

地域公共交通計画の施策・事業等の先進事例

1 地域公共交通計画の施策・事業等の先進事例.....	1-1
1.1 近年の新線整備の事例.....	1-1
1.1.1 宇都宮 LRT.....	1-1
1) 芳賀・宇都宮地域公共交通計画の概要.....	1-1
2) 結節機能の強化に関する課題と対応策.....	1-3
3) LRT を導入する際の都市交通に係る施策.....	1-4
1.1.2 沖縄都市モノレール.....	1-5
1) 豊見城市域公共交通計画.....	1-5
2) モノレールに係る都市整備関連施策.....	1-7
1.2 施策・事業の先進事例.....	1-8
1.2.1 目標 1 公共交通の利用促進に係る事業.....	1-8
1) 事業 1 総合公共交通マップの作成.....	1-8
2) 事業 4 バス停のわかりやすい案内表示の整備.....	1-9
3) 事業 8 公共交通を使ったイベントの開催.....	1-10
4) 事業 9 高齢ドライバーへの公共交通の普及促進.....	1-10
5) 事業 10 路線バス・MMシャトル・むらタクの子ども定期.....	1-11
6) 事業 12 公共交通の乗り継ぎ割引検討.....	1-12
1.2.2 目標 2 公共交通の維持・まちづくりとの連携強化.....	1-13
1) 事業 19 ドライバー確保に向けた支援.....	1-13
2) 事業 21 モノレール延伸に向けた公共交通ネットワークのリデザイン.....	1-14
1.2.3 目標 3 交通手段を選択できる環境づくり.....	1-16
1) 事業 26 デマンド配車予約サービスアプリの導入検討.....	1-16

1 地域公共交通計画の施策・事業等の先進事例

1.1 近年の新線整備の事例

1.1.1 宇都宮 LRT

1) 芳賀・宇都宮地域公共交通計画の概要

芳賀・宇都宮地域公共交通計画の基本方針として、「階層性のある公共交通ネットワークの整備」、「スマートな公共交通の実現」、「公共交通の利用促進」が示されている。

基本方針を実現するための施策・事業を設定している。

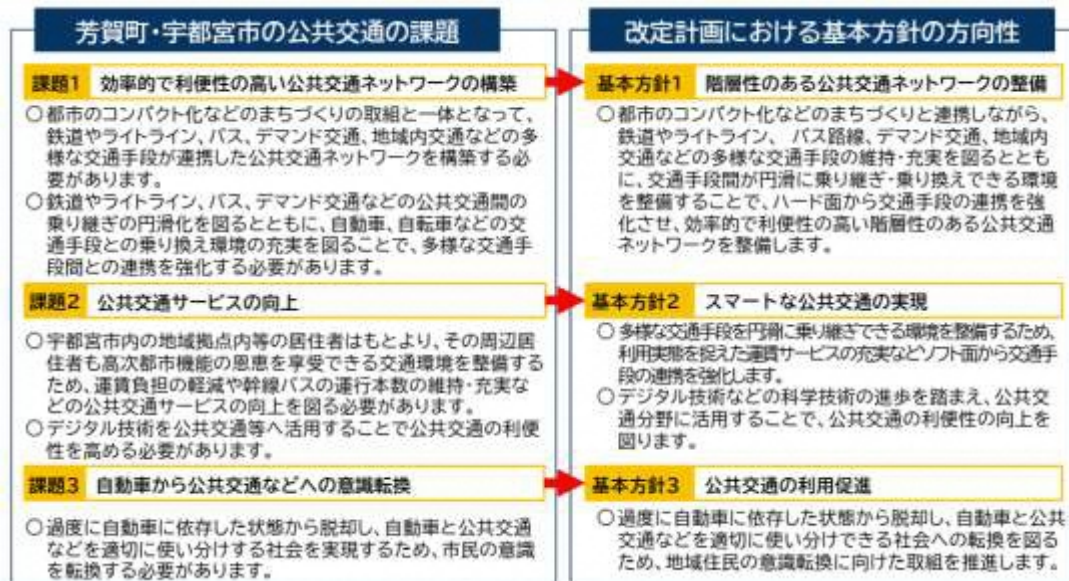


図 1-1 課題と基本方針

基本方針	基本施策	施策・事業
階層性のある公共交通ネットワークの構築	芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築	①JR宇都宮駅東側ライトラインの充実【芳賀町、宇都宮市】 ②JR宇都宮駅西側ライトラインの導入(軌道運送高度化事業)【芳賀町、宇都宮市】
	計画区域全域のバス路線の維持・充実	①ライトラインなどと連携したバス路線の再編等(地域公共交通利便増進事業)【芳賀町、宇都宮市】 ②NCCに資するバス路線の維持・充実【宇都宮市】
	日常の移動を支える公共交通の維持・充実	①デマンド交通の維持・充実【芳賀町】 ②芳賀町の南北を結ぶ公共交通軸の確立【芳賀町】 ③地域内交通の導入・利便性の向上【宇都宮市】 ④市街地における生活交通の確保【宇都宮市】
	鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実	①トランジットセンターなどへのサイクル&バスライド用駐輪場の整備【芳賀町、宇都宮市】 ②鉄道・ライトライン・バスを補完するシェアリングモビリティの充実【芳賀町、宇都宮市】
	多様な交通手段の乗り継ぎ・乗り換え環境の構築	①トランジットセンター(乗り継ぎ拠点)の整備【宇都宮市】 ②バスと地域内交通の乗継ポイント等の充実【宇都宮市】 ③バス乗り場「橋場」の交通結節機能の整備検討【芳賀町】 ④公共交通の案内サインの充実【芳賀町、宇都宮市】
スマートな公共交通の実現	公共交通の運賃負担の軽減	①運賃負担軽減策の維持・充実【芳賀町、宇都宮市】
	交通DXの活用	①乗継割引を反映した情報提供【芳賀町、宇都宮市】 ②デマンド交通システムの見直しの検討【芳賀町】 ③地域内交通の予約・配車システムの利便性の向上【宇都宮市】 ④ライトライン車内へのフリーWi-Fiの提供【芳賀町、宇都宮市】
公共交通の利用促進	公共交通の利用促進策の実施	①ライトライン・再編バス路線沿線のモビリティ・マネジメント【芳賀町、宇都宮市】 ②児童・生徒、移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進【芳賀町、宇都宮市】

図 1-2 将来の実現に向けて行う施策・事業

芳賀・宇都宮地域公共交通計画の評価指標は以下の通り。

評価指標		現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
公共交通の年間利用者数※1		2,789万人	3,400万人
公共交通の夜間人口※2カバー率※3		92.5%	100%
公共交通に対する満足度	宇都宮市※4	36.4%	38.4%
	芳賀町※4	41.4%	50.0%(令和9年度)
ICカードによる運賃支払いの割合		87.0%	90%以上

★ 目標値については、概ね5年を目安に必要な応じて、計画策定後の社会経済状況や利用者ニーズ等の変化を踏まえて設定します。

※1: 今後、駅西側ライトラインの検討の進捗状況を踏まえ適宜、見直します。

※2: 夜間人口とは、国勢調査における「常住地における人口」を示します。

※3: 令和2年10月の人口で算出。

人口…14,961人(芳賀町)+518,757人(宇都宮市)=533,718人…①

公共交通カバー人口…14,961人(芳賀町)+478,801人(宇都宮市)=493,762人…②

カバー率(公共交通カバー人口②/人口①)…0.9251

※4: 宇都宮市は市全域、芳賀町は町全域を集計対象としています。

図 1-3 計画を評価する指標

出典：芳賀・宇都宮地域公共交通計画（宇都宮市）

https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/023/utsunomiyakeikaku.pdf

2) 結節機能の強化に関する課題と対応策

バス、タクシーのあり方として、車を運転できない人の移動手段の確保や渋滞緩和、環境負荷の軽減等の観点から、公共交通ネットワークの充実が望まれており、LRTとバス、タクシー等が連携し、都市全体を効率的にネットワークする交通網を構築し、利用者の利便性を向上させ、その相乗効果により公共交通全体の利用拡大を図っていく必要があるとしている。

LRTの導入に伴い、路線バスへの影響は避けられないが、バス網を再編した場合のバス事業者の収支や現在の人員、車両、保有する関連施設への影響等について、事業者の意見を踏まえ十分に検討していく必要がある。また、タクシーへの影響も懸念されるが、マイカーからLRTへの利用転換が進めば、LRTの停留場から新たな需要が期待できる側面もあるという考えのもと、各交通手段の結節強化について検討している。

LRT導入にあたっての結節機能強化策の対応策は以下の通り。

表 1-1 結節機能強化策

課題	対応策
鉄道との連携強化	● 鉄道駅及びその周辺において、LRTと鉄道の<u>乗り継ぎがスムーズに行えるような停留場を整備</u>する必要がある。 ● 停留場の整備にあたっては、<u>LRTのJR宇都宮駅交差方法や駅周辺の開発計画、バス網の再編計画などとの整合</u>を図りながら、具体的な整備計画を検討する必要がある。
他の交通手段との乗り継ぎ施設等	● <u>LRTと自動車や自転車、バス、タクシー等との乗り換えをスムーズ</u>に行うため、利用者が利用しやすい<u>乗り継ぎ施設(トランジットセンター等)を整備</u>する必要がある。 ● 乗り継ぎ施設には、<u>利用者の利便性向上のための施設(待合室やトイレ等)やバスの回転場、タクシー待機所等の整備</u>と併せて、LRTとバスとの連携を有効に機能させるため、<u>時刻表や乗り継ぎ情報等の一元化やダイヤ調整、共通乗車券の導入</u>などソフト面の施策も実施する必要がある。 ● なお、乗り継ぎ施設の整備にあたっては、用地の確保や関係者との調整、公共交通全般の利便性向上に資する施設という公共性を考慮し、<u>行政が中心となって整備を進める</u>必要がある。 ● 今後、乗り継ぎ施設の具体的な整備計画や利便性向上のための<u>関連ソフト施策について、関係者と調整を図りながら検討</u>を行う必要がある。

出典：第3章 新交通システム導入にあたっての課題より抜粋（宇都宮市）

https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/094/donyukadai_kekka_3.pdf

3) LRT を導入する際の都市交通に係る施策

まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンスでは、LRTを導入する際の都市交通に係る施策として、「バス網の再編」、「バス、鉄道等の公共交通との乗り継ぎ施設」、「環状道路整備、駐車場施策等による自動車流入抑制」、「都市地区の歩行環境整備」が示されている。

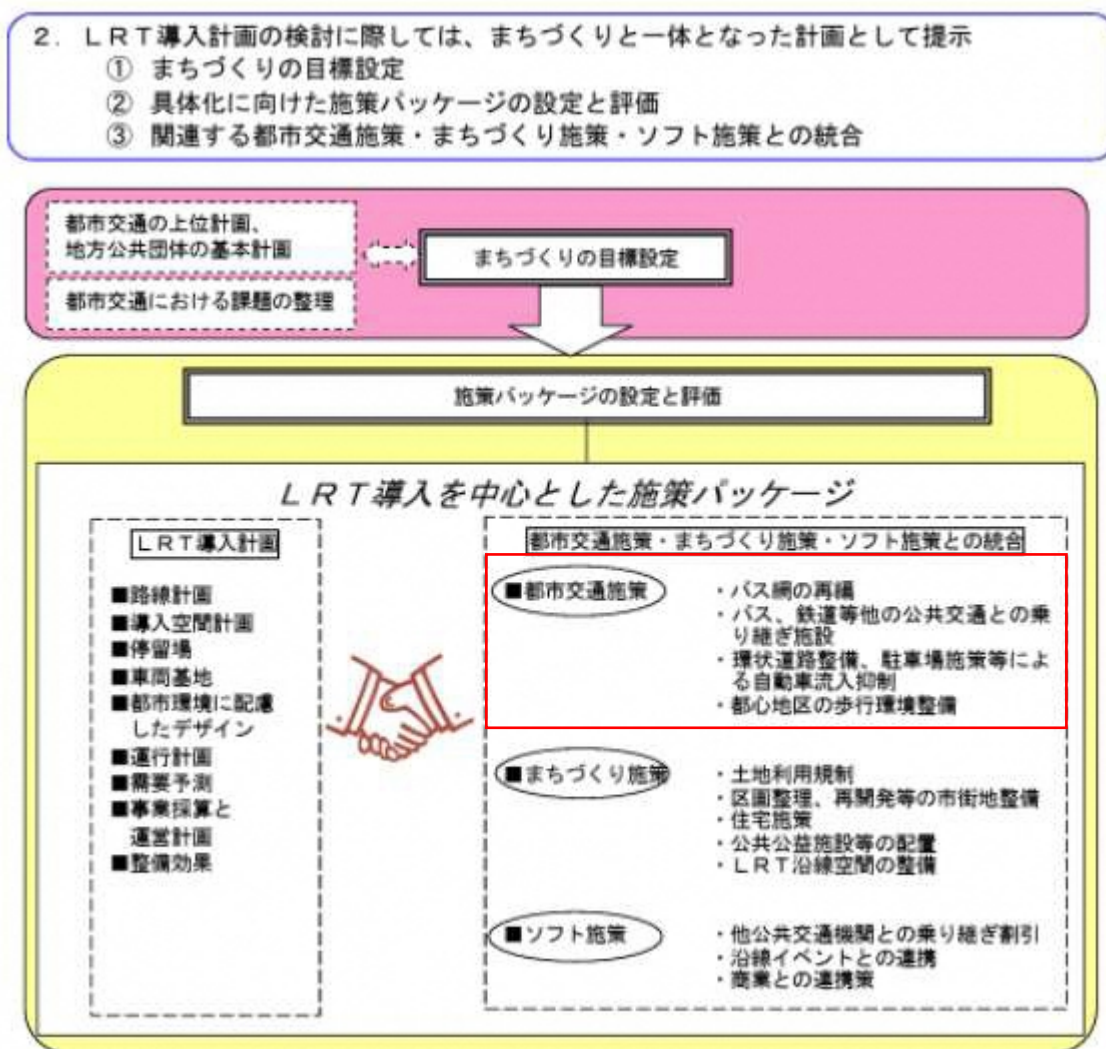


図 1-4LRT 導入を中心とした施策パッケージ

出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンスの概要（国土交通省）

<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/04/041013/02.pdf>

1.1.2 沖縄都市モノレール

1) 豊見城市地域公共交通計画

「豊見城市交通基本計画」は、これらに基づき策定している。

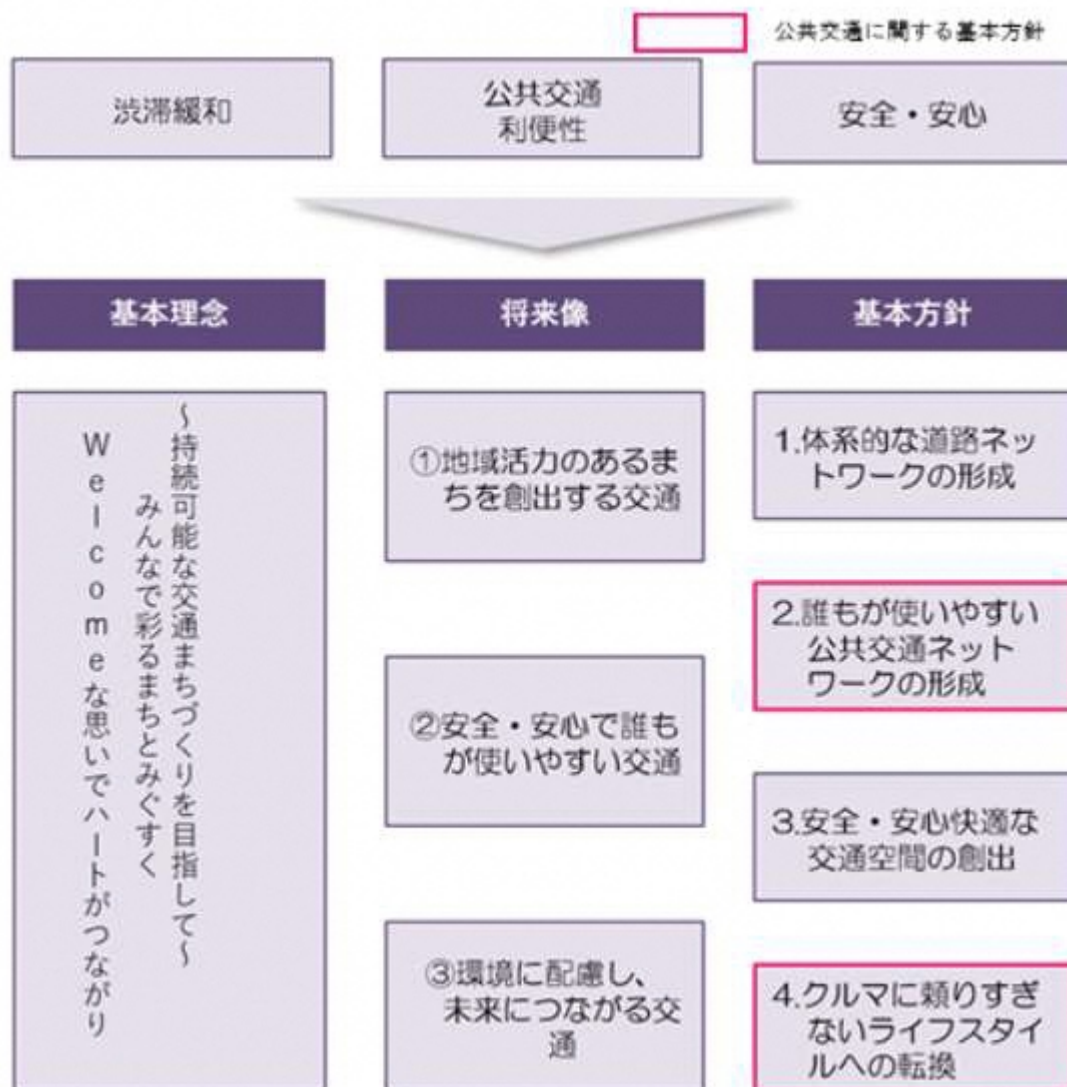


図 1-5 基本理念・将来像・基本方針

出典：豊見城市地域公共交通計画から p70「図 67 基本理念、将来像、基本方針」より抜粋
<https://www.city.tomigusuku.lg.jp/material/files/group/26/R4-tiikikoukyoukoutuukeikaku.pdf>

基本方針	施策	個別施策		取組内容
2. 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	新しい公共交通システムの導入	1 総合交通戦略【No. 4】	LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進	
	路線バスの利用環境の拡充	2 総合交通戦略【No. 5】	公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	公共交通の需要が期待される市東部の利便性向上 豊見城市内一周バス（105 番）のルート検証・見直し バス乗降データの取得・分析推奨
		3 総合交通戦略【No. 6】	公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進	公共施設やコンビニエンスストア等と連携したバス待ちスペースの設置 既存のバスナビアプリの利用促進のための PR バス運行関連情報のオープンデータ化への取組推奨
	多様なフィーダー交通網の構築	4 総合交通戦略【No. 7】	ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進	ラストワンマイル交通の導入検討 グリーンスローモビリティの導入検討 シェアサイクル等の利用促進
	交通結節点の整備	5 総合交通戦略【No. 8】	交通結節点の整備の推進	豊見城市役所 道の駅豊崎周辺 真玉橋、名嘉地、豊見城 IC
	MaaS をはじめとする新たなモビリティサービスの活用	6 総合交通戦略【No. 9】	MaaS をはじめとする新たなモビリティサービスの活用の推進	現金から交通系 IC カード等への転換を促進 MaaS サービスの活用検討 タクシーとバスを組み合わせた割引検討
4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換	モビリティマネジメント (MM)、交通需要マネジメント (TDM) の推進	7 総合交通戦略【No. 17】	モビリティマネジメント (MM)、交通需要マネジメント (TDM) の推進	モビリティマネジメント (MM)
				通勤におけるモビリティマネジメント
				学校教育におけるモビリティマネジメント
				転入者を対象としたモビリティマネジメント
				公共交通利用に向けた周知啓発
				交通需要マネジメント (TDM)
				パーク＆ライド駐車場を活用した公共交通への転換 ノーマイカーデーの実施 エコ通勤の推進

図 1-6 実施施策

出典：豊見城市地域公共交通計画から p76「4.4 実施施策」より抜粋
<https://www.city.tomigusuku.lg.jp/material/files/group/26/R4-tiikikoukyoukoutuukeikaku.pdf>

2) モノレールに係る都市整備関連施策

モノレールに係る都市整備関連施策のうち、公共交通に係る施策として「パーク&ライド」、「コミュニティバス」、「トランジットモール」が示されている。

沖縄都市モノレールに係る都市整備関連施策

1. 道路、モノレール関連構造物の整備

- ・国道329号(那覇東BP)、市道3・6・那1号旭橋崇元寺線、市道3・3・4号崇元寺姫百合線

2. 周辺市街地の整備事例

おもろまち駅周辺

- ・那覇新都市地区区画整理事業
- ・真嘉比古島第二土地区画整理事業

牧志駅周辺(さいおんスクエア)

- ・牧志・安里地区第一種市街地再開発事業(先導型再開発緊急促進事業を含む)
- ・モノレール牧志駅周辺地区都市再生整備計画

3. パーク&ライド

- ・小禄駅、安里駅、古島駅

4. コミュニティバス

- ・牧志新都心線

5. トランジットモール

- ・国際通り(県庁前駅付近～牧志駅)

図 1-7 沖縄都市モノレールに係る都市整備関連施策

出典：沖縄都市モノレールに係る都市整備関連施策について

(平成 25 年 3 月沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課)

<https://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Kaiken/kyoku/matidukuri/monorail.p>

1.2 施策・事業の先進事例

1.2.1 目標 1 公共交通の利用促進に係る事業

1) 事業 1 総合公共交通マップの作成

印西市では、バスやタクシーなどの公共交通機関の利用促進策のひとつとして、印西市地域公共交通計画に基づく「印西市総合公共交通マップ」を作成している。このマップは、公共施設などに設置しており、官民を問わず、市内のバス路線を網羅しバス路線の認知度向上などを目的としている。



図 1-8 印西市総合公共交通マップ

出典：千葉県印西市 HP

<https://www.city.inzai.lg.jp/0000015740.html>

2) 事業 4 バス停のわかりやすい案内表示の整備

京都市市バスでは、デザインマニュアルを作成し、バス停のわかりやすさ向上に向けた取り組みを行っている。



図 1-9 バス停のわかりやすい情報提供

出典：京都市バスにおける系統番号について（平成 30 年 2 月 1 日）京都市交通局自動車部
<https://www.mlit.go.jp/common/001221844.pdf>

3) 事業 8 公共交通を使ったイベントの開催

伊豆市では、令和 7 年 1 月 9 日に小学校に入学予定の新 1 年生たち 24 人に実際のバスを使って乗車マナーなどについて学ぶ教室を開催した。

はじめに、バス会社の社員がこどもたちにバスの乗り降りの仕方を説明し、ほかのお客さんの迷惑にならないよう静かにしていることや窓から顔や手を出さないことなどを教えている。

出典：静岡県伊豆市

4) 事業 9 高齢ドライバーへの公共交通の普及促進

運転免許証の自主返納制度とは、加齢に伴う身体機能や判断力の低下などにより、運転に不安を感じる方や運転をしなくなった方が自主的に有効期限の残っている運転免許証を返納できる制度で、市川市では返納された方への支援として、デジタル地域通貨として利用できるポイントの付与を行っている。



図 1-10 運転免許証の自主返納制度

表 1-2 運転免許証の自主返納への支援

	ICHICO ポイント
対象	運転経歴証明書に記載されている交付日が一定期間内の市民
インセンティブ	10,000 ポイント付与 (1 人 1 回)

出典：千葉縣市川市 HP

<https://www.city.ichikawa.lg.jp/roa01/return-license.html>

5) 事業 10 路線バス・MMシャトル・むらタクの子ども定期

西武バス全区間乗り放題で利用できる定期券を発行している。「通学証明書」「入学証明書」「合格証明書」を提出すれば購入でき、PASMO、Suica が利用できる。

学トクIC定期券ならいつでも西武バス全区間乗り放題！

学童、小学生、中学生、高校生向けの料金表：

学童	小学生	中学生	高校生
41,000円	16,500円	15,500円	11,000円
20,500円	8,250円	7,750円	5,500円

※学童は4月～9月、小学生は4月～9月、中学生は4月～9月、高校生は4月～9月

学トクIC定期券の使い方：

- 学童：学童バス、学童シャトル、学童タクシー
- 小学生：小学生バス、小学生シャトル、小学生タクシー
- 中学生：中学生バス、中学生シャトル、中学生タクシー
- 高校生：高校生バス、高校生シャトル、高校生タクシー

図 1-11 学トクIC定期券

出典：西武バス HP

<https://www.seibubus.co.jp/news/uploads/763357f0fc3a95f487bd36f32f1111ae80a63ab4.pdf>

また、「まもレール」とは、JR 東日本、都営交通、東京メトロの改札を使った見守りサービスで、対象者の交通系 IC カードをあらかじめ登録することで、その IC カードを駅の自動改札機にタッチすると、指定された方にメールで「通過時間・利用駅・チャージ残高」をお知らせするサービスである。

改札でタッチ！

メールで通知！ 通過時刻、利用駅、チャージ残高を一緒に通知します

図 1-12 まもレール

出典：東日本旅客鉄道株式会社、東京都交通局、東京地下鉄株式会社、セントラル警備保障株式会社の共同事業「まもレール」HP

<https://www.mamorail.jp/service/>

6) 事業 12 公共交通の乗り継ぎ割引検討

宇都宮市では、交通系 IC カード「totra」を使ってライトラインとバスと地域内交通を乗り継ぐと、2 乗車目の公共交通の運賃から 100 円～200 円割引される。

ライトライン沿線 4 地区の地域内交通及び芳賀町ひばり号（デマンド交通）におけるライトライン・バスとの乗継割引の適用割合は、令和 5（2023）年 10 月では 7.5%、令和 6（2024）年 3 月では 9.5% となり、増加傾向にある。

表 1-3 ライトラインとバスと地域内交通の乗継割引制度

種類	割引額
ライトラインとバスの乗り継ぎ	100 円割引
ライトラインと地域内交通の乗り継ぎ	200 円割引
バスと地域内交通の乗り継ぎ	200 円割引

出典：宇都宮市 HP

<https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/chiikinai/1029813.html>



図 1-13 ライトライン・バスと地域内交通間における乗継割引の適用割合

出典：第 38 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料

https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/078/04_siryo2_38.pdf

(2) 地域公共交通のリ・デザイン

地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」、を柱とした取組である。目的は、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることにある。

公共機関のリ・デザイン全体の取り組み



出典：地域公共交通のリ・デザイン（国土交通省）

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

1.2.3 目標 3 交通手段を選択できる環境づくり

1) 事業 26 デマンド配車予約サービスアプリの導入検討

宇都宮市では、地域内交通のより便利な利用のため、電話予約に加えスマートフォンやパソコンなどを利用して地域内交通をインターネットで 24 時間予約ができるサービスを提供している。待ち時間の確認や、鉄道やバス、LRT に合わせた降車時間を指定できる。



図 1-16 地域内交通への予約・配車システムの導入

出典：栃木県宇都宮市 HP

<https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/chiikinai/1031631.html>

「GunMaaS」では、マイナンバーカードと交通系 IC カードを紐づけた、前橋市民限定の割引サービス「MaeMaaS」を実施している。

デジタルフリーパス

デジタルフリーパスの割引額が下記の通りです。
通常よりも割安な金額で、本市中心部の路線バス等のデジタルフリーパスを購入できます。
※市民割引はバス及び上毛電気鉄道のチケットが対象です

バス		前橋市内のバスをおトクに 利用できるチケットをご用意しています。	
		中心市街地 乗り放題券	マイバス®
通常料金	大人	400円	310円
	子ども	200円	
前橋市民 割引料金	大人	200円	200円
	子ども	100円	

※マイバスは、大人・子ども同額

図 1-17 デジタルフリーパスの料金体系

出典：群馬県前橋市 HP

<https://www.city.maebashi.gunma.jp/soshiki/seisaku/kotsuseisaku/gyomu/5/2/26545.html>