

(2) 観光利用の例

【地域のために、お客様のために、利用しやすい地域公共交通の構築(えちぜん鉄道)】中部運輸局資料

<取り組みの背景>

- ・えちぜん鉄道は、福井県の福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町の4市1町を通っており、「勝山永平寺線」と「三国芦原線」の2路線がある。
- ・えちぜん鉄道の前身である京福電気鉄道は、平成12年と13年に2度の列車衝突事故を起こした結果、鉄道全線が運行停止になり、バス代行輸送を行っていた（平成13年鉄道事業廃止届を提出）。バス代行輸送が行われる中で、沿線住民が鉄道の必要性を再認識し、鉄道の再生に向けた動きが活発となり、行政・政治を動かした。その結果、行政・民間・住民の株主構成からなる第3セクターとして、平成14年9月にえちぜん鉄道が設立された。

<観光地・温泉地との連携>

- ・えちぜん鉄道沿線には、東尋坊、永平寺、恐竜博物館、あわら温泉等、福井県の主要観光地が立地していることから、観光地・温泉地と連携し、観光客向けのお得なセット券を企画販売している。企画にあたっては、観光協会等の会議に参加し、積極的に連携を進めながら開発に取り組んでいる。また、最近では沿線や近隣市町の観光担当者及び福井観光コンベンションビューローとともに定期的な会議を開催している。会議の中で観光地・温泉地の周遊性を高める広域的な取り組みの必要性があがっており、検討を進めている。

ここがポイント



◇ 観光客視点のセット券！恐竜博物館入場券＋鉄道＋バス

恐竜博物館のセット券には、鉄道の日フリーきっぷや駅から施設までのバス切符、入場券が含まれている。また、通常電車で行くよりも割安に行けるような料金設定となっている。

(3) スクールバスの一元化

【バスの再編統合によるコミュニティバスとして一元化】五戸町ホームページ

<計画に至った背景と目的>

～町が抱える住民移動支援の主な三つの課題～

- ①生活路線維持に係る路線バス補助金が利用者減少に左右されるため、今後更なる負担が見込まれる。
- ②学校統合による新たなスクールバスの経費増加。
- ③自力で移動できる高齢者等の通院や買い物など、日常生活の移動支援。

そこで、これらの住民移動支援の課題を緩和し町の一体感を醸成し、活力のある住みよい町づくりを形成するために、地域間を結ぶ新しい公共交通体系の構築を目的とするものである。

＜計画の基本方針＞

- ①バスの再編統合を行い、コミュニティバスとして一元化した運行体制とする。
- ②現行の移動支援体制を維持した場合と同等の経費水準により、導入効果が最大限得られる計画とする。
- ③「赤字補填」ではなく「住民の喜ぶ意味のある負担」とする。
- ④倉石地区小学校統合と期を同じくする平成 25 年 4 月 1 日から導入する。



＜主な導入効果＞

- ①運行事業者の経営合理化等による減便、路線廃止等の影響を受けず、安定的な公共交通の確保ができる。
- ②路線新設による交通空白地帯の緩和と住民生活の活性化。
- ③スクールバスと路線バス、患者送迎バスの重複運行の解消と関連経費の合理化。
- ④町内全域低額通院運行サービスの実現。
- ⑤安価で分かりやすい料金設定による利便性の向上により、買物、通院等の利用増加を促し、商店街の賑わい創出が見込まれる。
- ⑥高校通学費や送迎従事等の保護者負担の大幅な軽減。(ただし、児童・生徒の通学時間帯における乗車については、健脚教育指導方針、一般利用者の状況等により乗車区域制限の検討を予定)
- ⑦マイカー利用の減少を促し、環境にやさしい町となる。

＜スクールバス＞

平成 25 年 4 月に統合となる倉石小学校児童と、平成 26 年 4 月に五戸小学校へ統合となる児童を中学生も含めて混乗し、全てコミュニティバスで通学できる計画です。

学校行事などにより追加運行が必要になる場合が考えられますが、学校側との事前調整を密に行い運行を行います。

なお、通学対応便は、休校等の学校の予定により運休や時間変更となる流動便があるため、一般の方が利用する際は、確認が必要となります。

(4) バスターミナルを活用したまちづくり

【庄内地域の高速バス停のターミナル化】東北運輸局資料

<運行事業者>

- ・庄内交通株式会社
- ・山交バス株式会社 等

<関係者・協力者>

- ・地元観光物産施設の協力（用地の提供等）

<導入の背景>

- ・庄内地域の観光客入込み数は平成14年度に961万人、平成15年度では1,128万人と増加傾向にあり、主に仙台方面の高速バス利用者が多い。
- ・鶴岡市内のバスターミナルまで行かなければ主な観光地へアクセスできない等の問題点があった。

<事業の概要>

- ・鶴岡IC（庄内観光物産館）バス停をターミナル化した。鶴岡・酒田・本荘⇄仙台線、鶴岡・酒田⇄山形線の高速バス、および鶴岡市内循環バスが停車。
- ・パークアンドライドの施設を備えた多機能な高速バス停。
- ・庄内観光物産館とあつみ温泉を結ぶ予約制乗合タクシー「あつみ温泉あい乗り号」が運行されている。また、湯田川温泉～庄内観光物産館～庄内空港を結ぶ予約制乗合タクシー「まっすぐタクシー」が運行されている。

<効果・成功の理由>

- ・地元観光物産施設の協力（用地の提供等）による交通結節点（バス・タクシーターミナル）の整備

→公共交通相互の乗継ぎ円滑化・利便性向上

→地域の協力の下での公共交通の利用促進

<周辺の代表的な観光地>

鳥海山、あつみ温泉、湯野浜温泉、湯殿山、月山、羽黒山、最上川舟下り等



○庄内観光物産館のバスターミナル（庄内観光物産館ホームページ）

(5) 定住促進を支援する公共交通

【春夏秋冬、蔵王町は自然の宝庫～利便性の向上が定住化のカギとなる～】町村週報(平成28年1月11日)

<蔵王町の背景>

蔵王町は、宮城県の南西部に位置し、標高 20m から 1,800m を超す丘陵地帯に農地が点在しているため、畑作や果樹、畜産が行われている。少子高齢化が進行する中、蔵王町においても人口は、10 年間で約 6% の減少、高齢化率は約 32% となっている。人口の減少は町村生活の活力低下を招くばかりでなく、地域経済や町の財政基盤に大きな影響を及ぼすとともに、地域の存立基盤にも抱えある深刻な問題である。地元や周辺地域に就職して蔵王町に住みたい、豊かな自然のある蔵王町で子どもを産み育てたい、蔵王町に帰って生活したい、田舎暮らしを楽しみたい等のニーズに対応した事業を展開することにより、人口の流出や減少を抑制し、定住化を促進することが急務となっている。

<公共交通機関の利便性の維持・向上>

学生や高齢者が住みやすい居住環境として公共交通機関の利便性を向上させることは、定住化推進に向けて重要な要素である。

自家用車の普及や少子高齢化、過疎化の進行により現在の路線バスは、地方を中心にかなり苦しい運営状況に置かれており、路線バスを運営する会社のほとんどが赤字である。一方、地域の路線バスはマイカーを使わない高齢者や学生などの生活には欠かせない。路線が減れば利便性が悪くなってさらに人口が減り、地域の衰退に拍車がかかることが懸念される。

鉄道などが町の一部しか通っていない蔵王町においても、路線バスは貴重な公共交通機関である。一度廃止してしまうと復活させることは大変難しく、赤字路線として発送本数自体は減ったが、バス路線を維持するため、近隣市町と共同で運行費の一部を補助して、維持に努めている。

また、平成 17 年 12 月に JR 仙台駅・県庁と蔵王町・遠刈田温泉とを結ぶ高速バスの運行が始まり、1 日 10 往復となっている。これによって、仙台圏への通学や通勤、別荘などからも容易に買い物などで利用できるようになり、利便性が格段に良くなった。仙台や関東圏からの観光客にも遠刈田温泉や観光地へのアクセス手段として利用され、運行によりさまざまな波及効果が現れている。



○町の宣伝を兼ねた「高速バス」

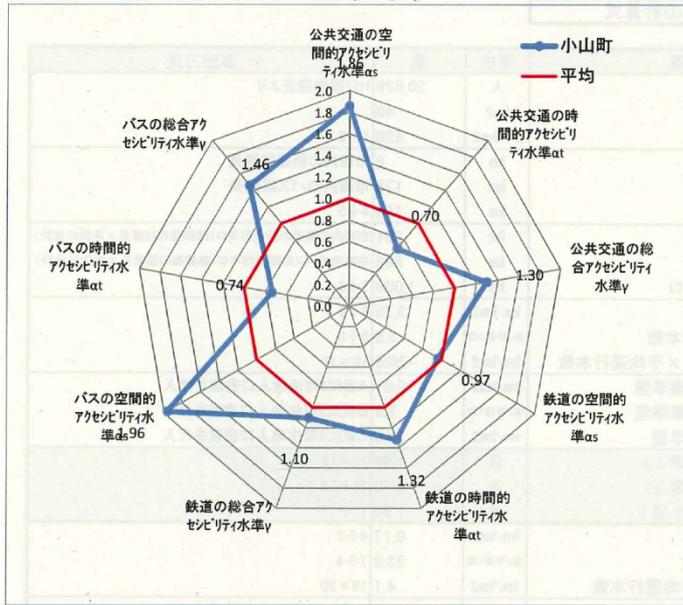
6. 地域公共交通の課題整理

6-1 公共交通の評価

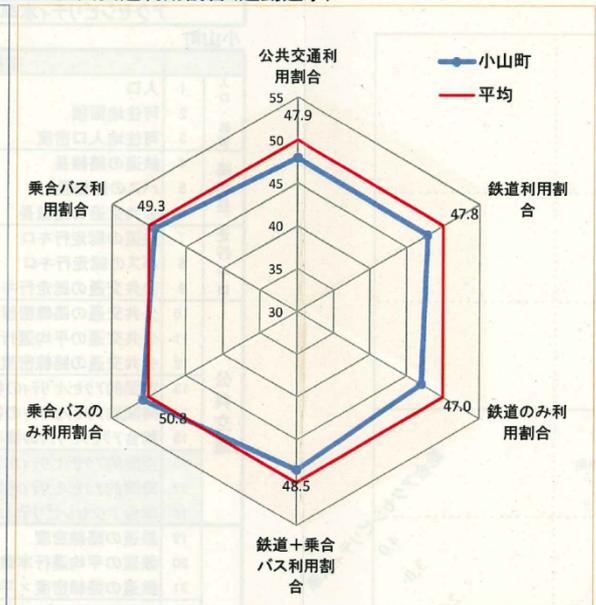
(1) アクセシビリティ指標

市町村ごとの公共交通（鉄道・バスの合成）のサービス水準について、定量的に比較するために国土交通省によって実施された「地域公共交通のサービスのアクセシビリティ指標（平成27年9月）」の結果から、本町は、バスの時間的アクセシビリティ水準が全国平均より劣っており、このため公共交通の時間的アクセシビリティ水準も低くなっている。また、通勤通学の公共交通利用割合は、全体的に全国平均をやや下回っている状況である。

■時間的・空間的・総合アクセシビリティの水準



■公共交通利用割合(通勤通学)



項目	指標	小山町	全国平均	1~3万人平均
空間的アクセシビリティ指標	鉄道駅平均アクセス距離	1398m	1009m	1273m
	鉄道路線密度	0.17km/km ²	0.19km/km ²	0.16km/km ²
	バス停平均アクセス距離	216m	195m	231m
	バス路線密度	3.57km/km ²	2.93km/km ²	1.98km/km ²
時間的アクセシビリティ指標	鉄道平均運行間隔	45分	35分	59分
	鉄道平均運行本数	24本/日	31本/日	18本/日
	バス平均運行本数	5本/日	9本/日	8本/日
総合アクセシビリティ指標	鉄道路線密度×平均運行本数	4.1km/km ²	10.1km/km ²	6.1km/km ²
	バス路線密度×平均運行本数	16.5km/km ²	35.7km/km ²	21.9km/km ²

項目	指標	小山町	全国平均	1~3万人平均
公共交通利用割合(通勤通学)	公共交通利用割合	9.2%	26.2%	9.5%
	鉄道利用割合	7.6%	23.7%	8.3%
	乗合バス利用割合	2.6%	6.1%	2.1%
	鉄道のみ利用割合	4.7%	18.9%	6.1%
<平成22年国勢調査に基づく>	乗合バスのみ利用割合	1.6%	2.4%	1.1%
	鉄道+乗合バス利用割合	1.0%	3.7%	1.0%
	鉄道+自家用車利用割合	1.8%	0.9%	1.1%

【指標の定義】

- 平均アクセス距離=1/2×√{(可住地面積/(π×駅・バス停数))}
 - 路線密度=鉄道・バス路線の路線長÷可住地面積
 - 平均運行間隔=18時間(6~24時)÷運行本数(平日)
 - 路線密度×平均運行本数=路線長×運行本数(平日)÷可住地面積
- ※鉄道路線はH23.7時点(国土数値情報)、鉄道運行本数はH25.1時点(駅すばあと)、バス路線、バス運行本数はH22.7時点(国土数値情報)に基づく。

(2) 重点活動地区(成美・明倫地区) 調査運行アンケート

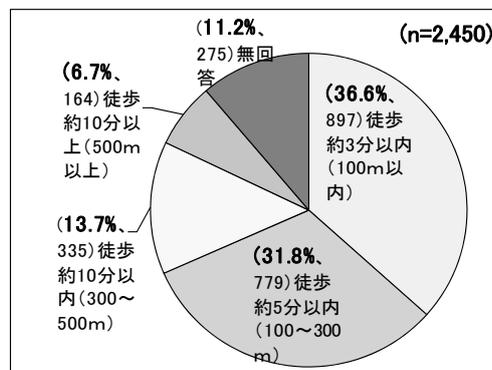
【調査概要】

- ・実施期間：配布—平成 27 年 6 月 30 日(自治区班長を通じて各戸へ2通配布、所領地区含む)
回収—平成 27 年 7 月 14 日(自治区班長へ提出後、各班長が役所へ提出)
- ・回収数：2,450 通

【調査結果】

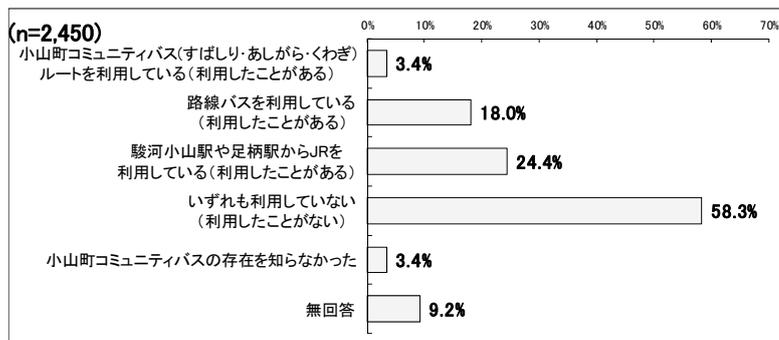
●自宅からバス停の距離

- ・約 37%の人が、自宅からの最寄バス停が徒歩 3 分(約 100m 以内)に配置されている。
- ・徒歩 5 分(約 300m 以内)にバス停がある人も含めると約 68%の人が徒歩圏でバスが利用できる。
- ・多くの人が利用できる範囲にバス停が配置されている。



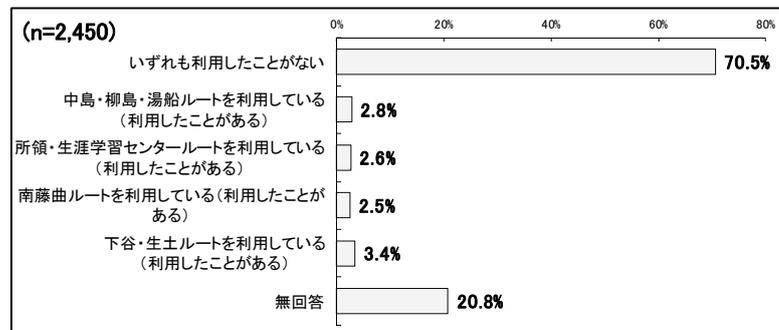
●公共交通の利用状況

- ・その他の公共交通を半年内に利用したことが無い人が約 58%となっている。
- ・路線バスを使ったことがある人は、約 18%、鉄道を利用したことがある人は約 24%となっている。
- ・コミュニティバスを利用したことがある人は、約 3%と無料調査運行と同じ程度の利用率となっている。



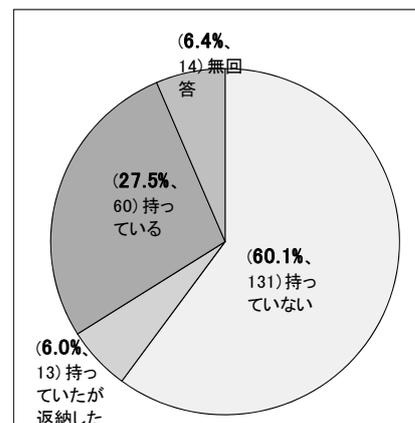
●無料調査運行の利用状況

- ・半年以内に無料調査運行を利用したことが無い人が約 70%となっている。
- ・利用したことがある人は、それぞれのルートで約 3%ずつとなっている。



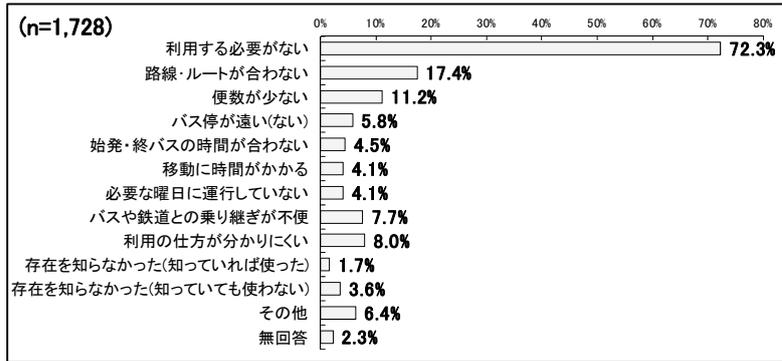
●運転免許の保有

- ・無料調査運行を実際に利用したことがある人は、約 60%の人が自動車の運転免許を持っていない方となっている。
- ・以前は自動車運転免許を持っていたが返納して今は持っていない人を含めると約 66%となり、自動車を運転できない人の移動手段となっている。



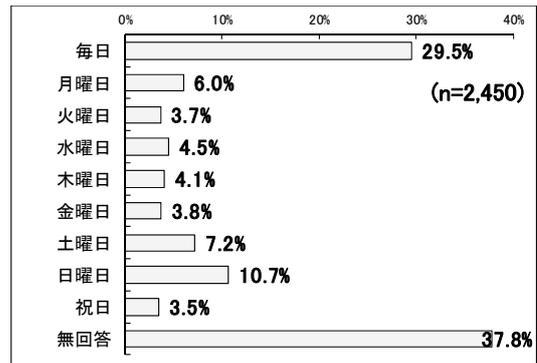
●**無料調査運行を利用しない理由**

- ・無料調査運行を利用しなかった理由として、利用する必要性が低かったことが約72%となっている。
- ・実際に乗る理由があっても、路線・ルートが合わない(約17%)、便数が少ない(約11%)、等によって利用されていない。



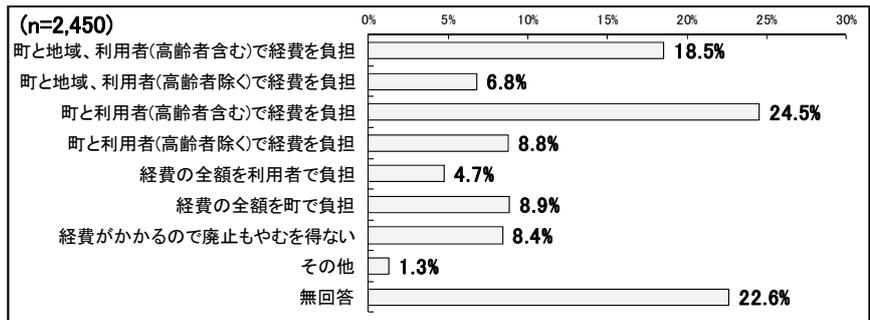
●**運行して欲しい曜日**

- ・無料調査運行が火曜日・木曜日・土曜日で運行されている。
- ・平日は4%前後で概ね同じ割合であるが、土曜日よりも日曜日の運行が求められている。



●**運行経費負担の考え方**

- ・公共交通として、町と高齢者を含む利用者での負担(約25%)や、地域も加えて負担(約19%)していくことが多くなっている。



(3) **重点活動地区(成美・明倫地区)利用者アンケート**

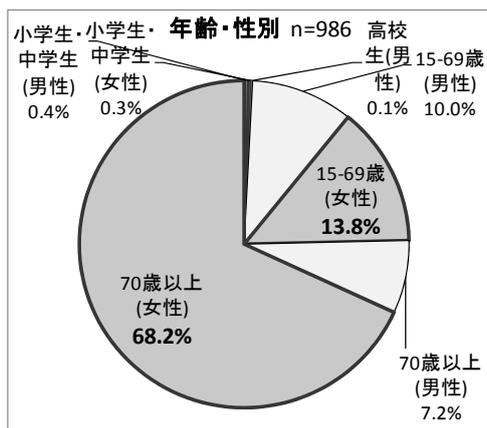
【調査概要】

項目	対象日	対象運行日数			利用者数・回収数	
		火曜日	木曜日	土曜日		
① 路線別乗降者数の計測	1) H26 年度利用者	H26 10月2日(木)～ H27 3月31日(火)	26	25	25	1,819
	2) H27 年度利用者	H27 4月2日(木)～ H27 7月30日(木)	17	18	17	1,128
② 利用者による調査票記入	1) 利用調査票	H26 10月2日(木)～ H27 7月30日(木)の提出数	43	43	42	1,297 (内利用日不明171)
	2) 利用者意向把握①	H26 10月2日(木)～ 10月16日(木)※の配布	2	3	2	110
	3) 利用者意向把握②	H26 12月2日(火)～ 12月13日(土)の配布	2	2	2	34
	4) 利用者意向把握③	H27 2月28日(土)～ 3月14日(土)の配布	2	2	3	27

H27 8月10日までに回収されたものまでを集計
 ※後日、運転手誤配布により利用者が提出されたものも集計

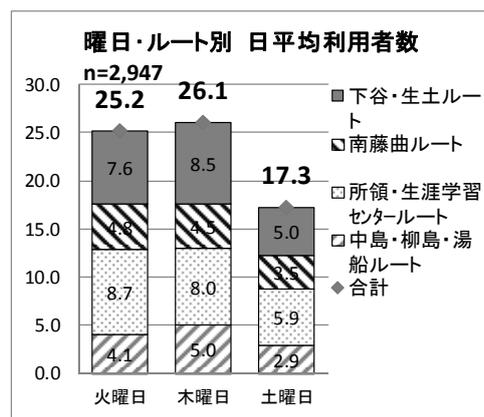
●利用者の年齢・性別

- ・利用者の多くは女性となっている。
- ・70歳以上の方の利用が非常に多くなっているが、幅広い年代の方に利用されている。



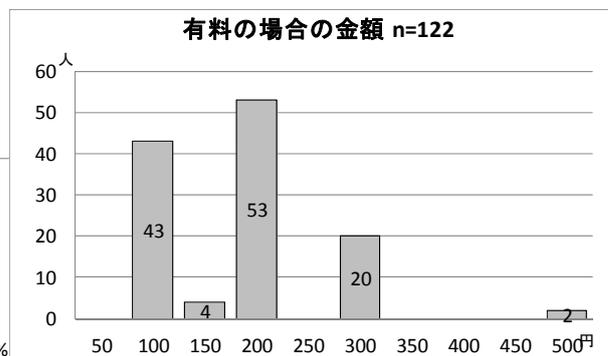
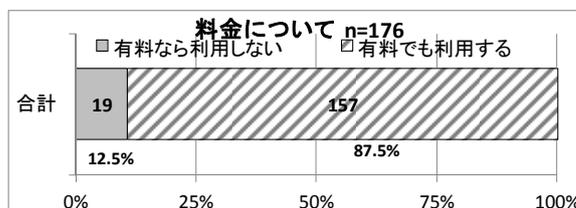
●曜日・ルート別の日平均利用者

- ・ルート毎の1週間の利用者数は「所領・学習センター」及び「下谷・生土」はおよそ21-23人となっている。
- ・「中島・柳島・湯船」及び「南藤曲」がおよそ12-13人となっている。
- ・平日の火曜日と木曜日は、25~26人/日となっており、土曜日は、約17人/日とやや少なくなっている。



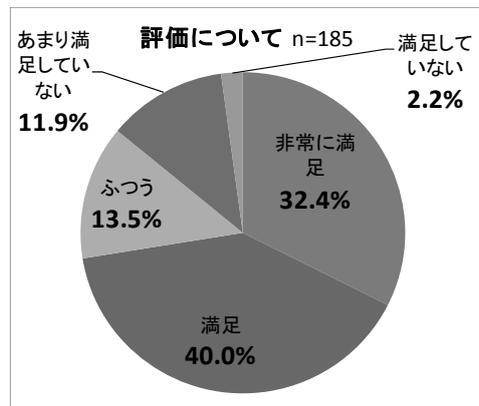
●料金の考え方

- ・有料でも利用する人は約88%で、約12%の人は有料では利用しない。
- ・有料の場合の支払金額は、100円・200円が多く、次いで、300円と100円刻みになっている。区切りのよい、分かりやすい料金が求められている。



●満足度

- ・利用した方の運行に対する評価は、約72%の方に非常に満足、若しくは満足という評価をされている。
- ・利用された方には、とても重要な移動手段となっていることが伺われる。



(4) 町内バス利用者アンケート

【調査概要】

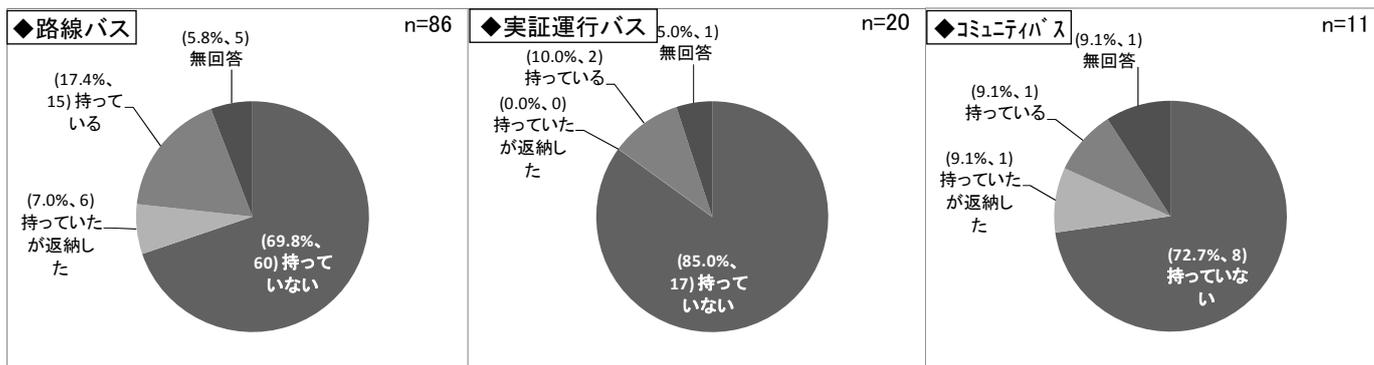
- 実施期間：配布—平成 28 年 1 月 18 日（月）～1 月 24 日（日）
回収—平成 28 年 1 月 31 日（日）（郵送により回収）
- 配布対象：路線バス（駿河小山線、上野線）、コミュニティバス、
小山地区・足柄地区実証実験運行バス
- 回収数： 114 通

区 分	計
路線バス	86
実証運行	20
コミュニティバス	11
計	117

【調査結果】

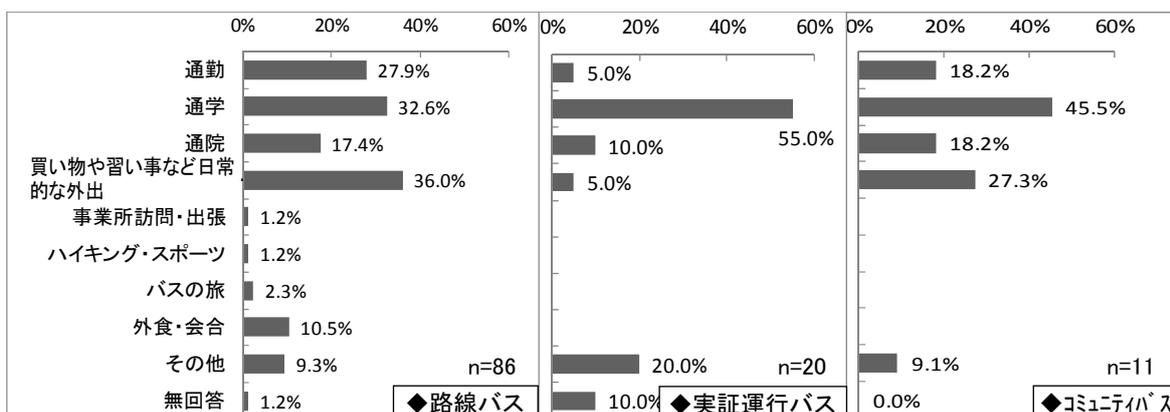
●利用者のクルマの免許保有

- 路線バス利用者のクルマの運転免許については、約 70%が「持っていない」と回答した。「持っている」は 17%程度となっている。
- コミュニティバスと実証運行バスのクルマの運転免許を「持っている」は約 10%で路線バスよりも少なく、特に、実証運行バスでは「持っていない」が 85%と高くなっている。



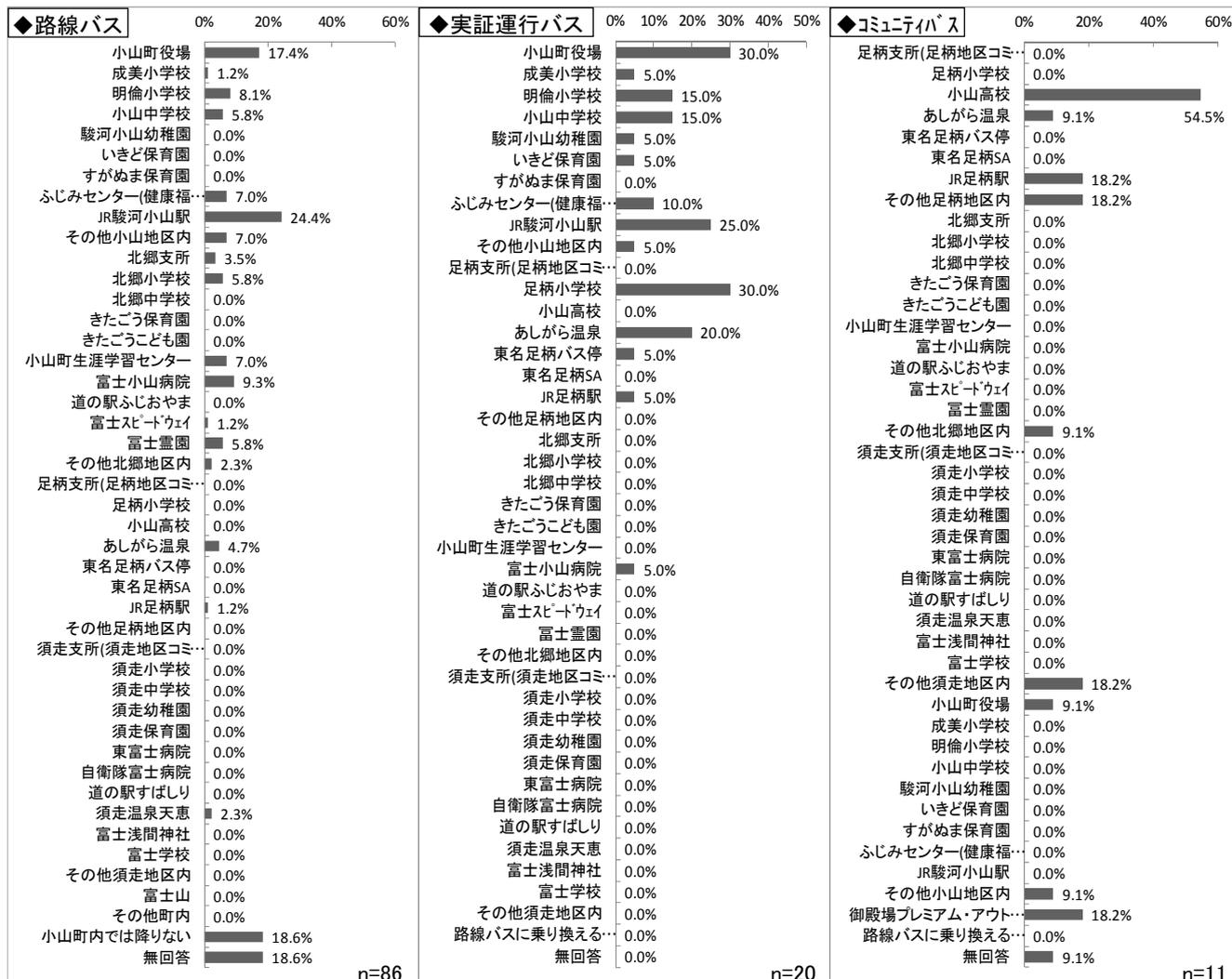
●利用目的

- 路線バスの利用目的は、「買い物や習い事など日常的な外出」が 36%でもっとも多く、次いで、「通学」や「通勤」であった。
- 実証運行バスは、通学が半数以上であり、コミュニティバスも通学利用がもっとも多くなっている。



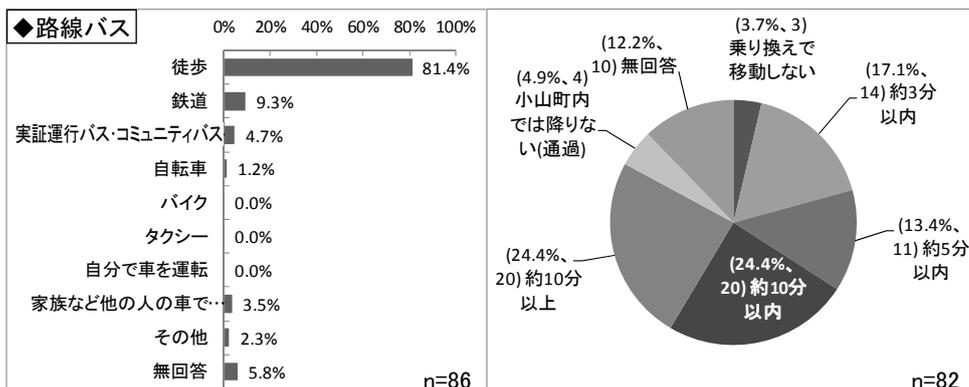
●小山町内の目的地

- ・路線バス利用者では、普段、バスを利用する際の小山町内の目的地は、「JR 駿河小山駅」が約 24% でもっとも多いが、次いで「小山町内では降りない」や「小山町役場」が約 19%あった。
- ・実証運行バスでは、「小山町役場」や「足柄小学校」が多く、コミュニティバスでは「小山高校」が半数以上である。

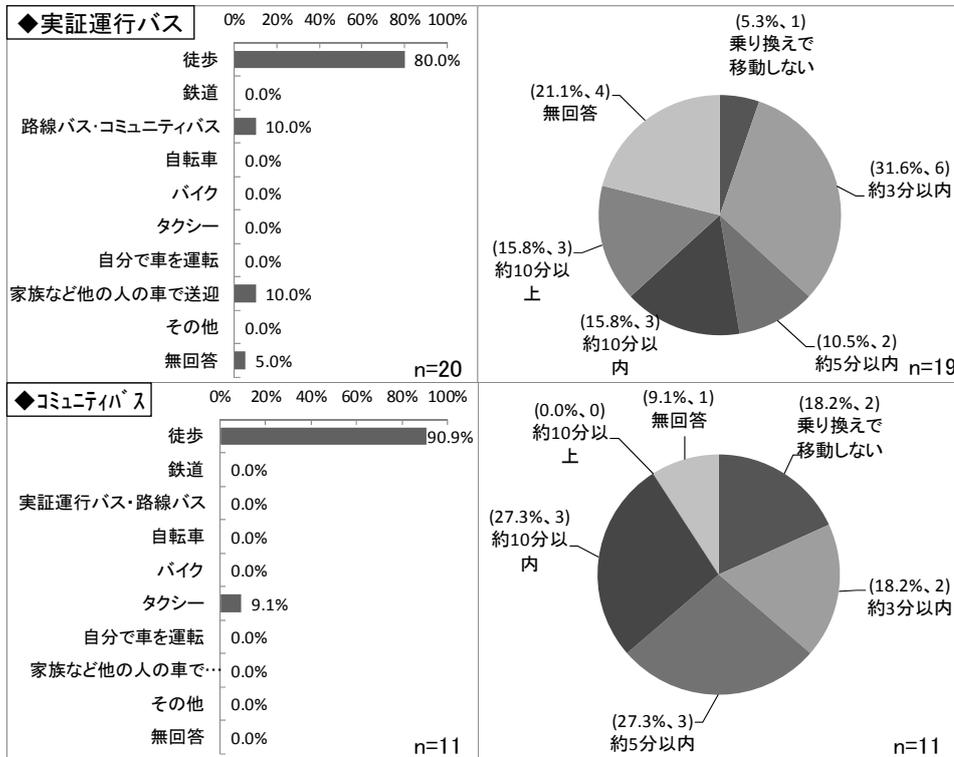


●“乗車時”のバス停までの主な移動手段と概ねの移動時間

- ・路線バス利用者の乗車時のバス停までの主な移動手段は「徒歩」が 81%であり、概ねの移動時間は 10 分以内の合計が 55%と半数以上となった。

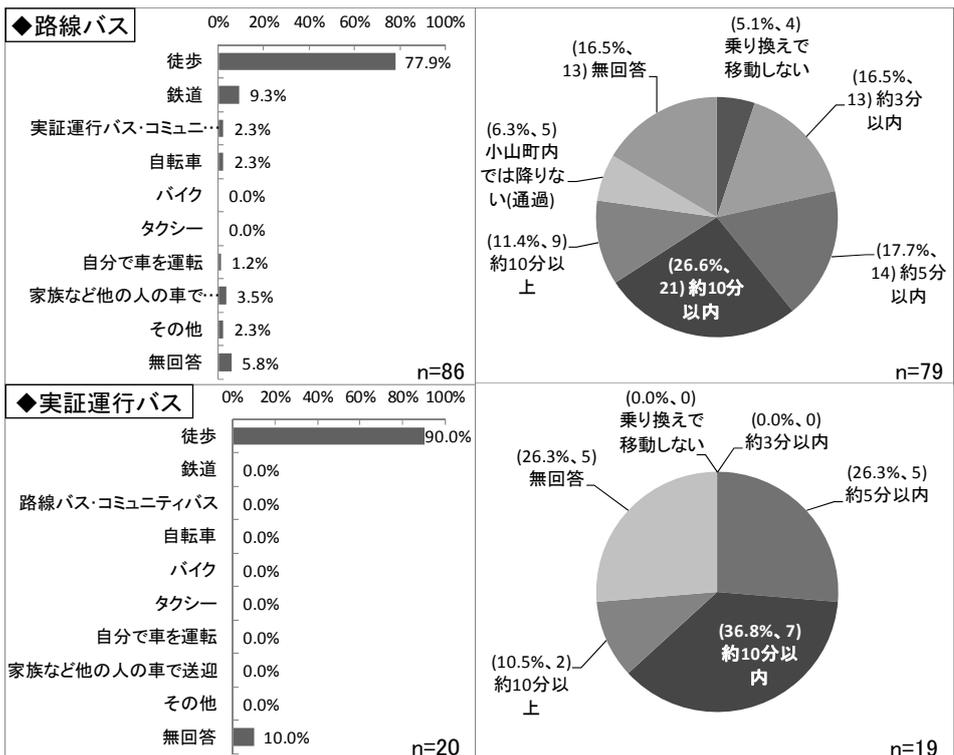


- ・実証運行バス利用者のバス停までの主な移動手段は「徒歩」が80%であり、概ねの移動時間は10分以内の合計が58%と半数以上となった。
- ・コミュニティバス利用者では、「徒歩」が91%とさらに高くなっている。バス停までの距離は、73%が10分以内である。また、乗り換えをした人も18%あった。

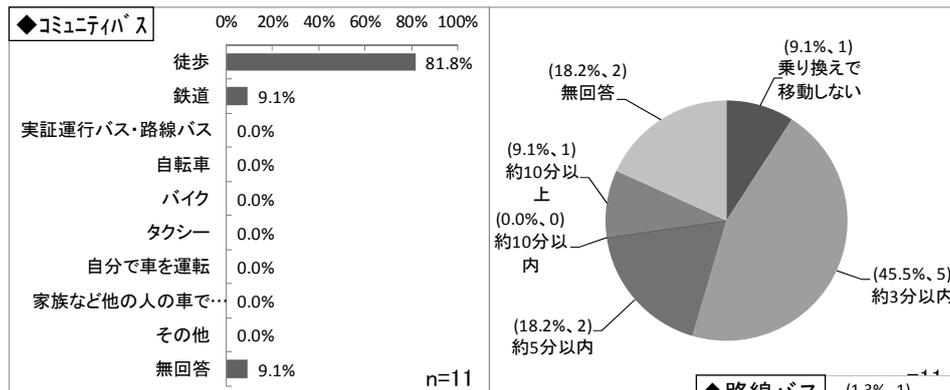


● “降車時” のバス停までの主な移動手段と概ねの移動時間

- ・“乗車時” と概ね同じ傾向であり、路線バス利用者のバス停から目的地までの主な移動手段は「徒歩」が78%であった。
- ・実証運行バス利用者では、「徒歩」が他よりも高く90%となっている。

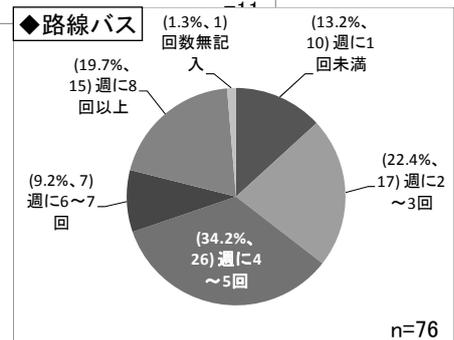


・コミュニティバス利用者では、バス停から目的地まで「徒歩」は82%、バス停から5分以内に目的地が64%であった。



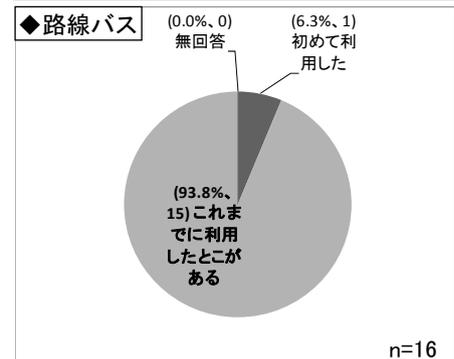
●路線バスの通勤・通学の利用頻度

・路線バス利用者の利用目的が、通勤・通学・通院・日常的な外出の場合、「週に4~5回」が34%でもっとも多かったが、次いで、「週に2~3回」「週に8回以上」の利用であった。



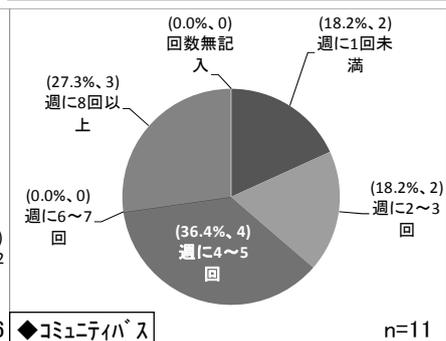
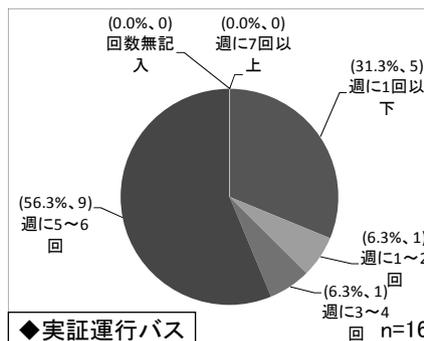
●路線バスの通勤・通学以外の目的の利用経験

・路線バス利用者が、通勤・通学以外でも利用した人がこれまでも利用したことがあるのは94%と多くの人が何度も使っていることがわかった。



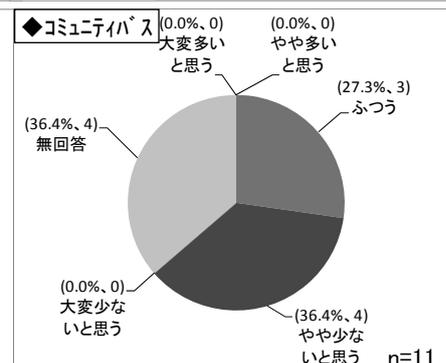
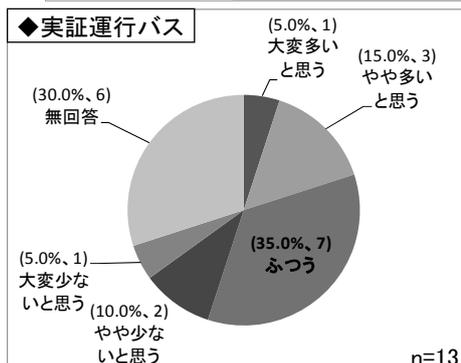
●利用したバスの利用経験

・実証運行バス利用者は、「週に5~6回」が69%とかなり頻度が高く利用されている。
・コミュニティバス利用者も36%が「週に5~6回」であり、「週に8回以上」も多くなっている。



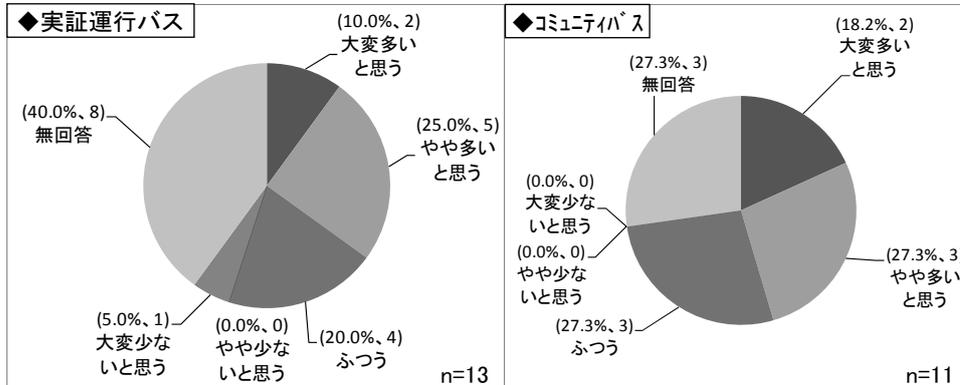
●利用したバスの利用者負担について

・実証運行バスでは「ふつう」であるが、コミュニティバスでは「やや少ない」と感じている人が多い。



●利用したバスの町負担について

・町の負担について、実証運行バス、コミュニティバスともに「大変多い」「やや多い」が多く、町の負担割合を下げることを望まれている。

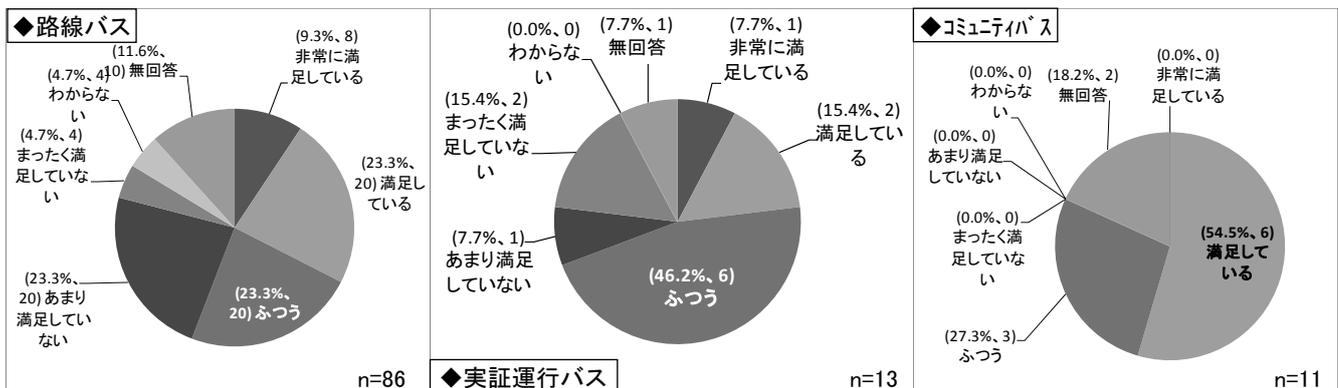


●バスの評価

・路線バスについて、利用者からは「非常に満足している」と「満足している」で33%であるが、「まったく満足していない」と「あまり満足していない」も28%と同程度となっている。

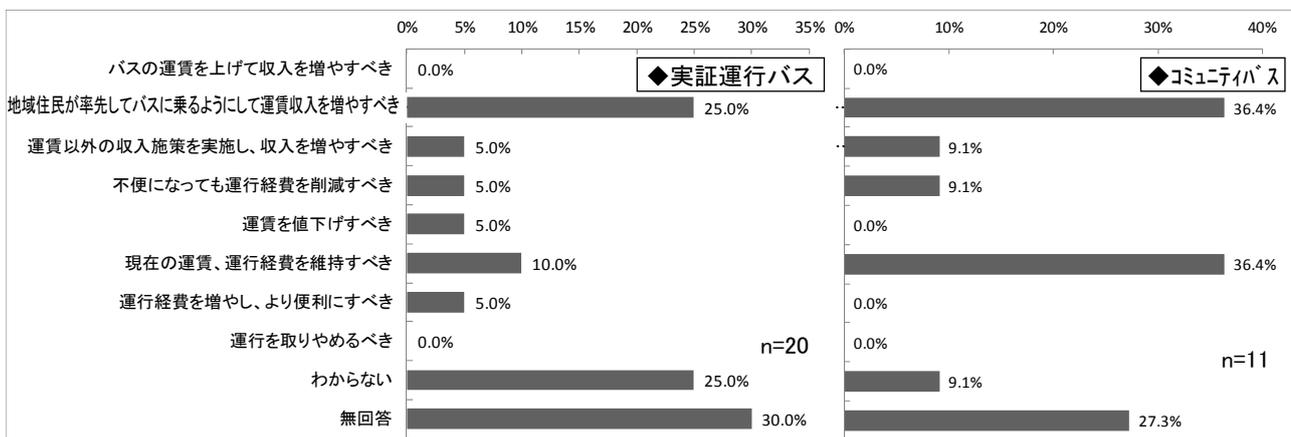
・実証運行バスは、「ふつう」が46%と最も多く、「非常に満足している」「満足している」と「まったく満足していない」「あまり満足していない」が同程度になっている。

・コミュニティバスは満足感が高く、「満足している」が55%となっている。



●今後のバス運行について

・今後のバスについて、「地域住民が率先してバスに乗るようにして運賃収入を増やすべき」が最も多く、地域で守っていく意識が伺われる。



(5) 地域住民アンケート

【調査概要】

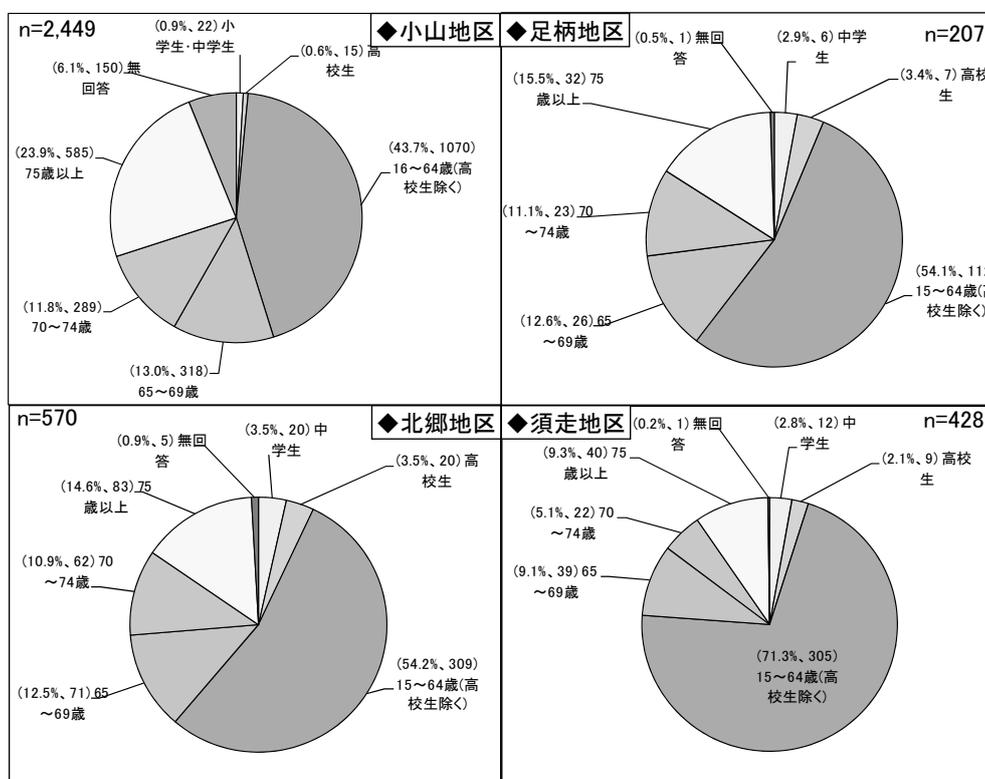
- ・実施期間：配布—平成 28 年 1 月 18 日（月）郵送
回収—平成 28 年 1 月 31 日（日）（郵送により回収）
- ・配布対象：足柄地区（所領を除く）（400 通）、北郷地区（1,100 通）、須走地区（1,000 通）の 13 歳以上の住民
- ・回収数： 1,207 通

区 分	計	配布数	回収率
足柄地区（所領を除く）	207	400	51.8%
北郷地区	571	1,100	51.9%
須走地区	429	1,000	42.9%
計	1,207	2,500	48.3%

【調査結果（小山地区は、重点活動地区アンケート結果を比較として掲載）】

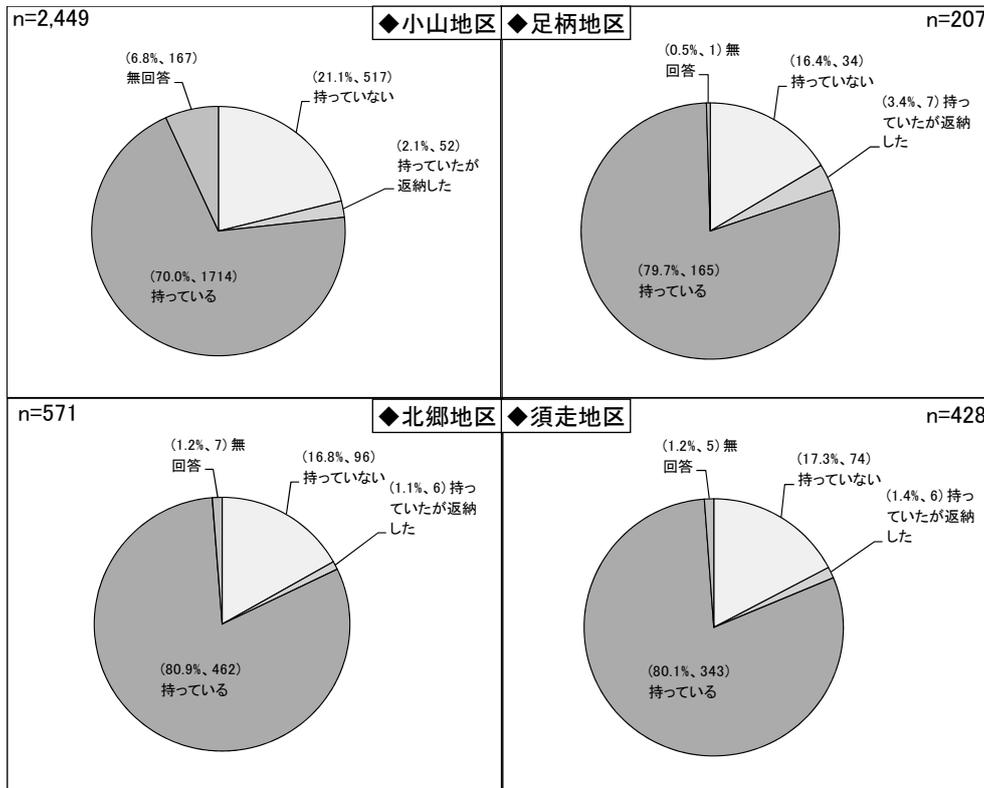
●年齢別

- ・回答者の属性として、各地区ともに「15～64 歳（高校生除く）」が最も多い。特に須走地区では、7 割以上となっている。（小山地区のみ小学生も対象者に含んでいる。）
- ・次いで、75 歳以上が多く、65 歳以上が小山地区では 5 割を超えている。須走地区では、65 歳以上は約 4 割である。



●免許保有状況

- ・クルマの運転免許については、各地区ともに7割以上が「持っている」と回答した。
- ・わずかではあるが運転免許を返納している人もいる。



●最寄バス停までの距離

- ・最寄りのバス停への概ねの距離は、「徒歩約3分以内(100m以内)」「徒歩約5分以内(100~300m)」が多く、徒歩5分以内にバス停がある人が6割以上となっている。
- ・特に、足柄地区では8割以上が「徒歩約5分以内(100~300m)」となっている。

