

スクールバス・福祉バス等を活用した主な取組み事例

参考資料3
(国土交通省資料)

都道府県／市区町村	交通モード	実施時期	概要	国庫補助制度の活用
<p style="text-align: center;">北海道当別町 (人口:約2万人)</p>	<p style="text-align: center;">コミュニティバス (運行主体:当別町)</p>	<p style="text-align: center;">平成18年度より 実証運行</p>	<p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当別町は、南北に細長く、2つの市街地の周りに広大な農地と住宅が点在している。 ・町内を運行していた乗合バスは2路線のみで、地域住民のための総合的なバス路線は存在していなかった。 <p><取組の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当別町を含めた4事業者が参加し、北海道医療大学の学生及び付属病院の患者、新興住宅住民、整形外科の患者各々を送迎するバス、町の福祉バス及び廃止代替バスを一元化した。 ・路線及びダイヤの合理化・効率化を図ることで、各バス事業者の経費削減と併せて、利便性の高い生活交通サービスとして、コミュニティバスを運行した。 ・全路線1回200円の運賃・定期券・回数券で利用可能となっている。 	<p style="text-align: center;">自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(平成18年度・19年度) 地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度)</p>
<p style="text-align: center;">福島県二本松市 (人口:約6万3千人)</p>	<p style="text-align: center;">乗合タクシー (運行主体:二本松市・タクシー事業者)</p>	<p style="text-align: center;">平成16年度より 本格運行</p>	<p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・二本松市は、福島県北部に位置し、西部には安達太良山の裾野が広がり、東武の市街地付近を阿武隈川が流れる。 ・平成17年12月、旧二本松市と旧安達郡安達町、岩代町、東和町が合併して発足した。 ・旧二本松市内で運行されていた18のバス路線のうちほとんどが広域的路線で、かつ利用人数が少ないことから、国庫補助(地方バス路線維持対策事業)の対象となっており、将来にわたって負担を続けていくことは自治体の財政状況からも難しいと認識されていた。 ・通院や公共施設等への移動に不便を感じる高齢者など、移動制約者に対応できる新たな交通方式を望む声が高まっていた。 <p><取組の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧二本松市に住所を有する65歳以上の高齢者や障害者等を対象とした乗合タクシーを平日のみ運行しており、利用範囲は同区域内に限られている。 ・運賃は、エリア内300円で、利用する際は、事前登録が必要となっている。 	<p style="text-align: center;">(市単独事業)</p>

都道府県／市区町村	交通モード	実施時期	概要	国庫補助制度の活用
長野県安曇野市 (人口:10万人)	デマンド型乗合タクシー	平成19年度より 実証運行	<p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年10月に5町村が合併し安曇野市が成立した。 ・合併前の各町村地域においては、民間バス路線は既に撤退しており、各町村が独自に交通施策を実施。 ・合併後、新市域全体を連携する交通システムの整備が求められる状況となり、新市建設計画においても、公共交通運行事業として、路線バス、巡回バス、福祉バス、デマンド交通などを連携させた新しい移動手段を整備することとしていた。 <p><取組の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・各町村が運行していた路線バス、巡回バス、福祉バス、デマンド交通を連携させ、全市域に乗り入れするデマンド交通を基本とした乗合タクシーに再編 ・通勤通学時間帯には、通勤・通学者等の利便性向上策として、路線定期運行を展開 ・各地域運行エリア内での運行は1乗車300円、さらには共通乗車エリア内での乗継による他エリアへの移動も1乗車300円で可能とした 	公共交通移動円滑化事業 (平成19年度) 地域公共交通活性化・再生 総合事業(平成20年度)

都道府県／市区町村	交通モード	実施時期	概要	国庫補助制度の活用
<p>山梨県身延町 (人口:約1万6千人)</p>	<p>コミュニティバス (運行主体:身延町)</p>	<p>平成6年度より 本格運行</p>	<p><取組の背景> ・身延町は山梨県の峡南部の山間部に位置し、平成16年9月、下部町、中富町、身延町が合併して誕生した。 ・県内でも高齢化率の高い町となっており、特に山間地域においては高齢者等交通弱者の活動範囲を広げるような交通システムの構築が求められる状況にあった。 ・合併前の旧中富町で運行されていたスクールバス・病院患者輸送バスは、運行ルートが比較的近いにもかかわらず、乗車できる人員が児童・生徒や病院の患者に限られたり、異なる時間帯に運行されるなど、過疎地域での人員輸送に非効率な面があった。 ・平成6年には町内の路線バスが廃止されたを受け、旧中富町町営バスの再編と併せ、スクールバス等についても、効率的な運行への再編が検討された。</p> <p><取組の内容> ○スクールバス・病院患者輸送バスの再編 ・町内の集落、学校、病院、役場などを巡回する形で2路線が運行されており、病院や山間部の集落など、主に医療機関への町民の通院や児童・生徒の通学を想定した経路となっている。 ・スクールバスの要素、福祉バスの要素が高いことから無料となっており、駅・病院・公共施設などの町内の主要拠点を結ぶ町営バスとの乗り継ぎを考慮し、利便性の高いダイヤとなっている。 ○廃止路線代替バス ・駅・病院・公共施設等と集落を結ぶ形で4路線運行されており、主に町民の日常生活を想定した路線となっている。 ・町営バスについては、比較的広いエリアで運賃が変わるゾーン制運賃となっており、旧路線バスよりも安い運賃を導入するとともに、運賃設定のパターンを少なくしてお年寄り等の支払時の手間を省くことを考慮している。</p>	<p>(県による補助あり)</p>

都道府県／市区町村	交通モード	実施時期	概要	国庫補助制度の活用
<p>鳥取県伯耆町 (人口:約1万3千人)</p>	<p>コミュニティバス (運行主体:伯耆町)</p>	<p>平成19年度より 実証運行 平成20年度より 本格運行</p>	<p><取組の背景> ・伯耆町は大山山麓の西部に位置し、日野川・JR伯備線・国道181号線沿いの中山間地や過疎地に120集落が点在している。 ・各集落ともJR伯備線の駅や路線バスの停留所までは遠く、限られた住民のみが公共交通を利用できる環境となっている。 ・平成17年2月の西伯郡岸本町と日野郡溝口町が合併した際、町内のバス利用環境が不平等(運賃・高齢者への回数券交付)であった。 <取組の内容> ・バス利用の環境を平準化するため、スクールバス・広域路線バス・デマンドバス・外出支援バス・多目的バスを横断的に一元管理することとした。 ・デマンドバスについては、3地域4路線が設定され、区間距離は10km、バス停は各集落に1箇所以上設置されており、事前予約制で、運賃は均一200円となっている。</p>	<p>(県による補助あり)</p>
<p>山口県下関市 (人口:28万6千人)</p>	<p>スクールバスを含む 路線バス再編</p>	<p>平成20年度より 実証運行開始</p>	<p><取組の背景> ・下関市は、山口県の西部に位置し、平成17年2月、下関市、豊田町、菊川町、豊浦町、豊北町が合併して誕生した。 ・合併前の旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町で運行されていたスクールバス・園児送迎バスと旧豊田町の病院患者輸送バスは、過疎地域での人員輸送に非効率な面があった。 <取組の内容> ○スクールバスと病院患者輸送バスの再編 ・旧豊田町の病院患者輸送バスは、目的を限定しない乗合バスへ移行する。 ・旧豊北町の園児送迎バスは、現在、空き時間を活用して78条運行しているが、通院・買物の利用にあったダイヤ設定をする。 ○4条及び78条乗合バスの再編 旧4町には、住民の移動手段を確保するために乗合バスが運行されているが、地域により運行形態が様々なため、制度について見直しを行いサービス水準を統一して公平性を図るとともに交通空白地をなくし、地域の状況にあった移動手段を確保する。</p>	<p>地域公共交通活性化・再生 総合事業(平成20年度)</p>

都道府県／市区町村	交通モード	実施時期	概要	国庫補助制度の活用
高知県の町 (人口:2万8千人)	デマンド型乗合タクシー	平成19年度より 実証運行	<p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃止された生活路線バスの廃止代替路線として町営で運行していた路線は、過疎化が進み人口減少した地域であるため、年々利用者が減少し、運行便数の50%近くが利用者0人の状況であった。 ・上記の状況から廃止代替の路線バスとしての路線維持は困難となってきた。 <p><取組の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来の町営バス路線と、スクールバスをルート変更、減便等で、見直し、定時制デマンド式乗合タクシーとして実証運行を実施 ・中型タクシーを利用し、料金を一乗車均一300円とする。 ・路線と時刻を定めた事前予約制とし、予約人員に応じて必要台数を配車する。予約がなければ運行しない。 	公共交通移動円滑化事業 (平成19年度)
大分県日田市 (人口:7万3千人)	乗合タクシー (運行主体:日田市・ タクシー事業者)	平成19年度より実証 運行	<p><取組の背景></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通の普及等により、バス等公共交通の利用者が減少した結果、市内のバス路線は、ほとんどの路線が市の補助金により運行されており、市の財政を圧迫。 ・今後のさらなる利用者減、市の負担の増大が見込まれたことから、路線バス等の公共交通利用者を維持、増加させていく必要があった。 <p><取組の内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来のバス型車両では入れない狭小路の運行が可能な乗合タクシーを利用することにより、幹線で運行されている既存の路線バス、福祉バス、コミュニティバス等に連結させ、バス利用の促進を図る。 	公共交通移動円滑化事業 (平成19年度)