

平成29年度 第2回
滑川市地域公共交通会議 検討資料

市内公共交通の課題整理及び先進事例・類似事例の整理

目次

第1章 滑川市における交通の現況と課題の整理	1
第2章 公共交通の利用促進に係る先進事例、類似事例の整理	3

第1章 滑川市における交通の現況と課題の整理

滑川市における交通の現況

● 社会経済情勢の変化と交通

- ・本市の人口はゆるやかな減少を始めている。特に人口集中地区の人口減少が著しく、まちの賑わいの喪失が懸念される。
- ・高齢化率は県平均よりもいまだ低いものの、確実に上昇しており、高齢者社会に相応しい交通体系の確立が必要である。

● 公共交通全般の利用状況

- ・鉄道（あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道）の利用者数は近年横ばいとなっている。
- ・コミュニティバス「のる my car」の利用者数は減少傾向となっている。さらなる利用促進のためのサービス向上や利用促進のための取組が必要である。
- ・朝の通勤通学、昼間の買物や通院目的をはじめ、鉄道とバスの乗換の利便性向上など、市民ニーズを踏まえた改善と利用促進が必要である。

● コミュニティバス「のる my car」利用状況

- ・平成24年度には約93千人の利用があったが、平成28年度利用者数は約81千人であり、減少傾向が続いている。今後新たに利用者となりうる層への利用促進が必要である。
- ・ルート別には、市街地循環は増加傾向にあり、それ以外のルートは横ばいもしくは減少傾向が続いている。市民の意見等を元に利用減少の要因を探り、改善策の検討が必要である。

● 公共交通サービス

- ・市北部を運行している、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道（電車・バス）を面的に補完する形で、市コミュニティバス「のる my car」が運行されている。
- ・バス停半径300mの範囲、鉄道駅半径500m以内をカバー地域として定義すると、本市においては主要な集落はほとんど網羅しているが、平地の一部ではカバーされていない空白地域が見られる。

● 市民アンケート結果（公共交通の利用）

- ・通勤・通学先は滑川市内が約4割、富山市が約3割、その他市町が約3割となっている。通勤通学時の公共交通利用は約2割、通勤通学以外の外出の公共交通利用は約1割となっている。
- ・公共交通利用満足度について、約6割程度の方が「満足している」「まあまあ満足している」と回答している。
- ・約4割の方が何らかの頻度で自動車から公共交通への切り替え意向が「ある」と回答している。
- ・「のる my car」のあり方について、ほとんどの方が「必要である」と回答している。また、半数以上の方が、現状のまま市が経費等を負担し、運行本数やルートを維持するべきと回答している。

● 滑川市地域公共交通総合連携計画（平成20年3月）のフォローアップ

- ・コミュニティバス「のる my car」として、既存の3つの公共バスを統廃合したルート設定を行い、さらに市街地活性化の観点から、交流プラザ前を発着拠点とした運行を実施した。
- ・当初定めた目標値「1便あたりの乗車密度の増加：平成19年度6.2人/便→概ね10年後は9.0人/便」に関して、直近（平成28年度）の実績は6.9人/便であり、未達である。

本市の公共交通に係る課題整理

■ 公共交通の使いやすさに関する課題

- ・市内移動と市外移動ともに自動車による移動が圧倒的に多い。
- ・公共交通の満足度は比較的高いと言えるが、さらなる利用促進のためのサービス向上や利用促進のための取組が必要である。
- ・隣接市町への通勤・通学への対応のため、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性向上や待合環境の向上など、公共交通の使いやすさ向上を図る必要がある。

■ 持続的な運行継続に向けた課題

- ・「のる my car」の利用者数は減少を続けているが、市民の移動に必要な公共交通としての維持・改善及び利用促進の取組が必要である。
- ・「のる my car」の利用は高齢者が主体であり、若年層の利用が少ないことから、移動の市民ニーズを探り、新たな利用につなげていく必要がある。

■ まちづくりとの連携に向けた課題

- ・高齢化社会を迎える中、車を運転しなくなった人も安心して移動出来る環境をつくるため、行政が地域と連携して公共交通の確保、維持、改善を進める必要がある。
- ・中心市街地や主要駅周辺に点在する公共施設、商業施設、医療施設等をつなぎ、公共交通を中心としたまちづくりを進める必要がある。



次頁へ

上位・関連計画における公共交通の位置づけ

滑川市総合計画

- **公共交通機関の整備**
 - ・公共交通網の充実
 - ・円滑な相互乗換ができる環境整備
 - ・本市と富山市とを結ぶ広域的・幹線的な富山地方鉄道路線バスの継続・維持
 - ・コミュニティバスの運行により、市民の通勤、通学、通院、買い物などの利便性を向上
 - ・高齢者の移動手段の確保
 - ・中心市街地の活性化を軸とした公共交通の活性化

滑川市ひと・まち・産業創生総合戦略

- **心豊かに安心して住み続けたいまちづくり**
 - ・地域公共交通ネットワークの確保
 - ・地域の公共交通の確保・維持・改善に関する取組の推進

⇒住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域戦略の一環とした地域公共交通の再編

滑川市都市計画マスタープラン

- **交通施設整備の方針**
 - ・駅周辺の整備や主要施設などへのアクセス性の向上を検討
 - ・コミュニティバスの継続的な運行と利用の促進
 - ・コミュニティバスとあいの風とやま鉄道や富山地方鉄道との接続性の向上
⇒バスの利便性の向上
- **地域別の施策の方針**
 - ・コミュニティバスの継続的な運行と利用の促進（全地区）
 - ・必要に応じたコミュニティバスの運行体制の見直し（全地区）
 - ・滑川駅周辺は、魅力向上につながる環境づくり、バリアフリー化等により利便性を向上
 - ・中滑川駅周辺は、誰もが利用しやすいようバリアフリー化等、利便性の向上、利用者の快適性の向上に向けた対策を行い、利用者数を維持
 - ・富山地方鉄道の西滑川駅、西加積駅、中加積駅では、駅周辺の整備や主要施設などへのアクセス性の向上を検討

■目指す方向性

- ・鉄道・路線バス・コミュニティバスの連携による快適・スムーズで、まちづくりと連携した交通網の形成
- ・市民協働による利用の促進による持続的な交通網の確保

今後検討する施策体系の案

■市内外を移動できる交通手段の利便性と分かりやすさの向上

- ・富山市、魚津市などへの通勤・通学支援を含めた広域的な交通手段の利便性向上のため、鉄道とバス路線の乗り継ぎダイヤの見直し
- ・主要な結節点となる鉄道駅における乗り換えの利便性及び情報提供（分かりやすさ）の向上
- ・各地区から主要施設（買い物施設、病院、福祉施設、温泉など）への交通手段の確保
- ・利用者ニーズを踏まえた運行内容や各種サービスの改善
- ・フリーパス定期券や乗り換え割引の導入*
- ・駅、バス停周辺における待合環境の向上
- ・山間部等の一部地域のみ運行するデマンド交通や、障がい者等の移動手段確保を目的とした自家用有償旅客運送の導入など、きめ細やかな交通網の検討*

■持続的な交通網の確保に向けた効率的な運行

- ・コミュニティバスの役割の明確化
（朝夕：通勤、通学に使えるダイヤ編成＋鉄道アクセス）
（昼：市内の買物、通院に使えるルート、ダイヤ）
- ・低利用の区間・時間帯の見直し
- ・車両更新に合わせ、需要に見合った車両（小型バス等）の導入と小型化のメリットの把握*
- ・利用率向上と運行収支率の向上
- ・ハブバス停を軸にした同時集散方式による効率的な運行の検討*

■利用促進と住民参加による公共交通の活性化

- ・公共交通に対する市民満足度のさらなる向上
- ・わかりやすい情報提供（紙面、バス停、WEB等）
- ・富山地方鉄道、市内タクシー会社、コミュニティバス等公共交通に関する窓口一本化の検討*
- ・市街地での買物等を想定したモデルダイヤの検討*
- ・公共交通への利用切り替え意向のある方への情報発信・働きかけ
- ・幅広い年代の利用者の増加に向けた情報発信
- ・公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動支援
- ・各種イベントやまちづくり施策とタイアップした公共交通利用促進
- ・環境面への配慮から、適切な交通手段の選択に対する意識啓発
- ・観光客の市内への回遊を誘導するため、コミュニティバスを使った観光コースの検討*

第2章 公共交通の利用促進に係る先進事例、類似事例の整理

	市町村名 [都道府県] (人口)	概要	工夫点	効果
市内公共交通の連携による通勤通学者の移動手段の確保による利用促進策	滝沢市 [岩手県] (55,363人)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通環境の変化、高齢化社会へ対応するため、総合的な公共交通計画を策定した。 	<ul style="list-style-type: none"> 「幹線バス」や「支線バス」、デマンド型交通と駅や鉄道の連携を図る 地域の事情に合わせたシビルミニマム(地域生活水準)を設定、その水準に合わせた公共交通の運行本数を設定 複数のバス事業者が同一系統を共同運行 	<ul style="list-style-type: none"> 各事業者が連携し、鉄道からバスを乗継ぐ切符の発売を行うといった共通乗車の実現 バス事業者間の新たな連携創出
運行目的の明確化によるコミュニティバスの運行見直し	豊山町 [愛知県] (15,470人)	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する市町へ向かうコミュニティバス路線として「北ルート」と「南ルート」の2路線を用意している。 	<ul style="list-style-type: none"> 病院への通院等に便利な「北ルート」、通勤・通学・買い物に便利な「南ルート」のように役割が明確 「北ルート」を病院の開始時間に合わせ本数増 「南ルート」を買い物等に便利のように1時間1本確保 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は約4万7千人(H17)から、上半期のみで約2万8千人(H19)を記録するなど、増加傾向
地域拠点の導入実施による利用促進策	宇佐市 [大分県] (55,234)	<ul style="list-style-type: none"> 従来の交通体系を見直し、公共交通体系の再編が行われた。 	<ul style="list-style-type: none"> 通院福祉バスをコミュニティバスへ移行 重複ルート路線の統合、共通のバス停を拠点(ハブ)化 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉バス時代の月平均利用者約700人(H16)から、月平均利用者約2400人(H19)に増加
バス路線の見直し及び代替交通手段(デマンド交通等)の実施にあわせた利用促進策	みよし市 [愛知県] (62,571人)	<ul style="list-style-type: none"> シャトル方式、町内を南北に2路線運行している。 バス停から500m以上離れた交通空白地を、デマンド型の乗合タクシーによって埋める。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシーの導入 乗合タクシーは利用20分前に電話予約を行うことで利用可能 バス車内から乗合タクシーの予約が可能 バス停に「バスロケーションシステム」を設置 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が約15万人(H13)から約25万人(H17)へ増加 従来のバス停と比較してバスの接近情報を得やすい ルートやダイヤの変更などの改善を繰り返し行い成長
	篠山市 [兵庫県] (40,858人)	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス撤退を受け、市を中心とした公共サービスを提供した。 	<ul style="list-style-type: none"> 需要の低い路線バス区間を乗合可能なタクシーやジャンボタクシーへ切替 スクールバスに混乗させるなどのバスの役割の統合 	<ul style="list-style-type: none"> 廃止となった市内8路線における、利用者の公共交通サービスの維持・生活交通の確保を実現
	木曽町 [長野県] (11,383人)	<ul style="list-style-type: none"> 複数の交通政策が混在し、料金やダイヤに混乱を招いていた地域の交通システムを統一した。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通網の主軸としての「幹線バス」と、巡回バスや乗合デマンドタクシーからなる「支線バス」を導入 「幹線バス」200円、「支線バス」100円の一律料金、乗り継ぎ上限200円 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は「幹線バス」、「支線バス」とともに微増傾向 高齢者の外出機会の増加
	二本松市 [福島県] (56,861人)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者などの移動に制約を受ける住民に向けた福祉車両サービスを開始した。 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉型乗合タクシーの導入 利用登録後、当日1時間前までに申し込むことで利用可能 設定されたエリア内の利用が1回300円 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数が約7000人(H16)から約1万人(H19)に増加 毎月の延べ利用者が800人後半で推移
	江南市 [愛知県] (98,238人)	<ul style="list-style-type: none"> 巡回バス方式の運行サービス利用者が少ないことを受け、乗合タクシーへの転換が実施された。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーは定められたコース内の停留所から乗降する「定期便」と、迎えから希望の目的地まで運行の「予約便」が運行 料金は「定期便」で100円、「予約便」は通常のタクシー走行時の運賃の半額 	<ul style="list-style-type: none"> 利便性を考慮したルート見直し等により、「定期便」の利用者数が増加傾向 公共交通機関がない地域に路線が通り、利用者に好評
	高山市 [岐阜県] (87,807人)	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が著しい点在した小規模な集落(公共交通空白地域)に交通手段を設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 平日2往復を目処として地域内を無料で巡回する地域福祉バスの導入 住宅地と路線バスを結ぶため、フィーダー路線としての役割を果たす 	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段を持たない人の買い物や医療機関への通院などが可能となり、交通利便性の向上 住民への浸透により利用者は増加傾向

情報提供の充実（紙媒体、WEB・携帯）	彦根市周辺 1市4町 [滋賀県]	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ニュースレターの定期発行 	<ul style="list-style-type: none"> 年数回、協議会（地域交通会議）での議論内容の概要や、新たに運行する乗合タクシー、路線バスのダイヤ改正情報、利用状況の推移などを盛り込んだ「湖東圏域公共交通ニュースレター」を発行。年1回、冊子版総合時刻表（路線バス）を全戸配布発行、わかりやすい紙面づくりに努める 	<ul style="list-style-type: none"> 1市4町の広報紙への挟み込みによる全戸配布を行っているほか、ホームページでも閲覧可 継続的な広報の結果、利用者減少に歯止めがかかり、H23年から6年連続して路線バス利用者が増加
	鯖江市 [福井県] (68,397人)	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス『つつじバス』の運行位置情報提供「バスどこサービス」 	<ul style="list-style-type: none"> バス車内にGPS車載機を搭載、つつじバス（コミュニティバス）が今どこを走っているかがリアルタイムでわかる仕組みを実現 	<ul style="list-style-type: none"> WEBや携帯でバスがどこを走っているかがリアルタイムで把握可能
公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動支援	舞鶴市 [京都府] (82,557)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の自治会により協議会設立、運行ルートやダイヤを決めた。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>学生</u>の通学時間帯や<u>通院者</u>の<u>便利な時間帯</u>に合わせた運行 代替路線を確保しない地域設定のため、各協議会が必要性と負担の検討を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は約4万人(H14)から約8万人(H18)へ増加
各種イベントやまちづくり施策、商業施設とタイアップした公共交通利用促進	明石市 [兵庫県] (294,785人)	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス Taco バスの利用増加を目指した10の利用促進施策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> クリスマスデコレーション、ビンゴ大会、子育て支援 NPO とのイベント連携、Taco バスサポーター認定、沿線施設の訪問（個別チラシ、イベントチラシ配布）、各種イベントの数珠つなぎ開催、お試し乗車券の進呈、試乗会開催、商業施設との連携、バスグッズの作成・販売、Facebookでの発信など、多彩なイベント・連携を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 毎年利用者数が増加を続けており、直近（H22～H25）では毎年、対前年比6%増加となっている。現在は16ルートで年間利用者数100万人を達成。
	与謝野町 [京都府] (21,163人)	<ul style="list-style-type: none"> 買物施設へのバス乗り入れによるバス待ち環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスを、集客施設へ乗り入れするとともに、ショッピングセンター敷地内におけるバス停整備を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の協力により開門時間の調整の結果、全ての便を施設内に乗り入れ停留所にて乗降可能とする取組が実現
	八戸市 [青森県] (228,100人)	<ul style="list-style-type: none"> 時間帯による局所的渋滞を受け、市の郊外の団地と市内の2つのショッピングセンターを結ぶ路線を策定した。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>バス事業者とショッピングセンターの連携</u>を図る <u>ショッピングセンター利用客に割引などのサービスが受けられるチケットをバス内で配布</u> <u>最大運賃を400円から300円とした</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が約5,600人(H19,4月)から約8,900人(H19,11月)に増加（もともと月変動はない） <u>併走する市営バスやマイカーからの転移</u>や誘発需要の創発
住民主体の利用促進運動による利用増加と増便	京都市右京区 [京都府] (203,874人)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民主体の利用促進活動によるバスの利用増加とバス増便 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域と区役所、交通局等が連携し、これまで7回のワークショップの開催や啓発冊子・時刻表の作成・配布 <u>3年目以降は地域が自発的に利用促進の取組を続ける</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進の結果、市民の交通行動が徐々に変化し利用が増えた結果、バスの増便が実現
	長井市 [山形県] (27,149人)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者減少中の鉄道を沿線地域の活性化や町おこしで支える。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>市民の協力(金銭面など)</u>により通学・観光向けに新駅を設置、利便性向上策も実施 地元まちづくり団体との<u>協働</u>、地域活性化団体へ<u>事業支援の実施</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 新駅の利用者が190人(H14)から458人(H19)へと増加 施策が注目され<u>地元テレビや新聞が宣伝</u>
	八王子市 [東京都] (578,736人)	<ul style="list-style-type: none"> <u>地域住民の負担により路線バスを存続</u>した。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域では、<u>幹線への乗継方式の導入</u> <u>ゾーンバスシステム</u>の採用 	<ul style="list-style-type: none"> 運行本数を減少したが、<u>1便当たりの利用者数が倍増</u> 地域住民から延伸の要望
	佐井村 [青森県] (2,039人)	<ul style="list-style-type: none"> <u>ボランティアの運転協力者がマイカーで住民を有償で運送</u>する実証実験が行われた。 	<ul style="list-style-type: none"> 本サービスは会員登録したうえで、前日までに予約することで利用可能 <u>運賃はタクシーの半分程度</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が1,131人(H17)から2,785人(H19)へ増加 <u>住民同士が助け合って公共交通を創り上げた例として評価</u>
	川崎市 [神奈川県] (1,500,050人)	<ul style="list-style-type: none"> <u>自治会費によるコミュニティバス</u>を運行した。 	<ul style="list-style-type: none"> <u>発車時刻を統一</u> <u>利用者は自治会会員で、運賃は無料</u> 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の交通利便性が向上 利用者同士の移動中の会話など、<u>地域のコミュニティづくりにも寄与</u>



●先進事例として、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、公共交通網の再編、運賃制度の見直しなど多くの施策が行われている。
●地域住民の移動に即して、住民の生活を豊かにするためのサービス形態を官民協働で検討した事例が多く見られる。例えば、住民主体で利用促進を行うとともに、イベントや商業施設等との連携の事例も見られる。