度／1周 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内デマンド運行は60分以内／1回
運行本数		<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度） ・各地域1～2台、計5台で運行
運行ルート		<ul style="list-style-type: none"> ・案②と同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域内をデマンド運行（地域外へはアクセスしない）
車両		<ul style="list-style-type: none"> ・既存コミュニティバスの車両を想定 	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗りワゴンタクシーを想定 ※二州小利用者16～20人に対応
運行経費		<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（4台）＝4,800万円/年 ＋基幹交通用中型バス1台で計6,000万円 	<ul style="list-style-type: none"> ・ワゴン（5台）＝4,500万円/年 ※酒々井、芝山事例900万円/年・台より ＋基幹交通用中型バス1台で計5,700万円
課題への対応	①	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応	<ul style="list-style-type: none"> ○課題への対応は案③と同様 ※デマンドの以下の特徴に留意 ○出発地・目的地近くで利用できる ×事前予約が必要 ×予約状況で所要時間が左右する ×希望時間に利用できない場合がある
	②	○中コースで主要施設を巡回	
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	
	④	○乗継が発生するが、運行本数が増加	
検討のポイント		<ul style="list-style-type: none"> ・p 2の特徴をふまえ、「コミュニティバス」と「デマンド型乗合タクシー」のどちらを選択するか。（→参考：事例2、事例3） 	

○パターン案の特徴とサービス比較

		案⑤「地元主体で運行方式選択」	
パターン			<ul style="list-style-type: none"> 市役所 大規模商業施設 総合病院・主要病院 鉄道駅 大規模住宅団地
	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果をふまえ導入 <ul style="list-style-type: none"> ：南部はコミュニティバスへの意向が高い ：北部はデマンド交通への意向が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 基幹交通は、行政主体で運営 端末交通は、地元主体で方式を選択し、運営 	
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> 街コース：約30～40分程度／1周 南西中コース：約70～80分程度／1周 地域内デマンド運行は60分以内／1回 	<ul style="list-style-type: none"> 各コースは、30～40分程度／1周 地域内デマンド運行は60分以内／1回 	
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 6～8便／日（現状程度（南・西・中）） 12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> 12～16便／日（現状の倍の頻度） 	
ルート	<ul style="list-style-type: none"> デマンド除き案①と同様 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド除き案②と同様 	
他	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス4台、セダntaxi2台 	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス4台（端末3台、基幹1台） セダntaxi2台 	
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> 中型バス(4台) = 4,800万円/年 セダン(2台) = 1,200万円/年 ※山武、多古事例600万円/年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 	
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性が向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり	○端末交通で榎戸駅の利便性向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> 地元主体で運行方式を選択し、運行の責任を持つ仕組みを導入するか（→参考：事例4、事例5） 		

(3) 公共交通のあり方を検討するヒントとなる先進事例

・市の公共交通のあり方を検討するにあたり、そのヒントとなる先進事例を整理する。

○事例1：中心市街地における循環バス導入の事例

- ①地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（山梨県甲府市）
- ②中心市街地循環バス（石川県金沢市）

○事例2：基幹交通に末端交通が接続している事例

- ③連節バスとフィーダーバスの連携（神奈川県藤沢市）
- ④環状方向と放射方向のコミュニティバスの連携（岡山県津山市）

○事例3：コミュニティバスと乗合タクシーの連携事例

- ⑤基幹コミュニティバスと末端乗合タクシーの連携（愛知県みよし市）
- ⑥中心地のコミュニティバスと周辺部の乗合タクシーの連携（茨城県古河市）
- ⑦基幹バスとデマンド交通の導入（千葉県山武市）

○事例4：地元が主体となって多様な末端交通を導入している事例

- ⑧基幹バス、区バス、住民バスの導入（新潟県新潟市）
- ⑨地元の町会が主体となって末端交通を導入（千葉県市原市）
- ⑩市川市コミュニティバス運行指針（千葉県市川市）

○事例5：利用促進のための取組み事例

- ⑩自治体が協賛金を得て運行するバス（三重県松坂市）
- ⑪協定に基づくバス運行（石川県金沢市）

○事例 1：中心市街地における循環バス導入の事例

事例 地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（甲府市）

- 大型店舗の撤退等空洞化が進む中心街の賑わいを取り戻すべく、甲府市の中心部・甲府駅と商業地区とを巡回する無料バスを運行。

■概要

- 地域商業の活性化をめざし、1991 年度に、地元バス会社と大型店から提案された「買物バス」が発端。その後、商工会議所等を中心とする研究会で検討を繰り返し、実験運行を経て、通産省の「商店街駐車対策モデル事業」の指定を受けた（1997 年度）。
- レトロ調ボンネットバスを導入し、甲府駅南口～中心商店街間を巡るコース（1 周約 20 分）を、25 分間隔で高頻度運行（毎週土・日の 11～17 時台）。運賃は無料。
- バスの知名度は高く、立客が出る盛況な時期も見られる。ただし、平均利用乗車人数は、平成 15 年をピークに減少している。
- 運行ルート拡大等による利便性の向上についての協議が今後の課題。



事例 中心市街地循環バス①（ふらっとバス：金沢市）

- 道路幅員が狭く在来のバスが運行できない地域や、都市環状方向へのモビリティ確保を目的に、市が中心となりコミュニティバスを導入。商店街内でのトランジットモールも実現。

■背景

- 市中心部に、道路幅員の制約により在来バスが運行できない高齢化率の高い地域が存在。
- 在来バス路線網は、都心と郊外部を放射線上に結んでいるため、環状方向を結ぶ小量多頻度の巡回型路線が必要であった。

■対応

- 1999 年 3 月から市中心部に、1 周約 5km の巡回型のコミュニティバスを導入（現在 3 路線）。高齢者・障害者の向けの輸送サービスは別途導入。
- 運営主体は金沢市で、運行を民間事業者（北陸鉄道）に委託。市は、車両購入費やバス停整備費用等の初期投資と、運行費欠損補助を実施。
- 商店街内では歩行者専用道路を走行し、トランジットモールを実現。

■結果

- 利用者数：路線当たり約 650～800 人/日。利用者の外出頻度が 65 歳以上で約 7 割、65 歳未満で約 5 割増加。
- 2001 年度の運賃収支率は 56%。一方、定員 27 人車両に 21 人が乗車。経費削減等により事業性が向上する可能性あり。

■課題

- 当初国内製のノンステップバスが無く海外製車両を導入したが、維持費用等に問題あり。近年、国内製のノンステップバスを導入。
- ルート間の乗継ぎ円滑化を目的とした停留所や運賃の設定。
(金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課)



資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」（国土交通省）

○事例2：基幹交通に端末交通が接続している事例

事例 連節バスとフィーダーバスの連携（ツインライナーとふじみ号：神奈川県藤沢市）

・ 藤沢市西北部地域における、幹線系交通の連節バス（ツインライナー）と、そのフィーダー路線である支線バス（ふじみ号）の導入により、モビリティを確保。

■背景

- ・ 藤沢市西北部地域では、計画にある都市高速鉄道整備に時間を要するため、短期的にはバスでのモビリティ確保が必要。
- ・ 1999年の鉄道新線乗り入れにより利用者が急増したこともあり、湘南台駅西口広場はバスで混雑。

■対応

- ・ 西北部地域～駅間のうち、駅と大学間を結ぶ路線に海外製のノンステップ連節バス（車長18m、定員129名）を導入。
- ・ 大学～西部地域では、行政、バス事業者、住民の協議のもと、循環ミニバス（支線バス）を導入。
- ・ 支線バス車内では連節バスとの乗り継ぎに関するリアルタイム情報を提供。連節バスではPTPSの強化による定時性を確保。

■結果

- ・ 支線バスの運行により、西北部地域での公共交通手段を確保。
- ・ 連節バスによる幹線バスの輸送力増強により、湘南台駅西口広場の混雑を緩和。

■課題

- ・ 連節車両は購入費用が高額（6,000万円/台）であるため、費用負担方法についての検討。また、車長が12m以上あるため、導入時に車両制限令の限定解除が必要。
- ・ 幹線バスと支線バスの接続時間の調整。



（神奈川県藤沢市計画建築部都市計画課）

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」（国土交通省）

事例 ごんごバス（東循環線、小循環線、久米線、勝北線、加茂線）（岡山県：津山市）

都市	岡山県津山市（人口106,625人、面積506 km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津山線・姫新線津山駅が市の公共交通体系の中心 ・ 中心部（津山駅）から環状方向にコミュニティバスが運行 ：路線＝2路線、運行本数＝9～20便／日 ・ 環状方向のバスに放射方向のコミュニティバスが接続 ：路線＝3路線、運行本数＝6便／日（上下合計） ・ 環状方向と放射方向のコミュニティバスの接続地点 ：広域バスターミナル（津山駅）（1路線）、津山中央病院等（2路線）

概念図

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例①

事例 コミュニティバスと乗合タクシーの連携(さんさんバスフィーダータクシー：愛知県三好町)

・ コミュニティバスがカバーできない交通空白地域への端末交通手段として、町が主体となり乗合タクシーの運行を開始。バスとタクシーの連携により町内全域で公共交通サービスの提供を実現。

■背景

- ・ 2001年より町内にコミュニティバス2路線の運行を開始したが、バス停から500m以上離れた交通空白地域には、全人口の4%が居住。
- ・ コミュニティバスのみで町内全域をカバーすると、路線が長大化し、所要時間が増大。

■施策

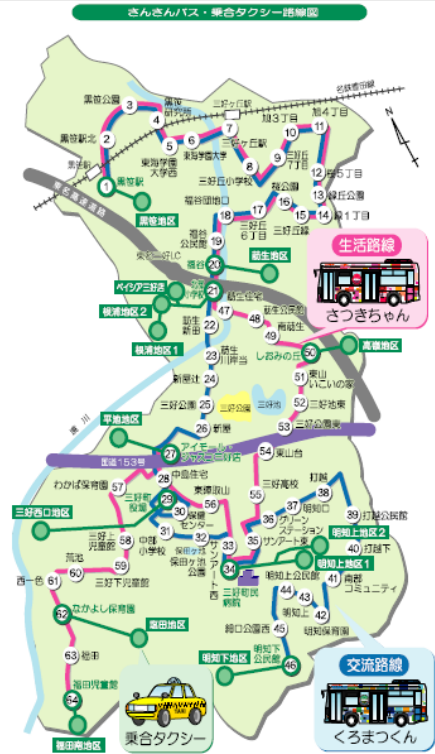
- ・ 交通空白地域をカバーする乗合タクシーを、対象地区の乗降場とコミュニティバスの乗継バス停の間で運行。
- ・ セダン型のタクシー車両を使用し、料金は乗継を含めて1乗車100円、乗客は運賃支払い時に受け取った乗継券で基本路線バスに乗車。
- ・ コミュニティバスとタクシーの事業者は同一。

■結果

- ・ 乗合タクシーとコミュニティバスの組合せにより、コミュニティバスのサービスに影響を与えずに、市内全域で交通手段の提供を実現。
- ・ 乗り継ぎが不便である等の利用者の声も聞かれる。

■課題

- ・ 地域内にバスや、タクシー両事業を展開している事業者が無い場合には、業務分担や採算性の確保。
- ・ 乗り継ぎポイントの改善や乗り場増設による利便性の改善。



(愛知県三好町政策推進部政策推進課)

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」(国土交通省)

都市	愛知県みよし市 (人口59,022人、面積32km ²)
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所を中心として放射方向に基幹交通(コミュニティバス)が運行 ：路線=2路線、運行本数=25便/日(上下合計) ・ 基幹交通に対して、端末交通(乗合タクシー)が接続 ：路線=13路線、運行本数=基幹交通(コミュニティバス)の運行時刻に合わせ運行(予約制) ・ 基幹交通と端末交通の接続地点 ：基幹交通(コミュニティバス)のバス停

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例②

事例 古河市循環バス（ぐるりん号）、デマンド交通（愛・あい号）	
都市	茨城県古河市（人口146,425人、面積124km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・東北本線（宇都宮線）線古河駅が市の公共交通体系の中心 ・中心部（古河駅）から放射・環状方向に基幹交通（路線バス、コミュニティバスが運行） <ul style="list-style-type: none"> ：コミュニティバス（ぐるりん号）＝3路線、運行本数＝7～15便／日 ・基幹交通（路線バス、コミュニティバスに、端末交通（デマンドタクシー）が接続 <ul style="list-style-type: none"> ：デマンド交通（愛・あい号）＝9便／日（8～16時まで1時間おきに運行） ・基幹交通と端末交通の接続地点 <ul style="list-style-type: none"> ：友愛記念病院、市役所
路線網図	<p> ● 愛・あい号運行区域 ● ぐるりん号運行区域 — 民間路線バスルート </p>

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例③

事例 基幹バスとデマンド交通の導入（千葉県山武市）	
都市	千葉県山武市（人口56,089人、面積146km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR成東駅、松尾駅、日向駅が市の公共交通体系の中心 ・ 3駅と主要公共施設を結ぶ基幹交通（コミュニティバス）を運行 <ul style="list-style-type: none"> ：運行本数＝平日7便／日（7：50～18：22時まで1.5時間おきに運行） 休日6便／日（9：30～18：22時まで1.5時間おきに運行） ・ 市内を3地区に区分し基幹交通を補完する端末交通（デマンドタクシー）を運行 <ul style="list-style-type: none"> ：運行＝平日8：00～18：00まで運行 休日9：00～18：00まで運行 ：デマンドタクシーは、運行区域を固定して運行 ・ 基幹交通と端末交通の接続地点 <ul style="list-style-type: none"> ：主要公共施設、鉄道駅（概念図「●」）



○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例①

事例 基幹バス、区バス、住民バス（新潟県新潟市）																	
都市	新潟県新潟市（人口803,662人、面積726km ² ）																
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・市域が広域に及び市内の各エリアにおいて交通に対するニーズが異なるため、利用ニーズに応じて「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」という各タイプのバス交通体系が構築され車両のタイプやルート・ダイヤ等をそれぞれに応じたものが設定されている。 																
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が運営主体となる基幹バスおよびその他幹線系バス路線、市が運営主体となる区バス、住民が運営主体となる住民バス、といった形で需要に応じてその形態が異なる。 ：基幹バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝交通事業者 －運行区域・路線＝市の中心部の主要な施設(新潟駅、市役所、県庁、市民病院等)と交通結節点を接続する基幹路線 ：区バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝新潟市 －運行区域・路線＝市内の8つの区のうち中央区以外の7つの区で導入＝区毎に区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定 ：住民バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝住民組織(運賃収入や地元負担で運行経費を賄えない場合、運行経費の7割を上限に市が補助) －運行区域・路線＝公共交通空白・不便地区で運行＝路線によってバス、デマンドタクシー(※)がある(※)デマンドタクシーについては社会実験での運行 																
路線網図	<p>[バス交通網の現状イメージ]</p> <p>(凡例)</p> <table border="1"> <tr> <td>.....</td> <td>鉄道</td> <td>———</td> <td>幹線系バス路線(国補助含む)</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>中心部</td> <td>———</td> <td>準幹線系バス路線(市補助含む)</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>区域界</td> <td>———</td> <td>区バス</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>公共交通空白地域</td> <td>———</td> <td>住民バス</td> </tr> </table> <p>交通事業者が主体 行政が主体 地元が主体</p> <p>広域・幹線路線 地域密着路線</p> <p>「区バスの現状」</p>	鉄道	———	幹線系バス路線(国補助含む)	○	中心部	———	準幹線系バス路線(市補助含む)	○	区域界	———	区バス	○	公共交通空白地域	———	住民バス
.....	鉄道	———	幹線系バス路線(国補助含む)														
○	中心部	———	準幹線系バス路線(市補助含む)														
○	区域界	———	区バス														
○	公共交通空白地域	———	住民バス														

○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例②

事例 市原市あおばす	
事例都市	千葉県市原市（人口278,276人、面積368km ² ）
公共交通の特徴	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR内房線姉ヶ崎駅（基幹交通）から1.5～2kmの距離にある公共交通空白地域（青葉台地区）において住民主体のコミュニティバス（端末交通）を運行。 <ul style="list-style-type: none"> －運行路線＝JR内房線姉ヶ崎駅⇔青葉台地区 －運行本数＝上り（姉ヶ崎駅方面） 23便／日 ＝下り（姉ヶ崎駅方面） 20便／日 <p>○運営の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市原市青葉台6丁目、7丁目、市原ダイアパレスの3町会が協同で【あおばす協議会】と設け、あおばすの運営を行っている。 ・利用者の運賃収入のみでは運営できないことから、地域の企業・商店の協賛金を得て運営補助にあて、さらに市原市の補助金で経費の赤字を補填している。
位置図・路線図	<p>○位置図</p> <p>○路線図</p>

○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例③

事例 市川市コミュニティバス運行指針	
事例都市	千葉県市川市（人口473,919人、面積56km ² ）
指針の目的	<p>○市川市「市川市コミュニティバス運行指針」 （指針の目的）</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで、コミュニティバスの新たな導入や運行計画の変更要望があっても、統一した基準がなく、個々の要望に対応できなかったことから、新たにコミュニティバスを導入及び運行計画の変更要望に対応する市の基本的な考え方と基準を指針として定め、指針により統一した基準で判断することを目的としている。 <p>（指針が目指すコミュニティバス運行の考え方）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">【従来の考え方】</p> </div> <div style="border: 1px dashed red; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="color: red; font-weight: bold;">事業主体は運行実行委員会</p> <p>事業主体となる運行実行委員会は、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 要望者の代表 ② 運行事業者 ③ 地域を運行するバス事業者 ④ 市の4者で構成する </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;">【これからの考え方】</p> </div> </div>
（導入（変更）検討の手順）	
<p style="color: red; font-weight: bold;">新たにコミュニティバスの運行を開始する際の手順</p>	
<p>■ステップ1：市民要望の受付、相談、市民案の作成</p> <p>市は新たなコミュニティバスの導入要望を受付けます。市は、要望が<u>導入の原則</u>に合致しているかどうかを確認します。この時点で市は公共性等を加味してステップ2に進むかを判断します。</p>	<p style="color: red; font-weight: bold;">導入の原則</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 交通不便地の解消 ② 市民ニーズへの対応 ③ 事業採算性の確保 ④ 超高齢社会への対応 ⑤ 交通環境の改善
<p>■ステップ2：実証実験協議会の立ち上げ、運行計画作成</p> <p>ステップ1で作成した運行計画案をさらに実現性の高い計画とするため専門家を交えた協議会で検討します。また協議会における最終的な決定と総合評価型プロポーザルにより事業者を決定します。</p>	<p style="color: red; font-weight: bold;">実証実験協議会</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 要望者 ② 参加を希望する運行事業者（公募） ③ 地域を運行する運行事業者 ④ 千葉運輸支局 ⑤ 道路管理者 ⑥ 交通管理者
<p>■ステップ3：実証実験運行の実施、判定基準による検証</p> <p>実証実験によるバスの運行を開始します。<u>判定基準</u>により本格運行に移行すべきかどうかを判定します。</p>	<p style="color: red; font-weight: bold;">本格運行への移行基準</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 採算率 <ul style="list-style-type: none"> ・ 半年間の採算率が30%以上。 ※採算率は、収入（運賃収入、広告制度、協賛制度等）と運行に必要なランニングコスト（バスの減価償却等の初期費用を除く）の割合より算出 ② 沿線住民アンケート調査の回収率、利用意向 <ul style="list-style-type: none"> ・ 回収率35%以上、利用意向65%以上
<p>■ステップ4：本格運行実行委員会の立ち上げ、運行計画作成</p> <p>本格運行に移行するには、事業主体となる実行委員会の立ち上げが必須になります。実行委員会は、導入を要望する要望者、運行を担当するバス事業者、地域を運行するバス事業者、市の4者により構成します。</p>	
<p>■ステップ5：本格運行の実施、運行基準による検証</p> <p>本格的にバスの運行を開始します。<u>本格運行を継続する基準</u>を満たしている間は、運行を継続できますが、基準を満たす事ができなくなった路線は運行を廃止します。</p>	<p style="color: red; font-weight: bold;">本格運行を継続する基準</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 運行を継続する採算率 <ul style="list-style-type: none"> ・ 採算率40%を2年連続下回った場合は、取止め ② 運行実行委員会の存続 <ul style="list-style-type: none"> ・ 実行委員会が解散した場合は、取止め

○事例5：利用促進のための取組み事例

事例 自治体が協賛金を得て運行するバス(自主運行バス「鈴の音バス」:三重県松阪市)

- ・ 中心市街地の活性化や高齢者等の交通移動手段として、コミュニティバスを市内事業者や市民からの協賛金を得て運行。

■背景

- ・ 松阪市は、中心市街地と郊外等を結ぶ在来バスが運行されている一方、中心市街地内等で交通空白地域が存在。
- ・ 需要調査の結果を基に、中心市街地の周辺住宅地と中心市街地との交流活動を通じた商業の活性化や高齢者等の通院、買い物に寄与する巡回路線を検討。また、駅・市役所・商店街・医療機関・大型店舗等を結ぶルートを設定。



■対応

- ・ 2005年より中心市街地1周約1時間の循環路線を導入。2006年に運行時刻を改正、2台で運行、16便/日、運賃100円。
- ・ 「地域ぐるみで運行するバス」を目指し、市民(個人)、地元企業等から協賛金を募り、運行経費の一部に充当。

■結果

- ・ 利用者数：約6,680人/月(2006年度) 協賛数：62企業、3団体、475個人
- ・ 事業収支(2006年度実績)
収入：2,056万円(運賃収入：698万円、協賛金：1,358万円)
支出：3,659万円(運行委託費：3,562万円、設備費「時刻表作成費」：97万円)

■課題

- ・ 平成17年4月の運行開始以来、利用者数は順調に推移しているが、今後も利用促進の啓発に関する工夫が必要。
- ・ 協賛金への理解と拡充の取組に関する工夫が必要。

(三重県松阪市商工観光部商工観光課)

事例 協定に基づくバス運行(バストリガー協定:金沢市)

- ・ バスサービス向上施策の実施時に、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すという協定(バストリガー協定)の締結。

■背景

- ・ 利用者増加を目的に、バス事業者がサービス向上策(運賃値下や増便等)を実施しても、利用者はそのサービスにすぐに慣れてしまい、結果として利用者が減少してしまうため、効果の継続的な維持が必要。

■対応

- ・ 運賃割引、運行本数増加等のサービス向上策実施時に、事前設定の採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー協定)を事業者、地域住民等で締結。
- ・ 市は、本協定を公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定の締結を仲介。
- ・ 2006年度は、金沢大学～市街地区間の運賃を170～200円から100円に値下げし、運賃値下げ前の運賃収入額を上回る利用者を目指した。



■結果

- ・ 年度目標利用者数の22万人を1月に達成。2007年度実績は約26万人となった。2008年度も継続して運行。

■課題

- ・ 目標が達成できなかった場合、バス事業者の減益分の補てん方法の検討が必要。
- ・ 市内他地域における協定の締結。

(金沢市都市政策局交通政策部交通政策課)

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」(国土交通省)