

**【参考資料】**  
**用語集・施策事例**

## 【用語集】

行	用語	解説
あ	ウォークアブル	居心地がよく、歩きたくなるまちなかのこと。
	エアモビリティ(空飛ぶ車)	明確な定義はないが、「電動」「自動(操縦)」「垂直離着陸」が一つのイメージであり、国内においては都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送などの活用を期待し、次世代モビリティシステムの新たな取り組みとして、世界に先駆けた実現が目指されている。
か	介護タクシー(福祉タクシー)	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。
	カーシェアリング	自分が所有する車を有効活用したい提供者側と、所有することなく(維持費をかけずに)車を使用したい利用者とがシェア(車の貸し借り)をすること。
	カーボンニュートラル(CN)	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いた、実質的な排出ゼロのこと。
	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。
	グリーンインフラ	自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方。
	コミバス(コミュニティバス)	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。
	コンパクトシティ	高密度で近接した開発形態、公共交通機関でつながった市街地、地域のサービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した都市構造のこと。
	コンパクト・プラス・ネットワーク	居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成すること。
さ	シェアモビリティ(シェアリングモビリティ)	個人が車両を所有するのではなく、共有(シェア)することを原則とするモビリティ。
	自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。
	シビルミニマム	地方自治体が住民のために保障しなければならない最低限度の生活環境。
	シュタットベルケ	ドイツにおいて、一般的に自治体を主たる出資者として私法に基づいて設立される会社であり、電気・ガス・水道・公共交通・プール等様々な公共サービスを総合的に提供する公益事業体。
	ストロー効果	交通網の発達により、小都市の人や物資が大都市に吸い寄せられてしまう現象。

行	用語	解説
た	テレワーク	通信ネットワークの活用により、オフィスから離れたところに居ながらあたかもオフィス内で勤務しているような作業環境にある勤務形態。
	デマンド交通	予約型の運行形態の輸送サービスで、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD)自由度等の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
	トークンエコノミー	ブロックチェーン上で、暗号資産等のトークンを媒体として「価値の共創・保有・交換」を行う経済のこと。
	ドローンタクシー	エアモビリティ(空飛ぶ車)の一種であり、大型ドローンに人を乗せて飛行するサービス。
は	バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
	バリアフリー	障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的などすべての障壁を除去するという考え方。
	パークアンドライド	最寄りの鉄道駅まで自分自身が自家用車を運転し、駅などの周辺に駐車して乗り継ぐ方式のこと。
	パーソナルモビリティ	電動キックボードやセグウェイ等、徒歩や自転車に変わり気楽に行動範囲が広がることで、「通勤・通学や買い物」「観光振興」「業務(シェアリング、インフラ点検)」で移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段
	福祉有償運送	NPO 法人や社会福祉法人などが、障害者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービス。
	ボトルネック	道路網もしくは道路区間において、交通容量が小さく、そこを流れる交通のさまたげとなっている地点、もしくは区間。
ま	マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1~2人乗り程度の車両のこと。
	モーダルコネク	交通モード間の接続のこと。
	モーダルシフト	トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。
や	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
ら	ライドシェア	自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスのこと。

行	用語	解説
英数 A	AI (Artificial Intelligence)	人工知能。言語の理解や推論、問題解決などの知的行動を人間に変わってコンピュータに行わせる技術。
B	BRT (Bus Rapid Transit)	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。
C	CNG (Compressed Natural Gas)	圧縮天然ガス。主に天然ガス自動車の燃料などに使用される。
	CO <sub>2</sub> ネットゼロ	CO <sub>2</sub> などの温室効果ガスの人為的な排出を減らし、森林などの吸収源を確保することで温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡を図ること。
E	ETC (Electronic Toll Collection System)	車に装着した車載器(ETC カードを挿入)と有料道路の料金所に設置する路側アンテナとの間の無線通信により、料金所で車両を停車することなく通行料金の支払いが可能なシステムのこと。
I	ICT (Information and Communication Technology)	情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。
L	LRT (Light Rail Transit)	低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。
M	MaaS (Mobility as a Service)	ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
	MLGs (Mother Lake Goals)	「琵琶湖」を切り口とした 2030 年の持続可能社会へ向けた目標(ゴール)。琵琶湖版の SDGs として、2030 年の環境と経済・社会活動をつなぐ健全な循環の構築に向け、琵琶湖を切り口として独自に 13 のゴールを設定している。
S	SDGs (Sustainable Development Goals)	平成 27(2015)年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された令和 12(2030)年までの国際目標。

【施策事例】

滋賀県の公共交通に関する課題・目指す姿を踏まえ、全国・世界における事例を収集しました。

表 8 収集対象事例一覧

分類	課題	問題の状況	想定される施策	収集事例
1. 滋賀の課題解決に向けた施策事例	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	<b>鉄道・バスダイヤの調整、増便</b>	①富山県朝日町
			<b>域内交通ネットワークの強化</b> ➢ 需要が見込めるバス路線の運行頻度増加 ➢ 鉄道を補完するバス路線活用・導入 ➢ 地域の輸送資源(施設送迎バス等)によるバス路線の補完 ➢ コミバスの運行・充実	②大阪府八尾市
		交通空白地が存在	<b>デマンド交通の導入、シェアモビリティの検討、買物バス等の運行、地域の輸送資源(病院等各種施設の送迎バス等)との連携</b>	
		利用がしにくい	<b>利用促進</b> ➢ サブスク、エリア運賃導入 ➢ 料金割引 ➢ バス料金無料化  <b>わかりやすい情報周知</b>	③栃木県小山市 ③栃木県小山市 ④広島県広島市
	維持が困難	<b>政策目標を踏まえた各種取組</b>	⑥大阪府河内長野市 ⑥滋賀県甲賀市	
	運行効率化	運行効率が低い・赤字	<b>需要に応じたサービス転換</b> ➢ 定時定路線のデマンド化 ➢ 平均輸送密度に応じたダウンサイジング ➢ 路線見直し及び他手段への転換	⑤ウィーン(ザルツブルク) ⑦三重県菰野町
	多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	<b>行政主導、地域主導による運営</b> ➢ 自治体連携広域コミバス ➢ 自治会運行・負担 ➢ カーシェアリング ➢ 互助輸送	⑧京都府宇治市 ⑥神奈川県小田原市 ⑨宮城県石巻市、滋賀県大津市 ⑨フランス モワサック他
			<b>企業連携</b> ➢ 企業の送迎バスの路線バス化	⑨YKK 株式会社(富山県黒部市)
湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難	<b>利用促進、利便性向上、経費削減</b>	⑩静岡県 ⑩和歌山徳島航路 ⑩佐渡汽船 ⑩サイクルシップラズリ ⑩淡路ジェノバライン	

分類	想定される施策	収集事例
2. 新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等の事例	LRT、自動運転、様々な移動手段の統合に向けた MaaS 等の新たな仕組み、空飛ぶクルマ等	⑫茨城県境町 ⑬フィンランド ヘルシンキ市 ⑭空飛ぶクルマ ⑮芳賀・宇都宮LRT
3. 公共交通維持や施策実施のための財源確保の事例	交通税等、コロナ禍の助成、シュタットベルケ等	⑰ドイツ ⑰栃木県宇都宮市
4. 福祉施策の事例	バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送等	⑱横浜市、伊那市 ⑱大阪市、神戸市、新居浜市、総務省、北九州市、桐生市、名古屋市、川崎市、東京都、三重県

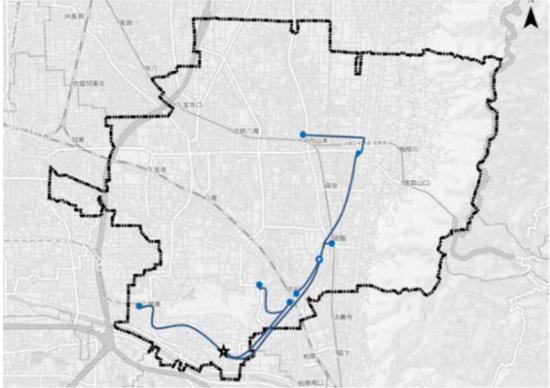
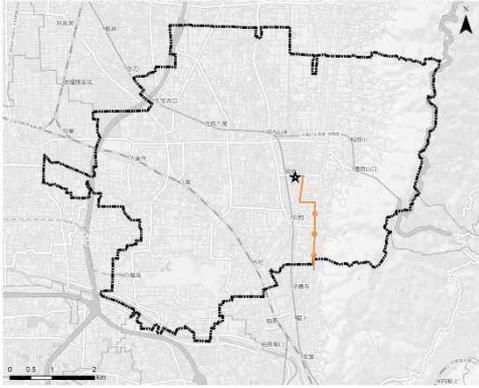
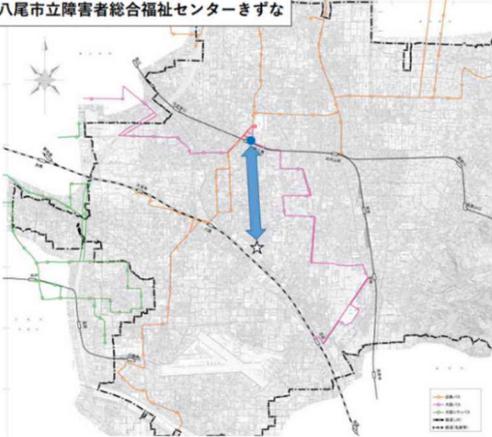
公共交通に関わる施策事例が単なる情報ではなく、取り組みイメージがつかめるよう、できるだけ網羅的に詳細な情報を収集しました。収集・整理した事例を次項以降に示します。

表 9 施策事例の収集項目

収集項目	内容
概要	施策の概要
場所・実施主体	どこで実施されたものか、運営主体、運行主体など、どのような主体が実施しているか
取組概要	取組の背景・問題認識 運行形態、車両・台数、ルート、便数、利用料、支払い方法、財政支援等、何をどのように取り組んでいるか等の実施内容
事業費	車両やシステム等の初期費用、運行費用等のランニングコスト等、費用の項目と金額
結果・効果	利用者数、行政負担額、収支、アンケート調査結果等
出典	情報出典の資料名や URL 等

① 鉄道・バスダイヤの調整、増便：富山県朝日町																									
概要	▶町と大学が共同で取り組み、大幅増便(68便/週⇒378便/週)や様々な利用促進等により、利用者数が5年以上連続で前年同月比を上回った。																								
場所・実施主体	富山県朝日町(大学連携)																								
取組概要	<p><b>(1) サービス水準の大幅な向上・維持</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行開始当初に、運行本数を大幅増便(68便/週⇒378便/週)。</li> <li>・明確なコンセプトの下で路線・ダイヤを設定。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①全便が泊駅発着とし、朝7時台は5分以内接続、夕方17時台は8分以内接続を確保し、わかりやすいパターンダイヤを導入</li> <li>②日中は、病院や商店へのアクセスを確保</li> <li>③夜間は、飲食店の多い地区から各方面へのアクセスを深夜23時台まで確保</li> </ul> </li> <li>・まちバスが運行していない区間は、周辺施設による送迎を調整するなどきめ細やかな対応を実施。</li> </ul> <p><b>(2) 様々な利用促進策の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飲食店ごとに、20時以降のバス発車時刻、接続する電車の発車時刻等を整理し、一元的に提供(飲み屋さん別時刻表)。グーグルマップなど地図検索サービスにも対応。等</li> </ul> <p><b>(3) 運行状況をリアルタイム発信</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要バス停留所4箇所にデジタルサイネージを設置し、運行状況・遅延情報をリアルタイムで表示。パソコン・スマホでも確認可能。(バスロケーションシステム)</li> </ul>																								
事業費	<p>平成24年度：公共バス運行事業 8,223千円</p> <p>平成28年度：あさひまちバス運行事業 59,754千円</p> <p>令和2年度：あさひまちバス運行事業 40,980千円 あさひまちエクスプレス運行事業 14,326千円</p> <p>令和3年度：あさひまちバス運行事業 36,437千円</p> <p>※予算書の「歳出の主な内容(一般会計)」より</p>																								
結果・効果	<p>1日当たりの利用者数が64ヶ月(5年4ヶ月)連続で対前年同月比を上回った。</p> <div style="text-align: right;"> <p><b>まちバス利用者数</b></p> <p>5年連続増加</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> <th>運行本数(便/週)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24</td> <td>12,174</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>17,734</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>26,098</td> <td>378</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>31,532</td> <td>265</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>33,222</td> <td>265</td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>34,684</td> <td>265</td> </tr> <tr> <td>H30(参考)</td> <td>30,373</td> <td>255</td> </tr> </tbody> </table> <p>※H30年度は、2月までの数値</p> </div>	年度	利用者数	運行本数(便/週)	H24	12,174	68	H25	17,734	223	H26	26,098	378	H27	31,532	265	H28	33,222	265	H29	34,684	265	H30(参考)	30,373	255
年度	利用者数	運行本数(便/週)																							
H24	12,174	68																							
H25	17,734	223																							
H26	26,098	378																							
H27	31,532	265																							
H28	33,222	265																							
H29	34,684	265																							
H30(参考)	30,373	255																							

資料：国土交通省 HP、朝日町 HP

② 地域の輸送資源との連携:大阪府八尾市	
概要	<p>▶市が医療施設や自動車教習所等と連携し、送迎用バスに空席がある場合に高齢者(要利用登録)が乗車できる「おでかけ支援バス」を試験運行している。</p>
場所・実施主体	大阪府八尾市(医療施設、自動車教習所、福祉施設と連携)
取組概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の買い物や交通機関への移動支援を目的として、送迎用バスの空席を活用しておでかけ支援を行うもので、利用料金は無料となっている。</li> <li>・医真会八尾総合病院、八尾自動車教習所、八尾市立障害者総合福祉センターきずなの3施設で実施している。</li> <li>・利用者は市内在住の65歳以上で、自身で送迎バスへ乗降が可能であり、「利用規約」、「同意事項」に同意して、許可証(パスカード)の発行を受けた方となっている。(※きずなはパスカード不要)</li> <li>・利用できる日時は平日の午前8時45分から午後5時15分の間に運行しているバスで、きずなは障がい者も利用可能となっている。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>高齢者『おでかけ支援バス』(医真会八尾総合病院のご協力)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>高齢者『おでかけ支援バス』(八尾自動車教習所のご協力)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>八尾市立障害者総合福祉センターきずな</p>  </div> </div>
事業費	傷害保険料：324,112円(R4年度) ※市負担費用
結果・効果	利用登録者数347名(R4.11.15時点)

資料：八尾市HP

③ サブスク 1: 栃木県小山市 高割引定期	
概要	<p>▶コミュニティバス「おーバス」の最大8割引の乗り放題定期「noroca」を販売するとともに、新路線開設・増便、情報発信等に取り組み、利用者は66万人(2017年度)から84万(2021年度)に増加し、一連の取り組みでグッドデザイン賞を受賞した。</p>
場所・実施主体	栃木県小山市
取組概要	<p><b>(1) 通常運賃と比較して最大8割引、おーバス乗り放題定期券「noroca」</b>  1日約80円でおーバス14路線乗り放題(通常片道1回200円均一)  ※半年、1年定期券を新設した。全世代にわかりやすい紙製の定期券でスタートし、導入2年後にLINEを活用したモバイル定期券を導入した。</p> <p><b>(2) 新路線開設・増便等</b>  渡良瀬遊水地(観光地)への新路線開設、新市民病院への増便(8往復⇒14往復)、小山高専・イオンモールへの増便(15往復⇒28.5往復)、運行時間拡大、商業施設のシャトルバスの路線化</p> <p><b>(3) 各種情報発信</b>  バスのある生活を提案する「Bloom!」の市内全戸配布、バスロケーションシステムの導入、facebook・Twitterの開設・情報発信</p> <div style="text-align: right;">  <p>GOOD DESIGN AWARD 2020</p> <p>小山市と「おーバス」の取り組みは、地域公共交通活性化プロジェクトとしてグッドデザイン賞を受賞しました。</p> </div>  <p>デザインの子カで、バスに乗る人が増えました!</p> <p>「おーバス」と小山市民の絆が深まりました!</p> <p>小山に生きる。おーバスが活きる。コミュニティバスと街とヒトの好循環は続いていきます。</p>
事業費	<p>令和元年度(実績) : 1.37億円  令和2年度(実績) : 1.88億円  令和3年度(計画) : 1.55億円  令和4年度(計画) : 1.55億円</p> <p>※令和3年度版 小山市事務事業評価シート小山市コミュニティバス整備事業より</p>
結果・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>おーバスの利用者数増加:2017年度66万人→2021年度84万人</li> <li>定期券保有者増加:大人5.3倍、学生定期券保有者が15.9倍に増加し増収(2022年10月時点)</li> <li>おーバスの苦情電話・メール:10分の1に減少。</li> </ul>

資料: 国土交通省 HP、小山市 HP、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP「第12回 EST 交通環境大賞」ダイジェスト

### ③ サブスク 2:定額乗り放題サービス mobi

**概要** ▶mobi は Community Mobility 株式会社各エリアの交通事業者と連携の上、提供しているアプリサービスで、30日間5千円(三豊市は6千円)で乗り放題となる。現在は国内10エリアで実施している。

**場所・実施主体** 運行は地域の交通事業者(タクシー等)が提供  
アプリサービスはCommunity Mobility(株)が提供

- 取組概要**
- 生活圏内を回遊することができる新たな移動サービスの創造を目指す
  - 30日間5,000円(エリアにより異なる)で乗り放題
  - 1エリア1市区町(一部エリアを除く)で運行
  - AIを活用して最適ルートを検索
  - アプリでも電話でも予約可能
  - 交通事業者が道路運送法21条許可を取得して運行  
⇒運行期間は原則1年間以下で、その後の運行継続には4条許可が必要であり、そのためには地域公共交通会議で協議が調う必要がある。



**どこでも、何度でも**

好きな時に出発地と目的地をリクエストすると、mobiエリア内ならどこでも、何度でもmobiがお迎えにまいります。



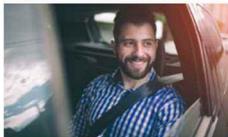
**AIが最適なルートをご案内**

mobiは賢い相乗り交通です。道路状況やエリアの移動リクエストを考慮して、最適ルートで目的地までお送りします。



**アプリでも、電話でも**

専用アプリでサクッとmobiを呼んで移動できます。スマホがなくても、お電話でmobiを呼ぶことも可能です。



**30日間5,000円で定額乗り放題**

街の人々と交通をシェアする相乗り交通なので、月額定額5,000円で、乗り放題プランをご用意。

まずは2週間、無料でお試しいただけます。



**家族は30日間500円で乗り放題**

定額乗り放題プランにご加入いただくと、ご家族は一人500円で定額乗り放題プランに加入できます。

3人家族なら6,000円(=定額5,000円+500円+500円)  
おひとり様2,000円で乗り放題となります



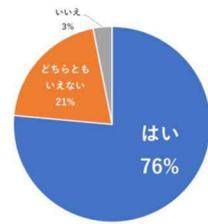
**お子様やご高齢者でも安心**

エリア専属のプロドライバーが運行。お子様やご老人でも安心してご乗車いただけます。

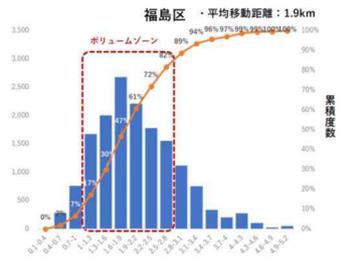
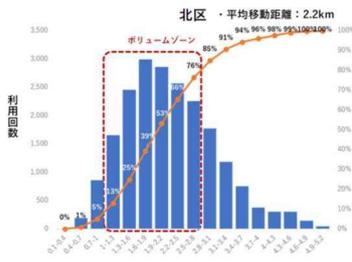
※一部エリアは基本料金プランが異なる

- 結果・効果**
- 利用回数は緩やかに上昇
  - 近距離(0.9~1.8km)の移動が多い
  - 全体的な満足度は高い

Q.今後もこのエリアの交通手段としてmobiが必要だと感じますか。



＜運行実績＞1月別利用回数 (2022/1/1～2022/12/31) 利用回数集計



資料: Community Mobility 株式会社 HP・提供資料

**④ エリア運賃:広島市中心部 共同経営による同一運賃**

**概要** ▶路線バスと電車を一体的に考えた路線網や運賃、サービスを実現を目指して、バス会社主要7社が共同経営として広島市中心部のデルタ内を運行する路線バスと電車の運賃を同一の220円とした。(R4.11.1改定、改定前は190円)

**場所・実施主体** 広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、中国ジェイアールバス(株)、芸陽バス(株)、備北交通(株)、エイチ・ディー西広島(株)

**(1)共同経営による運賃改定**

① 路線バス  
 広島市中心部の190円均一運賃エリアをデルタ内の南部まで拡大し、220円均一に変更する。  
 (※拡大後エリアの変更前最大運賃:270円)

② 電車  
 白島線を除く市内線の運賃を190円均一から220円均一に変更する。

**(2)共同経営とあわせて実施する運賃施策**

①路線バスと電車の相互利用が可能な乗車券(広島シティパス)の改変  
 ②路線バスと電車の相互利用が可能なデジタルフリー乗車券の新設(MOBIRYにより実施)

— 路線バス  
 ○ 190円均一運賃エリア(現行)  
 ○ 220円均一運賃エリア(変更後)(※共同経営の対象区域と同一)  
 ● 220円均一運賃エリアの境となるバス停  
 — 電車市内線(点線:白島線)

出典:地理院地図

取組概要

資料:国土交通省 HP

**⑤ 政策目標を踏まえた各種取組:ウィーン(ザルツブルク)**

**概要**

- ▶交通手段分担率で自動車抑制、公共交通向上を目指し、公共交通の予算配分を増加させつつ、各種取組を実施し、利用者が増加した。
- ▶鉄道の駅設備や新車導入、ダイヤ改良、洪水による路盤流出後の路盤の近代化等を実施した。



**取組概要**

**(1)ザルツブルク地方鉄道の改良**  
 1980年代に存廃議論に直面したが、車両更新、運行頻度増加等のサービスを改善し、その後も路線延伸、一部複線化や新駅、P&R 設備の設置等を実施した。

**(2)州による連邦鉄道支線の経営継承**  
 ピンツガウ線は2005年に洪水により路盤流出し、オーストリア連邦鉄道が撤退を表明し、2008年ザルツブルク州が経営継承した。  
 その後、全線復活したが2014年にも洪水で路盤流出し、即座に復旧し、結果的に観光客も増加した。  
 路盤の近代化、ダイヤ改良、駅設備、新車導入等を実施した。

**(3)ザルツブルク州のモビリティプランと予算配分**  
 州全体の交通分担率を、車は49%を45%に、公共交通は12%を14%にすることを目指し、公共交通関連の予算配分を増加した。

**交通分担率(州全体)の2025年に向けた目標**

2012: 49% (自動車), 12% (公共交通), 9% (自転車), 9% (徒歩), 2% (その他)

2025: 45% (自動車), 14% (公共交通), 11% (自転車), 13% (徒歩), 2% (その他)

Changes: -60,000 Wege pro Werktag (Car), +30,000 Wege pro Werktag (Public Transport), +30,000 Wege pro Werktag (Bicycle)

**鉄道利用者数の推移**

2009-2017: Pinzgauer (blue), Tauern (yellow), Mariazeller (grey)

**ザルツブルク州の土木関係予算配分比率**

Year	道路建設・維持管理 (%)	公共交通関連 (%)
2008	74.9	25.1
2009	72.5	25.0
2010	68.2	30.6
2011	71.3	27.6
2012	67.6	30.1
2013	65.4	31.9
2014	62.2	35.8
2015	62.2	36.0
2016	61.6	38.4
2017	59.2	40.8

※ザルツブルク州の各年度当初予算案から宇都宮教授が試算したもの。河川関連は除いたシェアであり、道路建設・維持管理にはバスレーン等公共交通用も含む。一方、公共交通関連には、交通信号等の道路に係る施設の運営費用を含む。

資料：宇都宮浄人教授作成資料

⑥ わかりやすい情報周知1:大阪府河内長野市

概要

▶地域の買い物、病院等の生活関連施設の情報も判別できる、バスマップの作成・配布を行っている。

場所・実施主体

河内長野市地域公共交通会議

- ・市民が利用するスーパーや郵便局、病院、行政施設、観光施設等を記載した市全域のバスマップを作成・配布している。
- ・広報紙に折り込み、全戸配布した実績もある。
- ・裏面は年度によって鉄道駅時刻表や企画乗車券のPR等がある。

取組概要

事業費

・令和3年度以降は広告事業として、マップに広告を掲載することで市が負担する印刷費用等は0円となっている。

資料：河内長野市 HP

⑥ わかりやすい情報周知2:滋賀県甲賀市

概要 ▶スマートフォンでコミュニティバスの位置や空席状況を把握できるシステムやデジタルサイネージの活用、動画での説明・PR 等を行っている。

場所・実施主体 滋賀県甲賀市

- ・市役所、甲賀病院、貴生川駅、信楽駅に、コミュニティバスの位置や空席状況を把握できるデジタルサイネージを設置している。
- ・これらの使い方を HP で資料説明するほか、動画でも説明・発信している。

**貴生川駅 06:13**

発車時刻 のりば	路線名 / Line 行先 / Destination	経由地 / Waypoint
6:50 1	土山本線 田村神社 For Tamura-Jinja	大河原～新水口～近江土山～田村神社 Tamura-Jinja Shrine, ShinMinakuchi, OmiTsuchiyama, Tamura-Jinja Shr

6時50分に1番のりばから 車内は混雑 1つ前の停留所を出発

土山本線 田村神社行き 路線番号B1 が出発

甲賀市コミュニティバス 接近情報

QRコードを読み取る

1 ①QRコードを読み取る

2 ②乗りたいバスを選択する

3 ③バスの位置が表示される

取組概要

応用編 アプリを使ったバスの調べ方

たとえば 自宅から貴生川駅に行く便の情報を家で知りたい。

1 「楽PINA」起動

準備: バス路線を登録します

2 乗車バス停名を入力・検索、続いて降車バス停も入力・検索

3 探しやすいように(自宅→貴生川駅)など名前を付けて登録完了

これから来る自宅付近バス停から貴生川駅への一覧が表示されます。

- ・遅れ、混雑度情報
- ・接近アラート通知機能

自宅→貴生川駅

貴生川駅→自宅

自宅→あいごうが市民ホール

事業費 29百万円(税込:初期費用)

資料: 甲賀市 HP

⑦ 需要に応じたサービス転換：三重県菰野町

**概要** ▶利用が少ないエリアで定時定路線からデマンド型のりあいタクシーに置き換え、幹線である通学・通勤バス等を増便するとともに、MaaSを導入している。

**場所・実施主体** 三重県菰野町

**取組概要**

**(1)利用状況に応じたダウンサイジング及び増便**

・利用の比較的少ないエリアの定時定路線をデマンド型のりあいタクシーに置き換え、幹線である通学・通勤バス等を増便し登校時間を意識したダイヤ調整。

**(2)MaaSシステム「おでかけこもの」の開発・導入**

- ・公共交通の検索・予約・決済一元化システム「おでかけこもの」を開発し、現在では補助から卒業し社会実装。
- ・バスロケーション情報と併せて車内混雑状況を提供。
- ・バス通学している小学生の乗降確認を保護者へメール通知する“子どもみまもりシステム”を検証。
- ・町民向け出前講座や自治会・老人クラブと連携し、地道な普及活動を継続。



**(3)利便性向上**

・バス利用の付加価値を高めるために車内 Wi-Fi や USB コンセントを全国でも先駆的に導入し、高校生や若年層の利用を喚起。

**結果・効果**

- ・コミュニティ交通全体では令和3年度利用者は前年度を維持、通勤通学バスは新規利用者を獲得し増加。
- ・「のりあいタクシー」は「おでかけこもの」導入後に利用者が増加。



資料：国土交通省 HP

**⑧ 自治会運行・負担：京都府宇治市**

**概要**  
 ▶民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保するため、住民主体の利用促進策や維持資金の募集、行政からの自律的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現している。

**場所・実施主体**  
 運営主体：明星町自治会  
 運行事業者：京都京阪バス株式会社  
 協力：宇治市

**(1)行政・事業者・住民の三者協働**

- ・「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。
- ・市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

**役割分担**

**【住民(運営委員会)】**

- ・運行計画の提案
- ・積極的な利用
- ・地元負担金の確保

**【交通事業者】**

- ・運行サービスの提供
- ・法に基づく手続き
- ・効率的な運行計画の作成

**【宇治市】**

- ・利用促進
- ・運行計画への助言、指導
- ・関係団体との協議、調整
- ・運行事業への支援

三者による協定の締結に基づき運行

**(2)住民の積極的な利用を促す補助金スキームの工夫**

- ・住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減るよう補助金を構築。

**(3)利用促進**

- ・観光客の利用も目指し、沿線観光地(三室戸寺)へのアクセス手段としてのバス利用をPR。
- ・子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーとの協働によるスタンプラリーを実施。

**結果・効果**

- ・利用者が増加し、平成 25 年度から 28 年度にかけて運賃収入は増加。

年度	運賃収入(千円)
H25年度	7,500
H26年度	8,000
H27年度	8,500
H28年度	8,800

明星レインボウバス  
運賃収入推移

資料：国土交通省 HP

## ⑨ カーシェアリング 1:神奈川県小田原市

**概要** ▶電気自動車カーシェアリング eemo の車両2台を小田原市役所に設置し、平日日中は公用車・業務車両として利用するとともにその他の時間は市民等が個人利用できる(要 eemo の入会登録)。

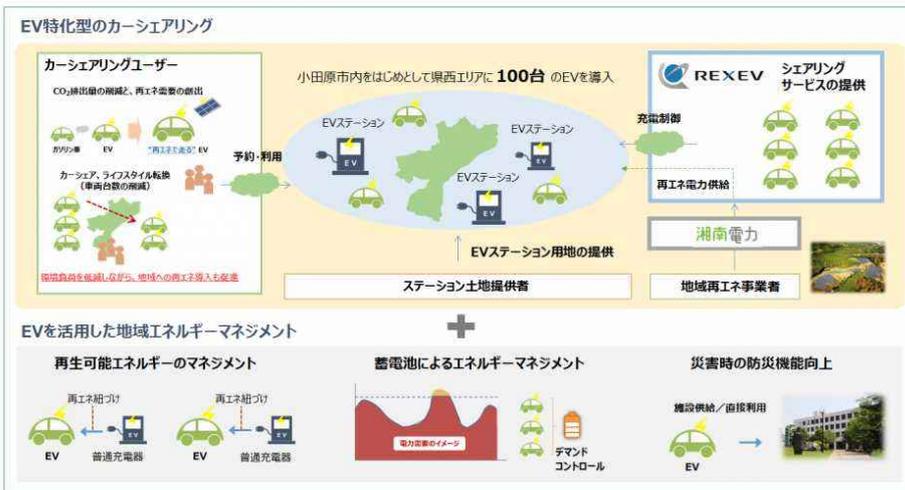
**場所・実施主体** 小田原市、株式会社 REXEV(電気自動車カーシェアリングサービス eemo の運営)、  
湘南電力株式会社の連携(再生可能エネルギー電力供給)

**取組概要**

- 小田原市役所公用車を EV カーシェアリングで2台確保し、平日日中の公用車・業務車両として利用している時間帯以外は、個人利用できるようにしている。
- EV の予約、開錠はスマートフォンのアプリで可能となっている。
- これは、脱炭素型地域交通モデルの一環であり、EV を「動く蓄電池」と捉え、地域においてエネルギーを無駄なく利用する地域エネルギーマネジメントを実施し、脱炭素型の地域交通モデルの構築を目指しており、環境省の補助を活用している。



### この事業で構築する脱炭素型地域交通モデル



### ライフスタイルの転換、ビジネス創出、地域課題の解決、点在する地域資源のつながり創出

- 交通渋滞の緩和 (公共交通+EVシェアのワンパッケージ)
- 地域資源のつながりの創出による地域活性化効果
- 地域資源の掘り起こしと関係人口の増加

“点”から“面”へ  
スマートフォンの移動手段を提供、着地“点”から面的な滞在を誘導、市内の高層、体験型サービスへのコンタクト機会拡大



資料：小田原市 HP

## ⑨ カーシェアリング 2:宮城県石巻市、滋賀県大津市

**概要**

- ▶コミュニティ・カーシェアリングは車を共同で使いながら支え合う地域を作るサークル活動で、石巻市では「おちゃっこ」でルールと役割を決めて運営している。※おちゃっこ：お茶を飲みながらお菓子等を食べつつおしゃべりするサロン活動
- ▶大津市においても葛川学区でまちづくり協議会が運営主体となり、高齢化が進む中で新たな移動手段の確保と地域活性化を目指して2019年から導入している。

**場所・実施主体**

一般社団法人日本カーシェアリング協会  
 宮城県石巻市：保健福祉部 保健福祉総務課  
 滋賀県大津市：建設部地域交通政策課

**取組概要**

- ・ボランティアが通院等の移動を支えている。
- ・経費が不足する場合も、利用に応じて負担するなど財源を確保する仕組みになっている。

### ▼石巻市



ボランティアで通院のお手伝いが喜びになる



定期的な買い物や旅行が楽しみになる

#### 目的は「支え合う地域づくり」



地域コミュニティ（ご近所さん同士）がカーシェアリング（車の共同利用）を通して様々な活動を行い自ら運営することで、「支え合う地域づくり」を目指します。

#### 地域の皆さんで運営する



ルールと役割を自分たちで決めてサークルを運営します。月に一度くらいのペースで「おちゃっこ」（サロン活動）を行い、ルールの調整や役割分担を無理なく行いながら運営します。

#### 経費実費を平等に分担する



活動で発生する経費（車両維持費、燃料代等）は、ルールに基づいて利用割合に応じて平等に分担します。

#### 吉野町



#### のぞみ野



#### あゆみ野



#### 三ツ股



#### 中央



#### 山下



#### 門脇



#### 渡波



#### 大門町



#### 貞山



### ▼大津市葛川学区

人口：223人（令和3年3月末日時点）



資料：内閣府 HP、石巻市 HP、大津市 HP、葛川まちづくり協議会 HP

⑩ 互助輸送:Rezo Pouce (フランス モワサック他)

**概要**  
 Rezo Pouce は既存公共交通を補完する交通手段として位置づけられた、住民同士の相乗りの取組で、フランスの地方部で広く展開され、2019年には導入の検討も含めると約2,000の自治体に拡大している。

**場所・実施主体**  
 Rezo Pouce 協会が、導入を希望する自治体の職員の研修や取組の支援を実施している。自治体は協会に会費を支払い、担当職員2名を協会の事務所を派遣し研修を受ける。取組の段階に応じた支援を受ける。Rezo Pouce 協会は自治体、企業等が組合員として、加入している。



**(1) 利用方法**

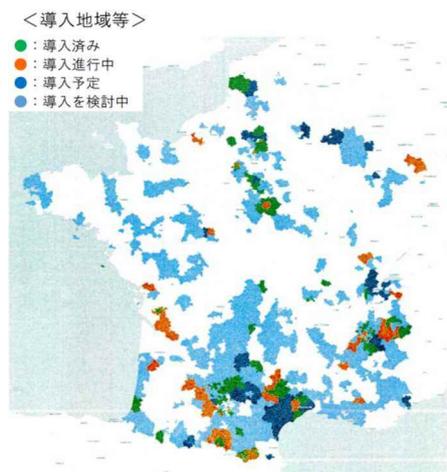
- ・利用者、運転者ともに、ウェブサイト又は自治体役場で会員登録
- ・相乗りの方法は以下の2種類で、いずれも無料
  - ① ヴィンテージ：乗車場で行先を表示したカードで提示して、運転者を待つ
  - ② 2.0：アプリを利用して、同乗者を探す
    - AUTOSTOP INSTANTANE：相乗り希望を出すと半径15km以内の運転者に通知。
    - AUTOSTOP PROGRAMME：24時間前までの旅行を登録し同じ旅行をマッチング。



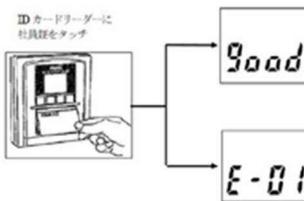
**取組概要**

**(2) ポイント**

- ・ヒッチハイクの考え方をベースに、安全性・不確実性を補った住民同士の相乗りの取組
- ・鉄道、バスを補完する交通手段として位置づけており、鉄道駅、バス停留所の周辺に乗車場を設置し、乗り継ぎに配慮している。
- ・REZO POUCE の利用者はタクシーに乗らない層であり、導入地域にはタクシーの台数も少なく競合はしない。
- ・バス事業者である Transdev 社は、REZO POUCE をバス停留所からの端末交通手段として期待し、出資している。
- ・仕組みの導入、乗車場の設置だけでは住民からは利用されないため、利用促進が重要であり、個々の住民への働きかけも行っている。



資料：国土交通省 HP

⑪ 企業等の送迎バスの路線バス化：YKK 株式会社(富山県黒部市)	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ YKK 黒部事業所に勤務する社員の約半分にあたる 3,300 名が黒部市に居住、その 9 割がマイカー通勤しており出退勤時の事業所周辺道路の渋滞や駐車場確保などが課題になっていた。</li> <li>➤ 黒部事業所への本社機能の一部移転に伴い 2016 年 4 月までに首都圏から 230 人が異動し、社員やその家族、来訪者の移動手段確保が早急に解決すべき課題となった。これを受け、社員専用バスを公共路線化し、市民利用可能な便へ移行した。</li> </ul>
場所・実施主体	産官民連携：YKK、黒部市、東京大学、交通事業者
取組概要	<p><b>(1)社員専用バスの公共路線化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社員専用バスを新幹線生地線として、市民も利用可能な公共路線化。</li> </ul> <p><b>(2)社員通勤需要を取り込んだ南北循環線の運行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2016 年に産学官連携で社会実験を実施し、2017 年に定期路線化。</li> </ul> <p><b>(3)利便性向上・利用促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行頻度をトータルで 2 倍にし、バス利用時間の選択肢増加。 (2016 年 22 便→ 2020 年 47 便)</li> <li>・バス停・ロータリー整備の際、公共交通イメージを刷新するデザインを採用。</li> <li>・社員証による運賃清算システムを導入し、運賃を支払うことなく乗車が可能(運賃は会社が負担)。</li> <li>・マイカー乗り入れガイドラインを改定し、事業所方針として公共交通利用への転換を促進。社員説明会やポスター掲示等、啓蒙活動を実施。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">事業所内(上)・市内(下)に整備したバス停</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>ID カードリーダーに社員証をタッチ</p>  <p>【支払完了】 「ビッ」という音と同時に「good」の表示</p> <p>【支払未完了】 「ビッピッ」という音と同時に「E-01」というエラー表示 ⇒ エラー表示が消えた後社員証を再度タッチ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ID カードリーダー</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>(参考) 新幹線生地線車両</p>  </div> </div>
結果・効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北循環線、新幹線生地線、社員専用バス計のバス交通利用者は約 11 万人(2015 年度)から約 18 万人(2019 年度)に増加した。</li> </ul>

資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP「第 12 回 EST 交通環境大賞」ダイジェスト  
写真提供：YKK

⑫ 自動運転:茨城県境町 自動運転バス															
概要	▶境町自動運転バスは、鉄道がなく公共交通が脆弱といった課題を背景に導入された。車両はナビヤ・アルマ3台で、定時定路線・無料で運行している。														
場所・実施主体	場所・実施主体：茨城県境町 協力：BOLDLY、MACNICA														
取組概要	<p><b>(1)車両</b> フランス製の ナビヤ・アルマ3台 世界で一番走行実績があり 日本で今すぐ自動運転でき、境町の狭い道路にも適したバス。</p>  <p><b>(2)運行概要</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行形態</td> <td>定時定路線</td> </tr> <tr> <td>乗車料金</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td>乗車人数</td> <td>8名に制限中 (R3.10～)</td> </tr> <tr> <td>運行期間</td> <td>午前7時40分～午後4時まで 土日祝日も運行 (R4.7～)</td> </tr> <tr> <td>便数</td> <td>18便 (R4.7～) ※同時に2台を運行し、その間に他1台の充電やメンテナンス等を実施</td> </tr> <tr> <td>停留所数</td> <td>18か所 (R4.7～)</td> </tr> </tbody> </table>	項目	内容	運行形態	定時定路線	乗車料金	無料	乗車人数	8名に制限中 (R3.10～)	運行期間	午前7時40分～午後4時まで 土日祝日も運行 (R4.7～)	便数	18便 (R4.7～) ※同時に2台を運行し、その間に他1台の充電やメンテナンス等を実施	停留所数	18か所 (R4.7～)
項目	内容														
運行形態	定時定路線														
乗車料金	無料														
乗車人数	8名に制限中 (R3.10～)														
運行期間	午前7時40分～午後4時まで 土日祝日も運行 (R4.7～)														
便数	18便 (R4.7～) ※同時に2台を運行し、その間に他1台の充電やメンテナンス等を実施														
停留所数	18か所 (R4.7～)														
事業費	<p><b>(1)事業費・運営コスト</b> 5億2千万円／5年(当初予算) 運行委託費 84百万円(令和4年度予算) 自動運転バスリース料 29百万円(令和4年度予算)</p> <p><b>(2)運営コスト調達の工夫</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさと納税と 補助金を活用</li> <li>・町の持ち出しは0になる 境町モデルによる運営方式</li> <li>・補助金・交付金は3年間で総額1億5千万円(内閣府・国交省)</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>一般的な自治体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・運営費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>  <p>自治体が <b>全額負担</b></p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>境町スタイル</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>活用! 補助金</li> <li>活用! ふるさと納税</li> <li>指定管理費0</li> </ul>  <p>町の 持ち出しを 減らす <b>境町スタイル</b></p> </div> </div>														
結果・効果	<p>◆<b>運行状況・利用状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・累積走行便数 7,293 便</li> <li>・1年間無事故で走行</li> <li>・累積乗車人数 7,892 人 (R4.4.12時点)</li> </ul> <p>◆<b>地域における効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物に行けるようになった</li> <li>・塾の送り迎えがいなくなった</li> <li>・免許を返納しても生活できる見通しがついた</li> <li>・境町に来る人が増えた</li> </ul>														

資料：デジタル庁 HP、境町 HP

⑬ MaaS:フィンランド ヘルシンキ市 MaaS アプリ「Whim」

**概要**

- 「Whim」はヘルシンキ市内の公共交通、タクシー、シェアリングサービスを一括で登録し、ルート検索から決済までを一元的に行うことができる。
- 料金は定額が2プラン、無料で利用した分だけ支払うプランの計3プランがある。
- 「Whim」ユーザーの交通手段は自家用車が減少し、公共交通が増加している。

**場所・実施主体**

フィンランド ヘルシンキ市、MaaS Global 社(「Whim」の運用)、ヘルシンキ大学、アールト大学等

**取組概要**

- ・「Whim」はアプリでルート検索から決済までを一元的に行うことができる。
- ・料金は月額62ユーロ、499ユーロ、無料で利用した分だけ支払う3プランある。

**Whimアプリの表示画面例**

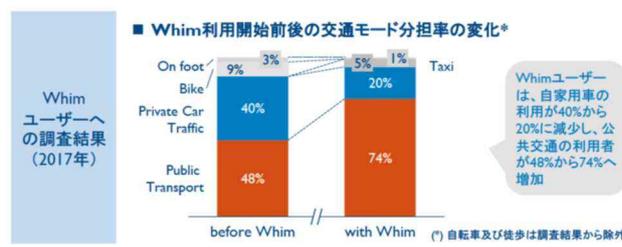


- Whim Urban 30 : 月額62ユーロ
    - ・ヘルシンキ交通局(市内のバス・電車・地下鉄・トラム(LRT))の1ヶ月定期券
    - ・タクシーは5kmまで10ユーロ
    - ・レンタカーは1日49ユーロで利用可能
    - ・シェアサイクルの最初の30分の利用が無料
  - Whim Unlimited : 月額499ユーロ
    - ・ヘルシンキ交通局の1ヶ月定期券
    - ・タクシー(5kmまで)、レンタカー、シェアサイクルが使い放題
  - Whim To Go : 月額料は無料
    - ・利用した分だけ支払い
- 出典: MaaS Global社ほか各HP
- 公共交通機関の利用シェアの増加
    - ・ヘルシンキ都市圏の公共交通利用率: Whimユーザー 63% ⇔ 一般 48%
- 出典: MaaS Global "WHIMPACT"

**結果・効果**

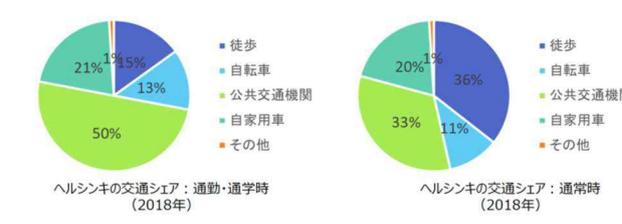
◆Whim ユーザーの交通手段の変化

ユーザーの交通手段分担率は自家用車が40%から20%に減少し、公共交通が48%から74%へ増加している。



◆2018年時点の交通手段

ヘルシンキ市は中心部は徒歩でも周れる規模であるため、徒歩や自転車、公共交通のシェアが高いが、通勤・通学時は公共交通機関が多く利用されている。



資料: 国土交通省 HP、内閣府 HP、経済産業省 HP

# ⑭ 空飛ぶクルマ

## 概要

▶空飛ぶクルマ(クルマヒコーキ)は明確な定義はないが、「電動」「自動(操縦)」「垂直離着陸」が一つのイメージとなっている。

▶都市部での送迎サービスや離島や山間部での移手段、災害時の救急搬送などの活用が期待され、2025年大阪・関西万博での飛行実現に向けて取り組みが進められている。

### (1) 空飛ぶクルマのイメージ

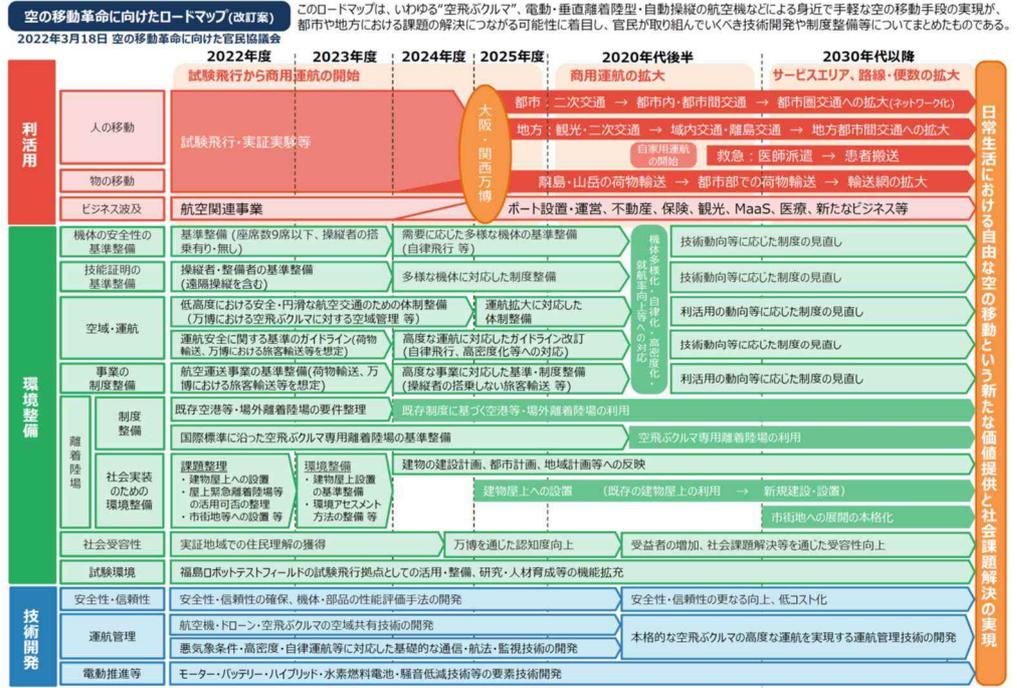


Joby / S4



Volocopter / Volocity

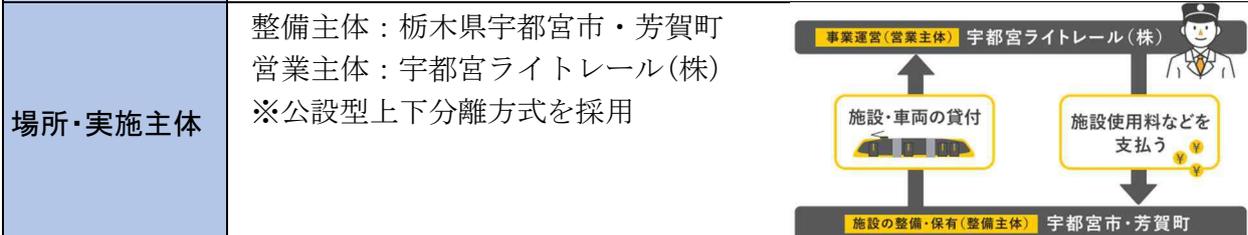
### (2) 実現に向けたロードマップ



資料：国土交通省 HP

⑮ LRT:芳賀・宇都宮LRT (駅東側は 2023 年 8 月開業予定)

**概要** ▶芳賀・宇都宮LRTは、まちの負のスパイラルを背景に、公共交通でスムーズに移動でき、暮らしやすいまちを目指して整備されることとなった



**取組概要**

**(1)車両**  
 「雷の稲光」をモチーフに、雷や稲をイメージさせる「黄色」をメインカラーに採用。

座席数50席  
 LRT車両の乗車定員 約160人

**(2)運行概要**

項目	内容
運転時間	午前6時台～午後11時台 (JR宇都宮駅の新幹線の始発・終電に対応)
運転間隔	ピーク時6分間隔 (10本/h) オフピーク時10分間隔 (6本/h)
所要時間 (起終点間)	普通電車 約44分 快速電車 約37～38分

**事業費**

**(1)事業費**  
 事業費は約684億円(税抜き)で、当初予算458億から226億円増額となっている。  
 これは、現地の施工条件等への対応や建設需要の増加などの社会情勢の変化、安全性・利便性の向上などが要因となっている。

	当初	精査後	増額
宇都宮市域	412億円	603億円	+191億円
(参考) 芳賀町域	46億円	81億円	+35億円
合計	458億円	684億円	+226億円

※対象事業費の約50%に国の補助金を充当予定

**(2)想定収支**  
 年間約1.5億円の黒字見込み (需要が定着する開業4年目の見込み)  
 ※人口減少社会を見据えた利用者数見込み、人件費・物価の上昇、民間路面電車事業者の実績等を反映  
 ※施設の整備・保有は宇都宮市・芳賀町

資料：宇都宮市 HP、芳賀・宇都宮 LRT 公式 HP

海上交通の維持活性化として、利用促進、利便性向上、バリアフリー、経費削減等の事例がある。

分類	施策例
利用促進	井川湖渡船のリニューアル・待合所移転新設等【静岡市】
	和歌山徳島航路の割引クーポン付き利用促進チラシ配布、自転車・バイク(125cc 未満)無料キャンペーン【和歌山市・徳島市】
	佐渡航路島民割引【佐渡市】
	渡船通学定期券購入費補助(購入に要した額)【宗像市】 あご湾定期船の通学定期券の購入費用補助【志摩市】
	路線バスと市営定期船との乗継割引【鳥羽市】
利便性向上	サイクルシップ ラズリの運航【瀬戸内エリア】
	交通結節点整備(鳥羽マリンターミナル バス乗り場)【鳥羽市】
バリアフリー化	船内のバリアフリー化(車いすスペースの設置、バリアフリー客席の設置、通路の手すりの設置、触知案内板の設置)【兵庫県 明石～岩屋 淡路ジェノバライン】
経費削減	便数の適正化【長崎県松浦市 鷹島汽船】
	省エネ設備の導入【佐賀県唐津市 川口汽船】

資料：国土交通省 HP、各自治体 HP、各運航会社 HP

⑩ 海上・湖上交通 2:井川湖渡船のリニューアル・待合所移転新設等【静岡市】	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶井川湖渡船はダム建設により対岸への交通手段を失った住民の利便を図るため、昭和 33 年から運航している。</li> <li>▶住民利用だけでなく、観光客向けに遊覧運航も行っており、令和 2 年には 12 人乗りの船を 20 人乗りの船に拡大リニューアルし、船室を設置している。</li> </ul>
場所・実施主体	静岡県静岡市
取組概要	<p><b>(1) 運航概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム航路(定期便：8 便、4 往復)、宮向航路(随時運航)、遊覧船(予約運航)があり、いずれも無料で利用できる。</li> <li>・令和 2 年度は総運航回数 9 1 0 回、延べ乗船人数 6, 099 人(27 人/日)※令和元年度 16 人/日。</li> </ul> <p><b>(2) 船の概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・赤石丸と令和聖の 2 隻あり、令和聖は令和 2 年に拡大リニューアルしている。</li> </ul> 
事業費	<p><b>(4) 事業費</b></p> <p>渡船費：約 2 千万円(令和元年度)      令和聖購入費：25, 980 千円  渡船待合所整備費：22, 930 千円</p>
結果・効果	<p><b>(3) 利便性向上・利用促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 4 年 4 月に井川湖渡船待合所が新しく移転オープンし、遊覧船の受付や井川地区についての情報発信、イベント開催時の出店など、地域交流の場として活用している。</li> <li>・令和 4 年 11 月(中旬の土日 4 日間)に景品ももらえる「フォトラリー」と船上で紅葉とご飯を楽しむ「ランチクルーズ」を開催する。</li> </ul>

資料：静岡市 HP

**①⑥ 海上・湖上交通 3:和歌山徳島航路 割引クーポン付き利用促進チラシ配布、自転車・バイク(125cc未満)無料キャンペーン**

**概要** ▶和歌山徳島航路では、割引クーポン付き利用促進チラシを制作し、新聞折り込みで配布している。クーポン裏面はアンケートで、利用台数を把握している。

**場所・実施主体** 和歌山市、徳島市、南海フェリー

**(1) 運行概要**

項目	内容
便数	1日16便(8往復)
運航時間	約2時間15分
旅客運賃	大人通常2,200円 ※自転車2,200円、バイク(125cc未満)2,800円
旅客定員	427人
最大搭載車両台数	8tトラック換算で37台(あい)、39台(かつらぎ)





**(2) 利用促進の取り組み**

和歌山市、徳島市及び南海フェリー株式会社の3者の連携で、割引クーポン付きの利用促進チラシを制作し、新聞折り込みで配布している。

また、平成24年度から平成27年度まで、自転車、バイク(125cc未満)の手荷物運賃を無料とするキャンペーンを実施していた。



**結果・効果** H24年度2,472台、H25年度3,220台、H26年度2,848台、H27年度3,194台の利用実績がある。※自転車、バイク(125cc未満)計

	チラシ配布部数	事業実施期間	クーポン利用台数(台)	チラシを見て乗船した台数(台)
平成29年度	23.1万部	H30.1.4日~H30.3.31	1,207	616
平成30年度	23.3万部	H31.1.4日~H31.3.31	486	216
令和元年度	16.6万部	R2.1.6日~R2.3.31	1,180	479
令和2年度	16.5万部	R3.1.6日~R3.3.31	615	203
令和3年度	16.8万部	R4.1.6日~R3.3.31	250	74

各年度の輸送実績 車両(千台)、乗客(千人)		
車両	非車両乗客	利用者合計
143	270	413
147	283	430
143	271	414
85	110	195

資料：和歌山市HP、南海フェリーHP

⑩ 海上・湖上交通 4:佐渡汽船

**概要** ▶佐渡市に住民登録している島民や、佐渡出身学生、暮らし体験住宅の利用者等の準島民は割引運賃が適用される。

**場所・実施主体** 新潟県佐渡市、佐渡汽船

**取組概要**

- (1)島民割引の例**
- ①ジェットfoil 往復きっぷ  
新潟～両津 大人 通常 14,310 円  
⇒島民割引 7,730 円  
直江津～小木 大人 通常 14,310 円  
⇒島民割引 8,070 円
  - ②カーフェリー 2等往復きっぷ  
新潟～両津 大人 通常 6,740 円  
⇒島民割引 4,770 円
- ※上記は R4. 10. 1～12. 31 の運賃



**(2)運航概要(新潟～両津)**

項目	ジェットfoil	カーフェリー
便数	1日10便 (5往復)	1日10便 (5往復)
運航時間	1時間07分	2時間30分
最大旅客定員	250人	1,500人～1705人

※便数は季節による。上記は R4. 4. 29～7. 10 のダイヤ



ジェットfoil 船名: さんが、つばき、まいせい 最大旅客定員: 250人  
新潟～両津航路、直江津～小木航路 最大速力: 46ノット 燃費効率: 7.69pph



カーフェリー 船名: おけさ丸 最大旅客定員: 1,705人  
新潟～両津航路 最大速力: 23.4ノット 全長: 134.7m  
最大幅: 23.0m 主機関種類: ディーゼル

**近年の利用者数(新潟～両津)**

項目	ジェットfoil	カーフェリー
令和元年	50.9万人	83.3万人
令和2年	25.6万人	46.1万人
令和3年	23.7万人	50.9万人

参考: 直江津～小木は令和3年で1.8万人

**結果・効果**

資料: 佐渡汽船 HP

⑩ 海上・湖上交通 5: サイクルシップ ラズリ

**概要**

- ▶ サイクルシップ ラズリは自転車を傷つけることなく乗せられるサイクルスタンドが設置されており、約 50 台積載可能となっている。
- ▶ また、自転車の上げ下げがしやすいように階段は緩傾斜に設定され、タイヤを沿わせる溝もつけられ、サイクリストフレンドリーな船となっている。

**場所・実施主体** 瀬戸内エリア、瀬戸内クルージング

**取組概要**

(1) 船の概要

- ・ サイクルシップラズリは、株式会社瀬戸内クルージングが尾道～瀬戸田航路で土日祝日等、曜日限定で運航している。
- ・ いずれの船でも自転車はそのまま乗船できるが、積載台数が異なる。

(2) 運行概要(尾道～瀬戸田航路)

項目	内容
便数	1日12便 (6往復)
運航時間	39～44分 (経由地による)
運賃	尾道 ⇄ 瀬戸田 1300円 ※自転車500円
最大旅客定員	75人 ※自転車50台



資料：瀬戸内クルージング HP

## ⑯ 海上・湖上交通 6:淡路ジェノバライン

**概要**  
 ▶淡路ジェノバラインでは、バリアフリー法に定めるバリアフリー基準の他、車いすスペース、バリアフリー客席、通路の手すり、触知案内板の設置等、バリアフリー化に取り組んでいる。

**場所・実施主体**  
 兵庫県明石～岩屋、淡路ジェノバライン

**取組概要**  
**(1)船の概要**  
 ・バリアフリー法に定めるバリアフリー基準の他、右記の取組みが実施されている。

取組内容	設備の紹介
車いすスペースの設置	 段差が無く車いす使用者が利用しやすい車いすスペースを客席付近に2か所設置しています。(80cm×135cm)
バリアフリー客席の設置	 高齢者や障害者等の方が利用しやすいように前席とのスペース(85cm)を確保したバリアフリー客席を設置しています。
通路の手すりの設置	 高齢者や歩行困難者が歩行時に船舶のゆれなどで転倒しないように高さ(80cm)の手すりを設置しています。また手すりの端部には、通路の通じる場所を示す点字を貼り付けているとともに、点字の内容を墨字で併記しています。
高齢者・障害者等が円滑に利用できるタラップの設置	 高低差が無くフラットな構造のタラップに高齢者や車いす使用者が利用しやすい高さ(85cm)の手すりを設置するとともに、車いす使用者が利用しやすい幅(90cm)を確保しています。
触知案内板の設置	 バリアフリー客席、バリアフリートイレ、車いすスペース等の配置を点字ピクトグラムなどで分かりやすく表示した触知案内板を設置しています。(設置高145cm)

※4隻で運航しているうち1隻が上記のバリアフリー

### (2)運行概要

項目	内容
便数	平日:56便(28往復) 休日:42便(21往復)
運航時間	約13分
運賃	550円 ※自転車260円
最大旅客定員	180人、自転車20台(まりん・あわじ)



＜船舶要目＞  
 総トン数 118トン  
 全長 32.70m  
 全幅 8.00m  
 旅客定員 180名  
 バイク 8台  
 自転車 20台

資料：国土交通省 HP、淡路ジェノバライン HP

⑰ シュタットベルケ 1 :ドイツ	
概要	<p>▶シュタットベルケ (Stadtwerke) は自治体が出資(多くはほぼ 100%) して、エネルギー等の収益事業の利益を非収益事業に内部補填して支える仕組みであり、そのひとつに公共交通の運営等が挙げられる。</p>
場所・実施主体	ドイツ
取組概要	<p><b>(1)シュタットベルケの概要と強み(メリット)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間経営:従来の行政より機動的で、収益性確保に努める。</li> <li>・自治体の関与:自治体が出資するため公益性が担保される。</li> <li>・監査と執行の分離:経営者は経営に集中でき迅速な意思決定が可能。</li> <li>・経営陣の専門性:プロ経営者を配置することで競争力・経営効率が向上。</li> <li>・経済的効果:顧客は市民であり、地域経済への波及が大きい。シュタットベルケのブランド力、信頼性が高く、市民はやや高くてもシュタットベルケから購入する。</li> <li>・情報開示:積極的に情報開示され、信頼性が高い。</li> </ul> <p><b>(2)日本で導入する場合の留意点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・競争優位性:競争市場に参入して勝てるか、経営効率が高い組織を構築できるか。</li> <li>・税制度:ドイツは 50%超出資子会社との間でも損益相殺が可能だが、日本は 100%出資子会社との間でのみ。</li> <li>・ガバナンス:日本は取締役が執行役を兼任することができ、ガバナンス不全の懸念をドイツほど除去できない。</li> <li>・情報開示:ドイツは法律で情報開示の内容が定められているが、日本は情報開示の制度、調査権等が弱い。</li> </ul>

図について) 出所:運輸総合研究所 HP セミナー資料より抜粋

ページ全体について) 資料:国土交通政策研究所 HP 『インフラ・公共サービスの効率的な地域管理に関する研究』報告書より作成

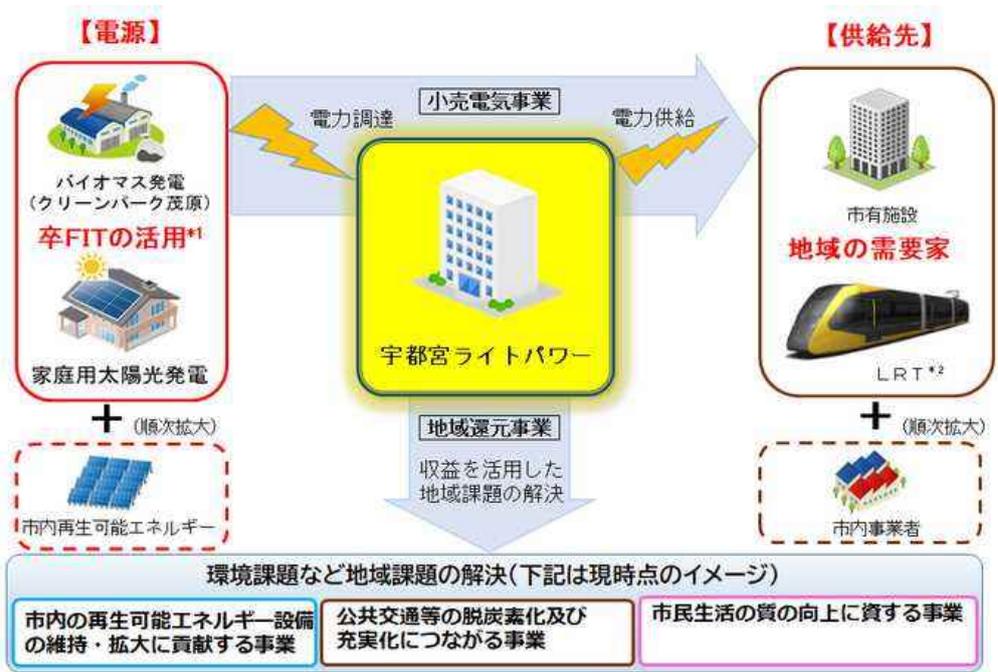
⑰ シュタットベルケ 2: 栃木県宇都宮市

**概要**  
 ▶宇都宮ライトパワーは再生可能エネルギーをLRTへ供給するとともに、市有施設や市内事業者等への電力供給で得た収益を、公共交通等の脱炭素・充実化等の地域課題の解決に取り組むこととなっている(R3.7 設立)。

**場所・実施主体**  
 栃木県宇都宮市、宇都宮ライトパワー  
 ・組織設立にあたっては、宇都宮市地域新電力事業パートナー公募型プロポーザルが実施され、「NTTアノードエナジー株式会社」を代表事業者とするグループが優先交渉権者となった。  
 ・宇都宮ライトパワーは、宇都宮市が51%出資している。

株主	資本金	出資額	出資割合
宇都宮市	1,000万円	510万円	51.0%
NTTアノードエナジー株式会社		195万円	19.5%
東京ガス株式会社		195万円	19.5%
株式会社足利銀行		50万円	5.0%
株式会社栃木銀行		50万円	5.0%

**取組概要**  
 ・ごみ焼却施設「クリーンパーク茂原」のバイオマス発電等による電気を市有施設の一部に供給する「小売電気事業」をR4.1から実施しており、市内の卒FIT 家庭用太陽光発電の提供を募集している。  
 ・電力はLRT、市有施設、市内事業者に供給され、小売り電力事業で得た収益は、公共交通等の脱炭素及び充実化につながる事業等の、地域課題の解決に資する事業に充てられる。

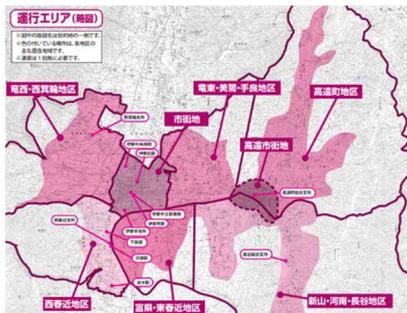


\*1: 不足分はNTTアノードエナジー・東京ガスの電達より調達  
 \*2: Light Rail Transit (ライトレールトランジット) の略。次世代路面電車システム

資料：宇都宮市 HP

移動に制約がある方の移動は、軽度の場合は主に既存の公共交通、重度の場合は主に個別輸送になると想定される。その他、地域生活支援事業(障害者総合支援法に位置付けられている統合補助金)における移動支援事業もある。

移動制約	分類	施策例
制約はあるものの移動可能	既存の公共交通	車両のバリアフリー・きめ細やかな情報提供【岐阜市】
		福祉特別乗車券の交付【横浜市、名古屋市等】
		交通助成制度(選択制:バス・鉄道・自動車燃料費・タクシー・船舶優待乗船)【姫路市】
		ドア・ツー・ドアのAI デマンド交通運行【伊那市】
介助が必要(自律的な移動困難)	タクシー	タクシー利用料金給付・助成事業【大阪市、神戸市、新居浜市等】
	福祉有償運送	福祉有償運送の支援【北九州市、福岡市等】
	福祉タクシー・介護タクシー	重度身体障害者リフトカー運行事業【桐生市、名古屋市、川崎市等】
		ユニバーサルデザイン車両の導入補助【東京都、三重県等】
		福祉タクシー・リフトタクシー料金助成制度【金沢市、広島市、倉敷市、下妻市】

⑱ 福祉施策 1 既存の公共交通										
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の公共交通としては、車両のバリアフリーときめ細やかな情報提供や、乗車料金の割引、ドア・ツー・ドアのデマンド交通の運行等が挙げられる。</li> </ul>									
車両のバリアフリー・きめ細やかな情報提供【岐阜市】	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両をバリアフリーにし、車体にも車いす対応であることを表示。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">バリアフリー対応の車両</p>									
福祉特別乗車券の交付【横浜市】	<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜市内を運行する路線バス、横浜市営地下鉄(全線)及び金沢シーサイドライン(全線)を利用する場合、無料になる。交付を受けるためには、年額1,200円(20歳未満は年額600円)の利用者負担金が必要。</li> </ul>									
ドア・ツー・ドアのAI デマンド交通運行【伊那市】	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、障害者等、移動が困難な方を対象に運行しており、障害者は半額で利用可能。</li> <li>AI(人工知能)を活用し、自宅から目的地までドアツードアで効率よく運行。</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>1人1回 500円</b> (※消費税別)</p> <p><b>平日運行 9:00~15:00</b> (土・日・祝日運休)</p> <table border="1"> <tr> <td>●電送 利用時間</td> <td>●ウェブ 利用時間～目的地</td> <td>●ウェブテレビ 利用時間～目的地</td> </tr> <tr> <td>正午～14:30 及び 利用後日 8:00～14:30</td> <td>0:00(前日)～14:30(前日)</td> <td>15:00(前日)～14:30(前日)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">550-5840-4117</td> </tr> </table> <p>※運行時間外は15分以内の待ち時間、早めの予約をお勧めいたします。</p> <p>運賃250円(5割引)</p> </div> <div style="flex: 1;">  <p>運行エリア(地図)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	●電送 利用時間	●ウェブ 利用時間～目的地	●ウェブテレビ 利用時間～目的地	正午～14:30 及び 利用後日 8:00～14:30	0:00(前日)～14:30(前日)	15:00(前日)～14:30(前日)	550-5840-4117		
●電送 利用時間	●ウェブ 利用時間～目的地	●ウェブテレビ 利用時間～目的地								
正午～14:30 及び 利用後日 8:00～14:30	0:00(前日)～14:30(前日)	15:00(前日)～14:30(前日)								
550-5840-4117										

資料：国土交通省 HP、横浜市 HP、伊那市 HP

⑱ 福祉施策 2 タクシー、福祉有償運送、福祉タクシー・介護タクシー	
概要	▶タクシーは利用料金助成(一般・福祉タクシー)、福祉有償運送は自治体の支援、福祉タクシー・介護タクシーはリフトカーの運行や車両導入補助等がある。
タクシー利用料金給付・助成事業 【大阪市、神戸市、新居浜市等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー利用時の一部費用助成や乗車券等を交付。</li> </ul> 例：大阪市 初乗り運賃の9割について、その一部または全部を給付 神戸市 1枚500円の利用券を交付 新居浜市 250円の助成券を1か月4枚交付し、1回の乗車で2枚まで使用可能
福祉有償運送の支援 【北九州市等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市HPで福祉有償運送の内容や実施団体・内容等の情報を周知。</li> <li>・市全域をカバーできるほど実施団体が設立され、各団体で連携して輸送ニーズに対応。</li> <li>・市職員組合や地域の労働組合によるボランティア運転者の協力体制を確立。</li> <li>・運転者確保のための認定講習の実施または委託等を実施。</li> </ul>
重度身体障害者リフトカー運行事業 【桐生市、名古屋市、川崎市等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重度身体障害者の社会参加の促進を図るため、リフト付き乗用車等を運行。</li> </ul> 例：桐生市 無料、上限24回/年 名古屋市 1時間まで400円・1時間超2時間まで800円、重度障害者福祉タクシー利用券を使用した場合は、1時間まで無料・1時間超2時間まで60円 川崎市 1時間以内400円、以後1時間ごとに400円加算
ユニバーサルデザイン車両の導入補助 【東京都、三重県等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)車両導入する際に、国(60万～90万円/台の補助)とは別に自治体で補助。</li> </ul> 例：東京都は60万円/台補助、三重県は30万円/台補助

資料：大阪市HP、神戸市HP、新居浜市HP、総務省HP、北九州市HP、桐生市HP、名古屋市HP、川崎市HP、東京都HP、三重県HP