

4. 参考となる事例

○以下では、計画書の取組み事業の推進において参考となる事例を掲載する。

4-1 路線や移動に関するニーズの計測・可視化に関する事例

(1) イーグルバス：赤外線乗降センサーによるデータ収集の事例

【背景】

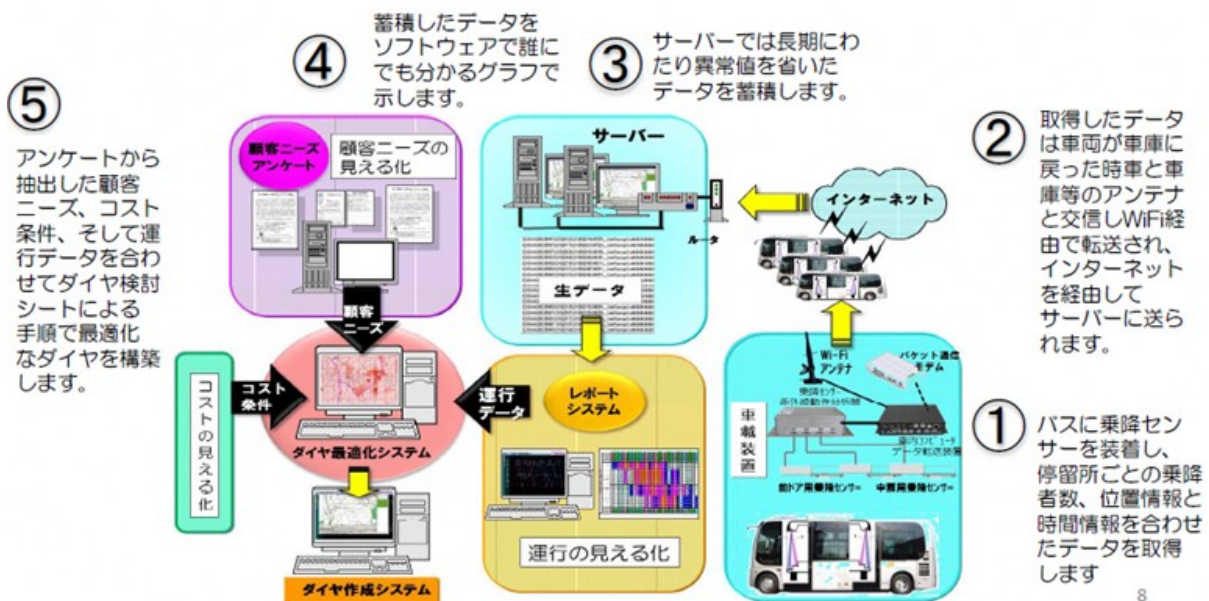
○イーグルバスが路線バス事業に参入した当時、路線バスは、一度車庫を出ると混雑率や遅延時間といった運行状況を把握できず、運転士の“勘と経験”を頼りに運行されていた。



【乗降カウントシステムの導入】

○車両に GPS と乗降口上部に赤外線乗降センサーを設置することで、停留所ごとの乗客数や停留所間の乗車人数（乗客密度）、路線上で位置や運行にかかっている時間が把握可能に。

○得られたデータから顧客が利用していない区間や車両の遅延を把握し、運行ダイヤの最適化に役立てている。



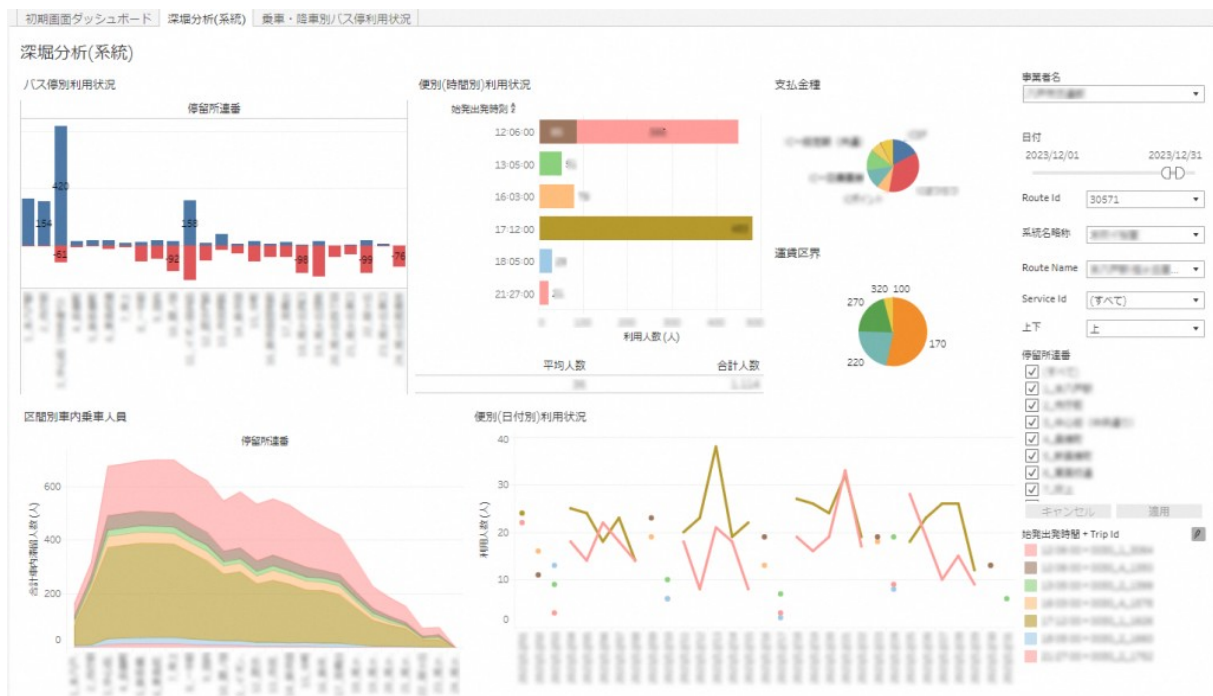
出典：日経 BP 記事 (<https://xtrend.nikkei.com/atcl/case/bdt/18/259878/>)

政府 CIO ポータル資料

(https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/01_od100_cases_02_eaglebus.pptx)

(2) Will Smart：バス乗降データの可視化・分析システム

○Will Smart 社では、IC カードから得られるバス乗降データを使用し、市全体や系統、バス停ごとの利用状況を可視化できるダッシュボードを構築し、自治体と連携して活用を推進している。（以下の図は青森県八戸市での実施例）



出典：Will Smart HP (<https://willsmart.co.jp/casestudy/data-science/20240619/>)

4-2 交通空白・不便地域の設定方法に関する事例

（１）福岡市：高低差を考慮した交通不便地域の位置付け

【公共交通が不便な地域に対する支援】

○福岡市では、生活交通条例に基づき公共交通が不便な地域を対象として、地域の生活交通に関する課題の解決に向けた地域主体の取り組みについて、検討段階における運行内容の検討や試行運行の実施に対して支援を行っている。

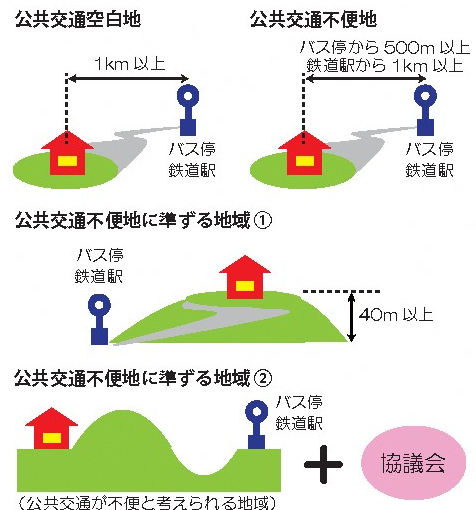
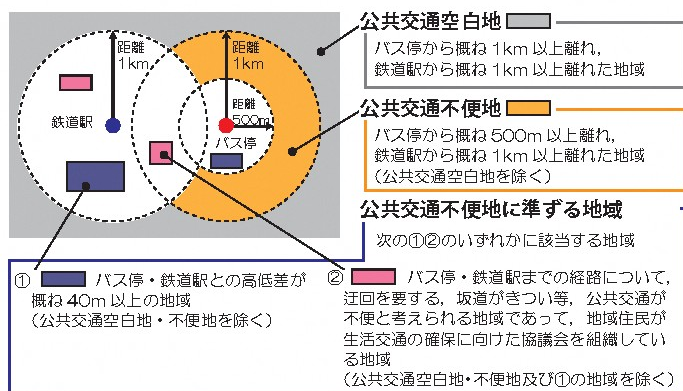
【支援の対象となる地域】

○以下のとおり、鉄道駅やバス停の距離に応じた空白地、不便地を設定するほか、バス停や鉄道駅との高低差を考慮した「不便地に準ずる地域」も設定している。

公共交通空白地	バス停・鉄道駅から概ね1km以上離れた地域
公共交通不便地	バス停から概ね500m以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域（公共交通空白地を除く）
公共交通不便地に準ずる地域	1. バス停・鉄道駅との高低差が概ね40m以上の地域（公共交通空白地、公共交通不便地を除く） 2. バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する、一定の勾配がある等、公共交通が不便と考えられる地域であって、地域住民が生活交通の確保に向けた協議会を組織している地域（公共交通空白地、公共交通不便地及び1の地域を除く）

支援の対象地域

バス停や鉄道駅まで遠い、また坂道が急で不便な地域などを支援します。下に示す3つの地域が対象となる範囲です。



出典：福岡市 HP（公共交通が不便な地域への対策）

<https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kotsukeikaku/machi/fubenchi.html>

(2) 東京都日野市：道路勾配を考慮した交通空白地域の位置付け**【道路勾配を考慮した交通空白地域の再定義】**

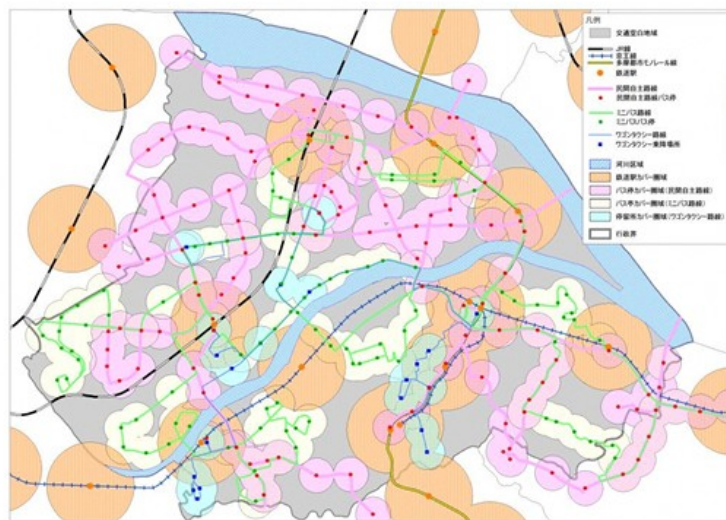
○日野市では、「鉄道駅から 500m 圏外、またはバス停から 200m 圏外」の地域を「交通空白地域」と定義していたが、今後加速する高齢化による「移動手段の確保」、必要性が高まる「丘陵地対策」を重視し、道路勾配が急峻な地域における「バス停利用圏域」の再設定を検討している。

【交通空白地域の見直し方針】

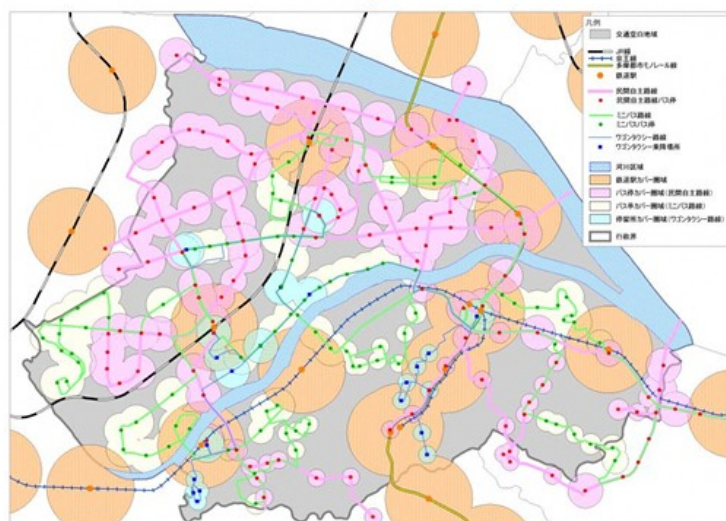
○国土交通省が公表する市内各地域（約 250m 四方）の地形傾斜度のデータより道路勾配を予測し、道路勾配をもとにバス停利用圏域を再設定している。

○交通空白地域を再設定した結果、交通空白地域の面積および人口が既存の算出結果から拡大している。

■交通空白地域（再定義前）



■交通空白地域（再定義後）



資料：日野市

図 平均道路勾配を考慮した交通空白地域

表 現交通空白地域と道路勾配を考慮した交通空白地域における面積、人口

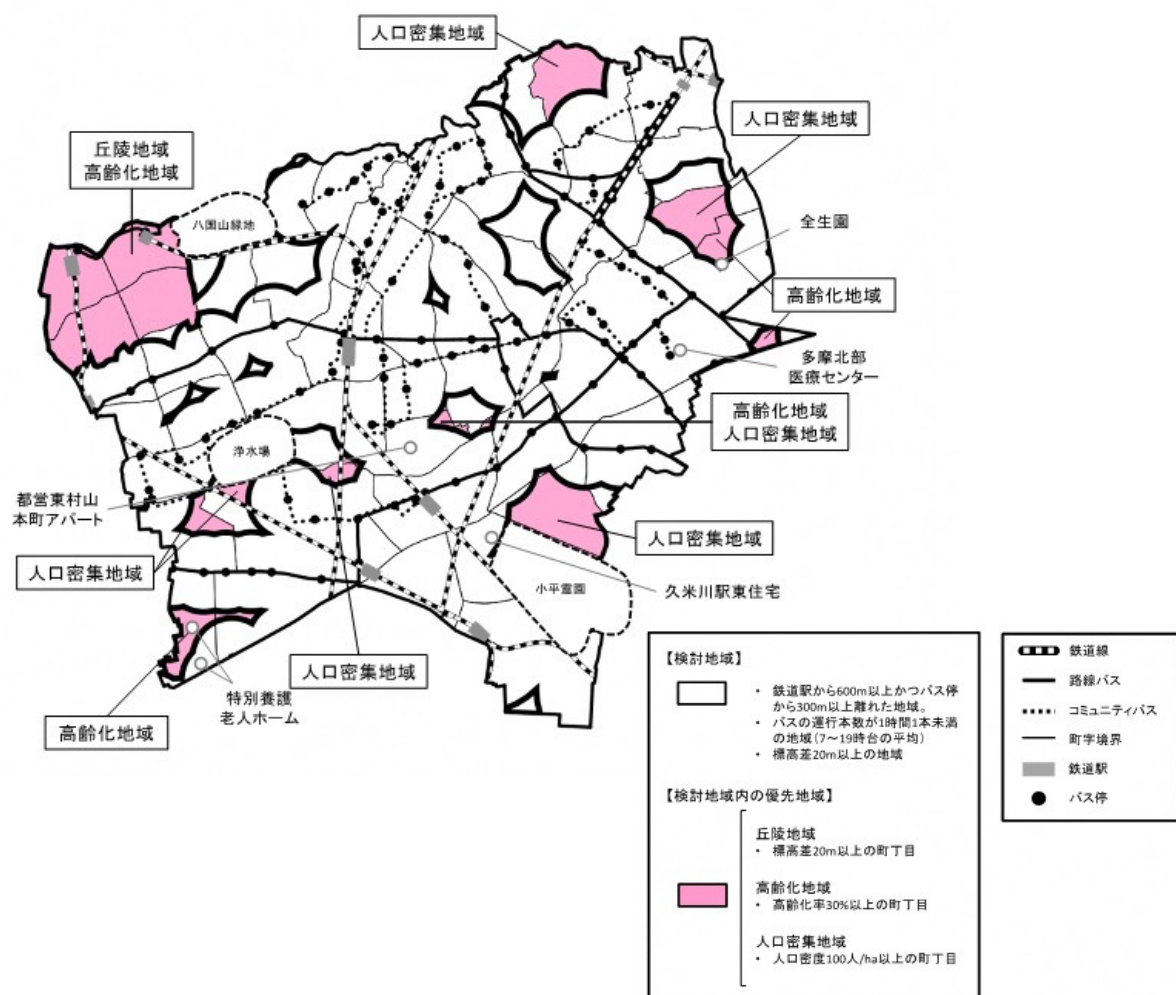
		面積 (km ²)	比率 (%)	人口 (人)	比率 (%)
市域全体		27.54	100.0%	186,538	100.0%
現交通空白地域		5.52	20.0%	30,161	16.2%
設定 1	平均道路勾配	6.20	22.5%	33,328	17.9%
	最大道路勾配	6.96	25.3%	37,916	20.3%
	中間道路勾配	6.35	23.1%	34,291	18.4%
設定 2	平均道路勾配	6.47	23.5%	34,823	18.7%
	最大道路勾配	7.28	26.4%	39,861	21.4%
	中間道路勾配	6.73	24.4%	36,416	19.5%

※人口は平成27年国勢調査5次メッシュ人口データを面積按分して算出

出典：日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028 計画書 別冊

(3) 東京都東村山市：公共交通不便地域の設定方法について**【交通不便地域の定義】**

○公共交通空白地域は「鉄道駅から600m以上、かつ、バス停から300m以上離れた地域」としているが、公共交通を利用しづらい地域の残存が課題となっており、公共交通不便地域として「バスの運行本数が1本/h未満のバス停から300m以内の地域」として定義している。また、公共交通空白地域・不便地域かつ徒歩・自転車移動が困難な丘陵地域をコミュニティバスの検討地域に設定している。



4-3 地域での移動手段確保の取組み

（１）千葉県船橋市：自動車学校・教習所送迎バス活用事業

【事業概要】

○平成13年度にコミュニティバス導入に向けて検討を行ったが、公平性、費用対効果などの諸問題により導入に関しては困難である状況にあった。また、既存路線バスが規制緩和の影響により、事実上路線の撤退に歯止めがかからない状態にあり、交通不便地域が拡大していく懸念がある。

○このような背景を踏まえ、市内の老人福祉センター、自動車学校・教習所が所有する送迎バスの空席を活用し、自主的交通手段を持つことが難しい高齢者等を対象に交通不便地域の移動支援を実施している。

【利用方法、料金】

○利用方法：利用者はあらかじめ指定された停車位置にてパスカードを提示して乗車する

○料金：無料

第3号様式

交通不便地域支援事業パスカード			
発行日 令和 年 月 日			
発行者 船 橋 市 長 印			
対象者氏名			
生 年 月 日			
住 所			
緊急連絡先			
氏名	続柄	住所	電話 ()
			-

裏 利用上の注意事項

- このカードに記載の対象者本人しか使えません。
- 時刻表の5分前には、停車位置（通過ポイント）付近でお待ちください。
- バスが近づいたら、手を挙げてお知らせください。
- 乗車するときに、このカードを運転手に提示し、降車場所を伝えてください。
- 乗車中は、運転手の指示に従って乗車してください。
- 空席がなく、乗車できない場合があります。
- 個人での利用に限り、団体での利用はできません。
- 乗車中はシートベルトを着用するなど、安全な乗車に努めてください。
- 船橋市外へ転出されたときは本カードを返還してください。
- 本カードに有効期限の定めはありません。ただし、事業の廃止やカードの更新を必要とするときは別途通知します。

【問合せ先】：船橋市道路計画課（電話 047-436-2055）

図 交通不便地域支援事業パスカード



図 車両イメージ

出典：船橋中央自動車学校ホームページ

(2) 埼玉県狭山市：市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業

【事業概要】

○病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる交通手段を確保することを目的として実施している。

【利用方法、料金】

○利用申請：利用者は事前に市への申請が必要

○料金：無料

【運行案内（時刻表、ルート）の例】

尚寿会 シャトルバス時刻表（入曽方面）

		1	2	3	4	5	6
入曽方面	出発 大生クリニックあさひ一乗			11:25			
	福寿の里（正面玄関付近）			11:35			
	3条通り			11:36			
	1条通り			11:37			
	包括支援センター前	8:15	9:50	11:40	14:25		
	1条通り	8:18	9:53	11:43	14:28		
	3条通り	8:19	9:54	11:44	14:29		
	福寿の里（正面玄関付近）	8:20	9:55	11:45	14:30		
	到着 大生クリニックあさひ一乗	8:30	10:05	11:55	14:40		
	出発 大生クリニックあさひ一乗		10:30	12:15		14:20	16:25
	福寿の里（正面玄関付近）		10:40	12:25		14:30	16:35
	3条通り		10:41	12:26		14:31	16:36
	1条通り		10:42	12:27		14:32	16:37
	包括支援センター前	8:45	10:45	12:30	14:35		
	わが家入曽	8:55	10:55	12:40	14:45	16:47	
	狭山モータースクール前	8:56		12:41	14:46		
	宮岡園付近	8:58		12:43	14:48		
	佐久間工務所西（本郷バス停付近）	9:00		12:45	14:50		
	狭山体育園（野球場南バス停付近）	9:05		12:50	14:55		
	ヤオコー入曽店前（狭山入曽郵便局バス停付近）	9:06		12:51	14:56		
	1条通り	9:13	11:03	12:58	15:03		
	3条通り	9:14	11:04	12:59	15:04		
	福寿の里（正面玄関付近）	9:15	11:05	13:00	15:05	16:57	
	到着 大生クリニックあさひ一乗	9:25	11:15	13:10	15:15	17:00	

※ 運行は、月～土曜日です。（祝祭日・12月31日～1月3日はお休みとなります）
 1. 大生病院B棟、クリニック、あさひ病院、老健愛の各正面玄関前を経由して病院を発車します。
 2. 運行ルート上で、駐車可能な場所であり、かつ運転手が安全と判断した場所に限り途中乗降可能です。
 3. 時刻表の変更の際は、尚寿会ホームページ及び掲示等でお知らせ致します。
 4. 運転手のみの運行ですので、恐れ入りますが介助の必要な方はご利用出来ません。
 5. ご乗車の意思確認のため、各バス停では乗車前の挙手をお願いいたします。
 6. 狭山市高齢者外出支援事業をご利用の方は、ご乗車の際に必ず送迎バス利用バスカードの提示をお願い致します。



令和5年4月1日改定 医療法人尚寿会 法人事業本部
 時刻表内の赤字は今回改定内容となっております。

出典：狭山市 HP

(<https://www.city.sayama.saitama.jp/kurashi/dourokotsuu/kotsu/sougeibus.html>)

4-4 新たな移動手段確保に向けたガイドライン、手引き等の作成

【目指す姿】

- 交通空白地域における移動手段の確保に向けて、地域住民や市、交通事業者の役割分担、検討の手順の体系化を行う。

○地域主体の新たな移動手段確保に向けた検討フロー

①市への事前相談

- ・地域課題を市と共有し、活動の方向性を協議する。

②地域での話し合い（意見交換）

- ・地域の実情に見合った取り組みの方向性を確認する。

③新たな移動手段の検討

- ・地域に適した移動手段の具体的なイメージを検討する。

④新たな移動手段の運行

- ・地域で取り組む移動サービスについて、市などのアドバイス・サポートを受けて基本的に地域が運営・運行を行う。
- ・運営・運行状況を適宜チェックし、必要に応じて見直しを検討する。

【新たな移動手段確保に向けた取り組み事例】

- 宮城県仙台市：みんなで育てる地域交通乗り乗り事業



出典：仙台市ホームページ

4-5 新たなモビリティに関する事例

（１）千葉県松戸市：グリーンスローモビリティ

【概要】

- 地域での買い物やグループ活動、イベントの活動など、地域住民の自分らしい暮らしをさせるため、グリーンスローモビリティを導入している。
- 市が地域にグリーンスローモビリティを貸与し、地域の互助で運行を行う。運転手等はボランティアが担う。



（２）茨城県境町：自動運転バス

【概要】

- 境町は路線バスを中心とした公共交通が脆弱なため、高齢者や子育て世代の移動手段の確保などが課題であり、高齢者や子育て世代をはじめとした「住民の誰もが生活の足に困らない町」を目指して、2020年に宇都宮市との実証実験を行った。
- 令和2年11月より自動運転バス3台を生活路線バスとして定時・定路線での本格運行を行っている。



出典：境町ホームページ

（３）千葉県千葉市：グリーンスローモビリティ「さくらまる」

【概要】

- 令和２年度の短期実証調査を経て、令和５年より継続的にグリーンスローモビリティを運行している。
- 地域住民等で構成される「桜木グリスロ運行管理委員会」が主体となり、運行管理等を地域主体で運営・運行している。



出典：千葉市ホームページ