

生活を守る地域公共交通の導入事例（その2）

～広域合併した自治体の交通体系の事例～

市町名	特 徴
庄原市	<ul style="list-style-type: none">多様な手段を組み合わせることで移動手段を確保するとともに、定量的な基準で見直しを実施。旧町別の研究会を設置し、地域事情に応じた課題を検討。
山口市	<ul style="list-style-type: none">メリハリある交通体系を整え、地域交通は住民主導で事業化。交通空白を埋める仕組みとしてグループタクシー制度を創設。
高山市	<ul style="list-style-type: none">定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた公共交通ネットワークを整備。運賃体系の見直し（幹線バスと地域バスで統一化、広域移動の上限設定）。

1. 広島県庄原市

資料：広域合併後の地域公共交通体系と自治体主導による見直し
加藤博和,野原健一(県立広島大学経営情報学部論集第6部,2014)

事例ポイント

多様な移動サービスと地域毎での研究会の設置

概要

○庄原市は、H17年3月31日に1市6町の合併により発足。面積は1,246km²（三次市は778km²）
○市内の移動を支えるため、旧庄原市内から放射状に伸びる路線バス、地域内移動を担う市営バスや乗合タクシー、市民タクシー制度など、多様な地域公共交通が運行している。また、継続して効率化を図るため、定量的な基準を決めて、路線バス等の見直しを推進している。
○旧町における生活交通のあり方を検討するため、町別に研究会を設置している。

地域公共交通に関する特徴など

◆再編基準の設定
○地域公共交通への財政負担が増加傾向にあったことを受け、H20年に「庄原市生活交通ネットワーク再編計画」を策定し、路線バス、市営バス等の見直し基準を位置付けている。

種別	対象路線	見直し基準（どちらか）	
		経常収支率	平均利用人数
路線バス	第2種、格上げ補助対象路線	30%未満	2.0人未満
市運行生活交通路線	廃止代替等バス、市営バス、市街地循環バス、地域生活バス、予約乗合タクシー	20%未満	2.0人未満

◆市民タクシー制度の創設

○市民タクシー運行事業は、自治振興区が主体となって相乗りタクシー利用を推進する事業であり、H21年7月より実証運行を実施し、H22年1月から制度化。
○自治振興区が運行計画を策定し、かつタクシー事業者等で運行委託契約等を締結。

要件（実施可能な自治振興区）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停まで1km以上離れた住居があること ・ 利用希望の住民（利用登録者）が2名以上いること など
事業の対象範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅から各地域（旧1市6町）の範囲内の病院・店舗等 ・ 1地区あたりの運行回数は2回を限度
補助金の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行経費の6割を限度に補助 ・ 運行にかかる経費として運行毎に500円、事業計画策定経費として年額2万円などを補助

○22地区（7自治振興区）に導入されており、H27年度末までに、地域生活交通バスなどから切り替えて50地区（20自治振興区）での導入を目指す。（※H24年度末時点資料）

◆旧町別生活交通研究会の設立

○地域独自の交通サービス検討のため、H23年5月に「総領地域生活交通研究会」を設立。運営は自治振興区、社会福祉協議会（総領地域センター）、支所が担い、委員は自治振興区、民生委員児童委員協議会のメンバーで構成され、オブザーバーとしてタクシー事業者や学識経験者も参画している。この研究会での検討結果を受けて、社協が事業主体となり総領地域限定の小型乗合タクシーの運行（過疎地有償運送）が始まっている。

○総領地域に続き、「口和地域生活交通研究会」がH23年9月に、「高野地域生活交通研究会」が同年10月に設立し、路線バスの乗降調査などのデータ収集を行うとともに、各々地域特有の状況に応じた交通課題や整備のあり方等について検討している。

2. 山口県山口市

資料：地域公共交通の活性化・再生への事例集（国土交通省）、
H25JCOMMポスターセッション資料、山口市

事例ポイント

住民主導の乗合タクシーの導入とグループタクシー制度

概要

- 山口市は、H17年10月1日に1市4町が合併、H22年1月16日にさらに1町が編入し、1,023㎢を有する市となった。
- 公共交通を効率的なものとするため、「基幹交通」と「コミュニティ交通」に分けて、前者を交通事業者が、後者を住民主体の組織が運営する仕組みを整えた。
- 交通空白エリアを埋める仕組みとして、グループタクシー制度を創設した。

地域公共交通に関する特徴など

◆メリハリのある交通体系

○広い地域で効率的に市民の移動を支えるため、メリハリのある交通体系を整備。

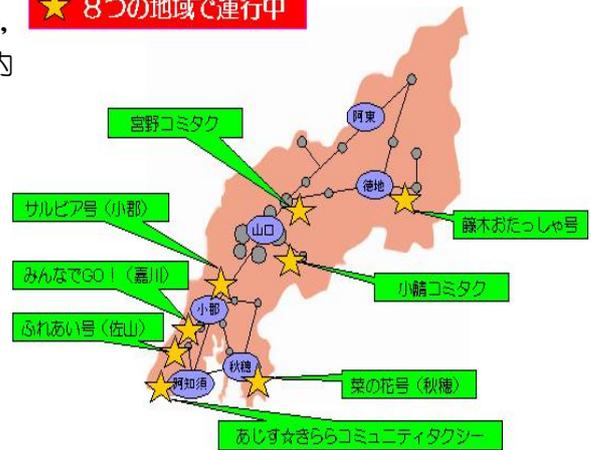
基幹交通	都市核と地域核、生活拠点を結ぶ。 交通事業者が主体となって整備。
コミュニティ交通	地域をきめ細かく回り、基幹交通に接続。 地域住民が主体となつてし、地域に最適な交通を整備。

※さらに、基幹交通とコミュニティ交通とに連続性を確保する。

◆コミュニティ交通の導入

○コミュニティ交通は、地域住民が主体的に導入し、かつ維持・活性化を進める公共交通であり、市内8地域で運行中である。

★ 8つの地域で運行中



事業主体	地域住民組織
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路線バスの利用が不便な地域 ・高齢者など、移動が不自由な人の多い地域 ・地域自らが主体となって運行に取り組む地域
運行範囲	最寄り駅やバス停、地区中心地との往復
運賃	実質的な移動距離や採算性の観点から、地域が決定
本格運行までの流れ	1年間の実証運行を行い、一定の基準を満たせば、本格運行へ移行
市の補助（運行委託料）	運行委託料は、収支率（25%または30%）を基準として、それを超える部分の金額を補助

地域により、
運行内容が異なる

サルビア号のサービス内容

運行日：月～金 運賃：200円
運行回数：1日4往復（片道約43分）

菜の花号のサービス内容

運行日：月、水、金 運賃：200円
運行回数：2路線、各1日1往復（片道約13分、15分）

◆グループタクシー制度の創設

○高齢化や過疎化などによりコミュニティ交通導入が困難な地域において、高齢者の移動支援に特化した施策としてグループタクシー制度を創設。

要件（対象）	自宅から駅、バス停、コミュニティタクシーの停留所等の公共交通機関までの距離が、1km以上ある高齢者（65歳以上）で、福祉等サービスを受給していない人。
補助の内容	自宅から駅、バス停までの距離に応じた金額（300～700円）の利用券を年間60枚補助。

○利用券は1回の乗車につき1人1枚利用可能。（1人でも利用できるが、乗り合うほど安くなる。）

3. 岐阜県高山市

資料：公共交通における官民連携の取組事例集（国土交通省,2014）、「高山市公共交通活性化協議会」取組（中部運輸局）、高山市

事例ポイント

上限運賃制度の導入や幹線バスと地域バスとの乗継円滑化

概要

○高山市は、H17年2月1日に、1市9町村の合併により発足した。
○広大な面積（2,178km²※市では我が国最大）を有する当市では、市町村合併により多様な種類の公共交通が存在したが、定時定路線とデマンド型交通を組み合わせた公共交通ネットワークに整理するとともに、運賃体系を見直し、利用しやすい環境を整えた。

地域公共交通に関する特徴など

◆バスの仕組みの見直し

○地域公共交通の枠組みを、3つの体系に再編した。（H23年3月1日より）

濃飛バス （幹線バス）	各支所地域と市街地を結び、通勤、通学、通院、買い物などの移動を確保。 合併前の民間事業者（濃飛バス）の路線を見直して運行する。
のらマイカー （地域バス）	各地域内の移動を確保し、主要なバス停（交通結節点）で濃飛バスに接続。 合併前に、各地域で運行する地域福祉バス等の路線を見直し、のらマイカーとして運行。
まちなみバス （中心市街地バス）	中心市街地の公共施設や病院、商店街、観光施設などを短時間で巡回する「まちなみバス」を新たに運行。

◆運賃体系の抜本的な見直し

○運賃体系の異なる幹線バスと地域バス・まちなみバスの運賃を統一。（H23年3月1日より）

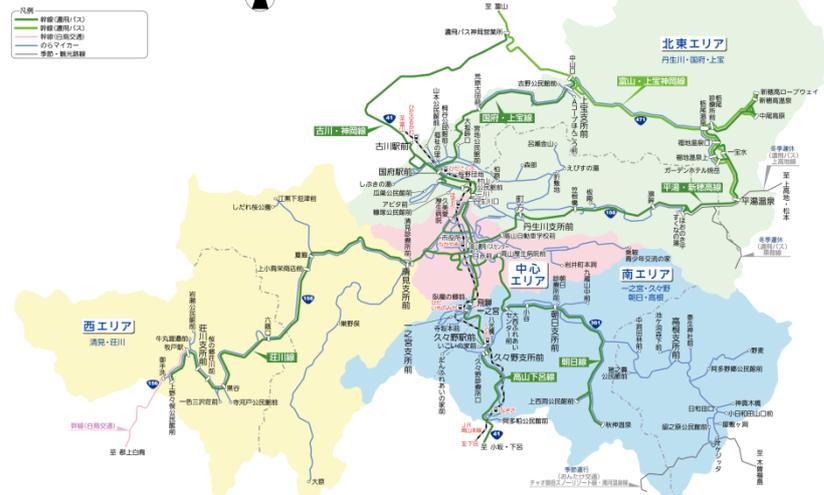
- ・のらマイカー・まちなみバスの運賃は、全路線1乗車100円に設定。
- ・濃飛バスの運賃は対距離制を基本的とするが、市民に限り（「市民乗車パス」を乗務員に提示）、以下のとおり安価に設定。
 - ①旧市町村地域内での乗降であれば、1乗車100円で利用できる。
 - ②旧市町村地域を越える利用は1乗車・上限1,000円で利用できる。（小学生・各種障害者手帳所持者は上限500円。高速バス、特急バスなどは除く。他サービスとの併用不可）

◆乗り継ぎの円滑化

○合併市町村の支所や主要施設に結節点をおき、どの地域からも中心地へ乗り換えによる移動が可能となるダイヤにした。

○乗継拠点も整備。

高山市バス路線概略図
平成27年4月1日現在



乗継拠点整備