

5. 臼杵市地域公共交通総合連携計画

臼杵市における公共交通の課題を踏まえ、課題解消に向けた取り組みを『臼杵市公共交通総合連携計画』として、以下にとりまとめる。

5-1. 計画の基本方針

臼杵市における公共交通の課題を踏まえ、安全・安心な交通体系を基本とした上で、本計画の基本方針を以下のように設定する。

市民・地域・行政・交通事業者が協働し、地域全体で公共交通を支える仕組みの構築を図り、高齢者が安心して外出できる公共交通の確保を目指す。

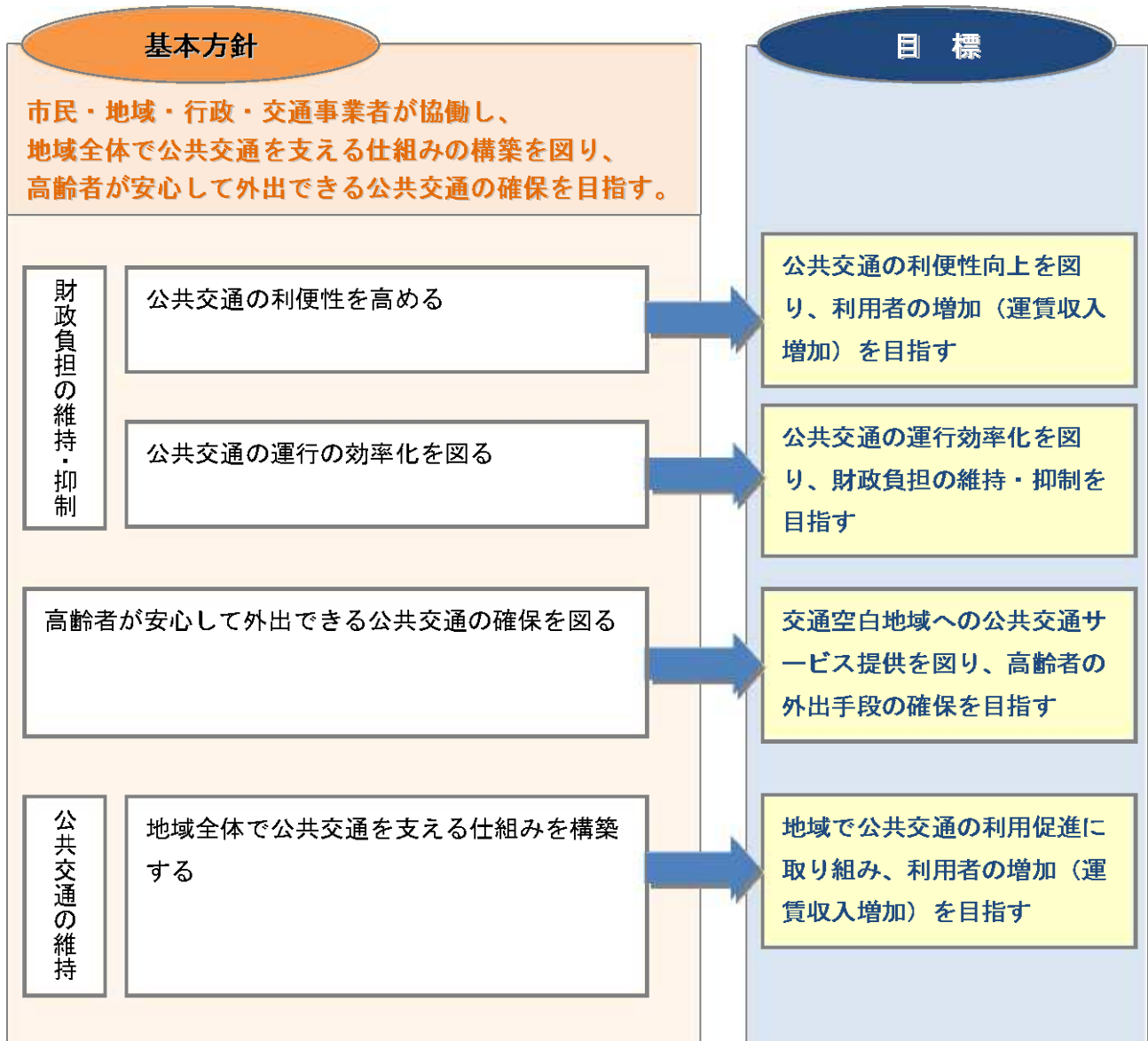
- 臼杵市民の意向を踏まえ、臼杵市では『公共交通への税金投入は現状程度とし、利便性を少しでも向上する』公共交通の見直しを図る。
- そのため、市民ニーズに対応した既存公共交通運行ルートやダイヤの見直し、デマンド交通システム等の新たな運行形態の導入等により、公共交通の利便性を高めるとともに、市民ニーズに対応した運行の効率化を図ることで財政負担の維持・抑制を図る。
- なお、公共交通の見直しにあたっては、免許保有率が低く、現在の公共交通利用状況及び将来的な利用意向が高い65歳以上の高齢者を対象に設定することにより、公共交通運行の効率化を高め、高齢者が安心して外出できる公共交通の確保を図る。
- また、見直し後の公共交通を維持していくためには、市民の公共交通利用促進が必要不可欠であることから、地域コミュニティ組織を活用するなど、地域全体で公共交通を支える仕組みの構築を図っていく。

5-2. 計画区域

- 本計画の区域は、臼杵市全域とする。

5-3. 計画の目標

基本方針に対応した目標を以下のように設定する。



【数値目標】

本計画の目的を実現するために、以下の目標を達成します。

これらの目標に関して、目的が達成できない場合は、路線ごとに沿線住民や地域振興協議会、運行事業者との協議などを行い、ダイヤ、ルート、車両、運行形態などの変更や廃止を含めた再検討を行います。

○バス交通の利用者数の増加

人口減少傾向で厳しい状況にある中で、利用促進や利便性の向上を図り、路線バスの平均乗車密度の増加・維持とコミュニティバスの各路線（来年度の実証運行の路線も含む）における平均乗車密度を2人（各路線で1便あたり1.5人）以上とする。

〔路線バス（臼杵―野津―三重線（臼三線））〕

<平成24年度>

| | | | | |
|------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|
| 現況値 | 3.0人/便 ※ ¹ | → | 目標値 | 3.0人/便 ※ ² |
|------------|-----------------------|---|------------|-----------------------|

※1 臼津交通㈱「乗降人員調査集計（H20年10月～H21年9月）」

※2 減少傾向にある当該路線の利用者数の下支えを図ること（現状維持）を当面の目標と設定

〔コミュニティバス〕

<平成24年度>

| | | | | |
|------------|-----------|---|------------|------------------------------|
| 現況値 | 1.47人/便 ※ | → | 目標値 | 全路線平均で2.0人/便 (各路線で1.5人/便) |
|------------|-----------|---|------------|------------------------------|

※平成20年度 臼杵市コミュニティバスの実績値

○交通施策（コミュニティバス）の収支率改善

コミュニティバスの路線を再編することにより、コミュニティバスの収支率を改善し、市の財政負担額の維持抑制を図る。

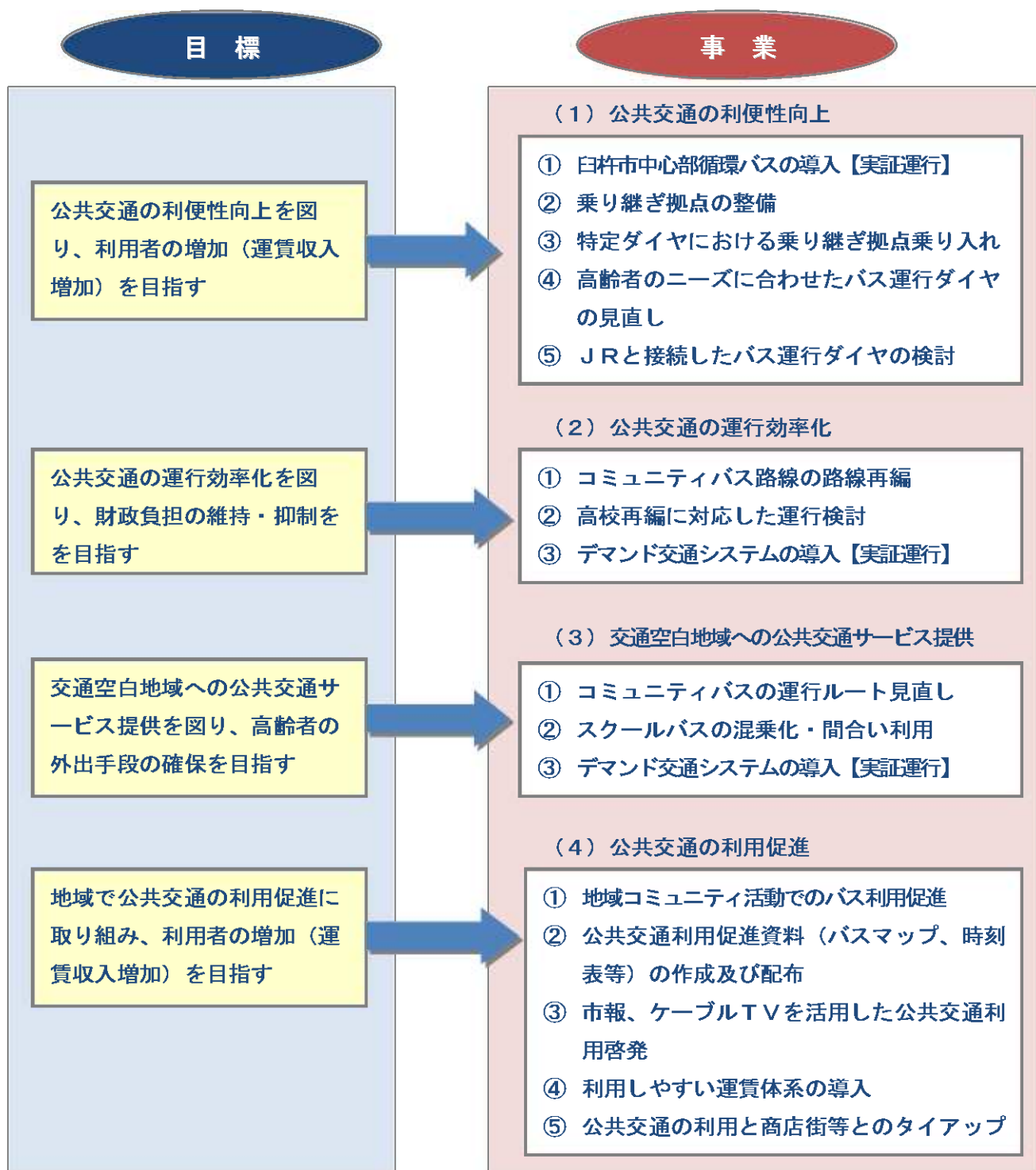
<平成24年度>

| | | | | |
|------------|---------|---|------------|-------|
| 現況値 | 11.4% ※ | → | 目標値 | 13.0% |
|------------|---------|---|------------|-------|

※平成20年度 臼杵市のコミュニティバスに対する財政負担額（796万円）に対するコミュニティバスの運賃収入による収支率の実績値

5-4. 実施する事業

臼杵市における計画の目標を実現するために、以下の事業を関係機関との調整や実証運行の結果を踏まえ、実施する。



5-5. 計画期間

- 本計画の期間は、平成22年度から平成24年度までの3ヶ年とする。
- また、計画進行にあたっては、必要に応じて検証し、臼杵市民のニーズや需要により即した計画に見直しを図っていく。

表 事業の概要

(●実施項目、○関係機関との調整や実証運行結果等を踏まえ、実施を検討する項目)

| 事業No | 事業名 | 内容 | 実施時期 | | | 実施主体 |
|-------------------------------|-------------------------------|--|------|-----|-----|------------|
| | | | H22 | H23 | H24 | |
| (1) 公共交通の利便性向上 | | | | | | |
| ① | 臼杵中心部循環バスの導入【実証運行】 | ●多くの高齢者が利用している臼杵中心部の商業施設や病院を連絡する「臼杵中心部循環バス」の実証運行を実施する。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| ② | 乗り継ぎ拠点の整備 | ●臼杵中心部循環バス、路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性を高めるため、現状路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎが行える辻バス停、竹場バス停、野津市バス停を乗り継ぎ拠点として位置づけ、上屋、ベンチなどの待合い環境の整備を行う。 ●乗り継ぎ拠点に関しては、スムーズな乗り継ぎができるように、乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供についても実施する。 | ○ | ○ | | 臼杵市交通事業者地域 |
| ③ | 特定ダイヤにおける乗り継ぎ拠点乗り入れ | ○乗り継ぎ拠点として位置つけた野津市バス停を通過していない大分一佐伯線について、一部ダイヤの野津市バス停への乗り入れ検討を行う。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| ④ | 高齢者のニーズに合わせたバス運行ダイヤの見直し | ●高齢者の外出特性に合わせたバス運行ダイヤの見直しを行うことにより、高齢者の外出機会の拡大(高齢者の公共交通利用機会の拡大)を図る。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| ⑤ | JRと接続したバス運行ダイヤの調整 | ●公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、可能な限り、JRと接続したバス運行ダイヤの検討を行うように調整する。 ○乗り継ぎ円滑化のため、乗り換え案内や誘導サインの設置などを進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| (2) 公共交通の運行効率化 | | | | | | |
| ① | コミュニティバスの路線再編 | ●現在のバス交通網について、幹線と支線を明確にし、支線となるコミュニティバス路線については、乗り継ぎ拠点となるバス停で他路線との乗り継ぎが可能な運行ルートに見直しを行う。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| ② | 高校再編に対応した運行 | ●県立高校再編整備計画に対応すべく、高校生の通学利便性に配慮した効率的なバス路線の運行を行う。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| ③ | デマンド交通システムの導入【実証運行】 | ●現在運行されているコミュニティバス路線のうち、利用者数が少ない路線については、沿線地域と協議しつつデマンド交通システムの導入を進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| (3) 交通空白地域への公共交通サービス提供 | | | | | | |
| ① | コミュニティバスの運行ルート見直し | ●公共交通空白地域のうち、コミュニティバス路線を一部迂回させることが可能な地域については、需要規模や地域の意向、道路状況等を踏まえ、コミュニティバスの運行ルートの見直しによる公共交通サービス提供を進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| ② | スクールバスの混乗化・間合い利用 | ●公共交通空白地域のうち、スクールバスやスクールタクシーが運行している地域については、関係機関との協議を図り、スクールバス・タクシーの混乗化や間合い利用を進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| ③ | デマンド交通システムの導入【実証運行】 | ○デマンド交通システムの実証運行による公共交通空白地域の解消や、実証運行結果を踏まえ、公共交通空白地域におけるデマンド交通システム導入検討を進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| (4) 公共交通の利用促進 | | | | | | |
| ① | 地域コミュニティ活動でのバス利用促進 | ●地域コミュニティ活動の活発化など地域活性化を図るため、地域振興協議会を設置した地域を中心に、スクールバスやコミュニティバスの間合い時間を活用した臨時バスを、予約制で運行できるような仕組みを整え、移動手段のない高齢者など誰もが地域コミュニティ活動に参加できるような環境を整備する。 ●また、地域コミュニティ活動を通じて、公共交通の利用意識、さらには地域で公共交通を支えていく意識を醸成し、地域コミュニティによる公共交通を支える仕組みの構築を目指す。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |
| ② | 公共交通利用促進資料(バスマップ、時刻表等)の作成及び配布 | ●公共交通の利用促進を図るため、バス路線やダイヤ、料金等の情報のみならず、外出の際のバス活用方法等を整理した公共交通利用促進資料を読みやすいレイアウトにより作成し、各家庭への配布およびバス路線沿線の主要施設へのポスターなどの掲示等を行う。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市 |
| ③ | 市報、ケーブルTVを活用した公共交通利用啓発 | ●市報、ケーブルTV等を活用し、バス路線やダイヤ等の変更情報、実証実験実施に関する情報等を発信するとともに、公共交通の利用状況や財政負担に関する情報、地域で公共交通を維持する必要性についても合わせて提供し、公共交通利用促進に向けた啓発を行う。 ●コミュニティバス自体が利用促進の広告塔となるよう、運行するコミュニティバス車両にはラッピングを施し、市民が乗りたくする工夫を行うほか、親しみやすさを持ってもらえるよう、コミュニティバスのネーミングをつけたりすることで、市民に愛されるコミュニティバスを目指す。 ●モビリティ・マネジメントによる公共交通利用意識の動機付けおよび機運の醸成を図る。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市 |
| ④ | 利用しやすい運賃体系の導入 | ○他地域の事例、実証運行結果などを踏まえ、利用しやすく、分かりやすい運賃体系の検討や乗り継ぎ割引、回数券の発行、会員フリーバスの導入なども含めた運賃体系の検討を進める。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者 |
| ⑤ | 公共交通の利用と商店街などのタイアップ | ●商工会や医療施設等と連携し、公共交通を利用しやすい環境を整えることで、公共交通の利用促進のみならず、商店街等の顧客の増加や高齢者等の外出機会の向上といった相乗効果につながる取り組みを進める。 ○持続的な公共交通の運営の面から、バスマップや時刻表、バス車内などを民間広告掲示媒体として活用し、副収入(広告収入)を得ることについても検討していく。 | ○ | ○ | ○ | 臼杵市交通事業者地域 |

■ 路線共通の事業

＜公共交通の利便性向上＞

- ・高齢者のニーズに合わせたバス運行ダイヤの見直し

＜公共交通の利用促進＞

- ・地域コミュニティ活動でのバス利用促進
- ・公共交通利用促進資料(バスマップ、時刻表等)の作成及び配布
- ・市報、ケーブルTVを活用した公共交通利用啓発
- ・利用しやすい運賃体系の導入
- ・公共交通の利用と商店街等とのタイアップ



図 事業の概要

(1) 公共交通の利便性向上

① 臼杵中心部循環バスの導入（実証運行）

- 公共交通の利便性を高めるため、多くの高齢者が利用している臼杵中心部の商業施設や病院を連絡する「臼杵中心部循環バス」の実証運行を実施する。
- 平成22年度実証運行の概要は以下とするものの、平成23年度以降の実証運行に向けては、前年度実証運行の結果（利用状況や利用者の声（満足度や改善点）など）を踏まえ、より利用者のニーズに即した利便性の高い運行ルート、ダイヤへと見直しを図っていく。

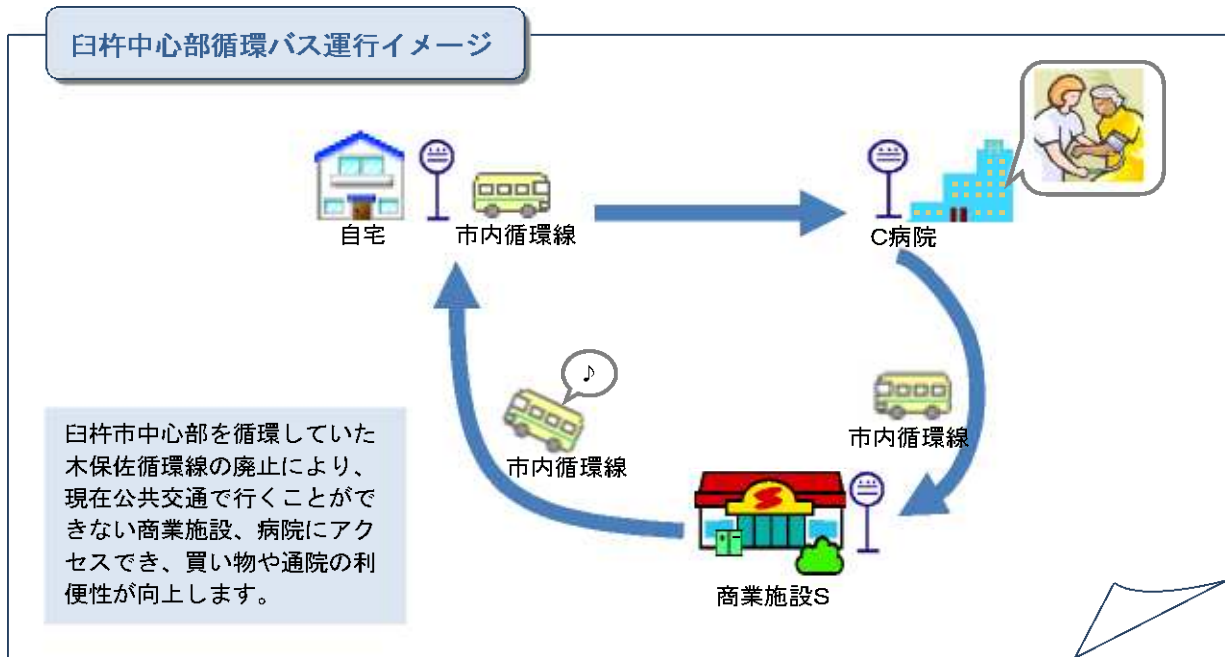



表 臼杵中心部循環バスの平成22年度実証運行概要（案）

| 項目 | 内容 |
|----------------|---|
| 導入地域 | 臼杵市中心部 |
| バス停 (運行ルート) | 臼杵駅、辻、平清水、江無田、コスモス病院等 ※平成22年度実証運行ルート（案）は次頁に示すほか、市民アンケート結果にて、65歳以上の市民の多くが外出目的地とする野田方面の商業施設を含めた検討を行う。 ※今後、交通事業者等の関係機関と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 運行日 | 平日5日のうち3日間 |
| 運行ダイヤ | 午前中2便、午後1便を予定（*運行キロや投入車両数により設定） ※運行ダイヤは、JRや路線バス、コミュニティバスとの乗り継ぎがしやすく、高齢者のニーズに合った時間帯を、交通事業者と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 運賃 | 運行経費や利用者の意向等を踏まえ、価格設定【検討中】 ※運賃は、交通事業者と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 使用車両 | 10人乗りワゴン車両 ※写真は運行車両イメージ  |

5. 臼杵市地域公共交通総合連携計画

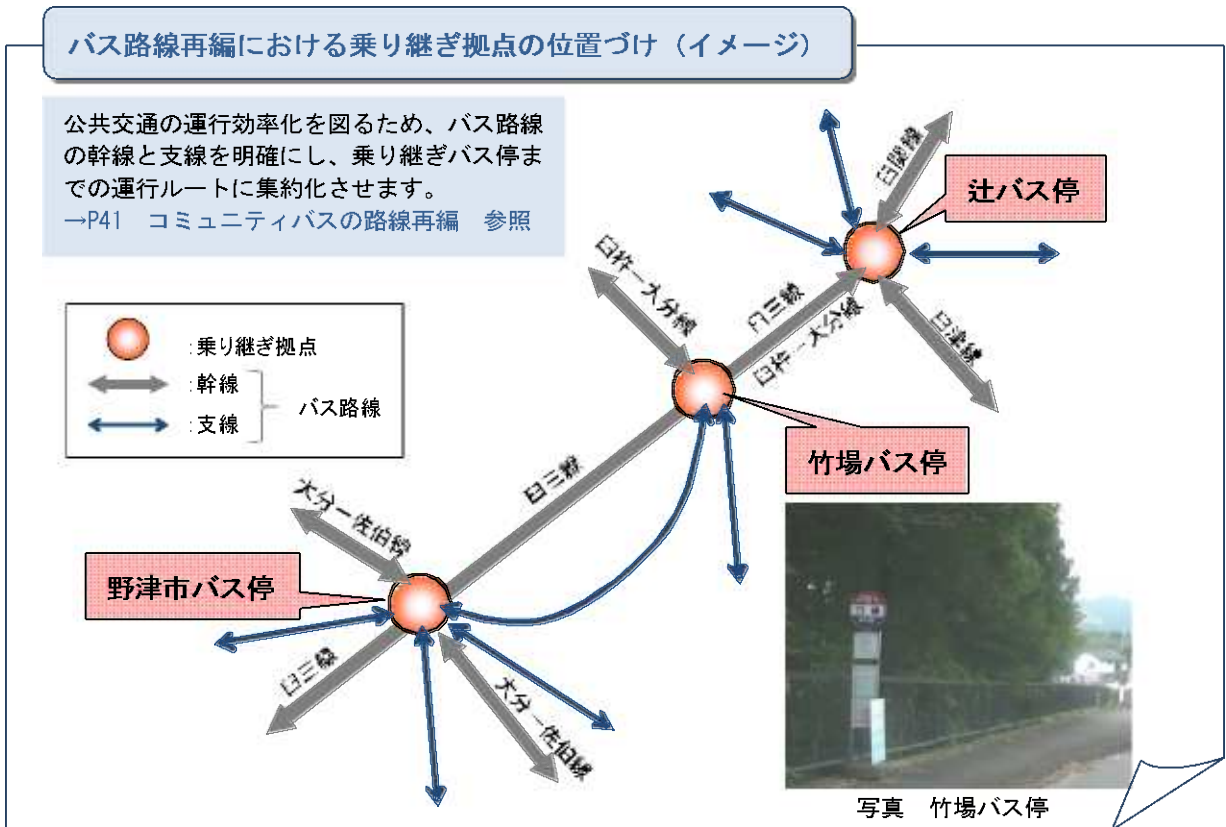


注) 臼杵中心部循環バス実証運行は、平成 22 年 10 月以降を予定している。そのため、実証運行ルートは、今後、交通事業者等関係機関と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。

図 臼杵中心部循環バスの平成 22 年度実証運行ルート（案）

②乗り継ぎ拠点の整備

- 臼杵中心部循環バス、路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ利便性を高めるため、現状路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎが行える辻バス停、竹場バス停、野津市バス停を乗り継ぎ拠点として位置づけ、上屋、ベンチなどの待合い環境の整備を行う。
(待合い環境の整備については、関係機関と協議を行った上で、実施する)
- 乗り継ぎ拠点に関しては、スムーズな乗り継ぎができるように、乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供についても実施する。



③特定ダイヤにおける乗り継ぎ拠点乗り入れ

- 現在、広域的な幹線路線である大分一佐伯線は、乗り継ぎ拠点として位置づけた野津市バス停を通過していないため、バス利用者の乗り継ぎ利便性を高めるため、大分一佐伯線の一部ダイヤについて、野津市バス停への乗り入れ検討を行う。



写真 野津市バス停

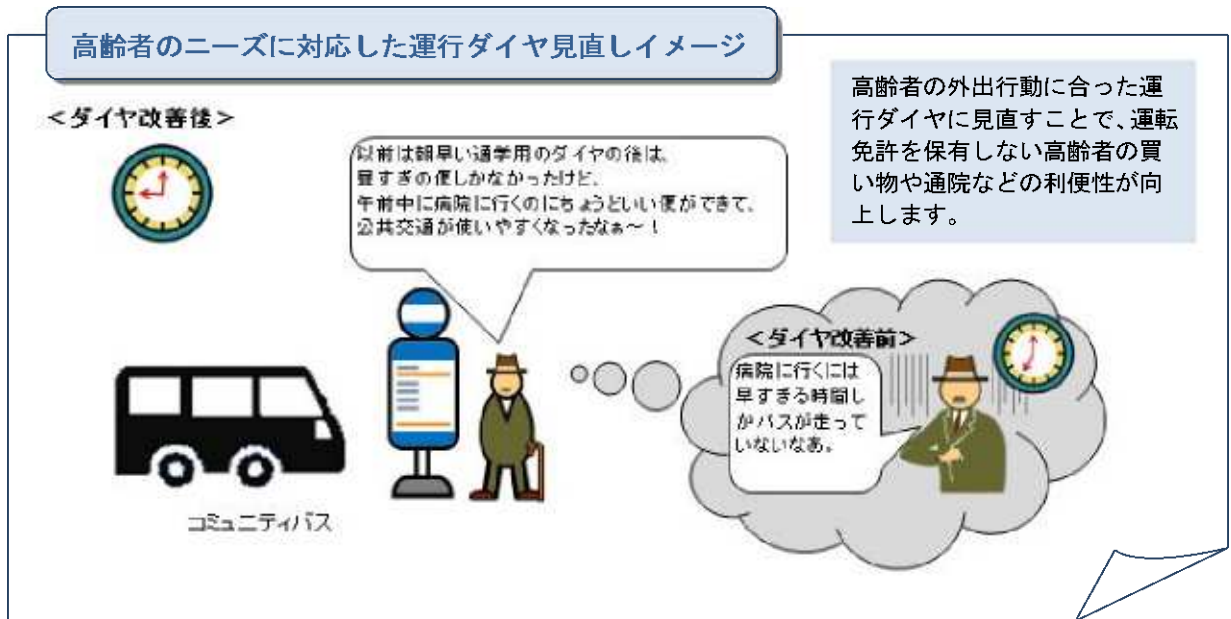
注) 野津市バス停へ乗り入れるルート、ダイヤについては、今後、交通事業者と協議を重ね検討していく。



図 大分一佐伯線における野津市バス停乗り入れルート (案)

④高齢者のニーズに合わせたバス運行ダイヤの見直し

- 高齢者の外出特性に合わせたバス運行ダイヤの見直しを行うことにより、高齢者の公共交通利便性を高め、高齢者の外出機会の拡大（高齢者の公共交通利用機会の拡大）を図る。



⑤JRと接続したバス運行ダイヤの調整

- 公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、可能な限り、JRと接続したバス運行ダイヤとなるように調整を行う。
- また、JRとバス交通の乗り継ぎ円滑化のため、乗り換え案内や誘導サインの設置等を進める。

参考事例：乗り継ぎ情報の提供〈福岡市営地下鉄・西日本鉄道〉

- 福岡市営地下鉄七隈線と西日本鉄道の福岡～大牟田線が交差する「薬院」では、相互の乗り継ぎが分かるように、それぞれの駅に相手方の時刻表を掲示して、利用者利便を図っている。
- あわせて、「薬院」でのバス乗り継ぎのために、バスの時刻表も提示している。



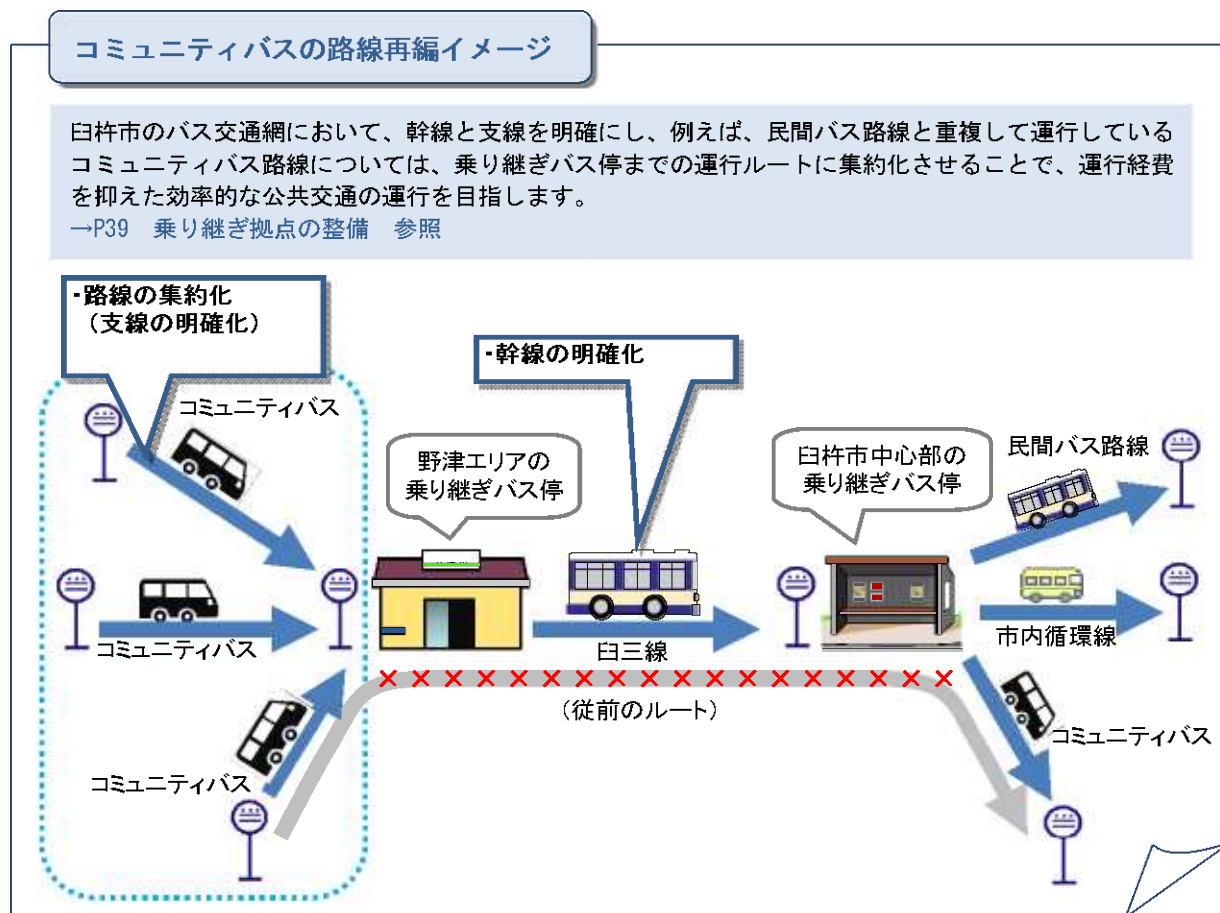
写真 乗り継ぎ経路に掲示してある時刻表
資料：福岡市営地下鉄

出典：国土交通省九州運輸局「平成20年度版 なるほど!!公共交通の勤どころ」

(2) 公共交通の運行効率化

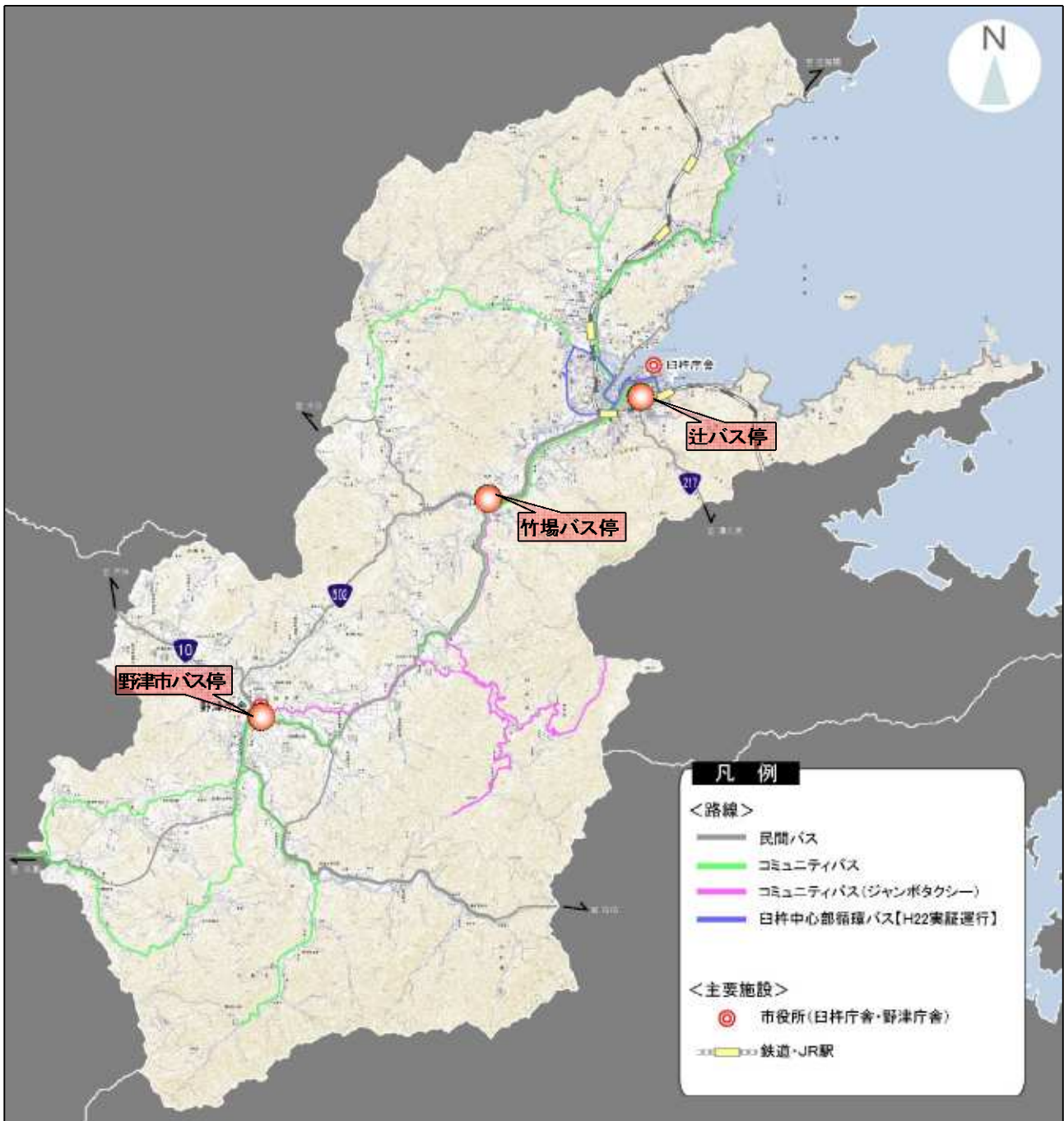
① コミュニティバスの路線再編

- 公共交通の運行効率化を図るため、現在のバス交通網について、幹線と支線を明確にし、支線となるコミュニティバス路線については、乗り継ぎ拠点となるバス停で他路線との乗り継ぎが可能な運行ルートに見直しを行う。
- 路線バスと路線が重複しているコミュニティバス路線については、重複区間をできる限り解消し、乗り継ぎ拠点までの運行ルートや交通空白地域も取り込める運行ルートを検討する。臼杵-佐賀関線と路線が競合する佐志生線については、廃止も含めた見直しを検討する。



② 高校再編に対応した運行

- 県立高校再編整備計画により、市内に本校のある高校は、平成26年度からは臼杵高校のみとなる。→P14 主要施設の分布状況 参照
- 高校生の通学手段は公共交通が中心となることから、今後の高校再編に対応すべく、高校生の通学利便性に配慮した効率的なバス路線の運行を検討する。
- 特に、高校生の通学手段を確保するため、臼杵高校、臼杵商業高校、野津高校や豊後大野市の三重総合高校などの通学で利用されている白三線や、平日の朝・夕2便運行している現在の割後場線についても、平成21年度より市が補助を行っている路線であり、沿線地域の高校通学状況を踏まえながら、運行見直しを検討していく。



注) 再編するコミュニティバス路線のルートについては、今後、交通事業者や沿線地域等関係機関と協議・検討を重ね、確定していく。

図 コミュニティバス路線再編(案)

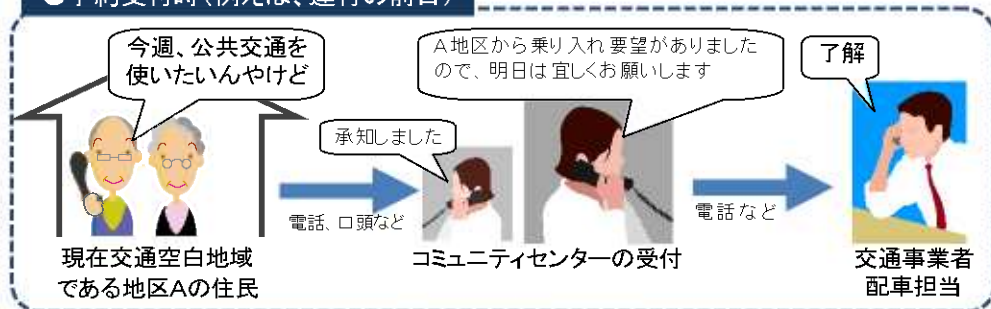
③デマンド交通システムの導入（実証運行）

- 現在運行されているコミュニティバス路線のうち、利用者数が少ない路線については、運行効率化を図るため、沿線地域と協議し、地域の意向を十分に確認し、デマンド交通システムの導入を進める。
- 平成22年度は、野津地域のうち、地域振興協議会が設置されている地域（設置が検討されている地域を含む）を対象に実証運行を実施し、地域の公民館などを活用した電話予約受付など、地域と連携したデマンド交通システムのあり方を検討・検証する。
- なお、平成23年度以降の実証実験は、前年度の検証結果を踏まえ、対象地域を検討する。

デマンド交通システム導入イメージ

乗車人員の少ないコミュニティバス路線において、デマンド交通システムを導入することにより、運行経費を抑えた効率的な公共交通の運行を目指します。導入にあたっては、地域のコミュニティセンターを活用して電話予約を行うなど、地域と協力した公共交通の運行も考えられます。

●予約受付時（例えば、運行の前日）



●運行当日

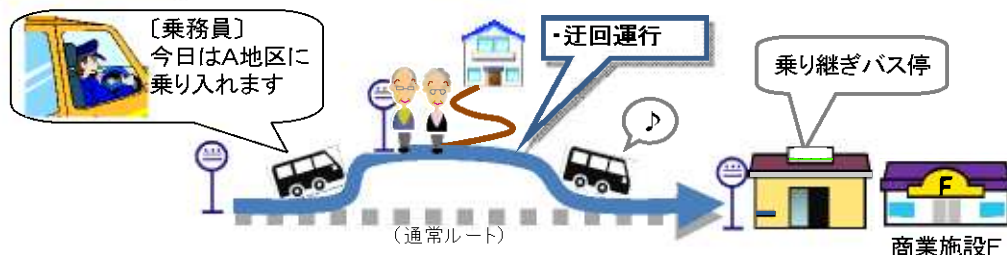


表 平成 22 年度デマンド交通システム導入実証運行概要（案）

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 導入地域 | 市内野津地域 (地域の意向を踏まえて検討し、まずは現行コミュニティバス運行エリアで行う) |
| 運行ルート | 利用率の低い路線で実施を検討 ※平成 22 年実証運行ルートやフリー乗降区間導入については、今後、地域や交通事業者等の関係機関と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 運行日 | 平日 1～2 日 |
| 運行ダイヤ | 午前中 1 便、午後 1 便 ※運行ダイヤは、路線バスとの乗り継ぎがしやすく、高齢者のニーズに合った時間帯を、地域や交通事業者と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 運賃 | 【検討中】 ※運賃は、交通事業者と協議・検討を重ね、実証運行までに確定する。 |
| 使用車両 | 10 人乗りワゴン車両を想定 |

参考事例：市町村有償運行「イナカー」によるデマンドバス運行〈兵庫県豊岡市〉

- 豊岡市の市町村有償運行「イナカー」は、運行路線のうち、多くの利用者が見込めない一部区間をデマンド運行としている。
- デマンド運行区間については事前予約が必要であり、予約がない場合は、定時運行区間までの運行となる。



図 「イナカー」ルート図

出典：<http://www.city.toyooka.lg.jp/>

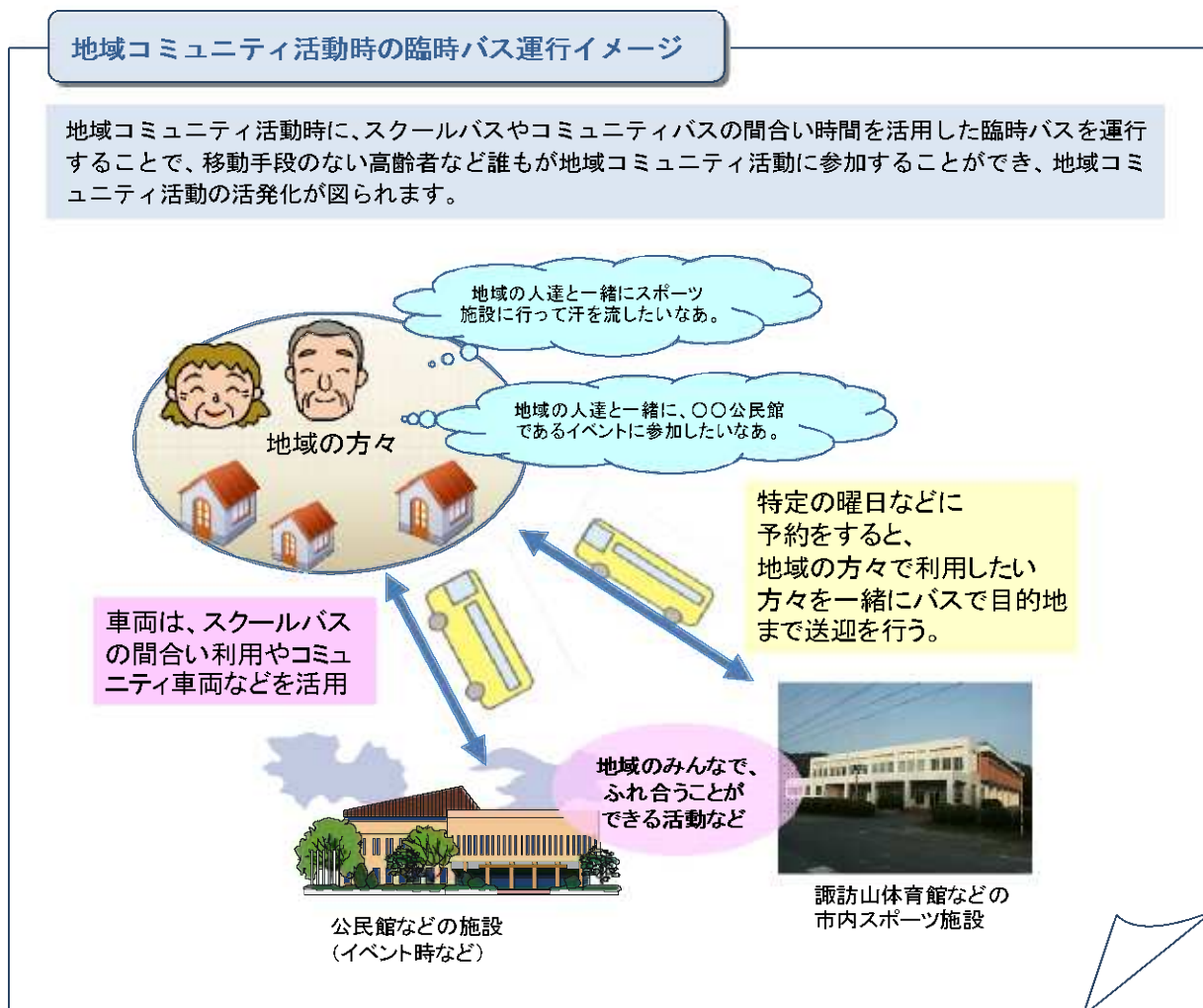
③デマンド交通システムの導入（実証運行）

- デマンド交通システムの実証運行による公共交通空白地域の解消や、実証運行結果を踏まえ、公共交通空白地域におけるデマンド交通システム導入の導入検討を進める。
- 路線不定期運行（ルートや停留所は決まっているが、運行ダイヤは不定期（要望があった場合のみ運行））を基本に、需要や地形的条件といった地域特性の踏まえた運行形態を検討する。

（４）公共交通の利用促進

①地域コミュニティ活動でのバス利用促進

- 地域コミュニティ活動の活発化など地域活性化を図るため、地域振興協議会を設置した地域を中心に、スクールバスやコミュニティバスの間合い時間を活用した臨時バスを、予約制で運行できるような仕組みを整え、移動手段のない高齢者など誰もが地域コミュニティ活動や市のイベント等に参加できるような環境を整備する。
- また、地域コミュニティ活動の開始時間を公共交通の運行時間に合わせ、活動への参加に公共交通利用を促すなど、地域コミュニティ活動を通じて、公共交通の利用意識、さらには地域で公共交通を支えていく意識を醸成し、地域コミュニティによる公共交通を支える仕組みの構築を目指す。



②公共交通利用促進資料（バスマップ、時刻表等）の作成及び配布

- 公共交通の利用促進を図るため、バス路線やダイヤ、料金等の情報のみならず、外出の際のバス活用方法等を整理した公共交通利用促進資料を読みやすいレイアウトにより作成し、各家庭への配布およびバス路線沿線の主要施設へのポスターなどの掲示等を行う。
- なお、バスマップ等の配布は、実証運行をはじめとしたコミュニティバス路線再編での時刻表等の改訂時に行う。

参考事例：バスマップの作成および全世帯配布〈大分市〉

- 平成18年度、大分市内のバス事業者毎に異なっていたバスの系統番号統一に合わせ、バスマップを作成し、市内全世帯に無料配布した。
- 次年度以降は、企業の協賛による広告収入でバスマップを作成し、大分市の転入届受付窓口等で配布している。



図 なしか!バスマップ2008年版

出典：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/107_oita.pdf

③市報、ケーブルTV等を活用した公共交通利用啓発

- 市報、ケーブルTV等を活用し、バス路線やダイヤ等の変更情報、実証実験実施に関する情報等を発信するとともに、公共交通の利用状況や財政負担に関する情報、地域で公共交通を維持する必要性についても合わせて提供し、公共交通利用促進に向けた啓発を行う。
- また、コミュニティバス自体が利用促進の広告塔となるよう、運行するコミュニティバス車両にはラッピングを施し、市民が乗りたくなる工夫を行う。また、親しみやすさを持ってもらえるように、コミュニティバスのネーミングをつけたりすることで、市民に愛されるコミュニティバスを目指す。
- さらに、市民等が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を協働して維持しようという機運の醸成につながる。本計画では、モビリティ・マネジメント^注による公共交通利用意識の動機付けおよび機運の醸成を図る。

注) モビリティ・マネジメント

自発的な公共交通利用を促すコミュニケーションを通じた交通政策。自動車交通に過度に依存する状態から、環境問題、個人の健康など様々な面を踏まえ、自転車や徒歩などの移動を含む自家用車以外の公共交通を自発的に利用するように変えていく取り組み。

ケーブルTVの活用イメージ

臼杵市が運営するケーブルTVによるデータ放送を活用して、バスの出発時刻や運行ルート等の情報を分かりやすく提供します。

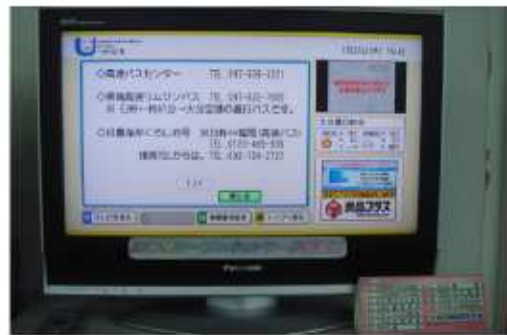


写真 臼杵市が運営するケーブルTVによるデータ放送（H22.1.12開始）

参考事例：車両デザイン改善に伴う利用者の増加（京都府）

- 便数など運行利便性は変えずに、車両を新しくしデザインを変更しただけで、利用者が5割増加した。



| | 平成17年 11月 | 平成18年 1月 | 平成18年 2月 | 平成18年 4月 | 平成18年 8月 | 平成18年 11月 | 平成19年 2月 |
|---------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| 寺田岡ノ黒山線 | 137.6 | 138.2 | 152.1 | 158.8 | 228.8 | 207.8 | 214.7 |
| 城陽団地線 | 20.8 | 16.4 | 22.1 | 23.4 | 29.6 | 25 | 31.9 |
| 合計 | 158.4 | 154.6 | 174.2 | 182.2 | 258.4 | 232.8 | 246.6 |

資料:MMをどう進めるか なぜMMが求められているか/京都府(第二回JCOMM発表資料)

図 車両デザイン変更の効果

資料：京都府

出典：国土交通省九州運輸局「平成20年度版 なるほど!!公共交通の勘どころ」

④ 運賃体系の検討

- 他地域の事例、実証運行結果などを踏まえ、利用しやすく、分かりやすい運賃体系の検討や乗り継ぎ割引、回数券の発行、会員フリーパスの導入なども含めた運賃体系の導入検討を進める。

参考事例：乗り継ぎ整理券の発行〈滋賀県東近江市〉

- コミュニティバス「ちょこっとバス」は、11路線運行している。
- 路線を乗り継ぐことで、駅、商業施設、病院に行けるような路線設計になっている。
- そのため、「乗り継ぎ整理券」を発行しており、1回のみ乗り換えの際には追加料金が不要となっている。



写真 路線別に色分けされた車両

出典：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/064_higashiomi.pdf

参考事例：市街地循環バスの運行維持を図るための「サポート会員制度」〈静岡県掛川市〉

- 市民によって市街地循環バス「スローライフバス」の運行維持を図るため、「サポート会員制度」を設置している。
- サポート会員は、1年間有効、10,000円で、家族内や企業内で自由に共有利用できるパスが発行されている。
- また、割引率が高い回数券も発行しており、1,000円で12枚（2枚分得）、5,000円で65枚（15枚分得）、10,000円で150枚（50枚分得）がある。

※運賃は100円均一

サポート会員募集
サポートバスで市街地循環バスを育てよう!!

- サポート会員は1年間有効で **10,000円** 家族内や、企業内で誰でも自由に共有利用できます（乗車1回毎にお一人のご利用に限ります）。

回数券もご利用ください。

- 1,000円回数券（12枚つづり、2枚分お得です）
- 5,000円回数券（65枚つづり、15枚分お得です）
- 10,000円回数券（150枚つづり、50枚分お得です）

取扱所

掛川市 都市計画課 (☎0537-21-1219)
掛川駅北口バス案内所 (☎0537-22-9039)
掛川バスサービス(株) (☎0537-24-7331)
ジーネット・コーポレーション (☎0537-24-2210)

図 サポート会員募集と回数券の案内

出典：掛川市ホームページ

出典：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/053_kakegawa.pdf

⑤ 公共交通の利用と商店街等とのタイアップ

- 商工会や医療施設等と連携し、公共交通を利用しやすい環境（施設での時刻表の貼り出しや公共交通利用者へのお得なサービスの提供、バス車内での地域情報誌の留め置きなど）を整えることで、公共交通の利用促進のみならず、商店街等の顧客の増加や高齢者等の外出機会の向上といった相乗効果につながる取り組みを進める。
- 持続的な公共交通の運営の面から、バスマップや時刻表、バス車内などを民間広告掲示媒体として活用し、副収入（広告収入）を得ることについても検討していく。

5-6. 事業の実施時期及び実施主体

以下に事業実施スケジュール及び実施主体を示す。

事業実施にあたっては、臼杵市民のニーズにあった利便性の高い公共交通サービス提供に向け、PDCAサイクルによるマネジメントサイクルにより、評価・見直しを行いながら実施していく。

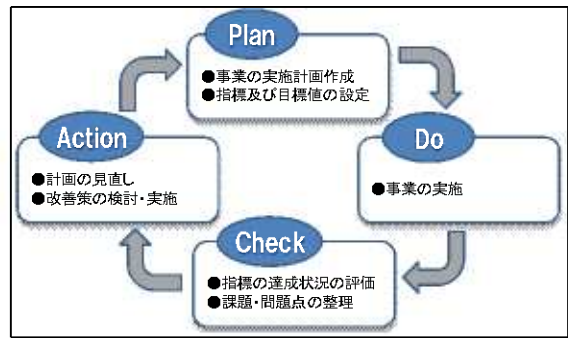


図 PDCAサイクル

表 事業実施スケジュール

| 事業 | 実施時期 | | | | | | 実施主体 | | |
|--------------------|------------------------------|---------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------|-------|----|
| | 平成22年度 | | 平成23年度 | | 平成24年度 | | 臼杵市 | 交通事業者 | 地域 |
| | 4月 | 10月 | 4月 | 10月 | 4月 | 10月 | | | |
| 公共交通の利便性向上 | 臼杵中心部循環バスの導入【実証運行】 | 検討 | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ◎ | ◎ | |
| | 乗り継ぎ拠点の整備 | | ● 検討 | ● 整備 | | | ◎ | ◎ | ○ |
| | 特定ダイヤにおける乗り継ぎ拠点乗り入れ | ● 検討 | ● 実施 | | | | ○ | ◎ | |
| | 高齢者のニーズに合わせたバス運行ダイヤの見直し | ● 検討 | ● 実施 ● 評価・見直し | ● 実施 ● 評価・見直し | ● 実施 ● 評価・見直し | ● 実施 ● 評価・見直し | ○ | ◎ | |
| | JRと接続したバス運行ダイヤの調整 | ● 検討 | | ● 検討 | | ● 実施 ● 評価・見直し | ○ | ◎ | |
| 公共交通の運行効率化 | コミュニティバスの路線再編 | ● 検討 | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ◎ | ◎ | |
| | 高校再編に対応した運行検討 | ● 検討 | | ● 検討・実施 | | | ◎ | ◎ | ◎ |
| | デマンド交通システムの導入【実証運行】 | ● 検討 | ● 実証運行 ● 評価・見直し | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ◎ | ◎ | ◎ |
| 交通空白地域への公共交通サービス提供 | コミュニティバスの運行ルート見直し | ● 検討 | ● 運行 ● 評価・見直し | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ◎ | ◎ | ○ |
| | スクールバスの混乗化・間合い利用 | ● 検討 | | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ● 検討・運行 ● 評価・見直し | ◎ | ○ | ○ |
| | デマンド交通システムの導入【実証運行】 | | ● 検討 | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ● 検討・実証運行 ● 評価・見直し | ◎ | ◎ | ◎ |
| 公共交通の利用促進 | 地域コミュニティ活動でのバス利用促進 | ● 検討・実施 | | | | | ◎ | ○ | ◎ |
| | 公共交通利用促進資料(バスマップ、時刻表等)作成及び配布 | ● 検討・実施 | | | | | ◎ | | |
| | 市報、ケーブルTV等を活用した公共交通利用啓発 | ● 検討・実施 | | | | | ◎ | | |
| | 利用しやすい運賃体系の導入 | ● 検討・実施 | | | | | ◎ | ◎ | |
| | 公共交通の利用と商店街等とのタイアップ | ● 検討・実施 | | | | | ◎ | ○ | ◎ |
| | | | | | | | | | |

◎: 中心的な立場で実施
○: 協力的な立場で実施