



地域公共交通の 利用促進のためのハンドブック

～地域ぐるみの取組～

目次

1 関係者の役割分担 1

2 地域ぐるみの利用促進策 2

- (1) 情報をわかりやすく 2
 - (2) 情報を幅広く伝える 3
 - (3) 観光客の利用を促進 4
 - (4) マイレール・マイバス意識の醸成 5
 - (5) 長距離利用者を割引 6
 - (6) 企業や商業施設との連携 6
 - (7) 駅・バス停の環境を改善する 7
 - (8) 鉄道やバスそのものを魅力的に 7
-

1 関係者の役割分担

地域の公共交通を確保・維持していくためには、“何のために守るのか”という目的意識と、“自分たちで守る”という主体的な責任感を持って取り組むことが大切となる。また、その実現のためには、関係各者同士で十分に協議を重ねていくことが重要である。

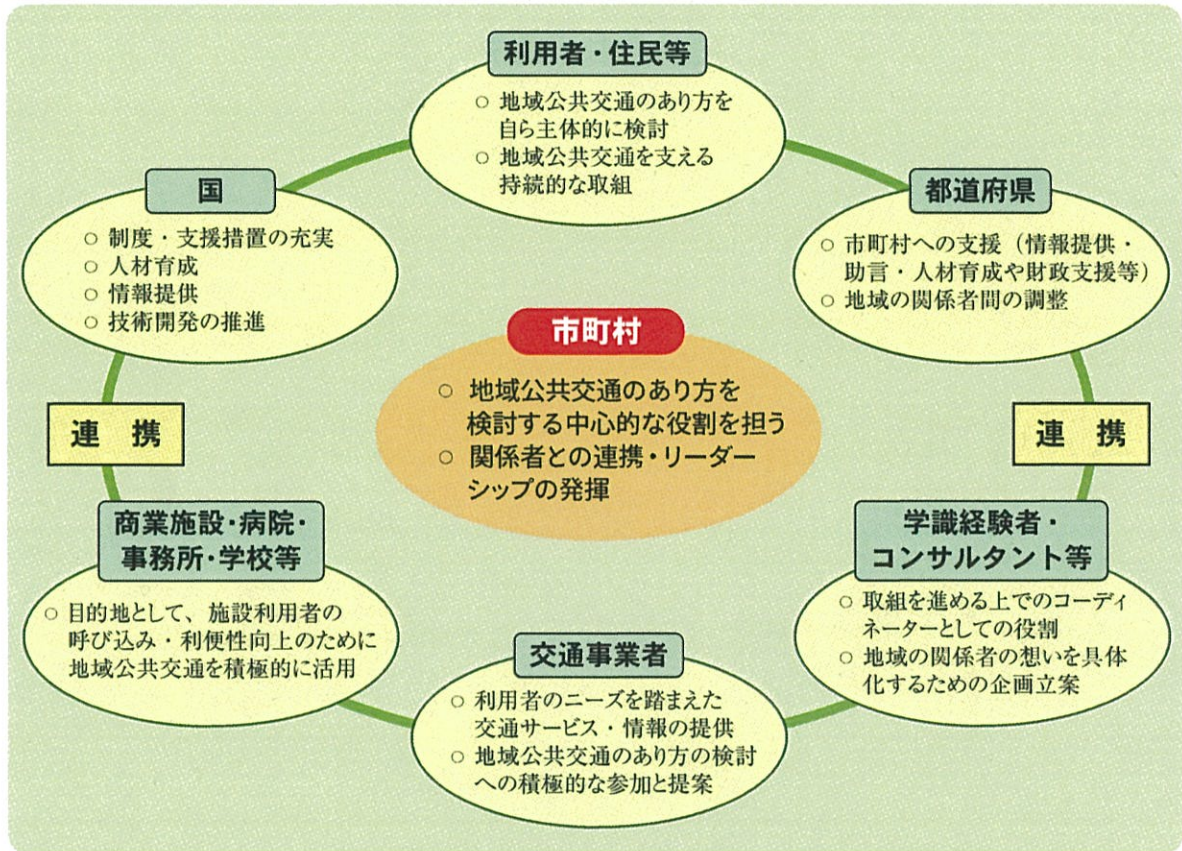


図 役割分担のイメージ

2 地域ぐるみの利用促進策

第2章では、地域公共交通の維持や活性化に関する地域ぐるみの取組について、事例を挙げて紹介する。

現在、様々な地域で、行政や交通事業者だけでなく地域主体も関与した形で、創意工夫を凝らした多様な取組が展開されている。

これらの取組は、決して特定の地域でしかできないものではない。ちょっとした工夫によるものも少なくなく、他地域でも応用可能なものと言える。

一方で、他地域の事例をそのまま真似ただけで同じような成果を得られるとは限らない。地域特性を踏まえ、それぞれの地域に合う形にして取り組む必要がある。

(1) 情報をわかりやすく

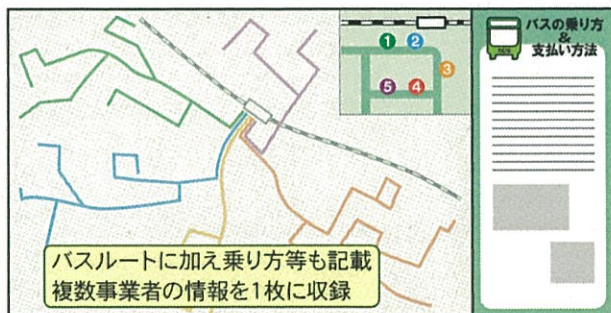
公共交通に乗り慣れていない方にとっては、公共交通はわかりにくくなっているおそれがある。このため、公共交通の利用促進に向けては、公共交通の利用に関する情報を日頃使い慣れていない方にとってもわかりやすい形で提供し、公共交通のサービス内容や乗り方などを理解してもらうことが重要である。

【取組例】

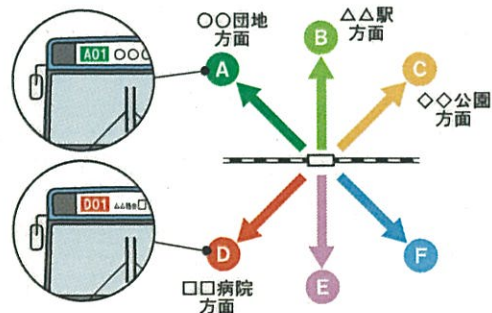
取組	具体例
バスの行き先をわかりやすくする (大分市、京丹後市、東近江市、久留米市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 県、市、バス協会及び交通事業者が連携し、バス車両前面の行先表示を再編。方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示を実施し、どのバスに乗ればいいのかをわかりやすくし、利用の抵抗感を軽減する。
バスマップを作る (松江市、大分市、和歌山市、新潟市、岡山県 他)	<ul style="list-style-type: none"> 市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体が作成、3事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもビジュアルに示すことで、利用の抵抗感を軽減する。

POINT

各交通事業者がバス停などに掲示している路線図は、位置関係がわからないなどの理由により、利用者にとってはわかりにくいものになっている可能性があり、そのような場合には路線図のデザインの変更等も必要。



方面別に記号やカラーで分類
バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供



(2) 情報を幅広く伝える

公共交通に乗り慣れていない方には、公共交通のサービス内容に関する情報が届いていない可能性がある。このため、公共交通の利用促進に向けては、公共交通に関する情報を様々な手法で市民に伝え、公共交通のサービスを知ってもらうことが重要である。

【取組例】

取組	具体例
市広報紙の活用 (大竹市、京丹後市、 上田市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 市内の全世帯へ毎月送付される市広報紙を活用して、実証運行開始1年前から現在まで毎月欠かさず情報提供を行うことによって、コストをかけずに定期的なコミュニケーションを実現、多くの市民のバス認知度を向上。
タウン誌の活用 (京都府、松江市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 地域に多くの読者を有するタウン紙を活用して情報提供を行うことによって、効率的に大規模なコミュニケーションを実施。
Webの活用 (京都市、金沢市、川崎市、 富山県、新潟県 他)	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォンなどでバスの時刻表や接近情報を伝えることによって、いつバスが来るかわからない、という心理的な抵抗感を軽減、公共交通の利用促進を図る。また、民間の乗換案内検索サービス（NAVITIME・駅ずばあと等）へのデータ提供を行い、全国の公共交通情報が一元的に提供される環境づくりを行う。

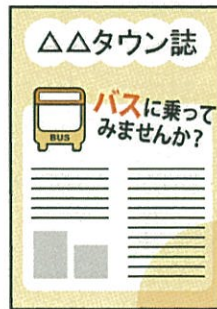
POINT

情報を伝える際に、公益的な観点から公共交通の維持が不可欠であることを明示しつつ、情報提供を行うよう、伝える内容や表現に注意。

市の広報誌を活用



タウン誌と連携



Webの活用



(3) 観光客の利用を促進

これまで主要な利用者として想定されていなかった新たな利用主体に着目することで、公共交通の利用促進を図ることが期待できる。

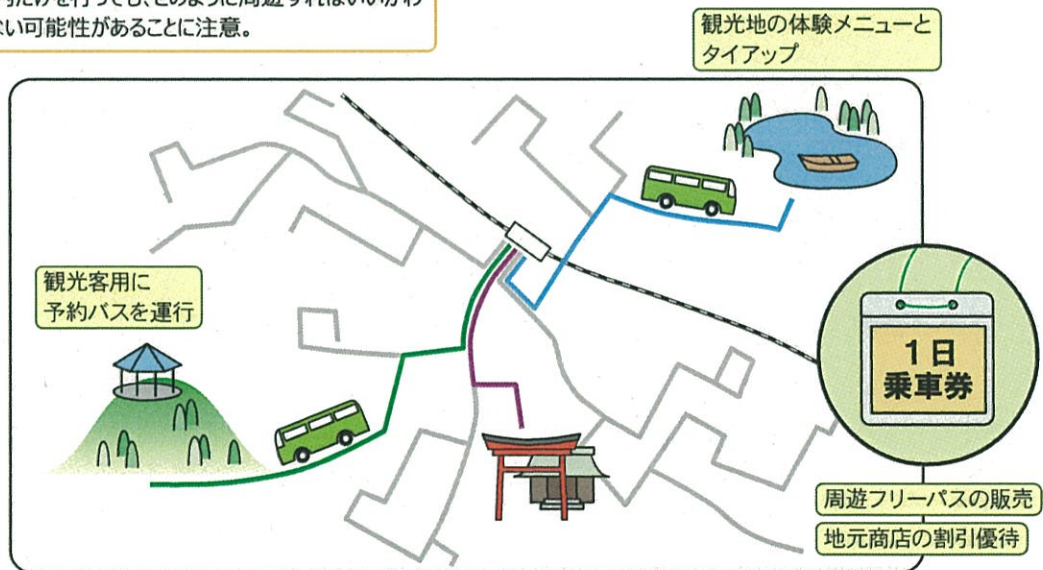
例えば、地域が持つ観光資源に着目して、観光客が利用しやすい運行サービス内容とすることによって、地域公共交通の利用者を拡大することが考えられる。

【取組例】

取組	具体例
観光客の利用を促進 (北海道弟子屈町、 奈良県十津川村、京都府、 宮崎県高千穂町 他)	<ul style="list-style-type: none"> 複数の公共交通手段を1枚のパスで利用可能な、観光客向けの町内周遊フリーパスを販売、運賃支払い方法に不案内な観光客の公共交通利用への抵抗感を軽減。 観光地で体験できるさまざまなメニューと公共交通のチケットをセットにした、観光客向けのパスを販売、公共交通利用動機を創出。 定期便数が少ない路線バスで、観光客用に予約制のバスを運行、観光客にとって貴重な足を提供している。

POINT

観光客は当該エリアの公共交通情報に不慣れであり、具体的な公共交通サービス内容に関する情報も含めたトータルでの情報提供を行わず、観光ポイントの案内だけを行っても、どのように周遊すればいいかわからない可能性があることに注意。



(4) マイレール・マイバス意識の醸成

地域公共交通そのものが地域の大切な資源の一つであり、地域公共交通に愛着を感じる市民は数多く存在する。また、地域公共交通に特色があり、沿線以外からも注目を集めている場合には、市外の居住者からも、市内の地域公共交通への愛着を集める可能性がある。

このため、マイレール・マイバス意識の醸成によって、地域公共交通の利用者拡大と利用回数の増大を図ることが考えられる。

【取組例】

取組	具体例
直接対話による意識向上 (恵那市、長井市、 愛知県豊山町、新城市、 富山市 他)	<ul style="list-style-type: none"> シンポジウムを開催して、沿線の市民と地域公共交通に関する現状を共有しつつ、具体的な公共交通の利用方法などを直接提案、マイレール意識の向上と利用促進を図る。 沿線地域の関係者や住民が参画する会議を実施。地域で支える鉄道であることを改めて考え、参加者がそれぞれの立場でできることについて意見発表を行うことで、マイレール意識の向上と利用促進を図る。
サポーター制度の導入 (福井市、京都府、京都市、 和歌山市・紀の川市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 年会費1,000円を支払うことによって、鉄道の乗車券を1割引で利用できる特典があるサポーター会員制度を導入、マイレール意識の向上と利用促進を図る。 公共交通の車両デザインをより注目を集めるものに改善、改装にかかる資金の調達のため1口1,000円のサポーターを募集、およそ1,100万円の寄付金を集め、地域支援のもと列車改装を実現。
自治会費を運営費に充当 (川崎市、新潟市、 弘前市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者を自治会の構成員に限定した上で、運賃ではなく、自治会費によって運営費を賄うことで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。
住民が回数券購入・協賛金 供出 (山口市、長岡市、 新潟市、弘前市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 地域自治会の全世帯が回数券を購入したり住民協賛金を供出して運営費の一部とすることで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。

POINT

単純に公共交通の利用促進を訴えても、芳しい反応が得られない可能性がある。利用促進を実現するためには、公共交通に関する問題が地域全体の問題であり、それを解決できるのは一人ひとりの市民であるという意識を共有することが重要。



(5) 長距離利用者を割引

地域公共交通のユーザー像を把握した上で、利用促進を図りたい層を絞り込み、これらの層に対して運賃の割引を行うことによって、効果的に地域公共交通利用者数の増加が期待できる。

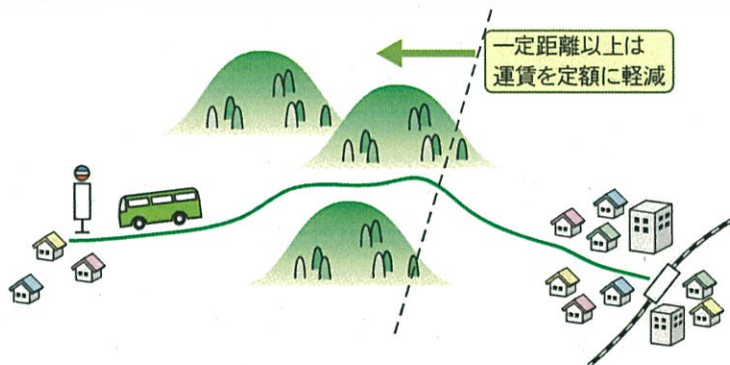
例えば、金銭的な負荷の大きい遠距離利用者の運賃を割り引くなどの工夫を行うことによって、地域公共交通の利用者拡大と利用回数の増大を図ることが考えられる。

【取組例】

取組	具体例
長距離利用者を割引 (京丹後市、 盛岡市・滝沢村 他)	<ul style="list-style-type: none"> 上限200円運賃エリアを市内全域の全ての路線に適用し、これまで運賃に抵抗感があった長距離利用者の利用促進を図る。

POINT

学生の長距離利用では通学定期代を家庭が負担する必要があるため、運賃への抵抗感が高く、自動車での送迎が選択されている可能性がある。これらの利用者心理を踏まえ、ターゲットを絞らないで割引を行うと、結果的に減収につながる可能性があることに注意。



(6) 企業や商業施設との連携

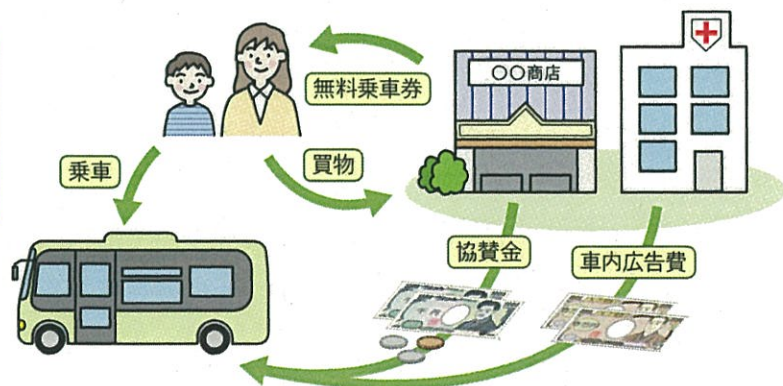
地域の団体や商業施設が買物客に対して公共交通サービスを提供したり、運賃を一部負担することにより、公共交通の利用促進が期待できる。

【取組例】

取組	具体例
商業事業者が無料乗車券を配布 (高松市、土浦市、 盛岡市、京都市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 商店街で買物をした人に対して商業事業者がサービスとして無料乗車券を配布することで、利用促進を図る。
商業事業者がバス運行を補助 (高松市、青森県五戸町、 北海道当別町 他)	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の活性化を図る目的で、ショッピングに便利な時間帯にバスを運行、利用促進を図る。国や市からの補助だけではなく、商店街振興組合が補助を行うことも考えられる。

POINT

公共交通でアクセスしやすくすることによって来訪者や売り上げ増加に貢献する可能性があることが共有できれば、企業や商業施設との連携を図りやすい。



(7) 駅・バス停の環境を改善する

地域公共交通の利用促進のためには、駅・バス停の環境を改善することが効果的である。さらに、これらの取組を地域ぐるみで行うことによって、地域公共交通の利用促進への関心を高めることにも貢献できると考えられる。

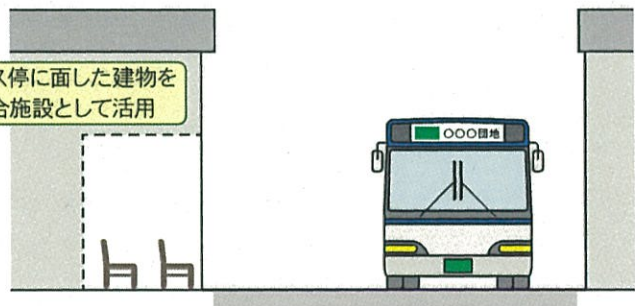
【取組例】

取組	具体例
地域住民によるバス停の環境改善 (珠州市、神戸市東灘区住吉台、和歌山市・紀の川市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民が「バス・ボランティア・サポートプログラム」制度を設立。ボランティアが自宅最寄りのバス停留所の除雪や清掃を定期的実施するなど、地域団体、学校等によるバス支援活動を実施、バス停の環境改善を行っている。
既存施設の待合施設としての活用 (宮崎県諸塚村、豊田市、福井市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 中心部のバス停において、商工会館や観光物産館の建物内をバスの待合スペースとして活用、商工・観光関係者と連携してバス停の環境改善を行っている。

POINT

駅やバス停の環境改善が、公共交通で施設に訪れる利用者を増加させ、間接的に商工・観光関係者の利益にもなるという意識を共有することが必要。

バス停に面した建物を待合施設として活用



(8) 鉄道やバスそのものを魅力的に

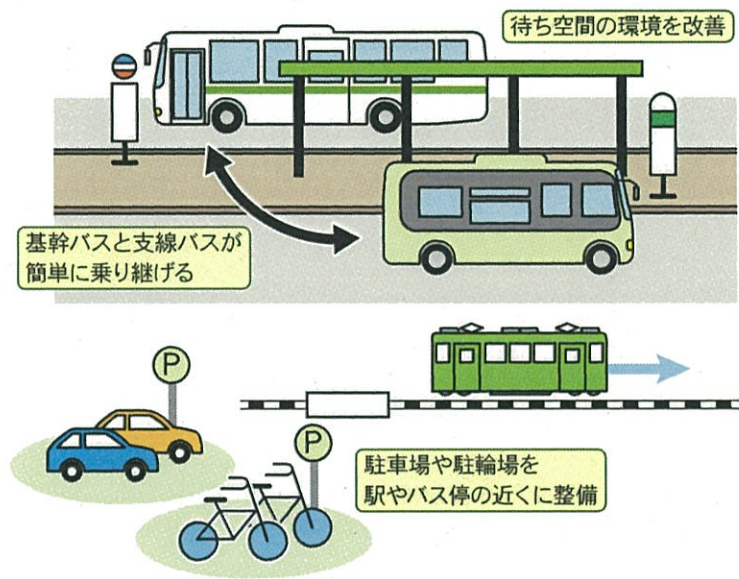
地域公共交通の維持・活性化に向けては、鉄道やバスそのものの魅力を向上させることができれば、最も望ましい。

【取組例】

取組	具体例
駅・バス停を快適にする (盛岡市、富山市、京丹後市、千曲市、見附市 他)	<ul style="list-style-type: none"> バス停に屋根や風よけ、いすなどを整備することで、待ち空間の環境を改善、公共交通利用への抵抗感を軽減する。
物理的な乗り継ぎ抵抗を軽減する (盛岡市、富山市、広島市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道のホームとバス停を近接させ、複数公共交通手段が同じ場所で乗り継ぎができるようにして、乗り継ぎにあたっての物理的抵抗を軽減、公共交通利用への抵抗感を軽減する。
複数路線のダイヤをそろえる (盛岡市、相模原市、新潟県粟島浦村・村上市、上越市・十日町市、藤沢市 他)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス路線相互の発着時間をそろえ、乗り継ぐ際の待ち時間を短縮、公共交通利用への抵抗感を軽減する。

取組	具体例
駅やバス停への自動車でのアクセス性を向上させる (高松市、仙台市、和歌山市・紀の川市、上田市、北九州市 他)	・周辺から駅やバス停に自動車を利用してアクセスする際に利用できる駐車場を駅・バス停の近くに整備し、駅やバス停から離れた位置からでも公共交通を利用しやすくする。
駅やバス停への自動二輪や自転車でのアクセス性を向上させる (広島市、松山市、京都市、和歌山市・紀の川市 他)	・周辺から駅やバス停に自動二輪や自転車を利用してアクセスする際に利用できる駐輪場を駅・バス停の近くに整備し、駅やバス停から離れた位置からでも公共交通を利用しやすくする。また、駅やバス停への主要な走行空間について、優先的に走行環境の改善を図ることも考えられる。

POINT
 駅やバス停施設のハード整備を行っても、乗り継ぎ時のダイヤ等のソフト面が工夫されていないと、利用者にとって利便性が低く、トータルとして魅力が向上したとは言いきれないことに注意。



「地域公共交通支援センター」もご活用ください!

本書で紹介した事例の他にも、国土交通省で運営している「地域公共交通支援センター」ウェブサイトにおいて、様々な取組事例を紹介している。

アドレス：<http://koutsu-shien-center.jp/index.html>

(「国土交通省公共交通政策部」のウェブサイトからもアクセス可能)

地域公共交通支援センター

[トップページ](#)
[地域公共交通活性化・再生法](#)
[地域公共交通維持改善事業](#)
[地域公共交通活性化事例](#)
[地域公共交通に関する用語解説](#)
[地方運輸局と有識者等とのネットワークのご紹介](#)

[地域公共交通活性化・再生法](#)
[地域公共交通維持改善事業](#)
[地域公共交通活性化事例](#)
[地域公共交通に関する用語解説](#)
[地方運輸局と有識者等とのネットワークのご紹介](#)
[地方運輸局における取組みリンク](#)

社会の高齢化が急速に進展する中、生活交通の確保の観点、また地域活性化、観光振興、環境問題への対応の観点からも、地域公共交通の確保・維持は非常に重要な課題です。市町村をはじめとする各地域の関係者が、この課題に取り組みようとした場合、全国各地におけるさまざまな先進事例の情報が非常に有効です。
 このため、国土交通省において、出先機関である地方運輸局のネットワークを最大限に活用し、地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例を一元的に、常に最新の情報を発信するためのホームページを開設しました。
 本ホームページでは、国の支援制度等の紹介もっており、市町村をはじめとする各地域の関係者が、本ホームページを活用されることにより、地域における取り組みが推進されることを期待しています。
 また、国においても、本ホームページがより一層活用されるよう、随時情報の更新、追加等に努めてまいります。

[地域公共交通活性化事例](#)
 地域公共交通活性化事例
 検索ページ

国土交通省
 国土交通省公共交通政策部