

平成22年度 関市地域公共交通
総合連携計画事後評価策定業務

目 次

○ 中山間地域の地域内バス路線整備の方向性

(1) 中山間地域の概況	1
1) 地域別人口	1
2) 施設分布状況	1
3) まとめ	3
(2) 試験走行時の利用実態の把握	3
1) 試験走行路線の運行開始からの経緯	3
2) 試験走行路線の運行実態（平成22年4月改編後）	4
3) 無料試験走行路線の利用実態	5
4) まとめ	11
(3) 地域住民の意見	11
1) 市民アンケート調査結果をもとにした地域住民の意見	11
① 関市地域公共交通総合連携計画とバス路線見直しについての認知状況	12
② バス路線見直し後のバスの利用回数について	12
③ 中山間地域で運行している試験走行バスの認知・利用状況について	12
④ バス路線見直しによる外出頻度の変化について	12
⑤ 市内バス路線の必要性について	13
⑥ 市内バス路線に対する公的資金の投入の是非について	13
⑦ 市内バス交通確保・維持に向けて重要と考える政策について	13
⑧ 自由意見について	14
⑨ まとめ	15
2) バス懇談会における住民の意見	15
(4) 地域内バス路線整備の方向	16
1) 上位計画等による中山間地域のバスの方向	16
2) 他地域における事例	18
3) 地域内バス路線整備の方向（案）	19

平成 23 年 3 月 18 日

関市公共交通活性化協議会

3) まとめ

近年の関市の中山間地域の概況をまとめると、おおよそ全国的な傾向と同様、人口減少および高齢化に歯止めがかからない状況が確認できる。特に、人口減少においては、板取地域、高齢化においては上之保地域で特徴的な傾向を示している。このような地域においては、地域の生活を維持していく上で地域内バス路線整備の意義は高いといえ、地域住民との協議を踏まえるなどして真に利用できる、すなわち住民の生活維持において役立つ運行形態が切に望まれるといえる。

その点において、各地域の施設分布状況を十分に考慮することは重要である。中山間地域という特性上、各地域とも主要施設はともに地域間を連結する幹線道路の特定区間に集中している。一方、利用者である住民の居住地は、その幹線道路の沿線に近いものの、長大な沿線に広く分布している。この傾向は両ウィングの先端に位置する板取地域、上之保地域で顕著である。このような地域においては、路線は地域間を連結する幹線道路を走行するといった比較的明快なものが想定できる。一方で、通学などの生活必需的な移動目的を適正な形で担保していく運行本数や時間帯などに工夫が必要となってくるといえるだろう。

(2) 試験走行時の利用実態の把握

1) 試験走行路線の運行開始からの経緯

平成 20 年度に策定した関市地域公共交通総合連携計画において、中山間地域の地域内交通の整備方針は、

過疎地域における地域内交通については、高齢者の通院や買い物時の移動の確保を主目的とし、地域特性や需要に見合った運行形態で、地域が主体となって各地域の乗換拠点に連絡する公共交通サービスを確保する。

こととし、これを実現するため、各地域において、地域バス運営協議会を設置し、平成 23 年度の運行を目途に、住民の日常移動を確保する持続可能な乗合交通のあり方を検討していくものとした。

これを受け、各地域ごとに 21 年度～22 年度の 2 年間、試験走行（無料）を行っているところである。

以下に試験走行開始からの経緯を地域ごとに整理する。

○板取地域（平日毎日・休日は減便して運行）

- ・平成 21 年 4 月より洞戸栗原車庫から板取門原間の試験運行を開始した。
- ・道路事情によりその他のバスルートは存在しないため、現在まで変更はしていない。
- ・並行する岐阜バス（自主運行）運行以外の時間帯で関板取線等の幹線交通に接続している。
- ・試験走行後は、洞戸栗原車庫で自主運行バスを止め、栗原車庫以北は住民組織で行うことを検討している。

○洞戸地域（平日毎日運行）

- ・平成 21 年 4 月より地域内を巡回（2～3 本）するルートで試験運行を開始した。
- ・それまでの福祉バスを基本にルートを改良し運行している。
- ・関板取線等の幹線路線への乗継を基本に、診療所と福祉センターへの移動を考慮しルートを決定している。
- ・平成 22 年 4 月より車両 1 台をデマンド運行に切り替えた。
- ・変更は、道路狭小箇所や軽度の障害によるバス停までの移動困難者に対応するために、利用状況をかんがみて基本コースを維持し、その他をデマンドへ移行している。
- ・試験走行前に走行していた基本コースの福祉センター路線の利用傾向が強く、利用回数も週に 2 回と福祉センターバスの利用実績で落ち着いている状況にある。

○武芸川地域（平日毎日運行）

- ・地域内福祉センター送迎バス路線を基本ルートに設定して試験運行を開始した。
- ・利用者の声を聞きながら改善策を検討し、平成 22 年 4 月より買い物特急便（3つの地域から週一回運行）の運行を開始した。
- ・関板取線等の幹線路線への乗継を考慮し設定している。
- ・乗りやすい車両（低床バス）の導入意見が強い地域である。

4) まとめ

無料試験走行時の利用実態をまとめると、概して多くの地域で利用増加傾向にあることが確認できる。買い物特急便の運行が開始された武芸川地域では大幅な増加が確認できる。しかし、(1)で確認したように人口減少が市内でも最も大きい地域であり、かつサービスの変更が行われていない板取地域における利用増加は、関地域内の高校への通学が可能になったことによるものと考えられ、その利用増加には注目すべきものがある。このような2地域において利用増加が確認できたということは、高齢者の診療所への通院・買い物や高校生・生徒・児童の登下校など生活を維持する地域の足として試験走行路線が広く認知されはじめた結果であるといえる。

一方で、サービスを向上させたにも関わらず利用増加に結びついていない上之保地域の試験走行路線については、その原因について、地域住民との協議を踏まえて明らかにしていく必要がある。

なお、いずれの地域においても、PDCA サイクルに従うとともに、積極的に需要を喚起するような地域づくりにも対応する運行形態へ常に改善していくことが望まれる。その点において、引き続き、バスの利用実態、さらには市民意識などの把握を継続的に執り行っていくことが重要と考えられる。

(3) 地域住民の意見

ここでは、今年度実施した市民アンケート調査結果および中山間地域の試験走行開始に向けて開催された中山間地域のバス懇談会における住民の意見をもとに、バス交通に対する地域住民の意見、要望等を地域別に要約する。

1) 市民アンケート調査結果をもとにした地域住民の意見

本調査は実証運行バスの評価および今後の市内バス交通の検討を行うための基礎データを得る目的として、平成 22 年 12 月～平成 23 年 1 月に実施した。調査は郵送配布・回収方式で、無作為抽出された市民を対象としている。配布数は表 1 に示すように 1,540 票で回収数は 683 票であった。

表 1 地域別市民アンケート調査票配布数

		配布数 (人)
関地域	安桜・旭ヶ丘・富岡・下有知	290
	瀬尻・倉知・千疋・小金田・保戸島	290
	田原	150
	富野	150
洞戸地域		120
板取地域		120
武芸川地域		150
武儀地域		150
上之保地域		120
関市全体		1,540

① 関市地域公共交通総合連携計画とバス路線見直しについての認知状況

関市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）の認知、また計画は知らないまでも、バス路線の見直しの認知について、地域別で整理した結果を図1に示す。板取、上之保地域の連携計画を知っている割合が50%を越えているなど他地域に比べて認知している住民が多い。これらの地域では、路線見直しの認知も含めれば70%以上と高い割合で知られていることがわかる。

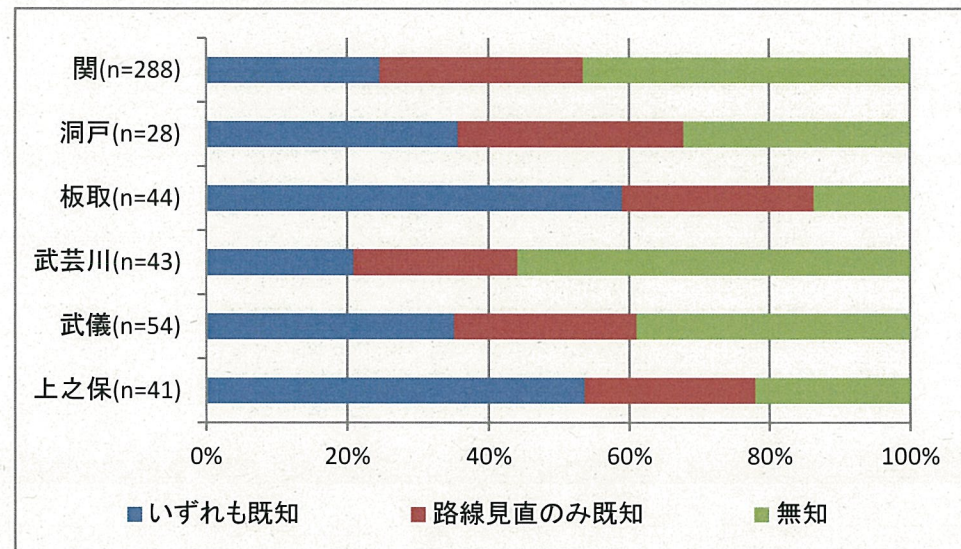


図1 連携計画とバス路線の見直しについての認知状況

② バス路線見直し後のバスの利用回数について

バス路線見直し後にバスの利用回数がどのように変化したかについて地域別で整理したものを図2に示す。いずれの地域も見直し前後とも利用していないが最も多い。一方で、板取地域での利用増加が顕著であり、20%以上が増えたと回答している。他方、関市、洞戸地域では、増加より減少・利用停止の割合が高い。

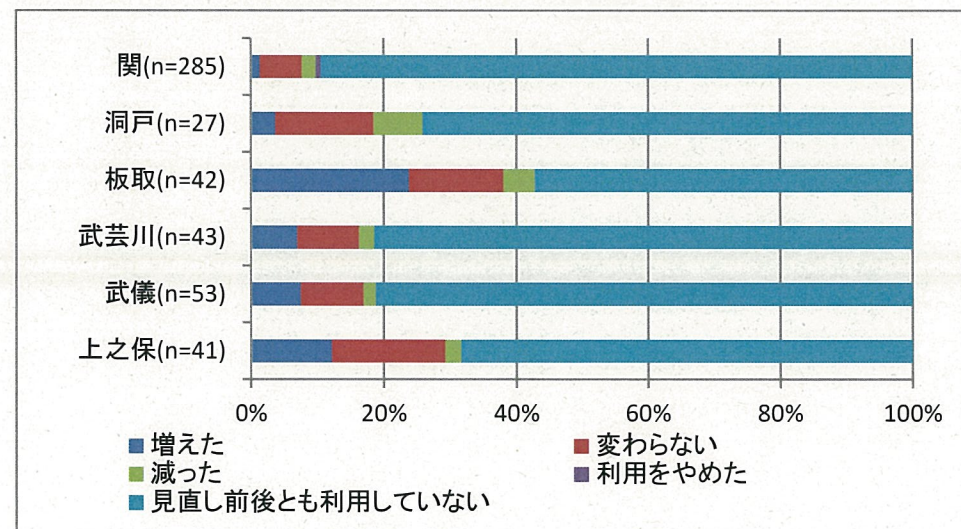


図2 バス路線見直し後のバスの利用回数

③ 中山間地域で運行している試験走行バスの認知・利用状況について

現在、無料で中山間地域を運行している試験走行バスの認知、利用状況について、地域別に整理した結果を図3、図4に示す。なお、ここでは利用機会が少ないと考えられる関地域は除外している。図3から、洞戸、板取、上之保での認知割合が80%を越えているなど、地域住民に広く知られていることが窺える。

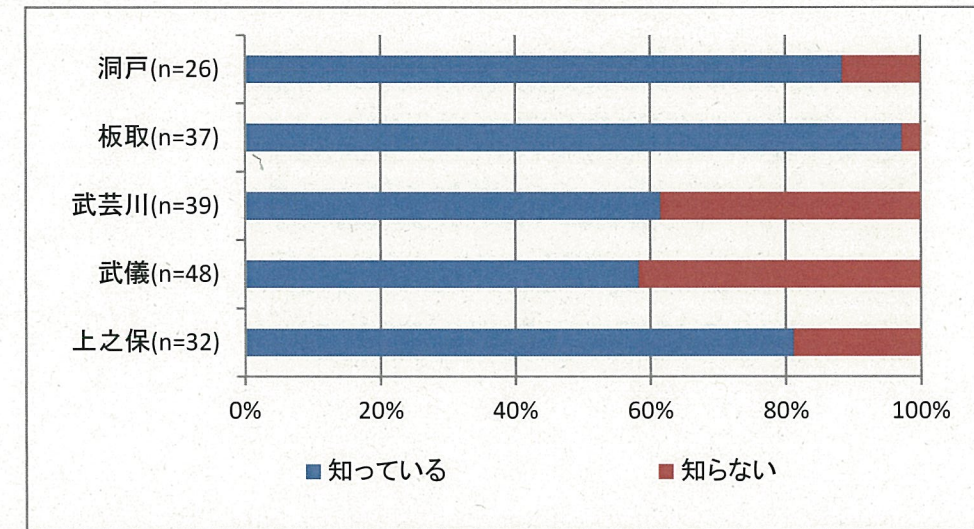


図3 試験運行バスの認知

図4からは、板取で利用経験ありが40%を占めていることがわかる。その他の地域では10~20%程度であることから、その利用程度が特筆していることがわかる。

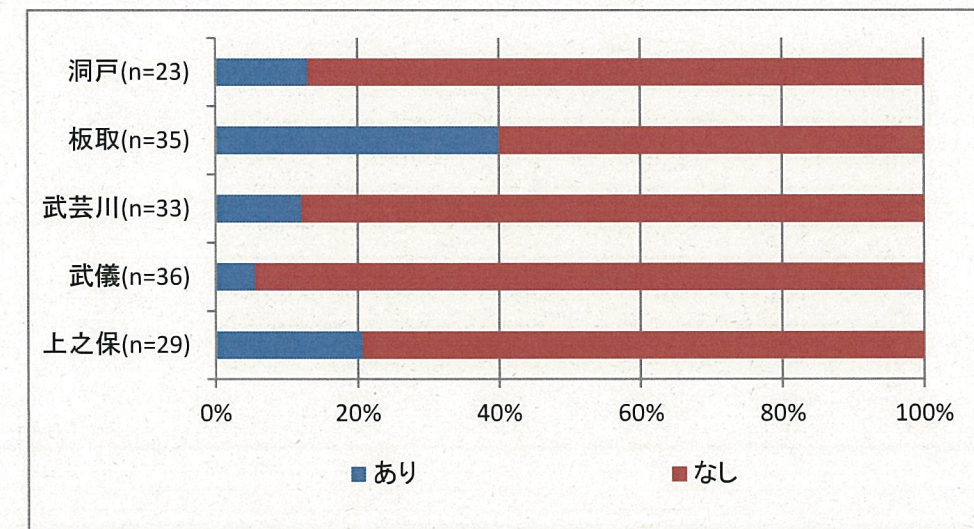


図4 試験運行バスの利用経験（運行の認知者のみの回答）

④ バス路線見直しによる外出頻度の変化について

図5はバス路線の見直しによる外出頻度の変化を示している。多くの地域で変わらないという回答が多いものの、板取、上之保地域においては40%の回答者が少し増えたと回答しているなど、外出に与える影響が確認できる。

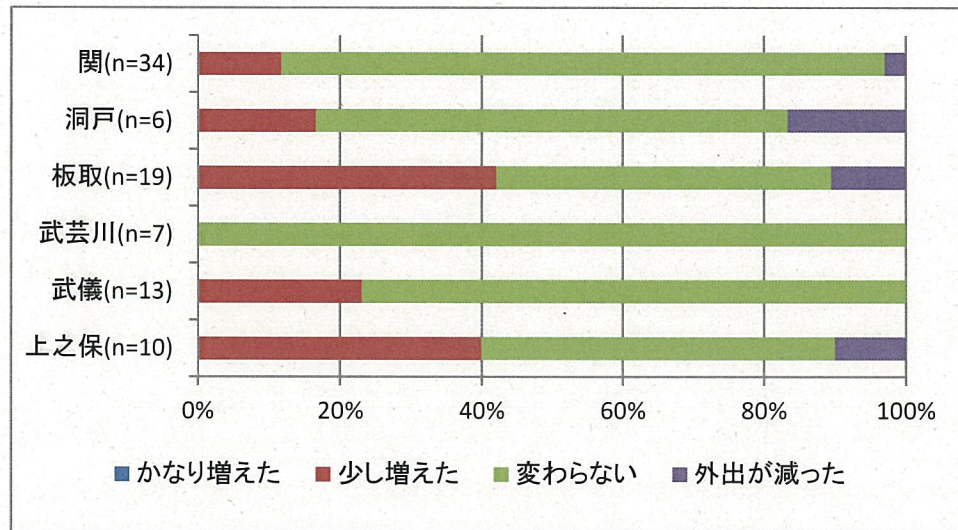


図5 バス路線の見直しによる外出頻度の変化

⑤ 市内バス路線の必要性について

市内バス路線の必要性について、地域別で整理した結果を図6に示す。大きな地域差はみられず、多くの地域で必要性を認識していることがわかる。

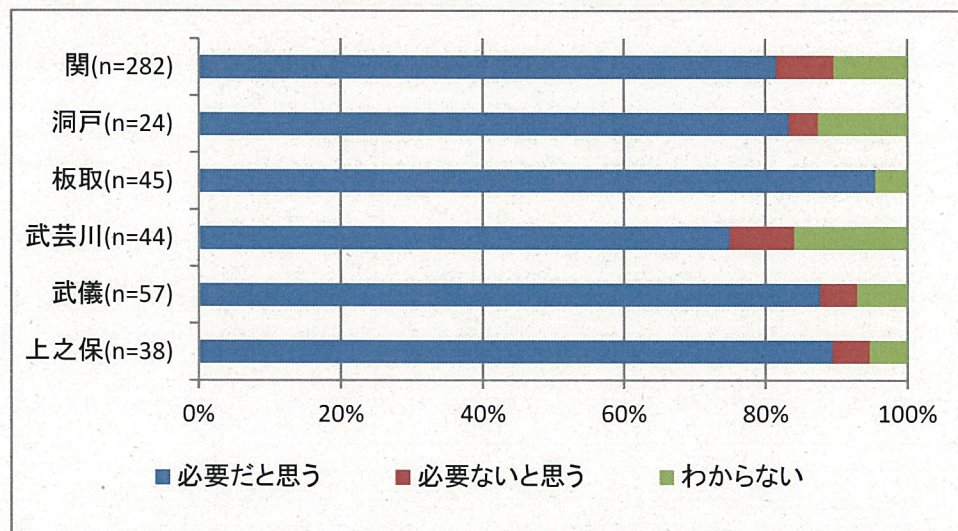


図6 市内におけるバス路線の必要性について

次に表2に市内バス路線を必要と考える理由について示す。ここでは、「全くそう思わない(-2点)」～「非常にそう思う(2点)」の5段階で点数化(すなわち、最大2点、最低-2点)し、その平均値を示している。上位項目に地域差はなく、高齢者の外出、子供の通学、車を運転できないときのために必要とする声が多い。また、全体的に上之保、板取地域では他地域に比べ必要度が高い項目が多い。中でも、バスはまちづくりの基盤・まちのシンボルとして必要とする項目は、バス交通を地域交通体系に位置づけるためにも重要な要因と考えられるが、関地域において最も低く問題視されるのに対し、この2地域では相対的にかなり高く特徴的であるといえる。

表2 市内バス路線を必要と考える理由

	ア. 高齢者の外出のために必要	イ. 子供の通学のために必要	ウ. 環境負荷の軽減のために必要	エ. 車を運転しない・できない時のために必要	オ. 送迎負担の軽減のために必要	カ. まちの活性化のために必要	キ. 都市資産・まちづくりの基盤として必要	ク. まちのシンボルとして必要
関	1.76	0.95	0.57	1.46	0.74	0.61	0.45	-0.06
洞戸	1.67	1.55	0.53	1.54	0.86	0.77	0.55	0.32
板取	1.88	1.65	0.88	1.69	1.18	1.12	1.12	0.76
武芸川	1.91	1.59	0.78	1.72	1.22	0.94	0.50	0.13
武儀	1.52	1.55	0.60	1.47	1.02	0.76	0.59	0.34
上之保	1.97	1.84	1.24	1.90	1.62	1.39	1.07	0.85

※網掛けは必要性上位3位の項目

⑥ 市内バス路線に対する公的資金の投入の是非について

市内バス路線に対する公的資金の投入の是非について地域別に整理した結果を図7に示す。関、武芸川地区では減らすべきという回答が多く、武芸川ではさらにやめるべきという回答も多い。それ以外の地域は必要、もしくはやむを得ないと回答している割合が70%以上となっている。

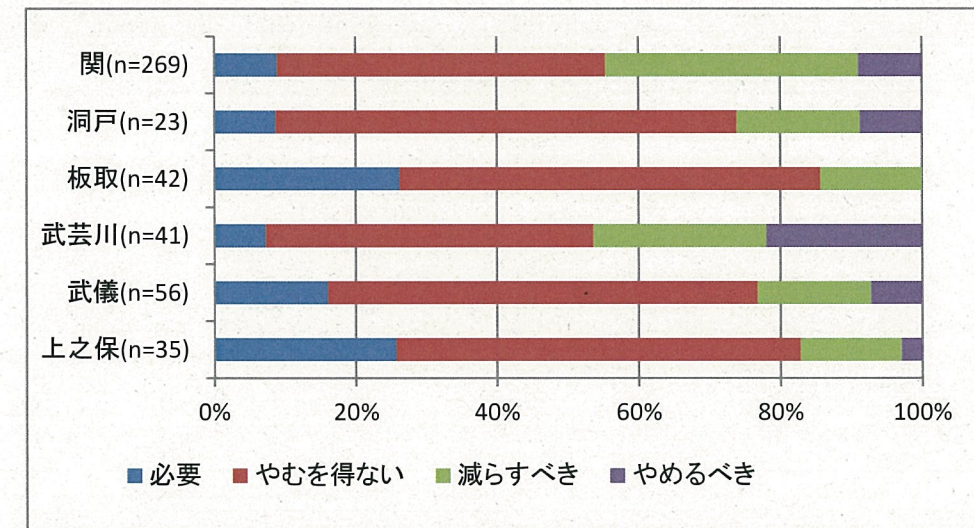


図7 市内バス路線に対する公的資金の投入の是非

⑦ 市内バス交通確保・維持に向けて重要と考える政策について

表3に住民が市内バス交通確保・維持に向けて重要と考える政策について示す。ここでは、「重要でない(-2点)」～「非常に重要(2点)」の5段階で点数化(すなわち、最大2点、最低-2点)し、その平均値を示している。点数が上位の項目において、地域差がないものとして、住民・事業者・行政の連携強化が上がっている。他にもバスサービスの見直し・改善の弾力化も重要性が高いとする地域が多い。地域別での傾向がみられるのは、自分たちで守るという意識の醸成について、板取、上之保地区で高い。また、バスを利用しない人にもPRする点については、板取、洞戸地区で高い。さらにバスに

関する情報を随時広報するについては、関、武芸川、武儀地区で高いといった地域別の傾向が見られる。

表3 市内バス路線を必要と考える理由

	ア. 住民、交通事業者、行政等の連携・協力体制を強化する	イ. バスは、自分たちのバスであり、自分たちで守るという意識を醸成させる	ウ. バスサービスの見直し・改善を弾力的に行う	エ. 市民の環境問題に対する意識を向上させる	オ. バスを利用しない人にもバス交通の重要性(バスも社会資本の一つ)をPRする	カ. バスに関する様々な情報(バスマップ・時刻表、公的費用負担等)を随時広報する	キ. 子供に対しバスの乗り方等の教育をする	ク. バスを使ったイベントを開催する	ケ. 車両の改善やバス停留所の整備等を行う
関	0.98	0.63	0.79	0.61	0.68	0.89	0.64	0.11	0.52
洞戸	1.12	0.68	0.77	0.57	0.74	0.73	0.73	0.70	0.62
板取	1.29	1.13	0.92	0.68	1.09	0.97	0.94	0.36	0.67
武芸川	0.84	0.45	0.68	0.50	0.56	0.70	0.66	-0.08	0.34
武儀	1.16	0.69	0.83	0.54	0.66	0.83	0.65	0.10	0.54
上之保	1.43	1.06	1.16	0.70	0.88	0.87	0.84	0.00	0.56

※網掛けは必要性上位3位の項目

⑧ 自由意見について

中山間の各地域から出された自由意見について表4に整理した。傾向としては、高齢者、学生・児童の移動支援に関する意見が比較的多い。さらに、運行時間帯、日時、本数、バス停の施設などサービスに関する指摘、公的資金投入量に対する指摘なども比較的散見される。

表4 自由意見について

地区	内容
洞戸	<ul style="list-style-type: none"> 時代の流れで仕方ないですが、なんとか人が永住できるような街づくり、過疎対策をして欲しい。人が多く住めば明るい町ができる。 バス停に屋根とイスがほしい。よろしくをお願いします。
板取	<ul style="list-style-type: none"> 地域のバスの運行は住んでいて安心感を与えてくれる。 バスは非常に重要だと思います。(誰もがいずれ車に乗れなくなる)本数が少なくてもいつでも確実に目的地まで行けることがバスを安心して利用できることになると思います。 板取ですので非常に私達人間にとって運転が出来ない為に困りますので、時間をもう少しはからっていただけたらと思います。 自分で運転するためバスは利用する事なく、アクトは無理です。 利用される方が土日も平日と同じが良いと話しておられた。私も半年ぐらいで利用させて頂きたいです。お願いします。 自宅から必要な場所へ安いお金で利用できる交通機関があるといい。 運転手、親切。 板取ではバスはとっても大事です。お願いします。

武芸川	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者のためには絶対必要。 市民の税金ですので偏りがないような運営をお願いします。いつもお疲れ様です。 わかくさで料理教室とヨガに行くにも教室が終わっても帰りのバスが4時過ぎしかないため続かない。今のところ主人が元気で運転してくれますのであまりバスを利用していないのでよくわかりません。 非効率な税金投入についてはしっかり見直し、市民が納得のいく結論を導き出してください。 遅い時間帯が欲しい。そうすればバスも使える。 高齢者の為にあまり乗換えをしなくても目的地に行ける様にわかりやすい路線を考えて欲しいです。どこから乗っても病院までは直通がいいと思います。 学生(高校生)が通学に利用しやすいように関市内に限らず学校までスムーズに乗換えができるようにしてほしいです。
武儀	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車ばかりでバスの利用がないので意見の見当がつかなくて申し訳ございません。 美濃から電車とバスで帰る場合、バスに乗り換えようとするバスがなく1時間位待たなくてはいけない。 誰も乗っていないバスを見ると、もったいない気がします。 関中心部より離れた地域をいかに住みやすくする事が今後重要だと思います。 県道であっても道が狭いため大変に運転に困ります。早くもう少し広い道にさせていただきたいと思います。 環境の事を考えて、小型・中型のバスを購入したらどうか。乗車の人が少ないので。 高校生の子供がいますけど、土日のバスの本数が少なすぎます。今4本なので、せめて6本ぐらいに増やして欲しいと思います。 今は良くても近いうちに運転できなくなった時、バス停までの間をなんとかもっと便利にして欲しい。 金を使いすぎである。
上之保	<ul style="list-style-type: none"> 小さいバス、ワゴン車など少人数で乗れる車を多く、時刻も多くして、料金も割安にしてほしい。 改善前不便だったため利用していなかった。今もそのまままきている。しかし、ないと今後年を重ねた時困る。 巡回バスは環境に合ったエコカー等に乗り換える。新しく買い換えるのではなく、補助事業等を模索し極力無駄な金を使わないこと。 子供が通学で利用しています。安全運転をお願いします。

⑨ まとめ

市民アンケート調査結果から、地域住民の意見を、関地域などのとの対比からまとめるとおおよそ以下のようなになる。

中山間地域では現在進めている連携計画の認知、さらには試験走行している無料バスの認知状況は概ね高い傾向にあり、市内バス路線に対する地域住民の理解は進んでいるといえる。一方、地域差はあるものの、市内バス路線、試験走行バスの利用も中山間地域では増加傾向にあるといえる。さらに、その結果、外出頻度が増えたという地域も複数みられた。以上の傾向は板取、上之保地域で顕著に現れており、両地域において市内バス路線の影響が大きかったといえよう。

他方、市内バス路線の必要性については、必要性そのもの、さらにその理由についても地域差はあまりみられず、すべての地域で必要性を認識しており、その理由としては高齢者、子供、児童のため、さらには自らが車を使えなくなったときに必要とする声が多い。

また市内バス路線に対する公的資金の投入の是非については、概ね中山間地域で投入やむなしという意見が多い中で、武芸川地域のみ他地域と比べて必要性に疑問視する声が多いという結果になった。武芸川地域では他地域に比べて買い物特急便の運行が行われるなどサービス水準が高いと考えられる。しかし、このような傾向が見られる点については、今後の詳細な分析が必要と考えられる。

最後に、市内バス交通確保・維持に向けて、住民が考える重要な政策から、住民、交通事業者、行政間の連携強化や、バスサービス改善の弾力的対応については地域間の差がなく、いずれの地域でも重要性を認識している。その一方で、自分達で守るという意識の醸成などの政策では、地域による差異が顕著に現れている。その他、自由意見やこれらの傾向を十分吟味しつつ、関地域にとどまらず中山間地域の住民にも利用しやすくなるような今後の市内バス路線の運行を考慮していく必要がある。

2) バス懇談会における住民の意見

■板取地域（平成20年3月13日開催）

- ・通院、通学、買い物等に利用しやすいよう関市中心部までの時間を短縮するとともに、運行頻度を高めてほしい。
- ・地域内バスと幹線バスとの乗り継ぎをよくするとともに、解りやすくしてほしい。
- ・地域内バスの運行サービスを高めて、幹線バスにつないでほしい。
- ・温泉を利用するための利便性を高める地域内運行を検討してほしい。
- ・デマンド形式の運行がいい。
- ・洞戸との行き来があるので、板取-洞戸間の至便な路線はできないか。

■武芸川地域（平成20年2月1日開催）

- ・関市中心部まで時間がかかりすぎるうえ、本数が少ない。
- ・単一路線で解決するのではなく、乗り継ぎによって時間を短縮し、利便性の高い運行に切り替える。
- ・低床バスを導入してほしい。
- ・デマンドバスが有効。

■上之保地域（平成20年4月9・10・21・25日開催）

- ・地域内ではデマンドバスの導入が必要。
- ・上之保温泉へ乗り入れすることができる車両による運行はできないか。
- ・関市中心部への通院、買い物で利用しやすく、利便性の高いバス交通にしてほしい。

■武儀地域（平成20年2月23日開催）

- ・岐阜上之保線のダイヤの見直しとともに、地域内バスとの乗り継ぎの利便性を高めてほしい。
- ・デマンド運行を導入するなどして、過疎地有償運送を実現したい。
- ・地域内を移動できる輸送手段がほしい
- ・関地域での乗り継ぎを解りやすくしてほしい。
- ・通院、通学、買い物等における利便性の高いバス交通にしてほしい。
- ・停留所にベンチ、雨風をよけがほしい。

■当該地域の組織づくり

関市では、市内の各地域間を結ぶ幹線交通の運行は、市が主体となって維持している。これに接続する地域内交通の運行に関しては、住民組織により運営することを基本とし、合併地域の住民と実現に向けた協議を開始した。

地域内交通の運営組織づくりに向け、各地域において地域の足をどのように確保し運行・維持していくかを協議するために、バス運営協議会（※）を立ち上げ、運行路線や方法を検討し、使用車両の確保、運転手の選考、時刻表の作成など全てにおいて住民主体で行った。

（※）運営協議会は、地域によりメンバー構成は異なるが、利用者、社会福祉協議会、民生委員、小中学校代表、老人クラブ、市会議員等で構成している。

各地域年間4～5回の運営協議会を開催し、運行内容や時間を協議している。

各地域独自で発行している広報紙に地域のバスのお知らせを入れるなどPRにも独自に努めている。

また、運転手や整備士などは、住民自ら有資格者を中心にリストアップし、交渉して確保している。

現在の試験走行バスの運営主体は、NPO法人が行っている地域が2地域、まちづくり委員会が2地域、バス運営協議会が直接行う地域が1地域となっている。

【参考】運転者講習、運行管理者講習の状況

○平成22年12月4日、5日

自家用有償運送運転者講習 各地域のバス運転手23人受講

○平成22年7月13日、14日、15日

運行管理者等基礎講習 各地域の運行管理者5人受講

なお、講習の受講料は、関市が負担している。

2) 他地域における事例

ここでは国土交通省総合政策局交通計画課による地域公共交通の活性化・再生への事例集をもとに、全国の中山間地域（中山間地域と考えられる人口1万人未満の地域）および関市と類似した人口規模の地域（人口5万人以上10万人未満）等における事例を中心に整理し、表1に示す。

■中山間地域の事例

取り上げた事例は9事例であり、これらの事例をモード別にみると以下になる。コミュニティバスが6事例とほとんどであるが、佐井村については過疎地有償輸送、桧原村ではデマンドバス運行、明日香村では山間地域でコミュニティタクシー運行、十津川村では自由乗降を行っている。

○コミュニティバス（6事例）

佐井町／桧原村／輪之内町／明日香村／十津川村／諸塚村

○路線バス（1事例）：北塩原村

○複数モード（1事例）：

中川村（村営巡回バス、NPO自家用車有償運送、福祉輸送サービス）

○その他（1事例）：

上勝村（自家用車による有償ボランティア輸送サービス）

■類似人口規模等の地域の事例

取り上げた事例は15事例であり、モード別ではコミュニティバスが9事例とも多いが、その活性化・再生の内容のほとんどはルート、ダイヤ、運賃に関する工夫・改善となっている。また、人口規模もある程度大きな地域のため、市街地における事例がほとんどである。

コミュニティバス以外では、以下、乗合タクシー4事例、路線バス1事例、乗継改善1事例となっており、このうち乗合タクシー4事例は各々以下のような特徴を持っている。

・二本松市：定時運行の巡回福祉型乗合タクシー
（ほとんどの路線バスは広域路線）

・江南市：定時運行型乗合タクシーとカバーできない地域は予約便を運行
（路線バス3路線廃止）

・三好町：路線バスをシャトル方式で運行し、その交通空白地と路線バス停を
デマンド型乗合タクシーで結ぶ（交通空白地の解消）

・菊池市：市街地巡回バスに結節する事前予約制のあいのり乗合タクシー
（市域の8割が中山間地域）

表3 中山間地域および類似人口規模の地域における事例

自治体	内容	引用元
佐井村	住民ボランティアが支える過疎地の公共交通	国土交通省総合政策局「地域公共交通の活性化・再生への事例集」における人口1万人未満(中山間地域と思われる)の事例
北塩原村	生活・観光路線へのバス導入	〃
檜原村	既存の路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入	〃
中川村	地域生活交通システム見直しによる効率的な交通システムの実現	〃
輪之内町	民間バス路線廃止を契機に新規路線の開設も含めた路線バス再編	〃
明日香村	地域住民と観光客の交通手段確保	〃
十津川村	広域自治体における幹線路線と支線路線バスによるバス路線網の構築	〃
上勝町	特区指定のもと、自家用車による有償運行システム構築	〃
諸塚村	地元貸切バス事業者による生活バスの運行	〃
浜松市	路線機能に応じたサービス水準の設定	バス路線網改善プログラム策定調査検討会「よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書」
豊田市	自治体主導によるバス交通ネットワークの適正化	〃
滝沢村	安心して暮らせる地域を目指す公共交通計画の作成	国土交通省総合政策局「地域公共交通の活性化・再生への事例集」における人口5万人以上10万人未満(関市と同等)の事例
二本松市	福祉型乗合タクシーにより高齢者等の移動手段を確保	〃
龍ヶ崎市	民間バス路線を補完する市のコミュニティバス導入	〃
南砺市	市町村合併に対応した路線再編	〃
伊那市	利便性の高い市街地型コミュニティバス	〃
高山市	高齢化の進んでいる地域の住民の移動手段となった地域福祉バス	〃
江南市	タクシー車両による高頻度・低コストでの巡回運行サービス	〃
三好町	ITも活用したバス・タクシーサービスの組み合わせ	〃
名張市	市と地区住民の役割分担によるコミュニティバス運行	〃
京丹後市	200円上限運賃設定による既存路線バスの活性化・再生	〃
舞鶴市	地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス	〃
菊池市	市街地巡回バスに結節する事前予約乗合タクシー	〃
宇佐市	福祉バス再編によるコミュニティバス運行	〃

3) 地域内バス路線整備の方向(案)

ここでは、関市地域公共交通総合連携計画におけるバス路線再編の基本的な考え方に加えて、「よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書；中部運輸局，2010.3」の地域特性を踏まえた品質保証・性能確保の考え方、市民アンケート調査結果、地元住民の意見等も踏まえて、中山間地域における地域内バス路線整備の基本的方向を設定する。

■ 地域内バス路線整備の基本的方向

関市中山間地域は合併によりV字型の広大なエリアを占めており、バス路線は長大で効率が悪いことに加えて、サービス水準は低く利用者が少なく、公共交通に対する公的支援がさらに増加することが懸念されている。

そのため、中山間地域においてサービス空白地域が減少するようなバス路線整備をめざすとともに、関市地域公共交通総合連携計画における基本方針である「行きかい、ふれあい、つながりの生まれる公共交通サービス」の実現に向けて、中山間地域における地域内バス路線整備の基本的方向を以下のように設定する。

○持続性のある運行に向けて、定時定路線といった従来の運行形態に捉われないことなく、地域特性や需要にあった新たな交通サービスの導入を目指す。

新たな交通サービス例：コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー、デマンド乗合タクシー等

○地域内バスの運行は基本的に有償運行とするが、NPOや地域住民が主体となって運行する過疎地有償運送、市町村有償運送についても活用・支援を検討する。

○中山間地域と中心市街地を円滑に結ぶため、西ウイング・東ウイングと関地域を結ぶ幹線バス2路線と地域内バスとの乗り継ぎに便利な結節を考える。

○高齢者が多い中山間地域の実情を踏まえ、外出の主たる目的となる通院、買い物等における移動手段を確保する運行形態、車両の導入をめざすとともに、移動の利便性の高める運行ルート・ダイヤを考える。

○高校生、児童・生徒等の登下校、さらには通勤手段としての利用における利便性に配慮した運行ルート・ダイヤを考える。

○停留場には利用者に解りやすい乗り換えの案内・表示をするとともに、屋根、椅子を設置するなど利用者にやさしい停留所づくりを目指す。

○地域内バスがまちづくりの基盤ともなるようにまちづくりとの連携について検討し、地域内バスの需要喚起を目指す。

■地域の足は地域で守るための支援体制の強化

本格運行に向けては、無料試験走行の結果を踏まえ、適正なサービスへの対価を想定しながら過疎地有償運送や市町村有償運送に切り替えていくことが望ましい。その際、住民自らが利用する、または支援するなど地域の足として、積極的に地域内バス路線を守るという意識を醸成していくことが求められる。そのためには、既成の住民と行政による協議の場を最大限に活用し、定期的に住民らが率先して地域内バス路線に関心を持てる、さらにはその維持に責任を持てるようバス運行・利用状況のフィードバックとともにまちづくりとの連携についての検討などを行う仕組みづくり、体制づくりの構築が望まれる。

一方で、有償運送の担い手となる資格者の確保は重要な視点である。そのため、現在関市が進めている運転手の講習及び運行管理者基礎講習の受講支援などを基本に、さらなる組織機能の強化と、二種免許取得者、有償運行に必要な運行管理取得者の確保を目指して、行政、地域住民、NPO等のより一層緊密な連携を図り、本格運行に向けて国の支援が得られるような運行体制・システムづくりを進める。