

7. 目標達成のための施策・具体的な取組

目標 1-1：市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保

施策 1：高校生や高齢者などの移動に即した運行への見直し

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○日常的な移動に即した公共交通ネットワークの再編

- ・公共交通のメインターゲットである高校生や高齢者など、交通弱者の移動の足を確保するため、各路線の移動ニーズに即した運行内容の見直しを図る。
- ・例えば、高校生が公共交通を利用しない理由として「自宅付近から公共交通を利用できない」ことが理由として挙げられていることから、高校生の利用が多いと想定される路線においては、特に利用者の居住地に即した運行経路の見直しや、運行時間帯について高校などの関係機関と協議を図ることで、より使いやすい運行内容へと再編を行う。
- ・高齢者の通院や買物等のニーズにも対応する運行経路・内容への見直しを図る。
- ・通学、通勤の負担を軽減するため、割引制度の実施について検討する。

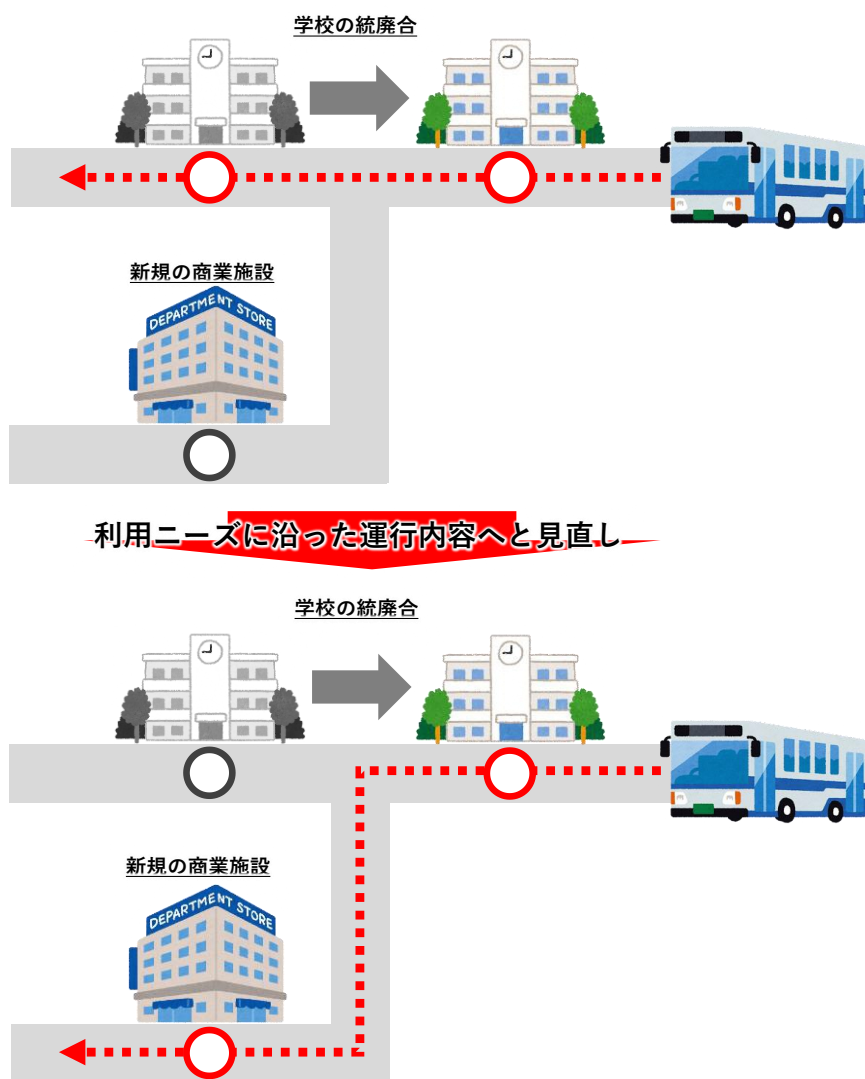


図 日常的な移動に即した見直しイメージ

目標 1-1：市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保

施策 2：路線バスの効率化や廃止代替の対応等に向けた再編・見直しの検討

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

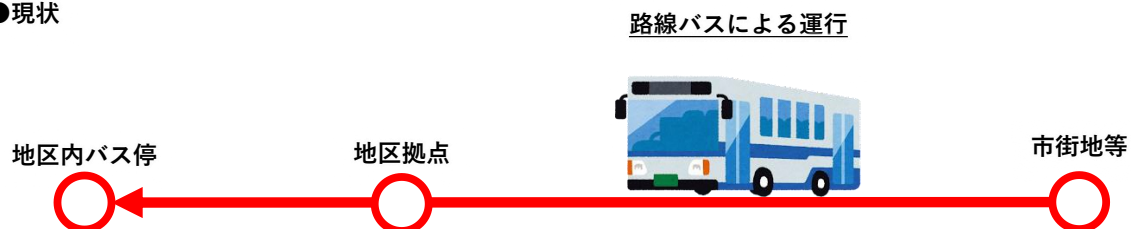
○既存路線の再編による路線効率化

- ・利用者数の減少や運行距離が長い不採算路線については、路線の効率化を図るため、利用ニーズが少ない時間帯の減便や路線の短縮による運行の効率化を検討する。

○廃止代替路線の検討

- ・路線の効率化により路線バスが運行しない地区においては、地域住民の移動の足を確保するため、地区内交通の導入など新たな運行体系による移動手段の確保を検討する。

●現状



●廃止代替路線の検討

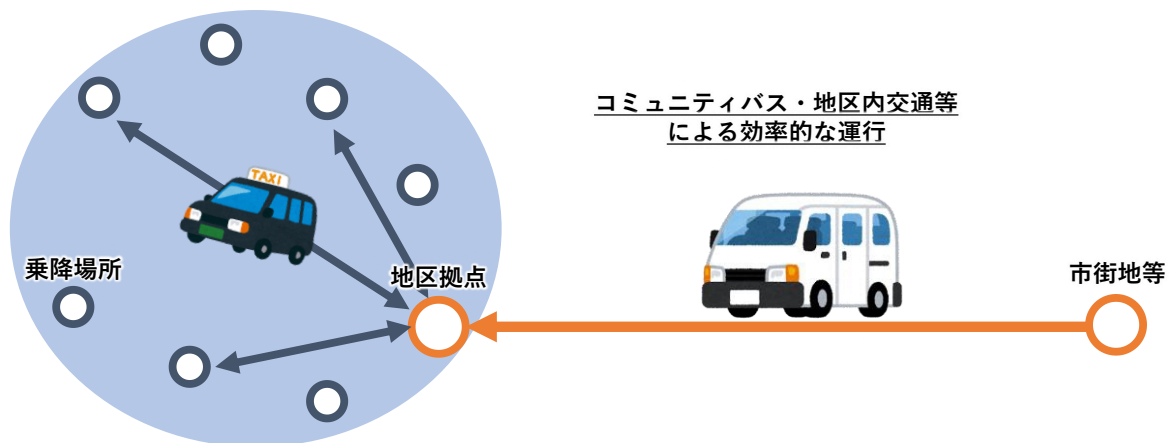


図 廃止代替路線の検討イメージ

目標 1-1：市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保

施策 3:路線バスを維持するための財政的な支援

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○不採算路線を維持するための財政的支援

- ・通勤、通学、通院及び買い物など、市民の暮らしの足を確保するために、路線バスについては、地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助）や県補助事業等を積極的に活用する。
- ・また、幹線や支線など一定の要件を満たしている路線が赤字となった際には、運行費補助を行い路線バスの維持を図る。

○運賃収入以外の収益確保に向けた検討

- ・運行路線を維持するため、運賃収入や補助事業以外で路線の収入を増やし、その他の収益確保に係る枠組みを検討する。
- ・例えば、貨客混載や沿線施設における広告収入、ふるさと納税を活用した新規利用者の獲得など、運賃収入以外の収益増加につながる方法を検討する。

主に地域間を跨ぐ幹線・支線などを補助

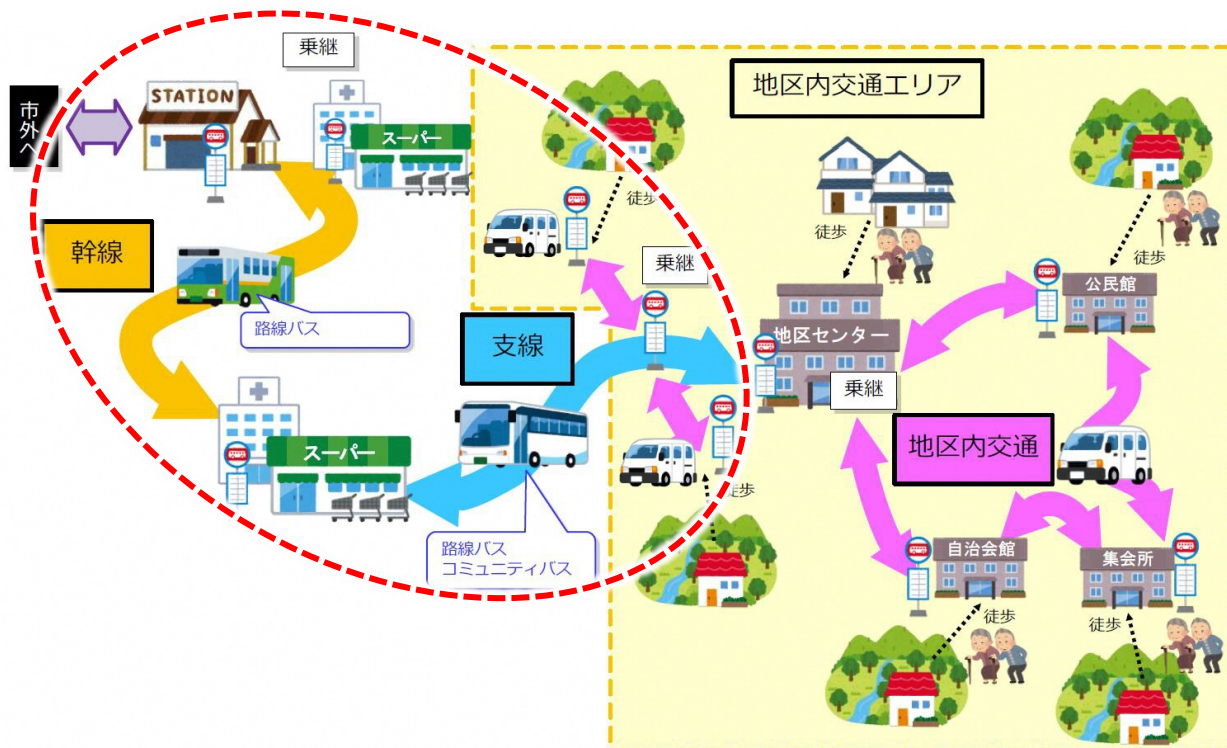


図 第3次奥州市バス交通計画における将来的なネットワーク図

目標 1-1：市域内・外における幹線・支線となる公共交通の維持・確保

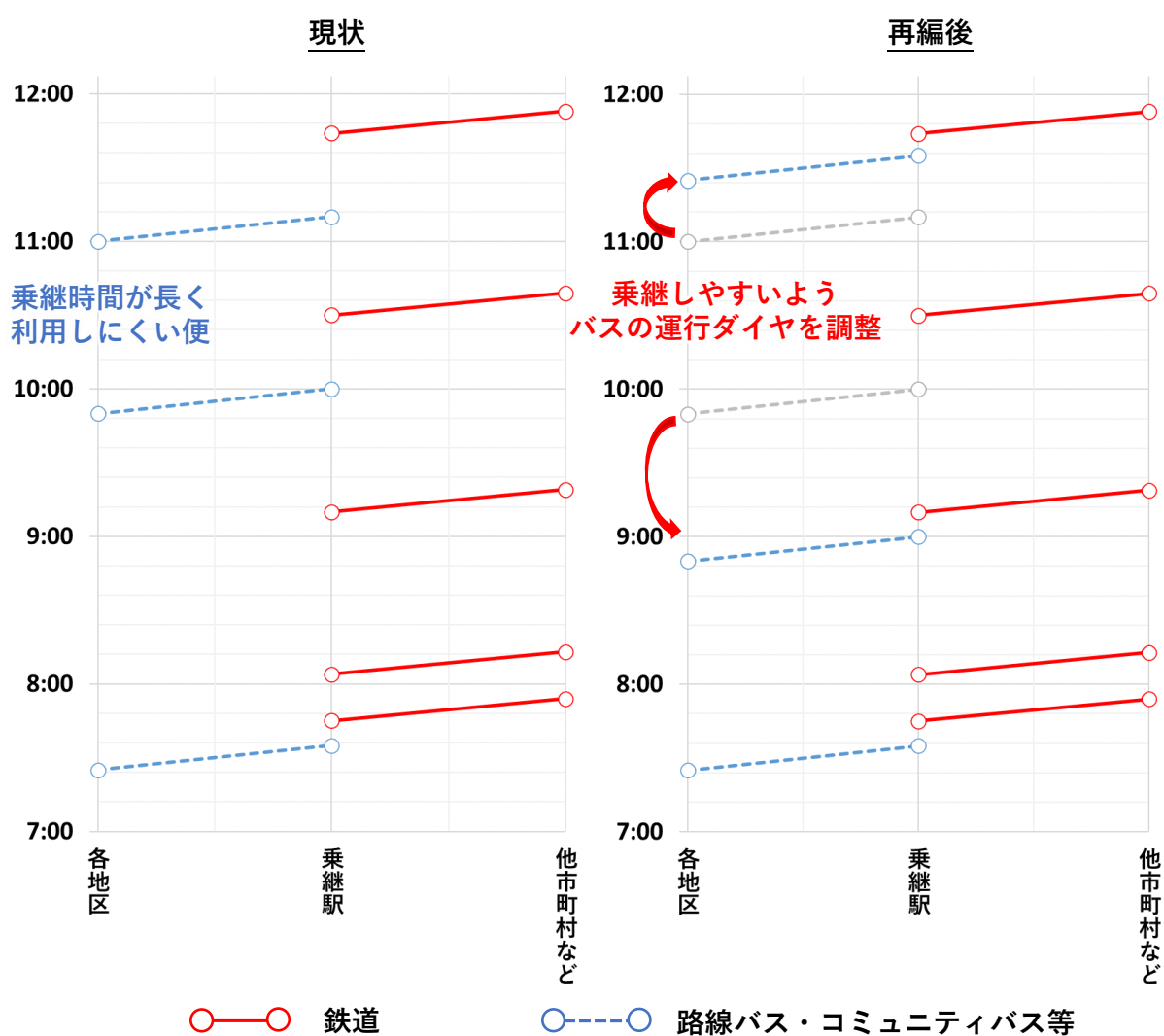
施策 4：鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上

事業実施主体：市・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○鉄道駅における鉄道⇄バスの接続性改善

- ・これまで、市営バスやコミュニティバスにおいて、地域の実情に沿って効率的な路線構成、ダイヤ編成を目指して見直しを図ってきた。
- ・しかしながら、市民の乗り継ぎに係る満足度は低い状況にあることから、鉄道⇄市営バス・コミュニティバス間の乗継ニーズが高い時間帯においては、鉄道・バス相互の利用者を増加させるため、乗継しやすいよう運行ダイヤの見直しを図る。



事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○市街地における運行間隔の調整

- ・ Z バスや衣川コミュニティバスはそれぞれ水沢や前沢の市街地を運行していることに加え、各市街地では路線バスなどの公共交通が運行する。
- ・ 特に水沢市街地においては路線バス・Z バスなど多くの路線が運行しており、市街地内の移動においてはサービスが重複する時間帯もみられることから、市街地における回遊性を向上させるため、コミュニティバスの運行間隔の調整を図る。

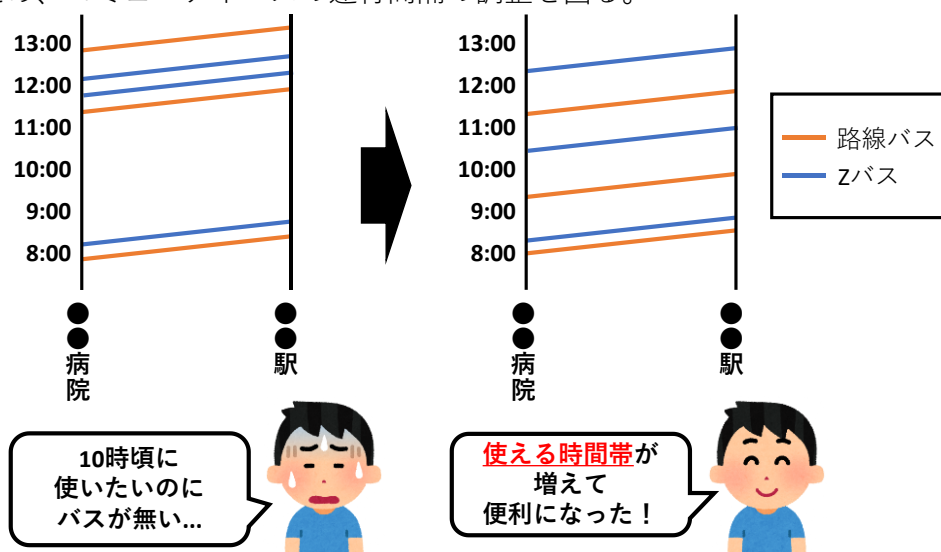


図 交通モード間における運行間隔の調整イメージ

○市民の移動ニーズに合わせた経由地の見直し

- ・ 市街地において市民の移動ニーズに即した運行経路・経由地の見直しを図る。
- ・ 例えば、病院や商業施設に乗り入れがしやすいように車両の小型化を図り、市民の移動ニーズに応じた見直しを検討する。



図 ワゴン型の小型車両例（備北交通株式会社）

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○拠点に求められる機能性を見直し

- ・市街地における核となる拠点（駅やバスターミナル、商業施設など）には各種交通モードが集積することから、待合環境の整備や乗降場所への移動など、公共交通が運行するための基本的な事項について機能性の向上に努める。
- ・加えて、防災機能や交流等機能の整備を併せて進め、拠点機能を向上させることで、市街地における生活利便性の向上に寄与する。

表 交通拠点の機能の概要
（国土交通省：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン）

区分		機能
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合及び、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能
防災機能		交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出及び、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○AI デマンド交通の導入

- ・市内を運行する地区内交通などのデマンド交通を対象に、AI デマンド交通の導入を検討する。
- ・AI デマンド交通の導入により、予約状況に応じて効率的な運行ルートが設定できるため、従来よりも「乗降場所の増設」や「乗車時間の短縮」などが期待できる。
- ・AI デマンド交通は、ハートバスを運行している前沢地域で導入し、その後、他地区への導入についても検討を進める。



図 AI オンデマンドタクシー（チョイソコとよあけ）

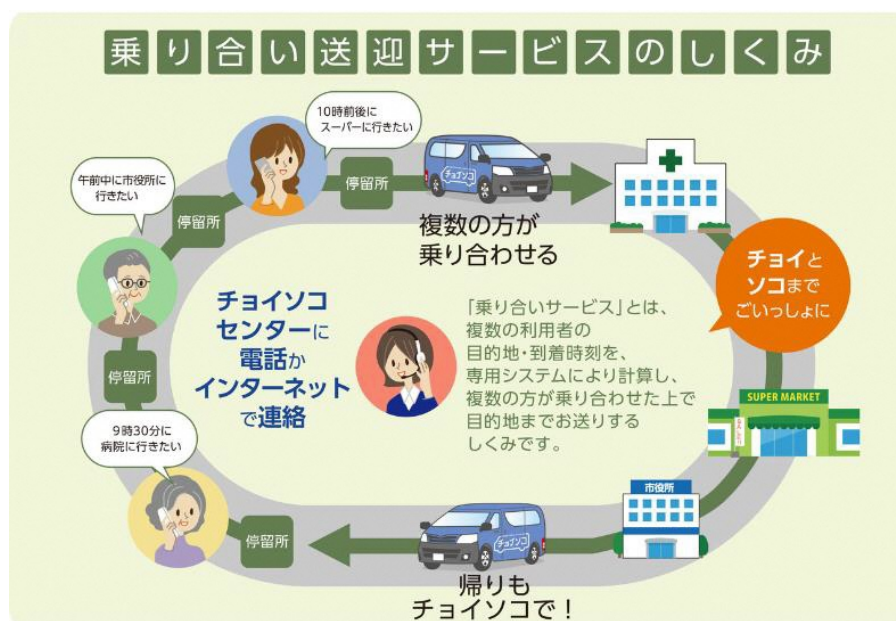


図 チョイソコの利用イメージ

目標 1-3：幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

施策 8：公共交通同士の主な接続拠点の環境整備および接続ダイヤの改善

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○公共交通同士の主な接続拠点の環境整備

- ・市内では鉄道や路線バス、コミュニティバス、地区内交通など様々な公共交通が運行しており、公共交通同士の乗継利用が想定されることから、拠点等において円滑に乗り継げるような設備・案内等が必要となる。
- ・そのため、多くの人が利用すると考えられる主な接続拠点において、誘導矢印の設置などにより乗継利便性を高め、安心して待つことができる環境づくりに取り組む。



図 乗り場への誘導矢印（古河市）

○公共交通同士の接続ダイヤの改善

- ・主な接続拠点において、公共交通同士で円滑に乗り継げるよう、接続ダイヤの見直しを図る。
- ・接続ダイヤの検討の際には、乗継時間が長すぎる・短すぎることがないよう『10～30分以内』の乗継時間を目安に適切な運行ダイヤの見直しを行うとともに、路線ごとの役割を考慮し、商業施設や医療施設など行先に合わせた到着・滞在時間となるよう接続する。



図 乗継時間の設定イメージ

目標 1-3: 幹線・支線と地区内交通の接続性の向上

施策 9: 事業者間・モード間連携に向けた関係者協議の場の設定

事業実施主体: 市・地域住民・交通事業者

具体的な取組 (事業内容)

○事業者間・モード間連携に向けた関係者協議の場を構築

- ・施策 8 など、交通モード・サービス間連携の推進に向けては、公共交通に限らない関係者との協議が必要となるため『奥州市地域公共交通会議』において引き続き公共交通に関する協議を行いつつも、必要に応じて『接続拠点となる施設』や『移動サービス』の関係者を招くことで協議の場を構築する。



図 関係者協議のイメージ (奥州市地域公共交通会議)

目標 2-1：誰もが分かりやすい公共交通の情報・案内等の提供

施策 11:公共交通に関する総合的な案内ツールの作成

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○総合的な公共交通案内ツールの作成

- ・各交通モード別の情報提供ツールはあるものの、市内を運行する全ての交通モードが一つになった情報提供がされていないことから、ホームページ等による総合的な情報案内ツールを作成する。
- ・具体的には「路線図」「時刻表」といった基本的な情報の他、「支払い方法」などに関する情報を網羅的に掲載し、市民や来訪者にも分かりやすいものとする。

全路線情報の掲載や分かりやすい情報表示を検討

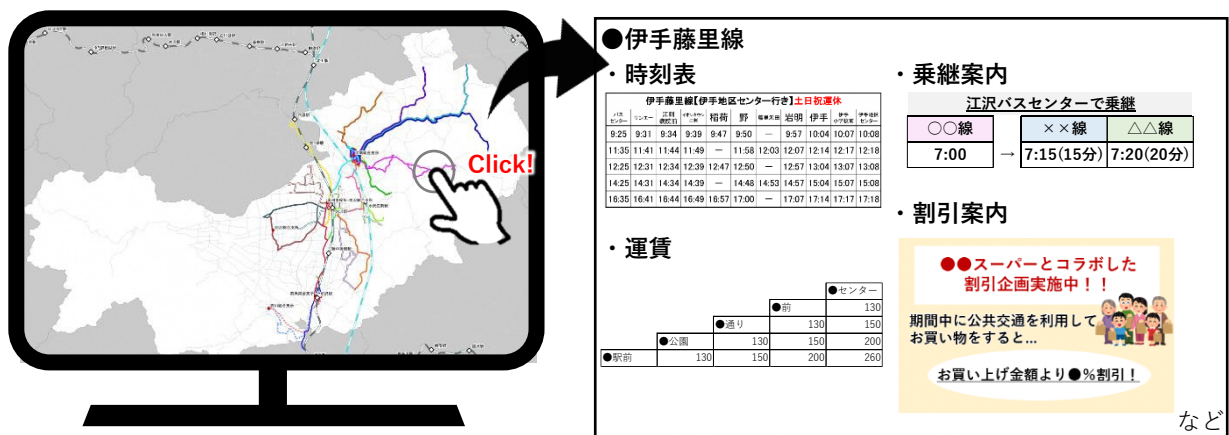


図 ホームページ等による情報提供のイメージ例

○地区内交通の利用を想定した情報の提供

- ・各地区内交通はバス等への乗り継ぎを考慮した運行体系となっていることから、地区内交通と乗継対象バスとの運行情報をホームページ等で一体的に提供する。
- ・基本的な情報掲載の他、「乗継のモデルコース」「商業施設情報」などを掲載し、利用のイメージを分かりやすく伝えることで、地区内交通及び乗継先のバスの利用促進を図る。

目標 2-1：誰もが分かりやすい公共交通の情報・案内等の提供

施策 12:GTFS データの更新及び更なる利活用方策の検討

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○GTFS データの継続的な更新

- ・ Google Map 等で利用されている GTFS データについて、今後も各種ツールで公共交通の情報が確認できるよう、継続的な更新を行う。

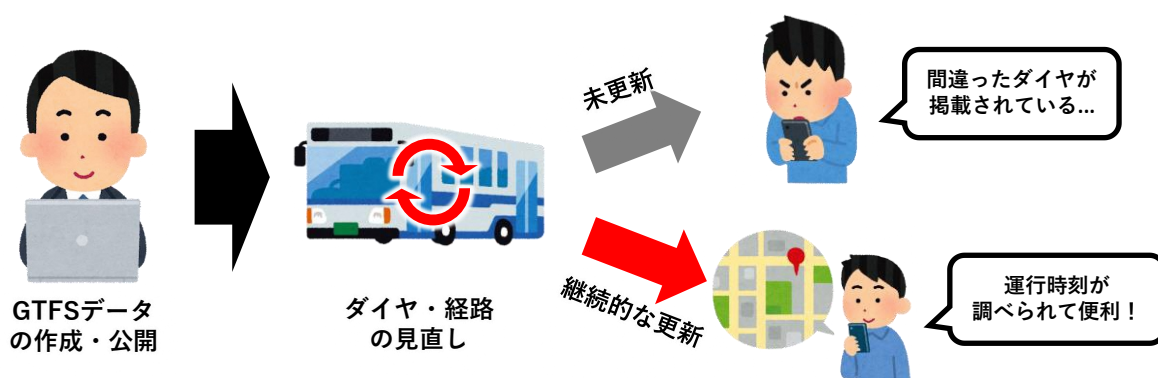


図 GTFS データの更新イメージ

○GTFS データの更なる利活用方策の検討

- ・ GTFS データについて、Google Map 等の掲載以外にも更なる利活用方策を検討する。
- ・ 例えば、駅構内や病院、バス待合所などに設置したデジタルサイネージによる公共交通の時刻案内や GTFS データを用いたバスマップの作成など、さらなる利活用方法を検討する。



図 デジタルサイネージのイメージ
(GTFS 対応フリーデザイン「その看板」HP より)

目標 2-1：誰もが分かりやすい公共交通の情報・案内等の提供

施策 13:主な接続拠点での案内・誘導の改善（デジタルサイネージの導入等）

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主な接続拠点におけるアクセス誘導情報の改善

- ・主な接続拠点においては、利用者が円滑に移動できるよう、誘導矢印や案内版等の設置を検討する。



図 アクセス誘導情報の例（JR 福島駅）

○デジタルサイネージによる運行情報提供

- ・主な接続拠点において、公共交通の運行情報が表示されるデジタルサイネージの設置を検討する。
- ・表示される運行情報として、路線別のダイヤ情報やバスの遅延等を知らせるバスロケーションシステムなどを配信し、利用者の満足度向上へとつなげる。

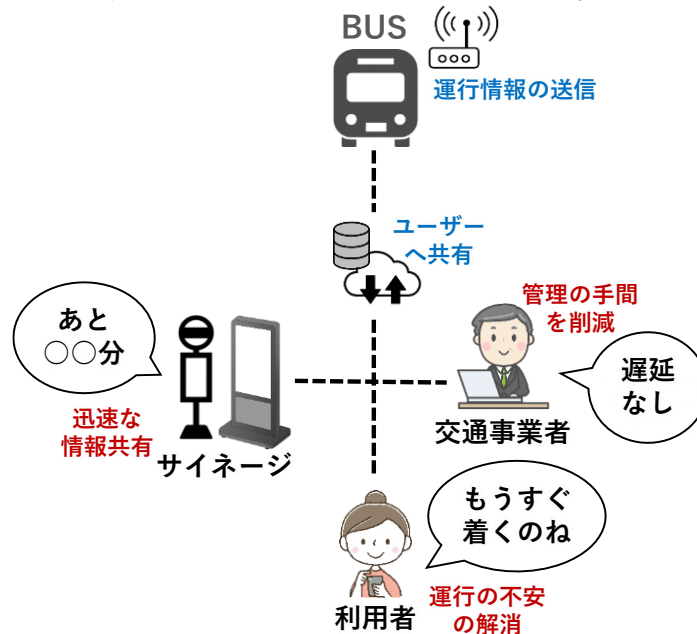


図 サイネージによる情報発信のイメージ

目標 2-2：誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

施策 14:キャッシュレス決済システムの導入

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○円滑な支払い方法の導入

- ・市内を運行する公共交通の支払いは現金・バスカードのみとなっていることから、利用者の利便性向上、精算時の事業者負担を軽減させるため、キャッシュレス決済システムを導入する。



図 ICカード
(岩手県交通株式会社)

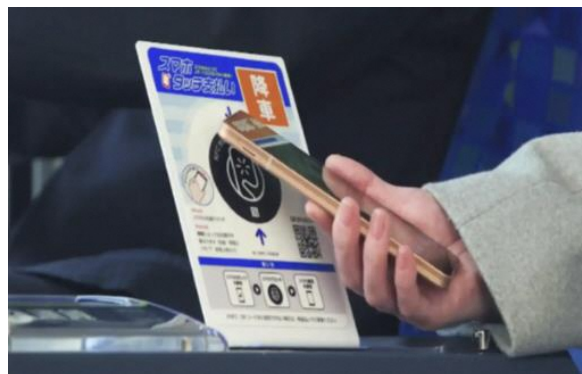


図 キャッシュレス決済
(株式会社アクアビットスパイラルズ)

○マイナンバーカードの活用の検討

- ・高齢者や高校生割引を実施する際、マイナンバーカードを活用した運賃割引の実施について、調査、研究する。

マイタク

でまんど相乗りタクシー

マイナンバーカードに登録が必要！

登録要件

前橋市に住所登録があり、次の登録条件のいずれかに該当する方が登録できます。

A：年齢75歳以上の方
B：年齢65歳以上で運転免許証（普通・中型・大型免許）をお持ちの方
C：下記の①～④のいずれかの該当者
①身体障害者、②知的障害者、③精神障害者、④発達障害者、⑤要介護、要支援認定者、介護予防、生活支援サービス要援者（総合要援）、⑥難病患者、⑦小児慢性特定疾病患者、⑧妊産婦 ※条件あり、確認書類提出必須
D：運転免許証を自主返納した方または失効した方 ※免許失効時に当該免許が取消しされた方は除く

（C区分に該当する方で登録できない方）
・福祉有償運送利用の登録がある方
・身体障害者が運転しようとする自動車の改造に対する補助を受けた方
・福祉車両の購入又は改造するための補助を受けた車両で移動可能な方
・運転免許取得補助を受けた方で、現在運転免許証をお持ちの方
・軽自動車税、若しくは自動車税の減免を受けた車両で移動可能な方
（※A、B、C区分のいずれかに当てはまる場合はご利用いただけます）
（妊産婦の方の登録可能期間）
・出産予定日の4か月前の日から、出産予定日の6か月の月末まで

＜確認書類＞
○身体障害者-身体障害者手帳 ○難病患者-特定難病（指定難病）診断書
○知的障害者-療育手帳 ○小児慢性特定疾病患者
○精神障害者-介護保険受給者証 ○介護保険受給者証
○妊産婦-母子健康手帳、分娩記録簿、生活支援サービス要援者（総合要援）-介護保険受給者証 ○妊産婦-母子健康手帳

登録に必要なもの

①マイナンバーカード ②C区分で登録の方は上記確認書類

登録受付場所

市役所本庁舎1階ロビー または 大館支所、宮城支所、粕川支所、富士見支所 のいずれか

支援金額

・登録者が1人で乗車したときは運賃の半額を支援（ただし、1運行1,000円が上限）
・登録者が複数で乗車したときは1人1乗車につき最大500円を支援
例）2人で乗車⇒1運行につき最大1,000円を支援
3人で乗車⇒1運行につき最大1,500円を支援
4人で乗車⇒1運行につき最大2,000円を支援

お問い合わせ 前橋市未来創造部交通政策課
TEL: 027-898-5844 FAX: 027-224-3003
027-898-5939

～乗車時～

車内で専用端末にマイナンバーカードをタッチ
登録証&乗車券代わりに使用

～降車時～

乗車時に読み取った情報を基に自動で割引運賃を計算

図 マイナンバーカードを活用した運賃割引事例（前橋市・マイタク）

目標 2-2：誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

施策 15:主な接続拠点及び車両におけるバリアフリー対応の実施

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主な接続拠点におけるバリアフリー環境の改善

- ・江刺バスセンターなど市内の主な接続拠点において、身体が不自由な方でも公共交通が利用しやすくなるよう、バリアフリー環境へ改善を図る。
- ・具体的には、乗り場におけるスロープやエレベーターの設置など、全ての利用者がシームレスに利用できるような環境づくりに努める。



図 バリアフリー環境の整備例（JR 福島駅）

○低床バス・UD タクシー車両の導入推進

- ・高齢者や障がい者、子育て世代など、誰もが安心・快適に利用できるよう、車いすやベビーカーなどでも乗り降りしやすい低床バス・UD タクシー車両等の導入を推進する。



図 UD タクシーの導入イメージ（国土交通省 HP）

目標 2-2：誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の整備

施策 16:主要なバス停等での待合環境の改善

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○主要バス停における待合環境の改善

- ・利用者数が多いと想定されるバス停においては、優先的に待合環境の改善を図る。
- ・例えば、座って公共交通を待つことができるベンチや、雨をしのぐことができる上屋の設置などを検討する。



図 上屋・ベンチの設置例（町田市）

○バス路線沿線の施設等と連携した待合スペースの設置

- ・バス路線の沿線にある商業施設や医療施設、公共施設等の施設内への待合スペースの設置や、敷地内へのベンチなどの設置に向けて、施設との協議を進めることで、待合環境の改善を図る。

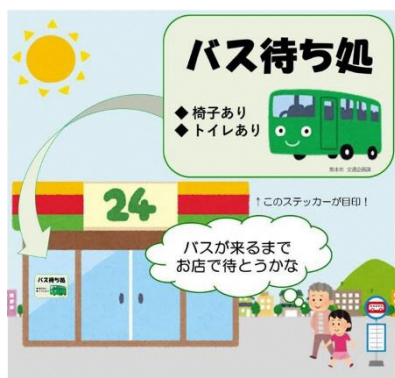


図 バス待ち処（熊本市）

バス待ち処とは

- バス停に隣接したスーパーやコンビニ等を活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行う取り組み
- 対象となる店舗・バス停には目印となるステッカーを設置

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○公共交通以外の移動サービスとの統合可能性を検討

- ・通学を支えるスクールバスや福祉輸送サービスなどに対し、関係者と協議しながら公共交通との統合の可能性を検討する。
- ・加えて、公共交通と民間移動サービス間で連携を図ることができる区間についても検討を進め、市全体の移動手段としてより効率的な方法を模索する。



図 路線バスを利用した通学のように
（常陸太田市・機初小学校）

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○自動運転技術を用いる移動手段の導入に向けた研究

- ・ 2024 年問題に伴う運転手不足へ対応するため、自動運転技術の導入へ向けた研究を行う。
- ・ 自動運転車両に関する情報収集や、導入地域候補における走行環境等の調査を実施し、地域の暮らしを支える移動手段の一つとなり得るか研究する。



図 自動運転バス（境町）



図 自動運転バスの公道実証実験（毛呂山町）

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○運営状況モニタリング調査の実施

- ・地区内交通ごとにそれぞれ異なる運営体制となっていることから、サービスごとの運営や運行内容に関する意見等を把握するため、地区内交通の運行事業者を対象に定期的なモニタリング調査を実施する。

○地区内交通の維持・確保に向けた改善策の検討

- ・モニタリング調査の結果をもとに、今後の地域交通の維持・確保に関する検討を進める。
- ・検討の中では「サービス内容に対するスタッフの人数」や「利用者ニーズに即した新たなサービスの対応」など様々な観点で市民や事業者と議論を深めることで、今後の地区内交通のあり方を検討する。

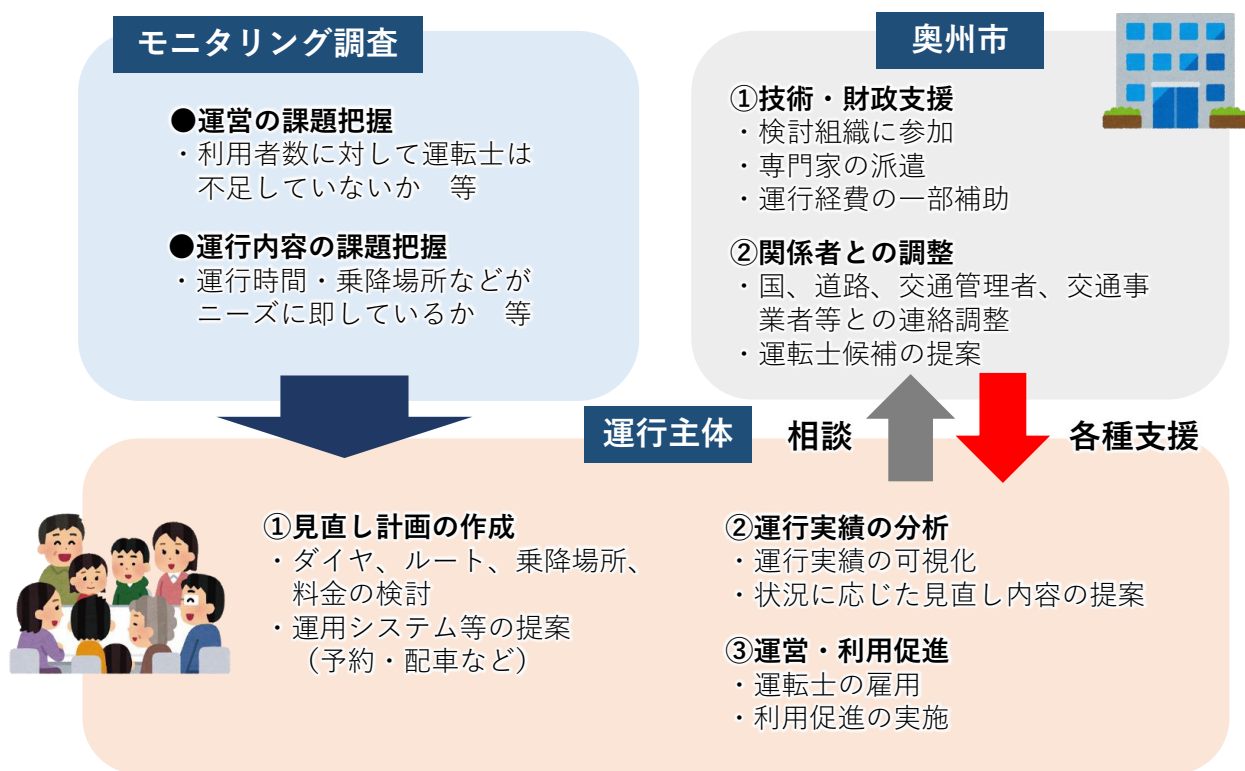


図 地区内交通の運営体制の構築イメージ

施策 20:地域・企業等の協力体制の検討

事業実施主体：市・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○観光施設等との協力体制の構築による利用促進策の検討

- ・観光施設や中心市街地の施設などとの協力体制を構築し、移動手段と目的がセットになった利用促進施策等の検討を行う。
- ・例えば「バス車内における施設の広告宣伝」「観光施設と連携した企画乗車券の導入」など利用者・交通事業者・施設がそれぞれメリットを享受できるような取り組みを検討する。



図 商業施設・市民団体・事業者が連携した利用促進策（南部バス株式会社）



図 路線間の乗継を支援する企画乗車券（南部バス株式会社）

目標 3-1：安定的な運営体制の構築

施策 21: 運転士の確保対策に係る支援（二種免許の取得支援など）

事業実施主体：市・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○運転二種免許取得に係る支援

- ・ 交通事業者は、大型自動車・中型自動車及び普通自動車の運転二種免許を取得しようとする者に対し助成を行うなど、資格の取得に係る支援を行う。
- ・ 市は交通事業者が実施する運転士の確保や育成等に係る取り組みの後方支援を行う。

○雇用拡大に向けた周知広報への支援

- ・ 運転士の高齢化や運転士不足へ対応するため、市は事業者が行う雇用拡大に向けた取り組みに対する周知広報等への支援を検討する。
- ・ 例えば、事業者が運転士確保に向けた採用募集、合同就職相談会などを開催する際は、周知を支援する。

○ライドシェア導入に向けた調査・研究

- ・ 運転士不足対策であるライドシェアの導入については、国の動向を注視し、タクシー事業者とともに調査し、研究する。

バス運転手 合同就職説明会

参加無料 未経験歓迎 普通免許OK

令和5年
●日時：11月11日 土
10時～16時 小樽市バス(株)のみ14時まで

●会場：小樽道税事務所
3階会議室
(小樽市小樽1-1-114-113)
無料駐車場に利用可能

●参加バス会社：北海道中央バス(株)、ニセコバス(株)、道南バス(株)
(小樽支店)

【応募条件】各バス会社の担当者が、採用や育成制度などの各種資料にお答えします！
ハローワーク小樽のブースもあり、採用情報や応募方法などの相談もできます。

●お問合せ・お申し込み
北海道中央バス株式会社 地域推進課 (平日：月～土 8:45～17:30)
電話：0136-23-1419
小樽のお申し込みは11月9日(木)まで受け付けて
あります。※電話でのお申し込みはできません。
予約がなければご自身の都合に
相談ができますが、なくても
ご参加は可能です。

●説明会当日のお問合せ先
shiribeshi.shiribeshi@pref.hokkaido.lg.jp
11月11日(土) 当日は受付です。お電話でもなく、
上記アドレスにメールでもお問い合わせください。

●主催：北海道
北海道バス協会 shiribeshi

公共交通 担い手確保ミニフェア

乗合バスやタクシーの会社で働いてみませんか？

10月28日 金 午前：10:00～12:30
午後：13:30～16:00

会場 山口グランドホテル 3階
山口市小郡黄金町1-1 新山口駅新幹線口前

対象者 ・求職中の一般の方
・2023年3月に大学、短大、専修学校等を卒業予定の方

フェア内容 ・バス・タクシー事業者の採用担当者との面談ブース
・運転業務適性診断コーナー
・二種免許取得情報コーナー ・各社情報コーナー

◆お問合せ
山口県観光スポーツ文化庁交通政策課
TEL:083-933-3120
出展企業は10月中旬頃にWeb掲載予定⇒

主催：山口県、中国運輸局山口運輸支局、(公社)山口県バス協会、(一社)山口県タクシー協会 後援：厚生労働省山口労働局

図 自治体主催による運転士の就職説明会
(左：北海道 右：山口県)

目標 3-1：安定的な運営体制の構築

施策 22:地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・周辺市町村

具体的な取組（事業内容）

○地区内交通の運行主体や周辺自治体との協力体制の構築を検討

- ・地区内交通の関係者や周辺自治体と協力体制を構築し、市民の生活圏や他地域からの来訪者のニーズなどに対応した取り組みを検討する。
- ・そのために、奥州市地域公共交通会議等を活用し、関係者間での定期的な意見交換を実施する。



図 運営主体や周辺自治体との協議イメージ

目標 3-2: 公共交通に対する“マイレール・マイバス意識”の醸成

施策 23: 学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者

具体的な取組（事業内容）

○若年層に公共交通を身近に感じてもらう乗り方教室の実施

- ・若年層に対し公共交通に慣れ親しんでもらい、将来に向けて安定的に利用者を確保するため、小学生を対象に公共交通の乗り方教室を実施する。
- ・子育て世代に対し、親に送迎負担をかけずに通学できることを周知し、通学における公共交通の利用促進へと繋げる。



図 小学生へ向けたバスの乗り方教室（防府市）

○高齢者へ向けた公共交通乗り方教室の開催

- ・自家用車の運転や家族等の送迎から公共交通の利用へ行動変容を促すため、市内の高齢者団体を対象とした乗り方教室を実施する。
- ・乗り方教室の中で「公共交通の使い方」や「運転免許返納支援」などについて理解を深めることで、公共交通利用のハードルを下げる取り組みを行う。



図 高齢者へ向けたバスの乗り方教室（防府市）

目標 3-2：公共交通に対する“マイレール・マイバス意識”の醸成

施策 24: 高校・企業を対象とした公共交通利用促進活動の実施

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○高校生を対象とした公共交通利用促進情報の発信

- ・市内の高校の新入生とその保護者を対象に、通学における公共交通利用を促す情報を発信する。
- ・内容としては公共交通の総合案内のほか、公共交通を利用することで CO₂ 排出抑制による環境への配慮や交通事故防止になることや、公共交通の維持につながることを掲載し、高校生の公共交通利用者の増加を目指す。

○就業者向けモビリティマネジメントの実施

- ・市内の就業者を対象としたモビリティマネジメントを推進・実施する。
- ・例えば、通勤時間帯に運行している公共交通に関する情報発信やノーマイカー通勤の導入など、自家用車以外の移動手段の選択につながる取組を実施する。



図 通勤時間帯における公共交通の情報発信（宇治市）

モビリティマネジメント（MM）とは...

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

施策 25:公共交通に係る市民への定期的な広報活動

具体的な取組（事業内容）

- ・利用促進のための情報発信にあたっては「利用したい」と感じてもらう工夫が重要であることから、誰もが分かりやすい情報を広報やホームページにより情報発信する。

図 広報による情報発信のイメージ（広報おうしゅう令和5年12月号）

目標 3-2: 公共交通に対する“マイレール・マイバス意識”の醸成

施策 26: 公共交通に関するイベント等の開催

事業実施主体：市・地域住民・交通事業者・関係施設

具体的な取組（事業内容）

○公共交通乗車体験イベントの開催

- ・普段公共交通を利用する機会が少ない市民へ、公共交通に慣れ親しんでもらえるよう公共交通の乗車体験イベントを開催する。
- ・イベントにおける催しとして「路線バスの乗車体験」「利用促進へつながるクイズイベント」などを通して公共交通への理解を深める。
- ・また、「自動運転車両の乗車体験」も併せて開催し、次世代モビリティの導入に向けた市民意向を把握するためのアンケート調査の実施も検討する。



図 公共交通イベントの開催例
(公共交通フェスタ in 奥州)



図 地域公共交通シンポジウムのようす

●施策の実施スケジュール

区分	施策	施策内容	R6		R7		R8		R9		R10		実施主体				
			前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	市	交通事業者	地域住民	関係施設	周辺市町村
目標1に係る施策	1	高校生や高齢者などの移動に即した運行への見直し		見直し対象路線の検討・協議	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						○	○			○		
	2	路線バスの効率化や廃止代替の対応等に向けた再編・見直しの検討	廃止代替路線の検討→導入開始 （必要に応じて実証運行）	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						○	○			○			
	3	路線バスを維持するための財政的な支援	路線バス維持に係る財政支援を実施 必要に応じて収益確保へ向けた取り組みを検討						○	○			○				
	4	鉄道・バス相互の利用者増加へ向けた利便性向上		鉄道・バス相互の利便性向上	適宜見直しを実施						○	○			○		
	5	市街地の回遊性向上に向けたコミュニティバスの再編・見直し		コミュニティバスの再編・見直し	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						○	○	○				
	6	市街地における核となる拠点の機能性向上	拠点における機能性を見直し			適宜見直しを実施						○	○		○		
	7	AIデマンド交通の導入	一部サービスにおけるAIデマンド交通の導入			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し 他サービスへのAIデマンド交通の展開						○	○	○			
	8	公共交通同士の主な接続拠点の環境整備および接続ダイヤの改善	接続拠点の環境整備 接続ダイヤの改善			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						○	○	○			
	9	事業者間・モード間連携に向けた関係者協議の場の設定	関係者協議の場を構築	必要に応じて関係者を招集・協議						○	○	○					
目標2に係る施策	11	公共交通に関する総合的な案内ツールの作成				施策1や2の見直しが整い次第 情報発信ツールの作成	必要に応じてツール内容の見直し				○	○		○			
	12	GTFSデータの更新及び更なる利活用方策の検討				GTFSデータの利活用方策の検討・導入		必要に応じて常に最新データへ更新				○	○				
	13	主な接続拠点での案内・誘導の改善 （デジタルサイネージの導入等）	接続拠点の案内誘導の改善			デジタルサイネージによる運行情報提供						○	○		○		
	14	キャッシュレス決済システムの導入	新たな支払い方法の導入に向けた検討・導入		評価検証を行いながら見直し、マイナンバーカード活用の検討						○	○					
	15	主な接続拠点及び車両におけるバリアフリー対応の実施	施策13と併せた接続拠点のバリアフリー環境の改善			車両更新のタイミングに合わせて適宜実施						○	○		○		
	16	主要なバス停等での待合環境の改善	主要バス停の整備・沿線施設と連携した待合スペースの確保に係る検討			必要に応じた連携施設の確保						○	○		○		
目標3に係る施策	17	他の分野の移動サービスの集約等に向けた協議・調整	施策1・施策2と連動した集約の検討・協議			評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						○	○	○			
	18	自動運転技術の導入に向けた研究				自動運転車両に係る情報収集・導入地域の選定・導入に向けた協議						○	○				
	19	地区内交通の運営状況のモニタリング・改善	定期的なモニタリング調査の実施→必要に応じた見直し検討						○	○	○						
	20	地域・企業等の協力体制の検討			協議の場を構築・利用促進策の協議→導入			促進策のモニタリング・見直し				○	○		○		
	21	運転士の確保対策に係る支援 （二種免許の取得支援など）	交通事業者の運転士確保に向けた協議		適宜交通事業者の取り組み等を支援						○	○					
	22	地域や他自治体と公共交通を検討する場の構築	関係者協議の場を構築		必要に応じて関係者を招集・協議						○	○	○		○		
	23	学校や高齢者団体等への乗り方教室の開催	乗り方教室を毎年複数回定期的に実施						○	○	○						
	24	高校・企業を対象とした公共交通利用促進活動の実施	定期的に高校生・就業者を対象としたモビリティマネジメントを実施						○	○	○	○					
	25	公共交通に係る市民への定期的な広報活動			広報内容の検討・発信		定期的な情報発信				○	○	○	○			
	26	公共交通に関するイベント等の開催	定期的な公共交通乗車体験イベントの開催						○	○	○	○					

8. 計画の推進体制・推進方法

8-1 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、本市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等で構成された「奥州市地域公共交通会議」のもとで会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画を着実に推進していく。

表 関係主体と基本的な役割

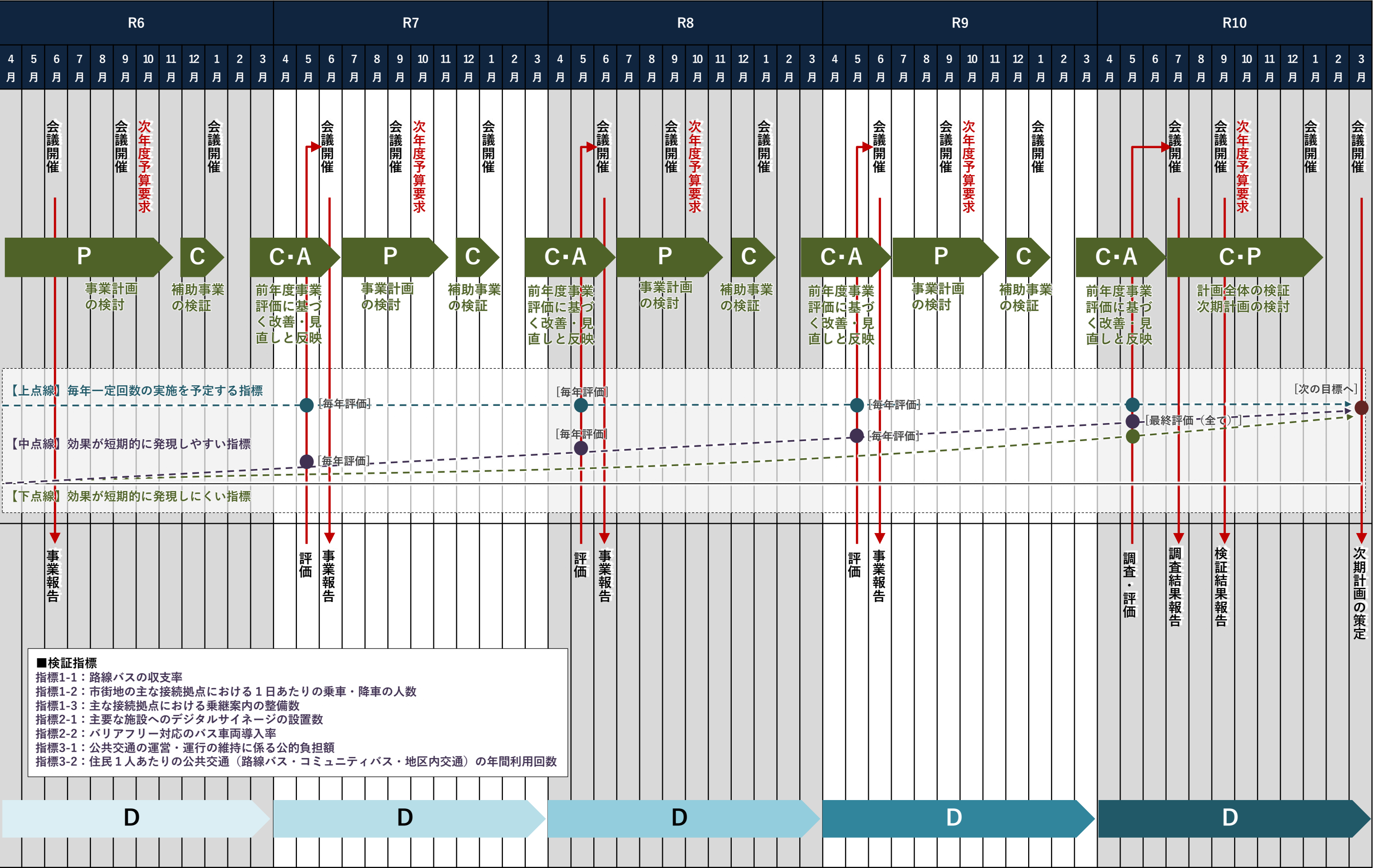
区分	基本的な役割
奥州市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、奥州市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○奥州市や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
道路管理者 交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

8- 2 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基づき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



図 PDCA サイクルイメージ



用語解説

■AI (Artificial Intelligence) デマンド交通

AI 技術を交通分野で活用することで、予約状況に応じて最適な運行経路が自動的に算出され、到着時刻や所要時間の入手が可能となり、利用者の利便性と事業者の効率的な管理が実現可能。

■GTFS(General Transit Feed Specification)データ

世界標準の公共交通データフォーマットのことで、GTFS データを作成し提供を行えば NAVITIME や Google マップ等の経路探索サービス上に公共交通機関の情報を掲載することができる。

■ICT(Information and Communication Technology)

情報や通信に関する技術の総称。

■キャッシュレス決済

鉄道やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに、IC カードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。

■交通弱者

『公共交通の利用が困難な場所に居住』『自家用車を所有していない』などの理由で、交通手段に制約がある人の総称。

■交通モード

「路線バス」や「鉄道」など、移動や輸送の手段のこと。

■コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、住民が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めること。

■交通のシームレス

複数の交通手段の接続性を改良すること。

■地域公共交通会議

コミュニティバスなどの地域の公共交通ネットワークについて協議するために設置される、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び道路運送法に基づく組織のこと。

■地域内フィーダー系統

複数の市町村をまたがって走る基幹的な公共交通（地域間バスなど）に対し、支線として基幹的な公共交通に接続して1つの地域内を運行するバス路線（コミュニティバスなど）のこと。

■デジタルサイネージ

運行情報や時刻表、バスの位置情報などの情報を利用者に提示するため、乗継拠点等に設置する電子掲示板のこと。

■バスロケーションシステム

GPS などを利用してバスの位置情報を収集し、利用者に対してバスの現在位置や到着予想時刻などの有益な情報を提供するシステム。

■バリアフリー

高齢者や障がい者が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、情報面などさまざまな障壁がバリアフリーの対象となる。

■マイレール・マイバス意識

個人や団体・地域ぐるみで鉄道やバスを主体的に支援していく意識のこと。

■モビリティマネジメント（MM）

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

■ユニバーサルデザイン（UD）

「すべての人のデザイン」を意味し、年齢や障がいの有無、性別、国籍などに関わらず、できるだけ多くの人がわかりやすく、利用可能であるようデザインすること。

■ライドシェア

タクシーではない一般のドライバーが、自家用車で相乗りを希望する人を輸送するサービスのこと。

■2024 年問題

働き方改革法案により運転士の労働時間に上限が課されることで生じる問題のこと。交通分野では主に運転士不足の加速などが喫緊の課題として挙げられる。

奥州市地域公共交通計画

（第4次奥州市バス交通計画）

策定：令和6年3月

発行・編集：奥州市