

令和 5 年度

第 3 回加茂市公共交通活性化協議会資料

令和 5 年 8 月

加 茂 市

<目 次>

第1章 はじめに	4
1.1 計画作成の趣旨・目的	5
1.2 計画の対象区間と期間	5
1.3 上位・関連計画の整理	6
第2章 現状整理	8
2.1 社会状況の現状整理	9
2.1.1 人口	9
2.1.2 施設分布	12
2.1.3 流出・流入人口	13
2.1.4 高齢者の運転状況	14
2.2 公共交通の現状整理	17
2.2.1 鉄道	18
2.2.2 路線バス	19
2.2.3 タクシー	20
2.2.4 かもんバス、かもんタクシー	21
2.2.5 スクールバス（市営、私営）	28
第3章 市民および利用者へのアンケート調査結果	29
3.1 アンケート調査の内容	30
3.2 アンケート調査の結果	31
第4章 課題の整理	35
4.1 現状と課題の整理	36
4.2 課題解決に向けた施策イメージ	37
4.2.1 かもんバス、かもんタクシーによる公共交通網の構築	37
4.2.2 かもんバスと市営スクールバスを統合した効率化	38
4.2.3 かもんバスを含む重複路線の効率化	39
4.2.4 かもんバス車両のラッピングによるイメージアップ	40
4.2.5 AI デマンドシステムを活用したかもんタクシーの効率化	41
4.2.6 かもんタクシーの貨客混載による効率化	42
4.2.7 かもんタクシー乗り方講座	43
4.2.8 かもんタクシーの待合場所	44
4.2.9 市域をまたぐデマンド交通の導入	44
4.2.10 ポケット時刻表の発行	45
4.2.11 市役所職員に対する公共交通の利用促進	46
4.2.12 企業に対する公共交通の利用促進	46

4.2.13	加茂市商店街との連携	47
4.2.14	加茂七谷温泉 美人の湯との連携	48
4.2.15	中心市街地におけるマイクロモビリティの導入	49
4.2.16	EVバス、EVタクシーの導入	50
4.2.17	健康事業との連携	50
4.2.18	公共交通グッズ販売による収益の確保	51
4.2.19	公共交通グッズを活用した利用促進	53
4.2.20	公共交通乗車券のデジタル化	53
4.2.21	公共交通データのGTFS化とオープンデータ化	54
4.2.22	待合環境の整備	55
4.2.23	公共交通利用促進冊子の発行	56
4.2.24	高齢者の運転免許返納の推進	56
4.2.25	SNSを活用したPR	57

第1章 はじめに

1.1 計画作成の趣旨・目的

- 本市では、市民バスの運行経費が高額であったこと、需要に合った運行ができていなかったことから、令和2年度に見直し検討に着手し、令和4年11月にかもんバス（市民バス）、令和4年12月に新たにかもんタクシー（デマンド交通）の運行を開始した。
- しかし、未だ効率化できる部分があること、健康事業や中心市街地活性化事業と連携等を行いながら利用者をさらに増やしていく余地があることから、公共交通のさらなる改善に向けて本計画で具体的な施策を定めて実行する必要がある。
- 令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」により、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された。また、計画制度と国庫補助制度が連動化され、補助事業を活用するためには「地域公共交通計画」において、補助の必要性や定量的な目標等の記載が必要となった。
- また、令和5年6月にも活性化再生法が改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）が求められている。
- 以上を踏まえ、加茂市の現状・課題を改めて整理し、関係機関の横断的な連携・取り組みを効率的・効果的に進め、公共交通に関する施策を総合的に展開していくことを目的に、「加茂市地域公共交通計画」を策定する。

1.2 計画の対象区間と期間

- 対象区間：加茂市全域
- 対象期間：2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの5年間

1.3 上位・関連計画の整理

- 本計画の策定にあたっては、上位計画である加茂市総合計画に即し、加茂市の各計画と連携を図る。
- 次頁に加茂市の各計画と本計画との関連を整理した結果を示す。

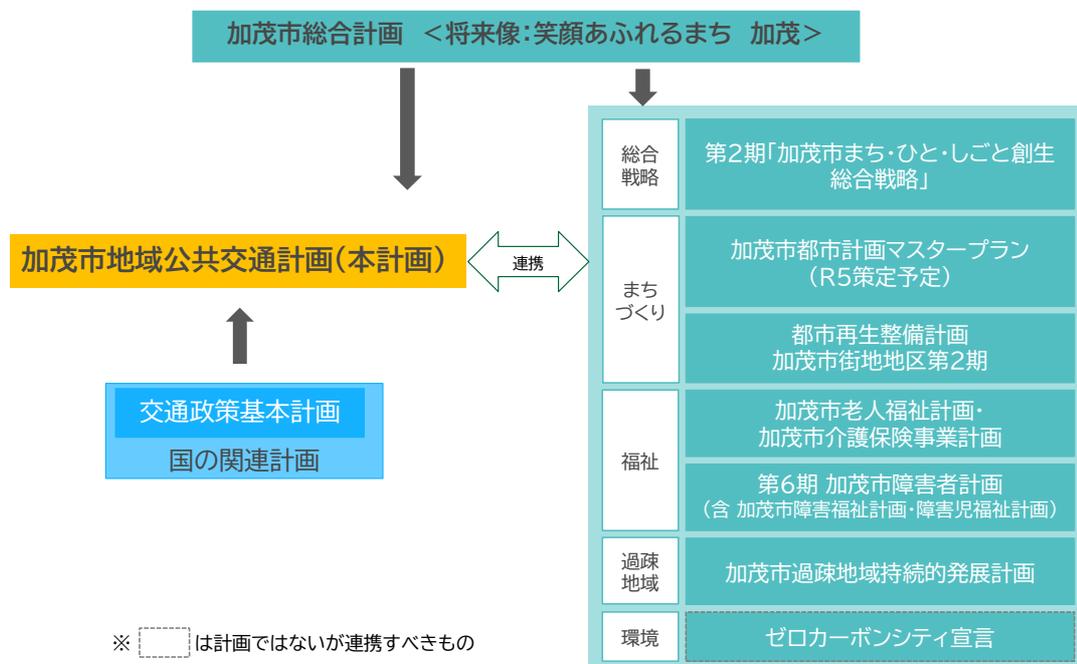


図 加茂市地域公共交通計画の位置づけと関連計画

表 各計画の方針・目標と本計画との関連

計画名	各計画の方針・目標等と本計画との関連	
加茂市総合計画 (令和3年10月)	将来像	笑顔あふれるまち 加茂
	まちづくりの 基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 未来を担う子どもたちが夢と希望にあふれ育つまち（子育て・教育） 2 とともに支えあい、だれもが安心して健やかに暮らせるまち（健康・福祉） 3 安全・安心で環境にやさしいまち（生活・環境、生活基盤） 4 学び、集い、ふれあって、自分らしく活動できるまち（芸術・文化、スポーツ、自治・人権） 5 人が集い、賑わいと活力があふれ、稼ぐ力と雇用を生み出すまち（都市の魅力創造、産業・雇用） 6 社会の変化に対応し、市民に寄り添い、未来への責任を担うまち（行政活動）
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本目標1-4において、老朽化したスクールバスの更新を継続して進めるため、バスの運行ルート・運営形態を見直しが必要とされています。 ・ 基本目標2-1において、運動意欲と継続性を高めるため、市民と協働し、商店街や企業、教育機関等と連携して健康づくりポイント事業に取り組むとされており、公共交通においても連携を図ることとする。 ・ 基本目標3-6に市民バスにおける地域のニーズに見合った効率的かつ機能的な運行方法への見直しを行うとの記載があり、本計画で具体的な施策を定める必要があります。 ・ 基本目標5-1において、宿泊を伴わない観光客が多いことから、近隣市町村と連携し、地域の特徴を活かした広域的な観光ルートの創出に取り組むとしていることから、本計画では観光の移動においても利便を損なわない環境を整備する必要があります。 ・ 基本目標5-3において、アーケードが整備された商店街、加茂山公園、加茂川といった地域資源を活用し、まちなかに人の流れをつくり、賑わいの創出を図る取組が必要としていることから、まちなかの回遊性向上や、まちなかにアクセスするための利便性の高い移動手段を確保することを目指します。
第2期「加茂市まち・ひと・しごと創生総合戦略」 (令和2年4月)	基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 若い世代が結婚し、安心して子どもを産み育てることができる環境をつくる。 2 ひとが集う、誰もが安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる。 3 東京圏とのつながりを築き、加茂市への新しい人の流れをつくる。 4 稼ぐ地域をつくるとともに、安心して働けるようにする。
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本目標2において、コンパクト・プラス・ネットワークや地域交通の維持・確保を進めるとともに、既存の公共施設を最大限活用するとしており、本計画でネットワークと機能充実に向けた施策を定めることとします。 ・ 基本目標2において、健康増進や病氣・介護予防のため、歩きたくなるまちづくりやスポーツ・健康づくり事業へ取り組むと記載があります。
都市再生整備計画 加茂市街地地区第2期 (令和4年12月)	目標	北越の小京都の風情を持った魅力あるまちづくりを目指す
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 設定目標2において、歴史的建造物、個性ある商店街などの歩きたくなる資源は豊富であるが、休憩場所などの回遊のための場が少なく、資源が十分に活かされていないことから、居心地が良く歩きたくするための回遊拠点の創出が必要とされており、本計画では回遊をさらに促す施策を定めることとします。
加茂市老人福祉計画・加茂市介護保険事業計画 (令和3年3月)	基本理念	住み慣れた地域で、支え合い安心して暮らせるまち
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実態に即した運営と経費削減を図るため、現在運行している市民バスや、路線バス乗り合いタクシーを加えた運行方法の変更内容を検討します。
第6期 加茂市障害者計画 (令和3年3月)	基本理念	つながり、支えあい、全すべての人にとって住みやすいまちづくり
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障がいのある人や児童が地域社会で安全で安心した生活を送ることができるように住環境の整備や道路や交通機関などにおける物理的な障壁の除去による生活環境の改善を推進するとしており、本計画では誰もが利用しやすい公共交通を目指す必要があります。
加茂市過疎地域持続的発展計画 (令和4年4月)	目的	少子高齢化のなかで自主財源の確保に取り組むとともに、地道な歳出抑制を続けていくことにより、持続可能な財政運営に努めていく必要がある。新潟県過疎地域持続的発展方針を踏まえつつ「加茂市総合計画」の基本構想に基づいて、健康、教育・文化などに重点的をおきながら過疎対策に取り組んで、地域活力の向上につなげることを目指す。
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の減少により財政負担が重くなっており、効率的な運行によって財政負担の軽減に取り組むとしています。 ・ 過疎化により民間のバス事業者が不採算地域撤退が高齢化率の高い地区で顕著になっており、加齢による身体機能の低下により買い物・通院ができなくなる交通弱者が年々増加していることから、デマンド型乗り合いタクシーを導入して利用者の要望に応じて移動をサポートするとしています。
加茂市ゼロカーボンシティ宣言 (令和5年3月)	内容	国内外の動向を踏まえ、加茂市においても直面している地球温暖化という課題に対し、強い危機感を持ち、脱炭素社会への取り組みを積極的に進めることが求められており、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「加茂市ゼロカーボンシティ」の実現に向けてチャレンジすることを宣言した。
	本計画との 関連	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画においては、EV車両の活用や運行路線の効率化等の公共交通の脱炭素化を目指し、「加茂市ゼロカーボンシティ」の実現に貢献します。

第2章 現状整理

2.1 社会状況の現状整理

2.1.1 人口

(1) 人口推移

○加茂市の人口は減少傾向にあり、令和2年は25,441人で、平成2年と比較して9,421人（27%）減少している。

○65歳未満の人口が減少している一方で、65歳以上の高齢者の人口は年々増加しており、令和2年の高齢化率は37%となっている。このままのペースで高齢化が進むと、令和27年には総人口のうち約半数（47%）が高齢者になると予測されている。

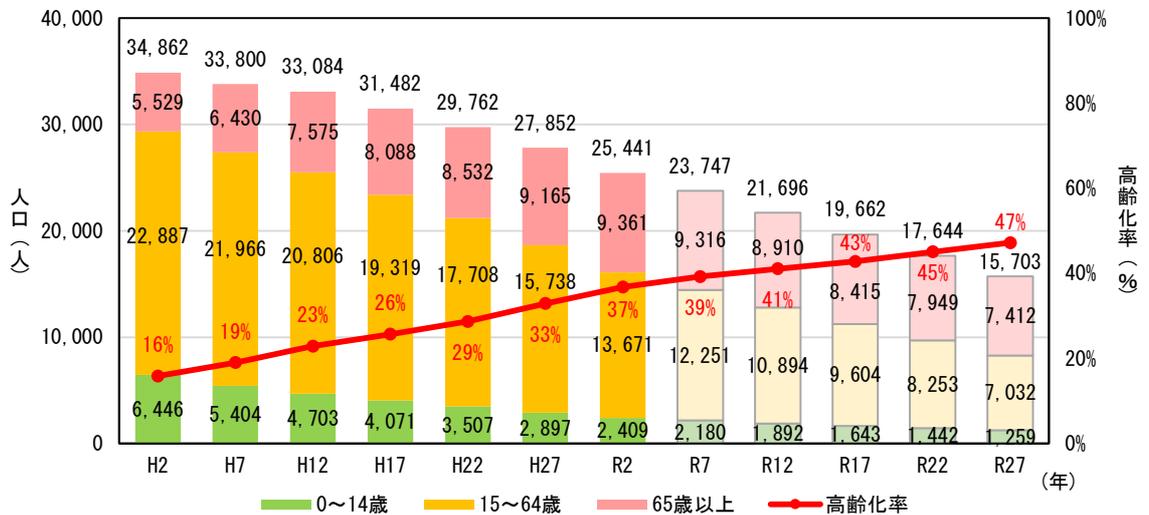


図 年代別の人口推移

※総人口は年齢不詳を含むが、年齢別人口は年齢不詳を除くため合計が一致しない場合がある。
資料：国勢調査（H2～R2）、国立社会保障・人口問題研究所（R7～R27）

(2) 人口分布

- 人口は加茂駅から加茂市役所周辺（加茂駅西側）までや、加茂商店街周辺（加茂駅東側）に集中している。
- 郊外部にも人口分布が分布しているが、人口が存在するほとんどの地域にかもんバスの路線が存在している。

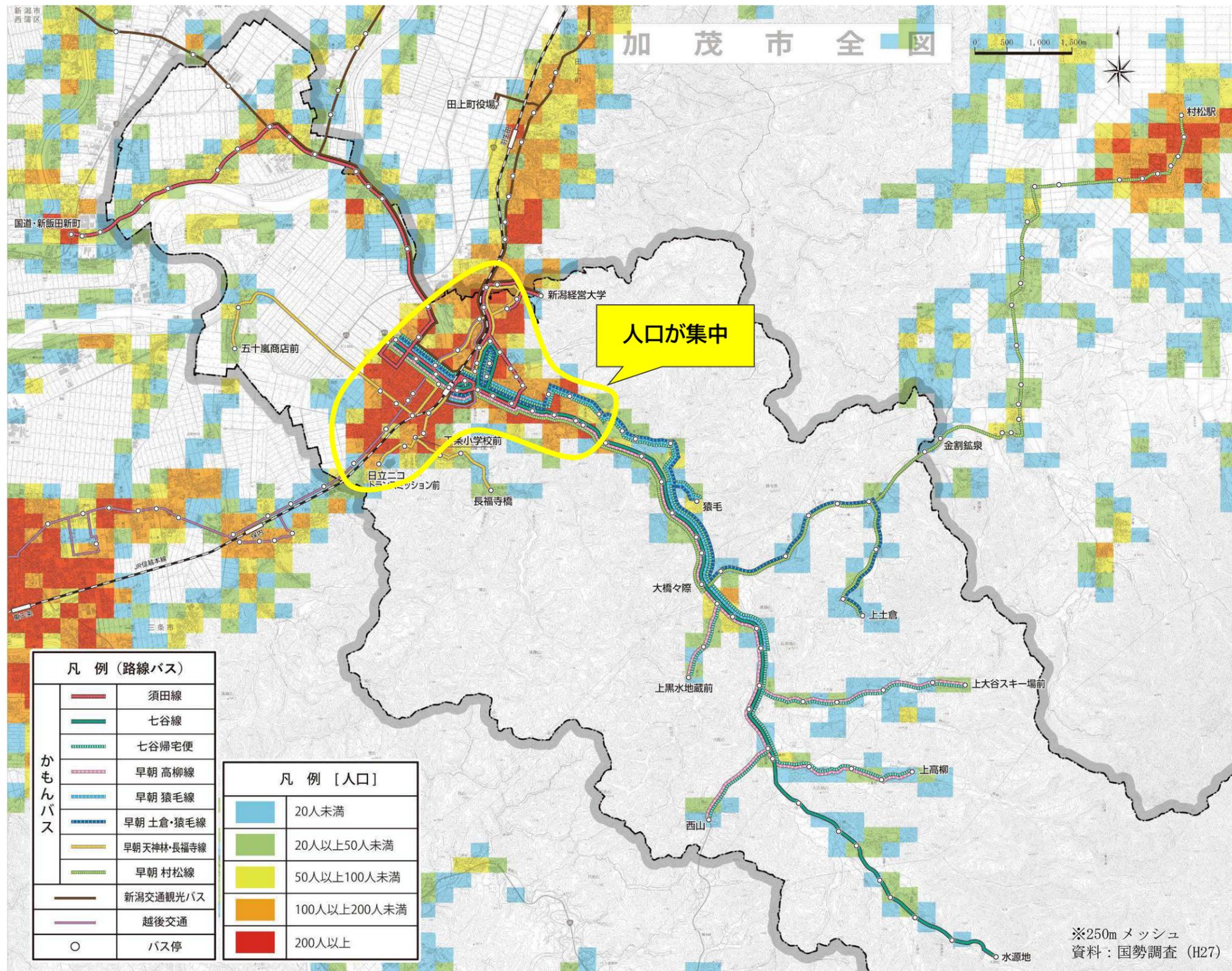


図 人口分布

(3) 高齢化率

○加茂駅周辺の中心部やその周辺において高齢化率が高い地域が存在し、中山間部でも高齢化率が高くなっている。

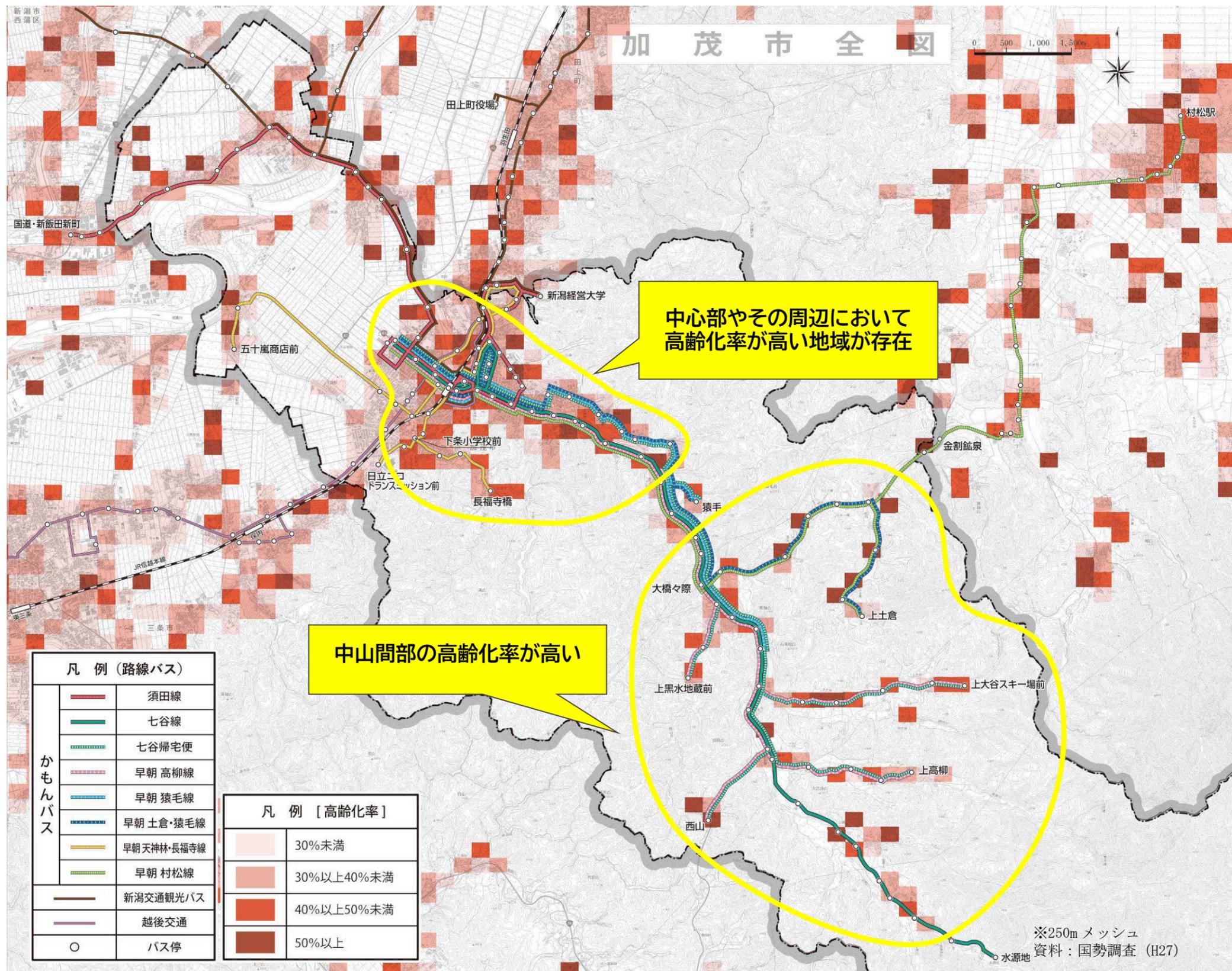


図 高齢化率

2.1.2 施設分布

- 医療施設や商業施設は加茂駅周辺に集中している。加茂市東側には加茂市商店街、南側には加茂山公園があり、商店街と公園が近接して存在している。
- 小中学校は中心地及び中山間部等にも点在している。また、高校は市内中心部周辺に3校、大学が田上町との境周辺に1校ある。

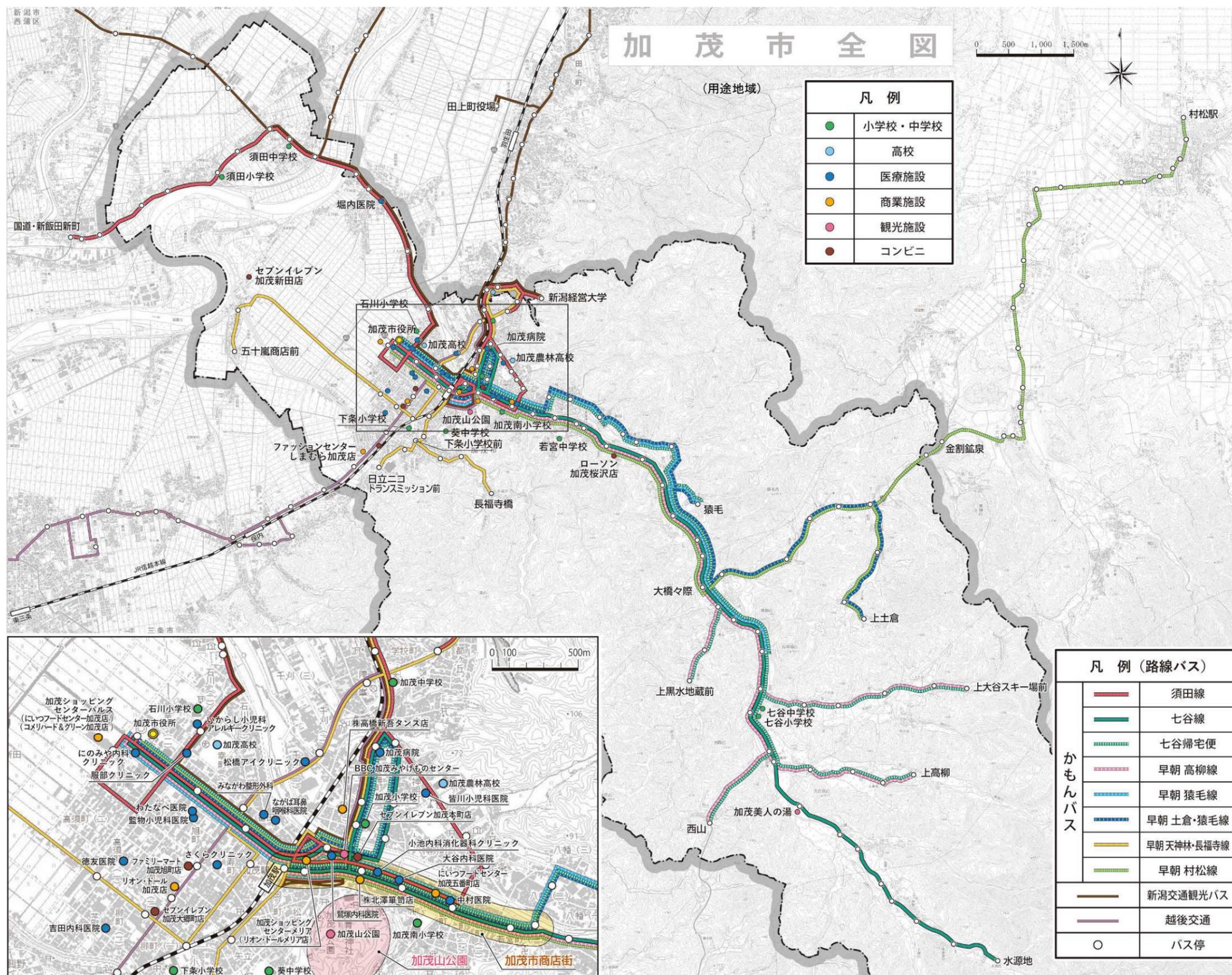
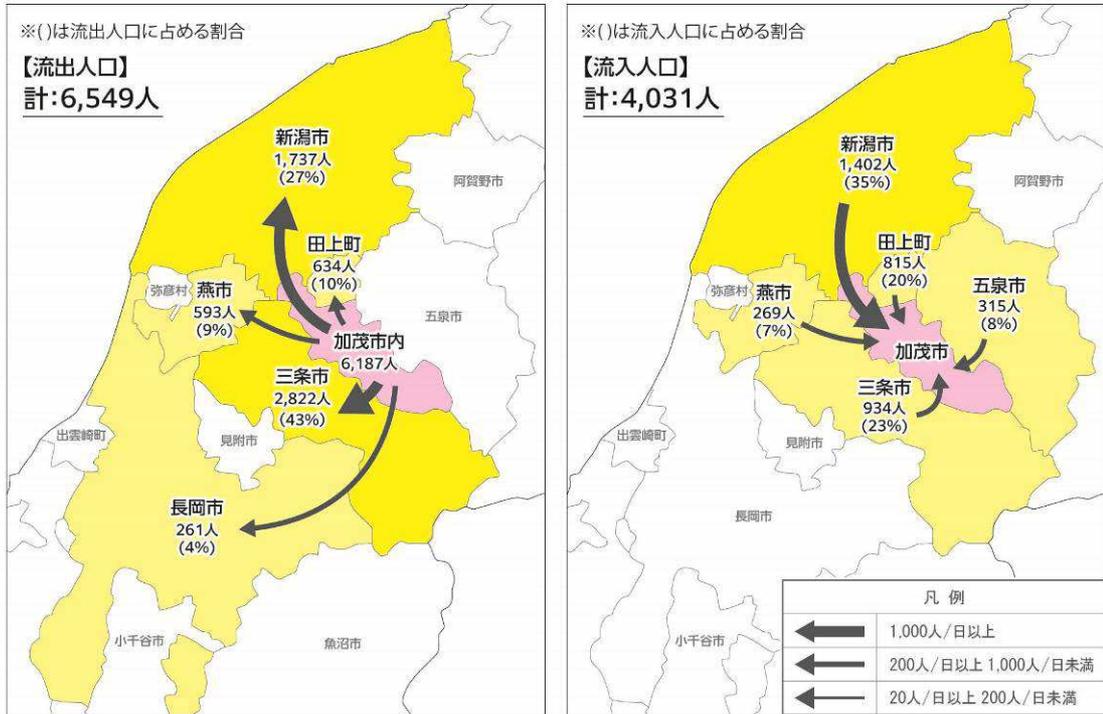


図 施設分布

2.1.3 流出・流入人口

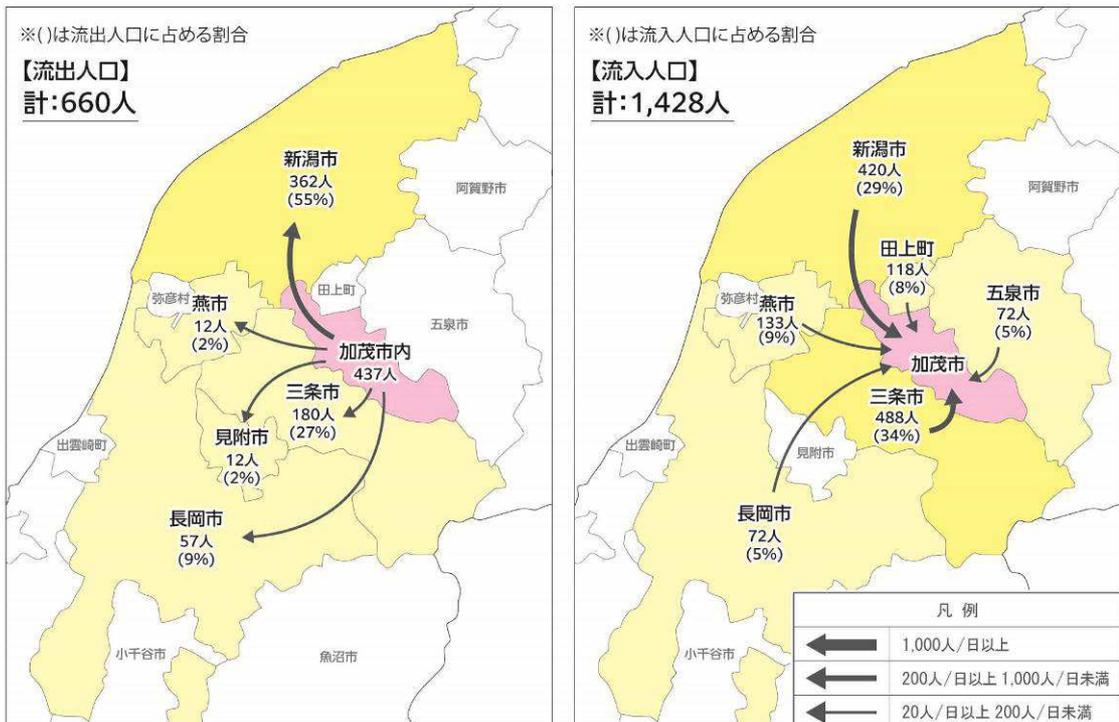
○通勤では流出・流入する人口が計 10,580 人、通学では計 2,088 人の移動があり、特に通学の流入が 1,428 人と多いことから、公共交通による周辺の市町村への移動の充実を図る必要がある。



※上位5市町村を表示しているため、割合の合計が100%にならない場合があります。

図 加茂市の流出、流入人口（通勤）

※R2 国勢調査より



※上位5市町村を表示しているため、割合の合計が100%にならない場合があります。

図 加茂市の流出、流入人口（通学）

※R2 国勢調査より

2.1.4 高齢者の運転状況

(1) 高齢者の運転免許保有率

- 新潟県では、65歳以上の運転免許保有者が年々増加しており、令和3年度は運転免許保有者のうち29%が65歳以上の高齢者となっている。
- 加茂市では、65歳以上の運転免許保有者の割合が32%と新潟県全体の割合よりも高い（令和3年度）。
- 令和4年度は65歳以上の運転免許保有者の割合が1pt増加しており、新潟県全体と同様に65歳以上の運転免許保有者は増加傾向にあると考えられる。

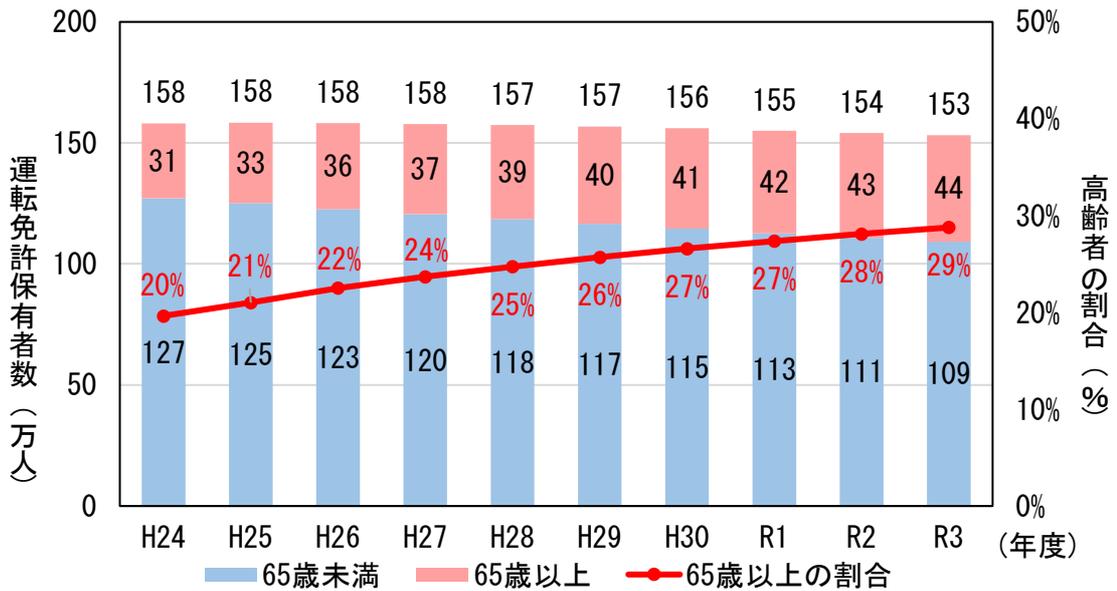


図 新潟県における運転免許保有者数

※R3年度新潟県交通年鑑より

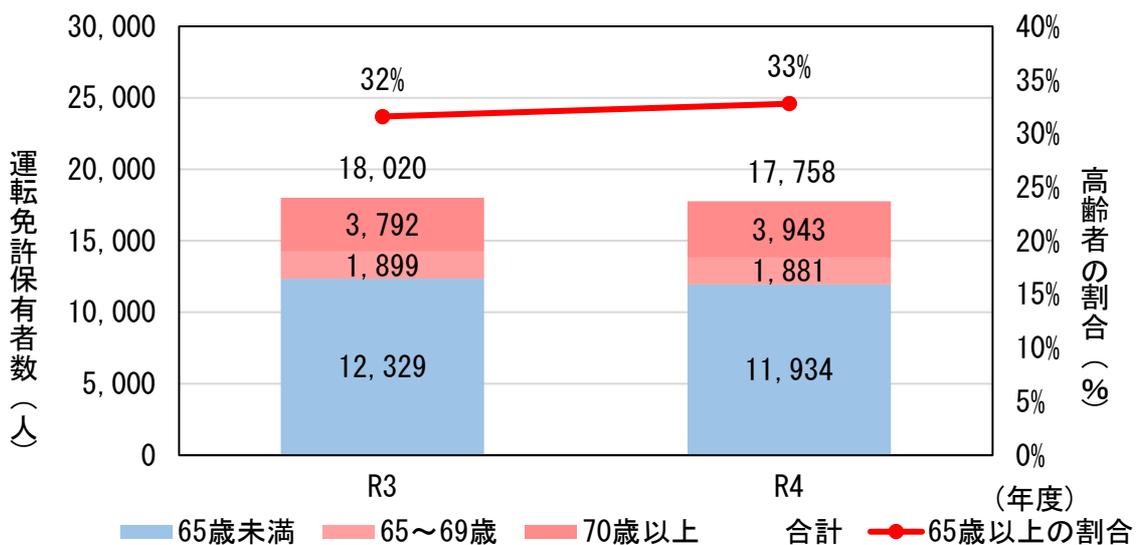


図 加茂市における運転免許保有者数

※加茂警察署提供データより

(2) 高齢者の運転免許返納数

- 高齢者の免許返納率は令和3年度に2.2%、令和4年度に1.1%とわずかであり、ほとんどの高齢者が運転免許を保有し続けている。
- 公共交通の利便性を高め、運転免許を返納しても移動しやすい環境を整えることが望ましい。

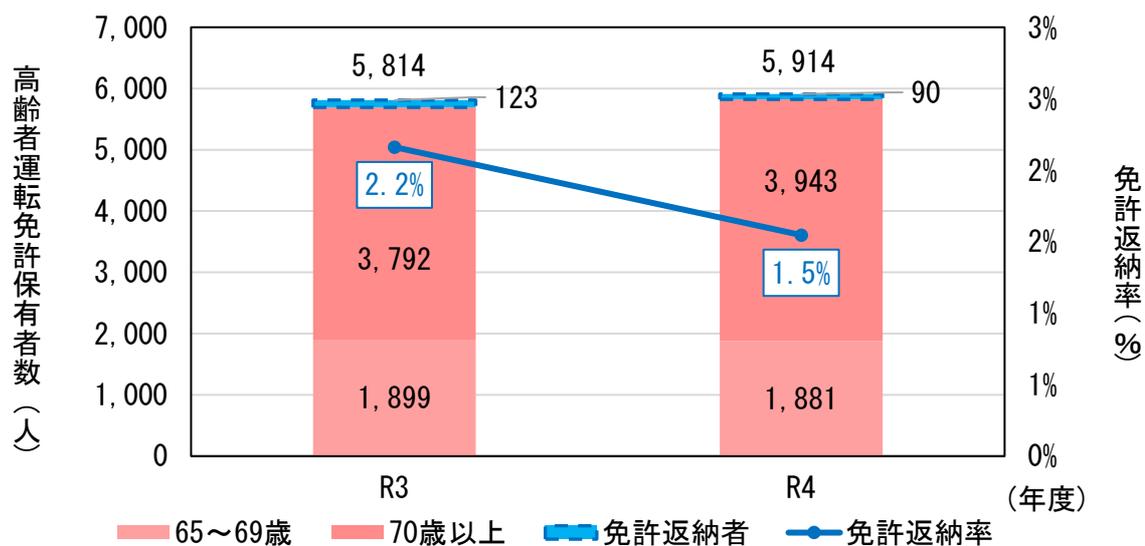


図 加茂警察署での高齢者免許返納者数と免許返納率
※加茂警察署提供データより

(3) 高齢者の事故

- 加茂市における交通事故発生件数は減少傾向にあるが、R1～R3 は全人口に占める高齢者割合 37%(R2 年度値、P7)を上回っている。
- 高齢者の事故を減らすためには、運転に不安を抱える高齢者が運転をしなくても不自由なく移動ができる環境が望まれる。

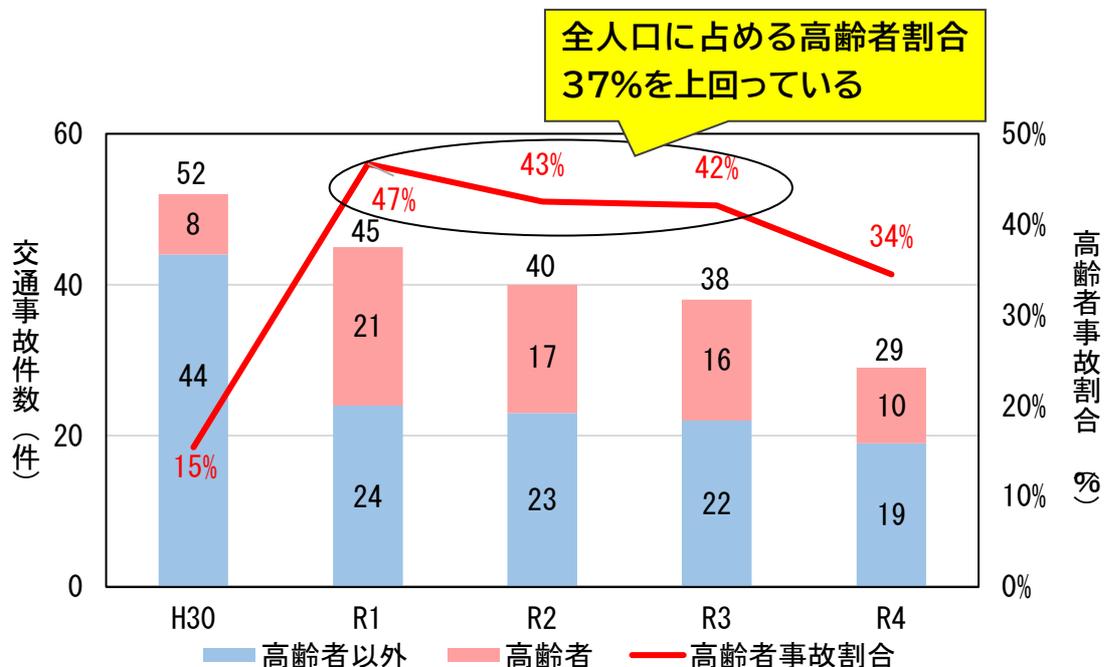


図 加茂市内における事故件数と高齢者事故割合
※加茂警察署提供データより

2.2 公共交通の現状整理

○市内では、かもんバスが2路線とデマンド交通のかもんタクシー運行しているほか、市街地と周辺市町を結ぶバス路線が運行している。鉄道は、信越本線の加茂駅が立地している。

○中心部のかもんバスの運行頻度は市街地方面、郊外方面ともに40分弱の運行頻度となっている。

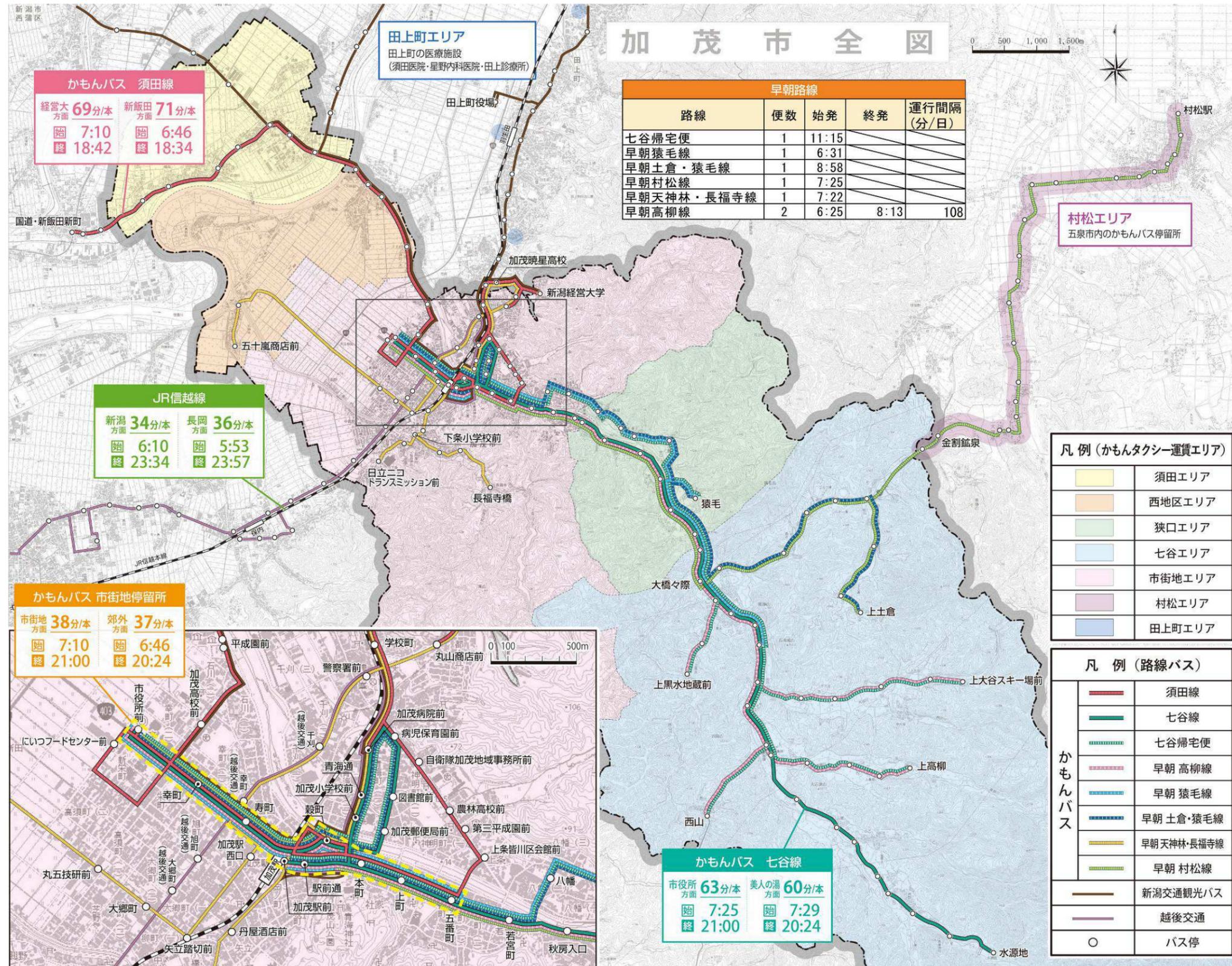


図 公共交通網

2.2.1 鉄道

- 加茂市内には信越本線が通っており、加茂駅が立地している。
- 1日の運行本数は、長岡方面行きが30本、新潟方面行きが27本となっており、6時～22時台で上下線とも最低1時間に1本は確保されている。
- 1日の平均乗車人員数は、令和2年1月頃から始まったコロナ禍により利用者が2割程度減少し、かなり人流も戻っていた令和4年度になっても利用者は回復していない。

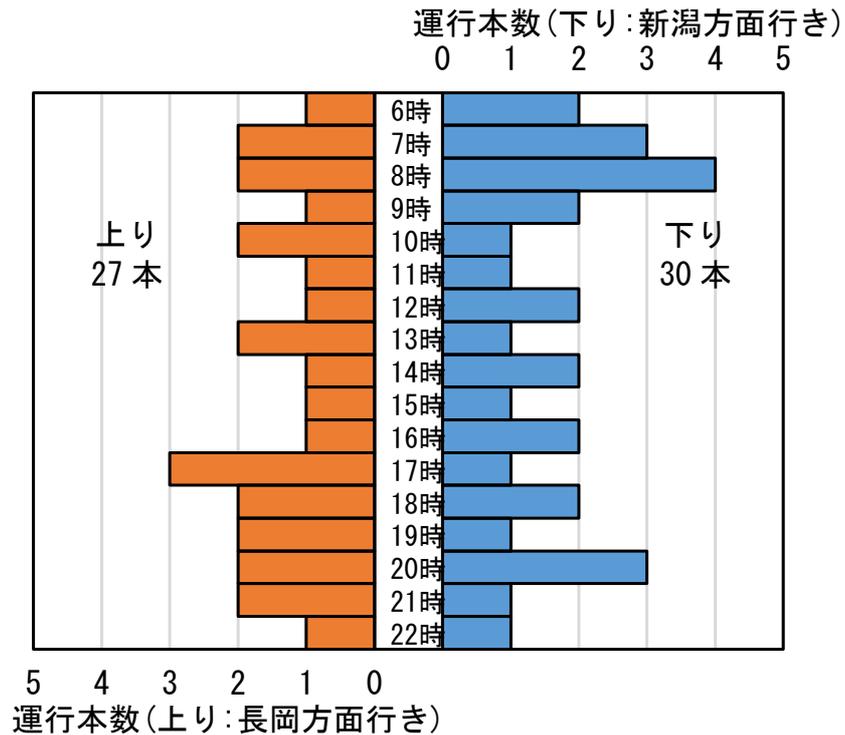


図 加茂駅の時間帯別の運行本数 (R5.3時点)

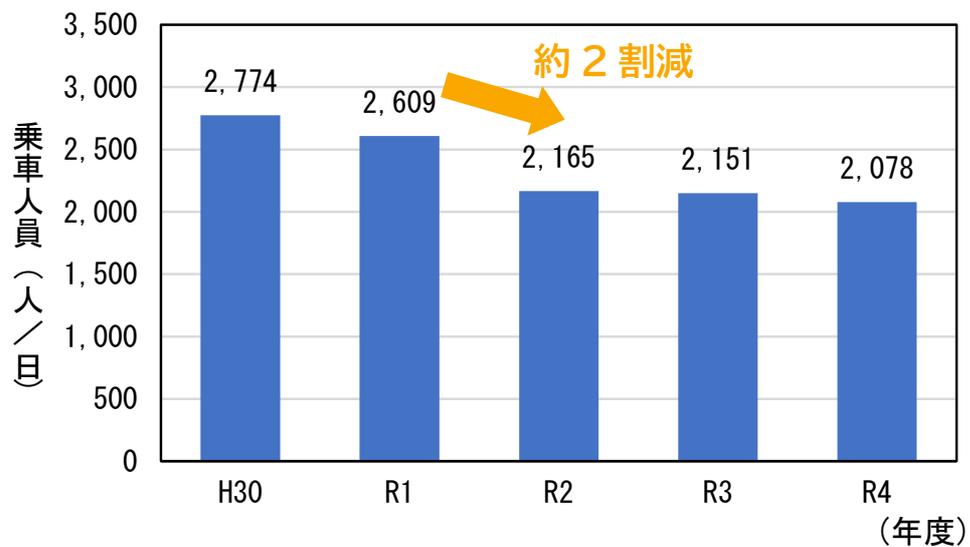


図 加茂駅の1日平均乗車人員数

2.2.2 路線バス

- 加茂市内には、新潟交通観光バス株式会社、越後交通株式会社の路線バスが運行している。
- 三条地場産センター～東三条駅～加茂駅路線は利用者が増加しており、令和2年度より三女市立大学行系統を追加したためだと想定され、加茂市内から市外に通学する大学生が増加したと考えられる。
- 新潟交通観光バスの利用者は、令和2年1月頃から始まったコロナ禍により利用者が3割程度減少し、令和4年度になっても利用者は回復していない。

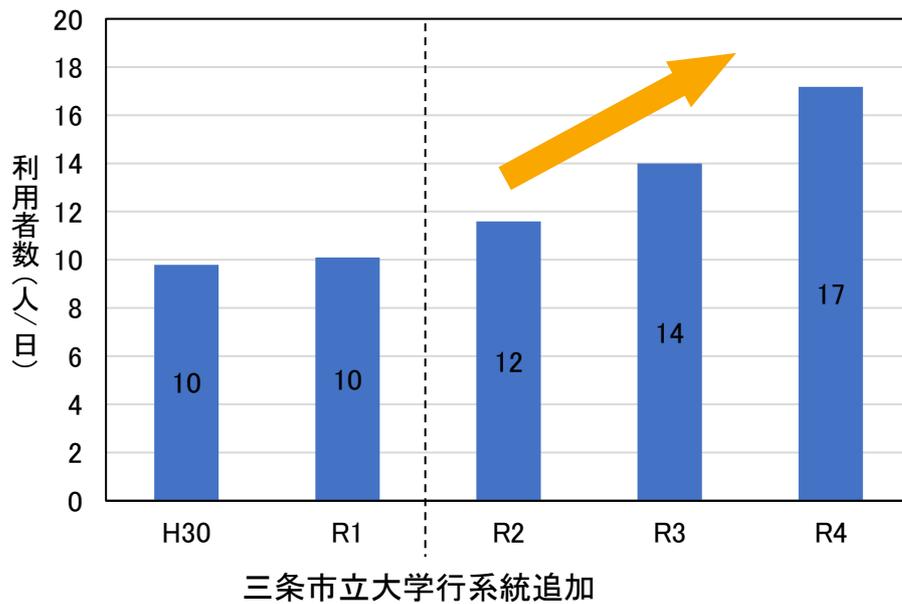


図 路線：三条地場産センター～東三条駅～加茂駅の利用者数（越後交通(株)）
資料：越後交通(株)

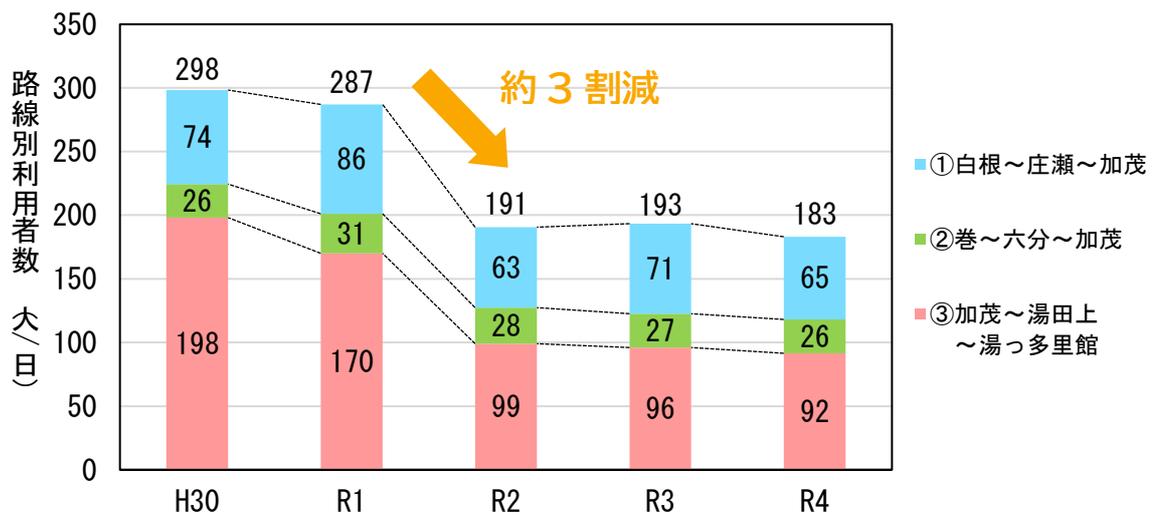


図 新潟交通観光バスの路線別利用者数
資料：新潟交通観光(株)

2.2.3 タクシー

- 加茂市内では、葵タクシー株式会社、加茂タクシー有限会社、中越交通株式会社の3社のタクシー事業者が運行している。
- 市内のタクシー利用者は令和2年1月頃から始まったコロナ禍により利用者が3割程度減少し、令和4年度になっても利用者は回復していない。

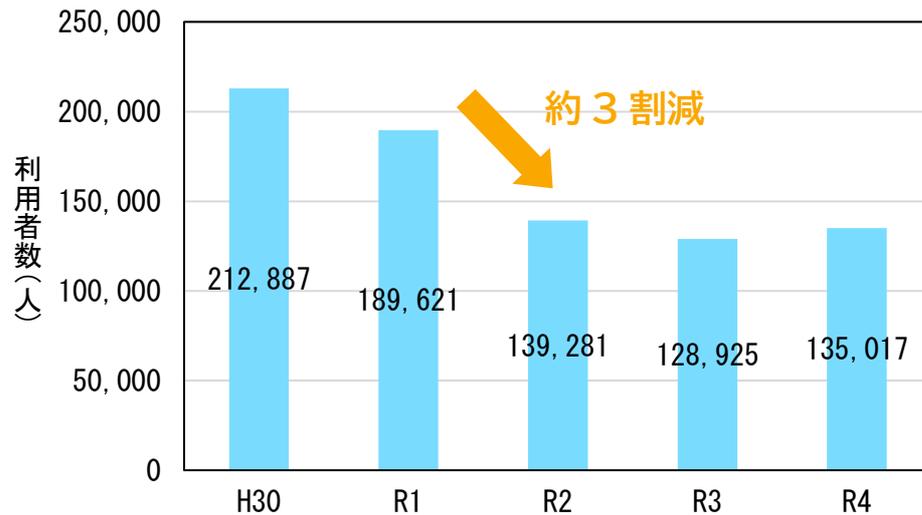


図 加茂市内タクシー会社の利用者数の推移

資料: 葵タクシー(株)
加茂タクシー(有)
中越交通(株)

2.2.4 かもんバス、かもんタクシー

(1) かもんバスの利用者数

a) 月別利用者数

○かもんバス本格運行開始後の利用者は平均 164 人/日と、前年の同時期の 155 人/日と比較して増加している。

○引き続き、利用者増に向けた取り組みを続けていくことが望まれる。

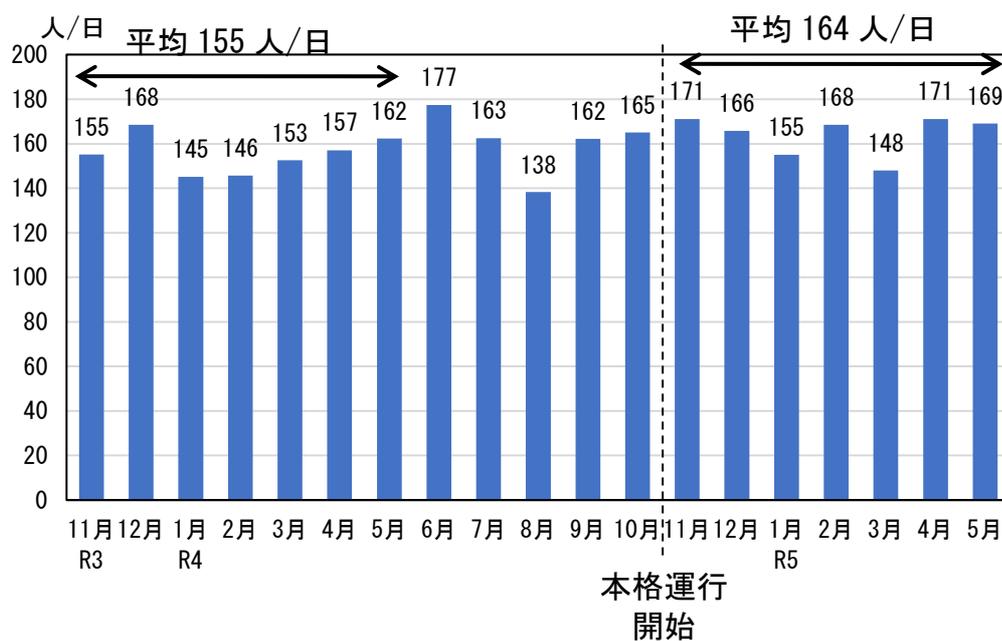


図 かもんバスの月別日平均利用者数

b) 便別利用者数（七谷線）

- 上り（美人の湯方面行）は通勤時間帯の第1便～第2便の利用が0～2人と少ない。
- 午前中は第4便、午後は第9便に利用のピークがあり、日中のおでかけに利用されていると考えられる（美人の湯など）。

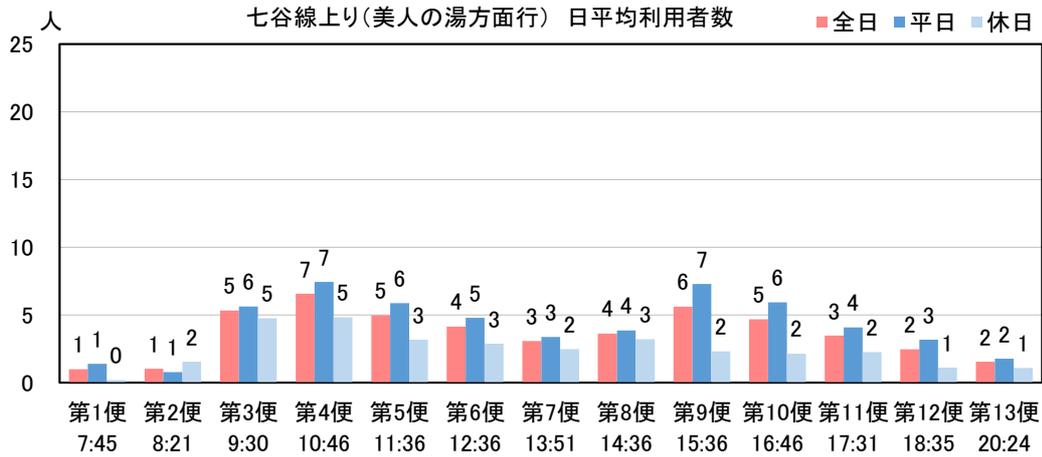


図 七谷線上りの日平均利用者数

※本格運行開始後のR4.11～R5.5の平均

- 下り（市役所方面行）第1便の利用が上りよりも多く、通勤・通学でまちなかに向かう利用が想定される。
- 第2便の利用が最も多く、通院や買い物等のまちなかへのおでかけに利用されていると考えられる。
- 一方で、第4便以降の利用は2～3人程度と利用が少ない状況にある。

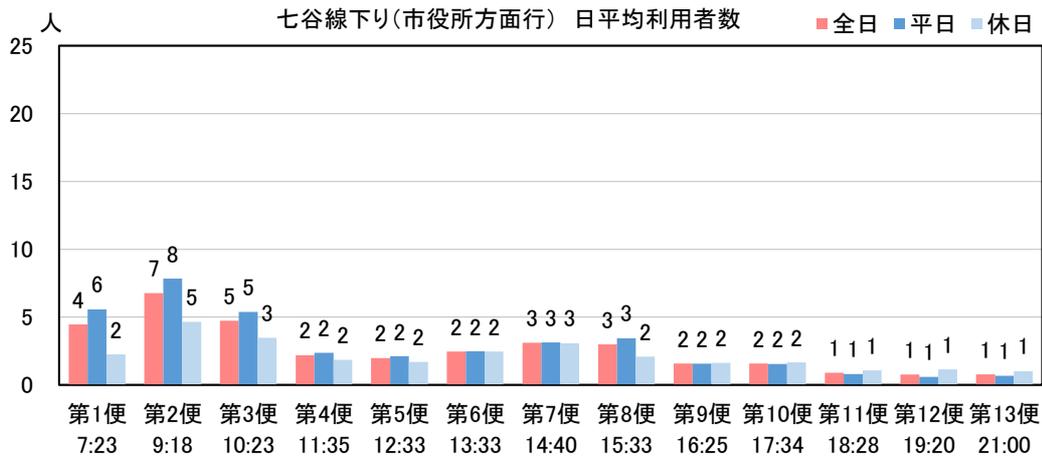


図 七谷線下りの日平均利用者数

※本格運行開始後のR4.11～R5.5の平均

c) 便別利用者数（須田線）

○上り（新潟経営大学方面行）は第2便の利用が多く、休日の利用が少ないことから通学に利用されていると考えられる。

○第5便以降は利用者が0～3人となっており、利用が少ない状況にある。

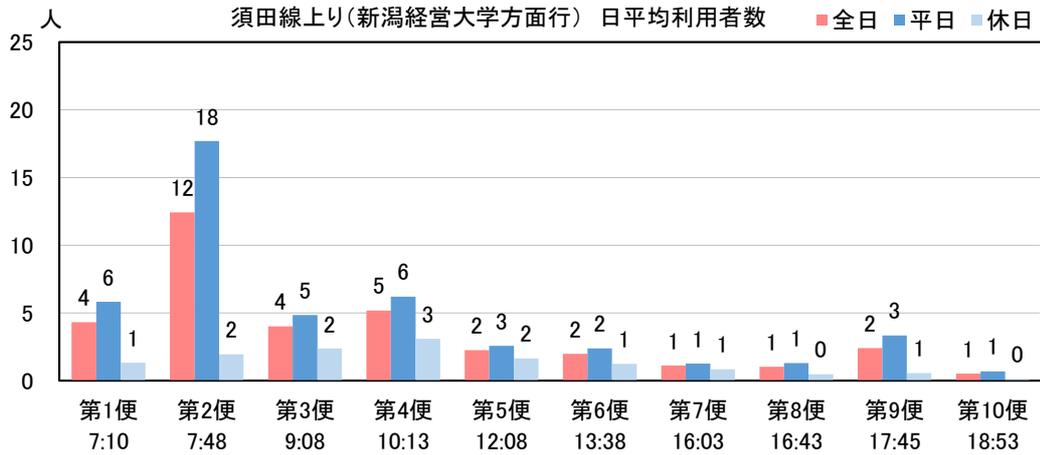


図 須田線上りの日平均利用者数

※本格運行開始後のR4.11～R5.5の平均

○下り（新飯田新町方面）は通勤時間帯の第1便～第2便の利用が0～2人と少ない。

○第7便や第8便の利用が多く、平日の外出の帰宅に利用されていると考えられる。

○休日はいずれの便も利用が少ない。

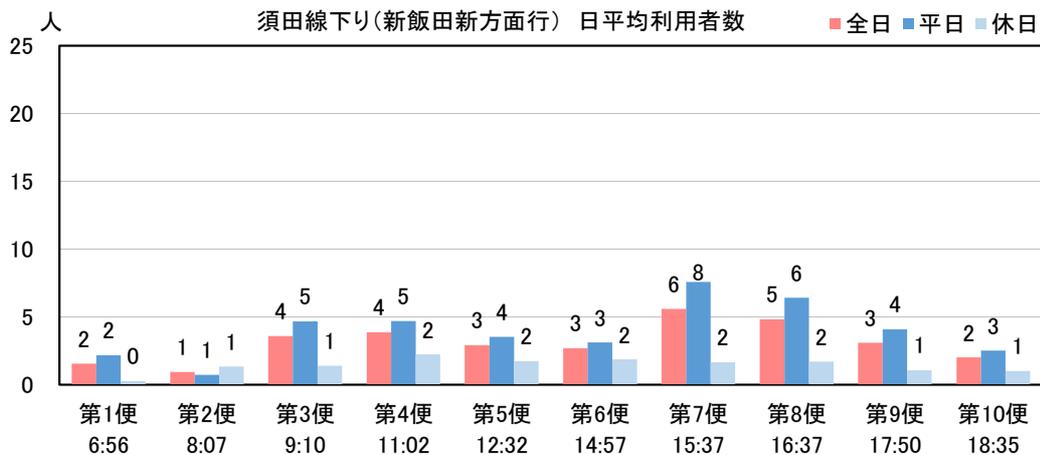
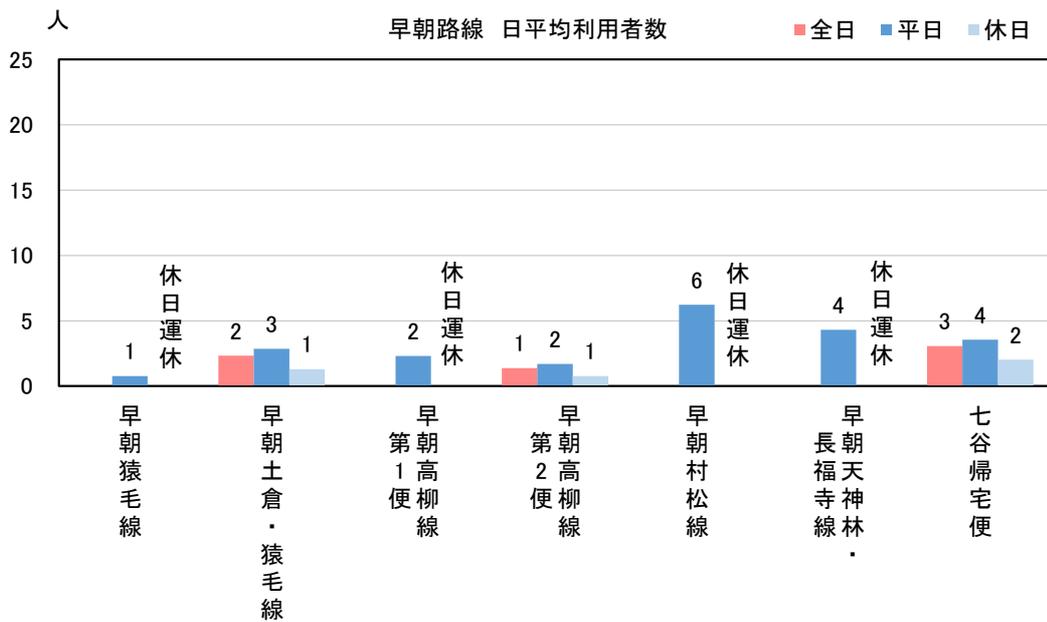


図 須田線下りの日平均利用者数

※本格運行開始後のR4.11～R5.5の平均

d) 便別利用者数（早朝路線）

- 通勤・通学時間帯に運行されている早朝便は須田線上りの第1～2便（朝ピーク）と比較すると利用は少ないものの一定の利用がある。
- 早朝便や七谷帰宅便の利用者は1～6人程度であるため、個別の運行ではなく、かもんタクシーへの置き換えや路線の統合等を検討し、さらなる効率化を図ることができる可能性がある。



(2) かもんタクシーの利用者数

a) 月別利用者数

○かもんタクシー本格運行開始後の利用者は平均 39 人/日と、前年の同時期の 36 人/日と比較して増加している。

○平均乗合人数は約 1.7 人/台で推移しており、今後乗合人数を増やし、更なる効率化が望まれる。

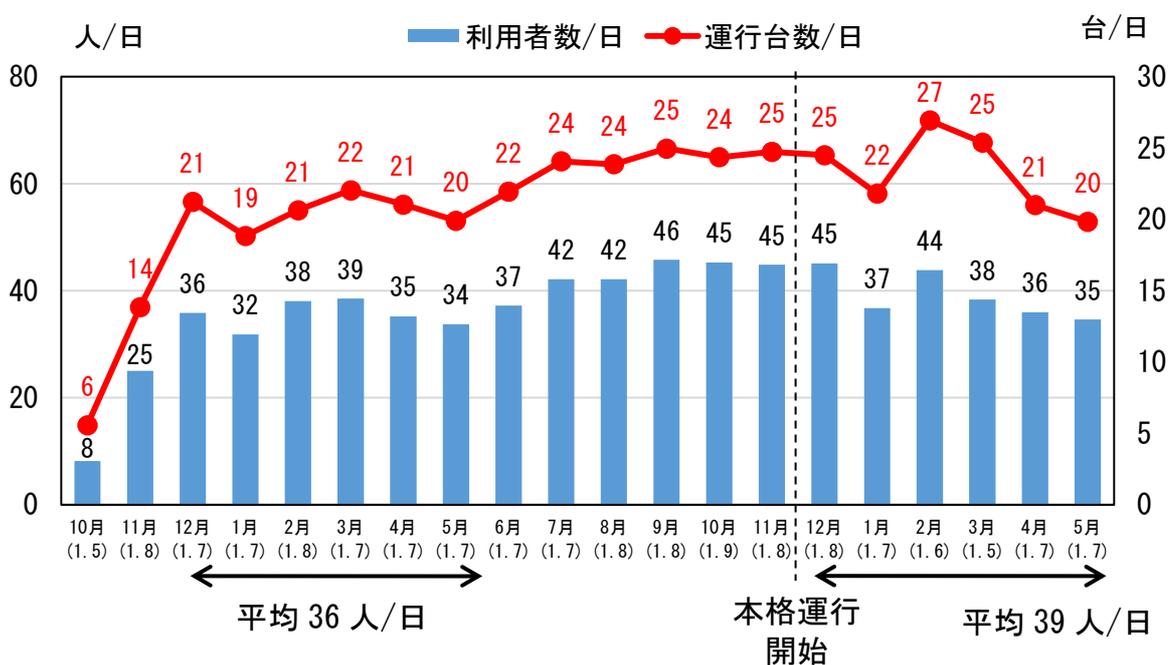


図 かもんタクシーの月別日平均利用者数

※カッコ内は1台あたりの平均乗合人数

(3) かもんタクシーのお断りの発生

- かもんタクシー利用者より、「予約を断られる場合があり不便である」という意見が複数寄せられている。
- かもんタクシーのみが運行している地域もあるため、市民の生活を支える公共交通として、お断りの発生により移動手段が確保できないという状況を解消することが必要である。

【お断りの発生状況】

- お断りおよび振替は、7/5～12の予約受付では32件、9/24～30の予約受付では24件発生しており、平日の9～11時便、15時便が比較的多い。

表 R4. 7/5～12の予約受付におけるお断りおよび振替件数

平日	お断り	振替	計	休日	お断り	振替	計
8時便	1	0	1	8時便	1	0	1
9時便	12	5	17	9時便	0	1	1
10時便	2	3	5	10時便	0	1	1
11時便	0	0	0	11時便	0	1	1
12時便	0	0	0	12時便	0	0	0
13時便	0	0	0	13時便	0	0	0
14時便	0	0	0	14時便	0	0	0
15時便	2	3	5	15時便	0	0	0
16時便	0	0	0	16時便	0	0	0
17時便	0	0	0	17時便	0	0	0
18時便	0	0	0	18時便	0	0	0
計	17	11	28	計	1	3	4

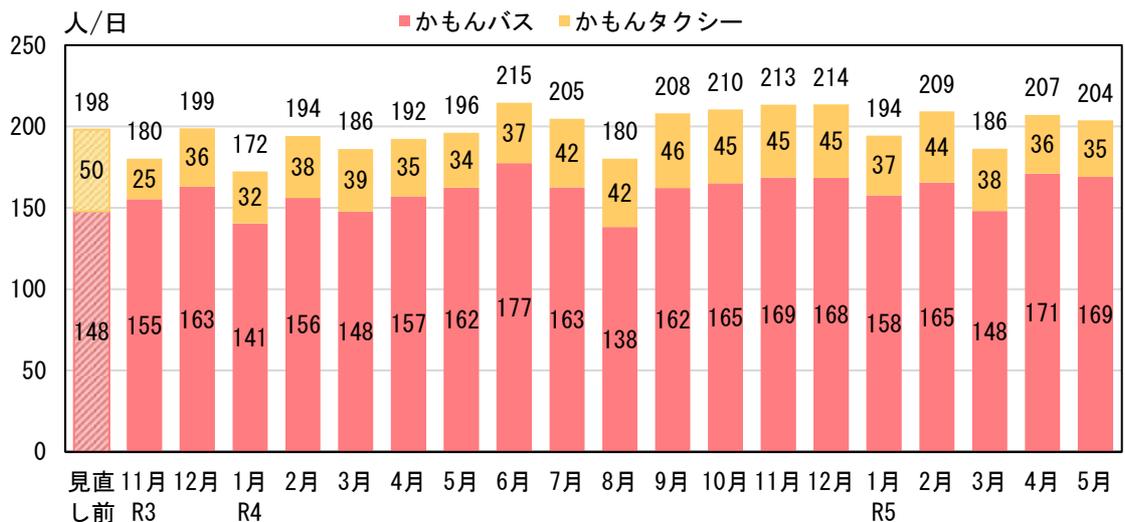
表 R4. 9/24～30の予約受付におけるお断りおよび振替件数

平日	お断り	振替	計	休日	お断り	振替	計
8時便	0	0	0	8時便	0	0	0
9時便	2	0	2	9時便	0	0	0
10時便	4	1	5	10時便	0	0	0
11時便	6	3	9	11時便	0	0	0
12時便	0	0	0	12時便	0	0	0
13時便	0	0	0	13時便	1	0	1
14時便	1	0	1	14時便	0	0	0
15時便	5	0	5	15時便	0	0	0
16時便	1	0	1	16時便	0	0	0
17時便	0	0	0	17時便	0	0	0
18時便	0	0	0	18時便	0	0	0
計	19	4	23	計	1	0	1

※R4. 7/5～12、9/24～30のみコールセンターにおいてお断りおよび振替件数を記録。

(4) かもんバス、タクシー合算の利用者数と運行経費の推移

- かもんタクシーとかもんバスの利用者数の合計は、運行体系の見直し前（令和3年10月以前）の市民バスの利用者数と同程度となっている。
- 見直し前の市民バスと比べると本格運行を開始した令和3年以降の運行経費（特に人件費）は大きく減少し、見直しにより効率化が図られた。
- 市内全域に導入したのりあいタクシー（かもんタクシー）を含めると導入以前と同程度の運行経費（令和4年度119,603千円）となり、大きな負担となっているため引き続き効率化に向けた取り組みが必要である。



市民バス廃止地域はのりあいタクシーに転換すると仮定

図 日平均利用者数の推移 (見直し前後の比較)

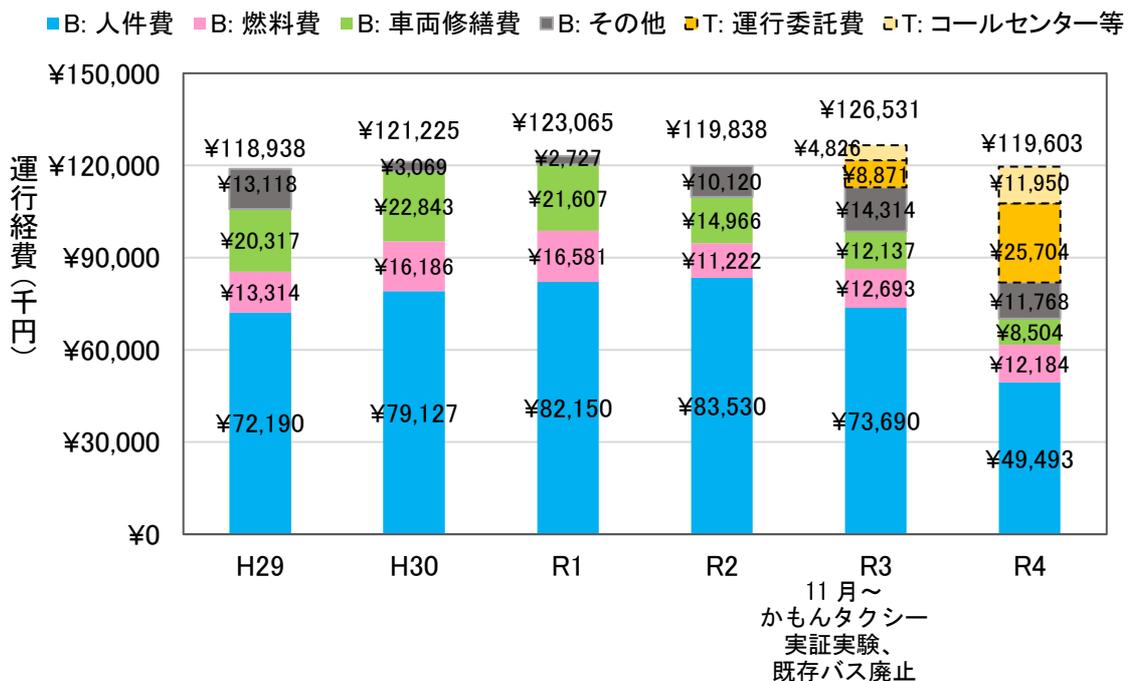


図 かもんバス、かもんタクシーの運行経費

※凡例のBはかもんバス、Tはかもんタクシー

2.2.5 スクールバス（市営、私営）

- 市内の小学校・中学校の生徒を対象に、登下校の無料送迎バスを運行している。運行経費はR4年度で102,283千円と大きな負担となっている。
- かもんバスの運行経路とスクールバスの運行経路の重複部分がある。

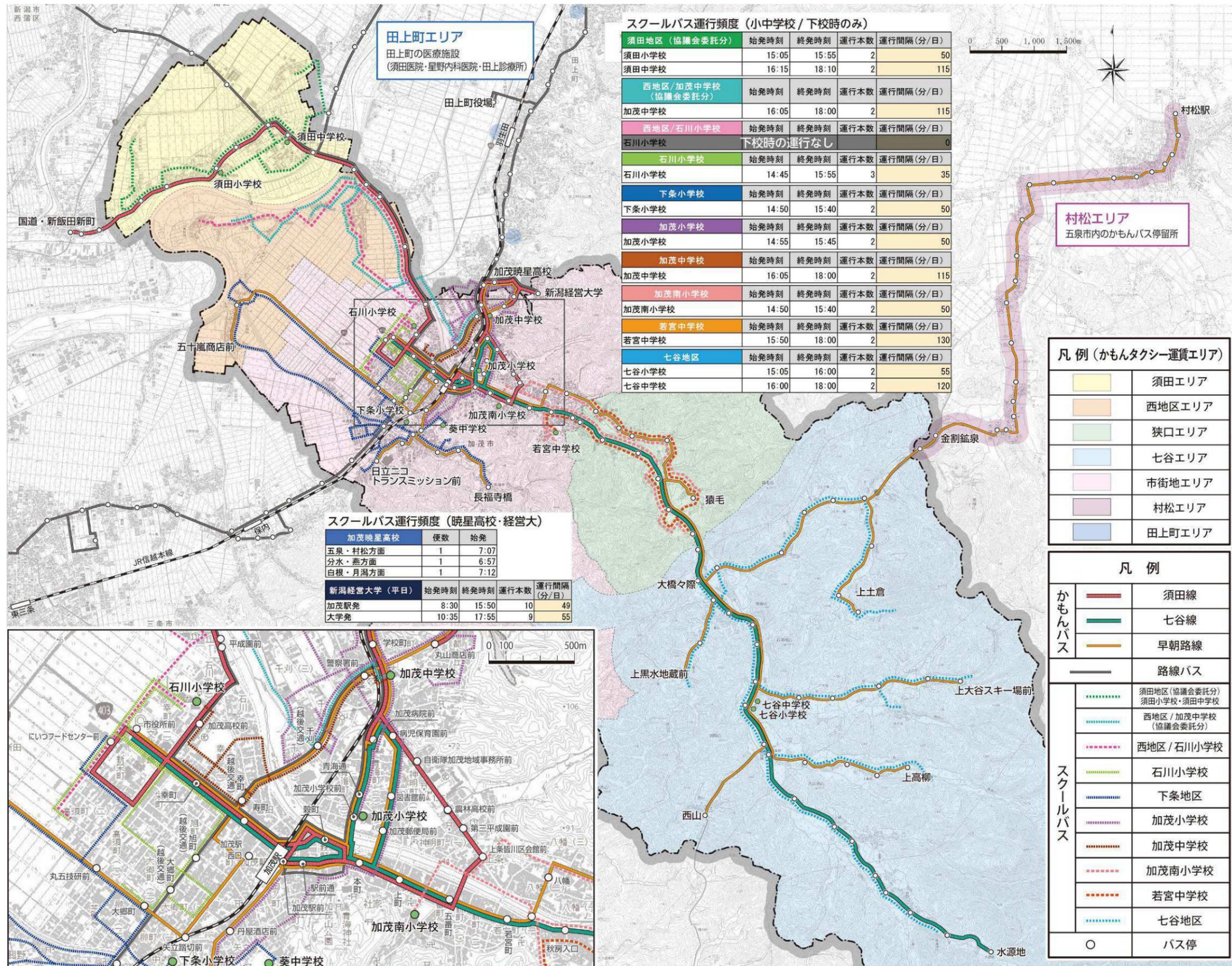


図 スクールバスの運行ルート

第3章 市民および利用者へのアンケート調査結果

3.1 アンケート調査の内容

- アンケート調査により、加茂市における市民バス（およびのりあいタクシーの「満足度」、「改善要望」等を把握することを目的として本格実装（R4.11～12）前に実施。
- 住民、市民バス利用者、のりあいタクシー利用者を対象に調査を実施した。下表に調査の概要を示す。

表 加茂市営市民バスに関するアンケート調査の概要

項目	住民アンケート	市民バス (現 かもんバス) 利用者アンケート	のりあいタクシー (現 かもんタクシー) 利用者アンケート
配布対象	・ 高齢者 (65 歳以上 90 歳未満) ・ 高校生 (16 歳以上 19 歳未満)	・ 市民バス利用者	・ のりあいタクシー 利用者
配布方法	郵送配布	直接配布	直接配布
回収方法	郵送回収	郵送回収、直接回収	郵送回収、直接回収
配布日	令和 4 年 3 月 9 日(水)	令和 4 年 3 月 10 日(木) ～3 月 15 日(火)	令和 4 年 3 月 15 日(火) ～3 月 21 日(月)
回収期限	令和 4 年 3 月 16 日(水)		令和 4 年 3 月 22 日(月)
配布数	1,198 部	94 部	88 部
回収数 (回収率)	647 部 (54%)	57 部 (61%)	32 部 (36%)
	736 部 (53%)		

3.2 アンケート調査の結果

(1) 利用者の満足度

○市民バス（現 かもんバス）について「やや満足」、「満足」と回答した方は52%であった。令和4年11月のかもんバス本格運行開始時の早朝線の増便や、令和5年8月には鉄道との乗継の利便性を高めるためのダイヤ改正を行い、改善を行っているところではあるが、引き続き利用者満足度を高める取り組みを行う。

○のりあいタクシー（現 かもんタクシー）について「やや満足」、「満足」と回答した方は73%であった。今後もより満足度を高められるように改善を続けていく。

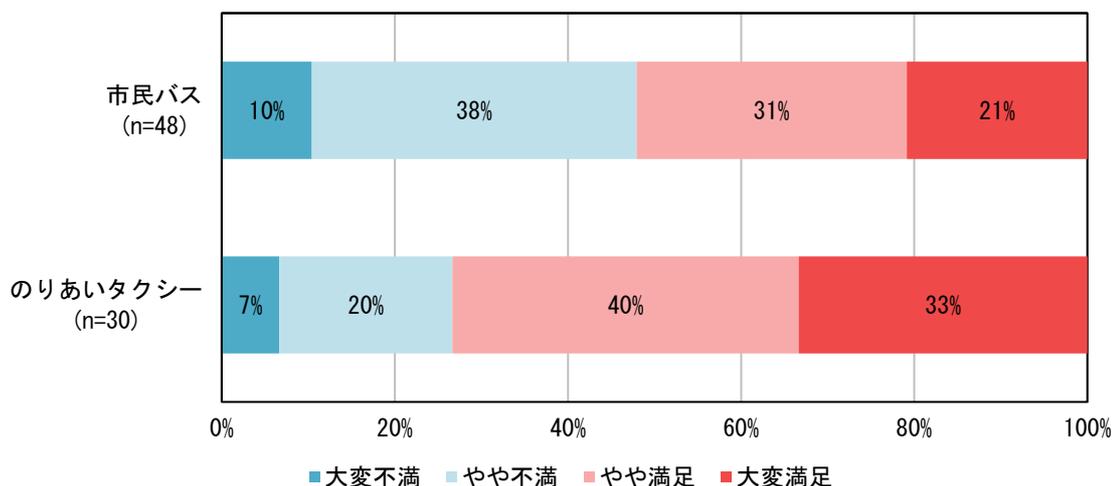


図 市民バス、かもんタクシーの利用者満足度

(2) 市民バス（現 かもんバス）の改善要望

- 利用者、非利用者ともに「運行便数を増やす」が多く挙げられている一方で、運行経費が高額となっていることから、路線の効率化やスクールバス等の他の交通手段との連携を進め、運行便数の増便が可能かを検討する必要がある。
- また、「運賃を安くする」も多く挙げられており、まちなかへのおでかけの場合利用料金を割引など、まちなか活性化と連携した割引施策を検討する。
- 非利用者は「運行に関する情報提供を充実させる」や「停留所に上屋・ベンチを整備する」が利用者よりも多く挙げられており、新たな利用者を増やすためにこれらの改善について検討を進める必要がある。

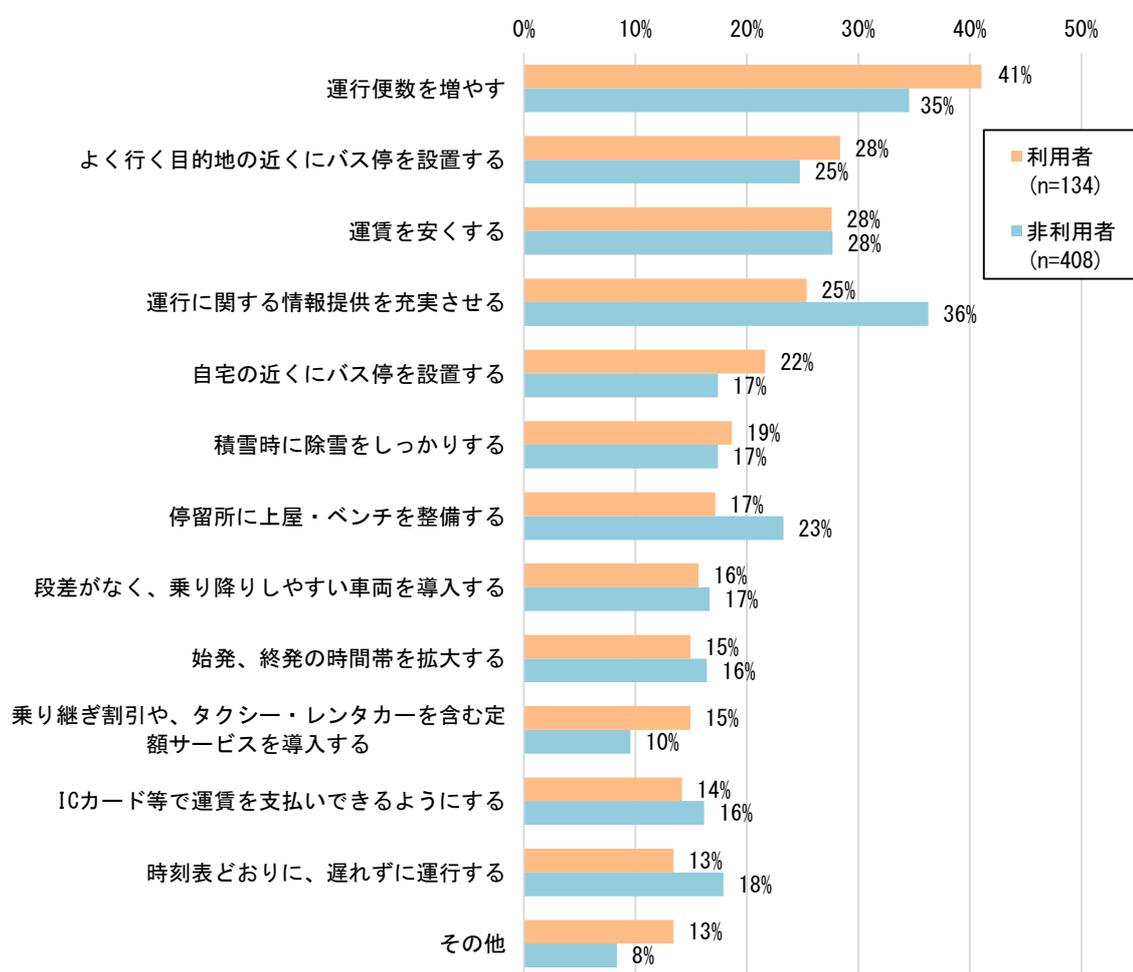


図 市民バスの改善要望

(3) のりあいタクシー（現 かもんタクシー）の改善要望

- 利用者、非利用者ともに「運賃を安くする」が多く挙げられており、まちなかへのおでかけの場合利用料金を割引など、まちなか活性化と連携した割引施策を検討する。
- 非利用者は「病院・スーパー等に、乗降場所の目印を設置する」や「運行に関する情報提供を充実させる」が利用者よりも多く挙げられており、新たな利用者を増やすためにこれらの改善について検討を進める必要がある。

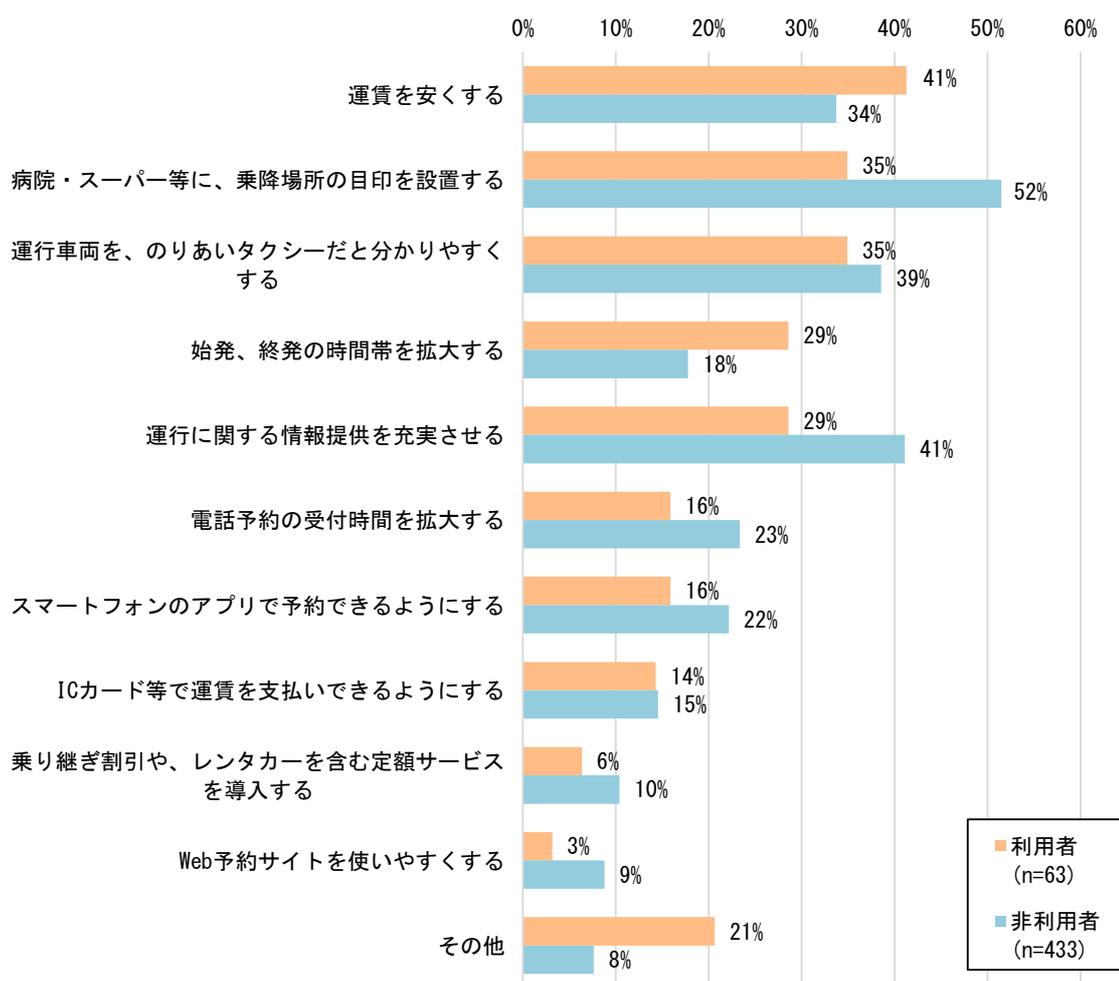
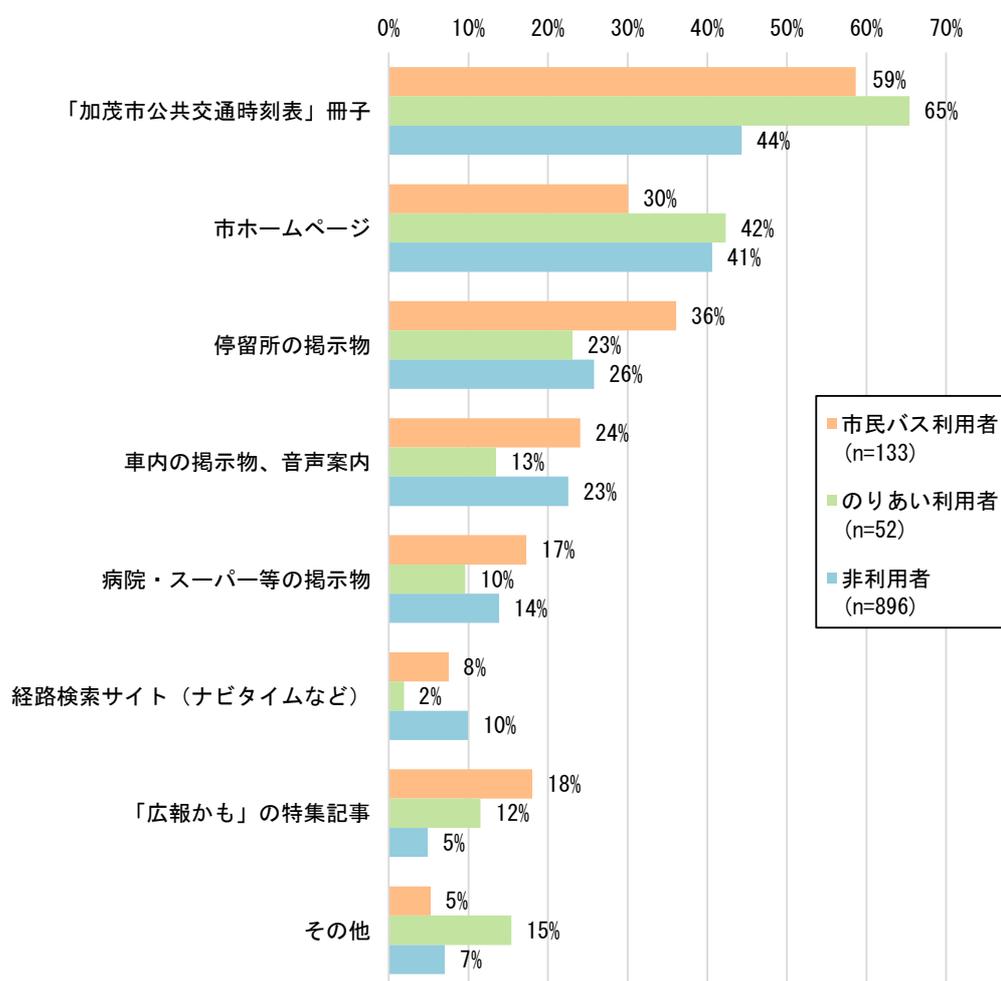


図 のりあいタクシーの改善要望

(4) 公共交通の情報を知りたいときに利用するもの

- 実際に公共交通を利用している市民バス利用者やのりあい利用者は「加茂市公共交通時刻表」や「市ホームページ」を多く利用しており、新たな冊子を発行する際には改善を続けて分かりやすい資料にする。
- 非利用者も同様の傾向であり、非利用者にとっても分かりやすい情報提供に努めつつ、おでかけ情報やまちなかの情報などと併せて提供することで利用促進を目指すことを検討する。



第4章 課題の整理

4.1 現状と課題の整理

分類	上位・関連計画	現況整理(社会状況・公共交通)	アンケート調査	現状(総括)
高齢者の 自家用車利用	-	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進むとともに、高齢者の免許保有率が増加し、高齢者の免許返納数も高いとは言えない状況(P13~14) 高齢者の事故の割合が高い(P15) 	-	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の利用に頼らざるをえない状況にある高齢者がいると想定され、公共交通の利便性向上が求められる。
かもん バス	<ul style="list-style-type: none"> 【総合計画】市民バスにおける地域のニーズに見合った効率的かつ機能的な運行方法への見直しを行う。(P5) 	<ul style="list-style-type: none"> かもんバス本格運行開始後の利用者は平均164人/日と、前年の同時期の155人/日と比較して増加している(P20)。 七谷線、須田線ともに日中の利用者は少ない傾向にある(P21~23)。 かもんバスの運行経費は約8,000万円となっている(P26)。 	-	<ul style="list-style-type: none"> かもんバスの利用者は増加しているが、今後も利用者増が望まれる。 一方で、かもんバスは日中や休日の利用が少ない。 かもんバスの「運行便数増加」や「運賃を安くする」要望が多く挙げられている一方で、運行経費が高額となっている。 かもんバスの非利用者にも利用してもらうために情報提供の充実や待合環境の整備が必要。
かもん タクシー	-	<ul style="list-style-type: none"> かもんタクシーにおいて、予約を断らざるを得ない状況が平日の9~11時便、15時便に比較的多い(P25)。 かもんタクシーの平均乗合人数は約1.7人/台で推移している(P24)。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 予約の自動組み合わせシステムや運行台数を多く確保することにより、利用者が使いたいときに使えるサービスにする必要がある。 かもんタクシーの平均乗合人数が一定となっており、乗合人数の増加による効率化が望まれる。
スクールバスの 非効率な運行	<ul style="list-style-type: none"> 【総合計画】老朽化したスクールバスの更新を継続して進めるため、スクールバスの運行ルート・運営形態の見直しが必要(P5)。 	<ul style="list-style-type: none"> かもんバスとスクールバスの運行経路の重複が多くある(P27)。 かもんバスの運行経費は約8,000万円、スクールバスの運行経費は約1億円となっている(P26,27)。 	-	<ul style="list-style-type: none"> かもんバス、スクールバスの路線の重複が多い。 かもんバス、スクールバスは経費が多くかかっており、今後も運行削減が必要。
学生の 利用促進	-	<ul style="list-style-type: none"> 市内には高校が3校、大学が1校立地(P10)。 通学の流入者が多いことから、公共交通による周辺の市町村への移動の充実を図る必要がある(P12)。 路線バスの利用から、三条市立大学に通学する学生が増えていることが想定される(P18)。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 市内、市外に通学する高校生、大学生が存在し、学生にとっても利用しやすい環境が求められる。
脱炭素	<ul style="list-style-type: none"> 【ゼロカーボンシティ宣言】050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「加茂市ゼロカーボンシティ」の実現に向けてチャレンジすることを宣言(P5) 	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通における脱炭素化を行うことで、「加茂市ゼロカーボンシティ」の実現に貢献する。
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 【総合計画】宿泊を伴わない観光客が多いことから、近隣市町村と連携し、地域の特色を活かした広域的な観光ルートの創出に取り組む(P5)。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の情報を知りたいとき、公共交通利用者は「加茂市公共交通時刻表」や「市ホームページ」を多く利用している(P33)。 非利用者も同様の傾向であり、非利用者にとっても分かりやすい情報提供に努めつつ、おでかけ情報やまちなかの情報などと併せて提供することで利用促進を目指す(P33)。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客等の来訪者にも分かりやすく、使いやすい公共交通の整備が求められる。 利用者、非利用者ともに分かりやすい情報提供と、利用促進につながる情報を併せて提供する。
新たな 移動需要	<ul style="list-style-type: none"> 【総合計画】、まちなかに人の流れをつくり、賑わいの創出を図る取組が必要としていることから、まちなかの回遊性向上や、まちなかにアクセスするための利便性の高い移動手段を確保することを目指す。(P5)。 【都市再整備計画】歴史的建造物、個性ある商店街などの歩きたくする資源は豊富であるが、居心地が良く歩きたくするための回遊拠点の創出を行う(P5)。 	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地におでかけや健康増進のための移動需要が生まれると想定され、必要にあった公共交通の利便性向上が必要。

※当該の地域を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの

課題①

交通資源をフル活用する公共交通の効率化

- かもんバスはスクールバスとの組み合わせも検討しつつ効率化と高頻度化を図る。
- かもんタクシーは乗合率を高めることで効率化を図る。

課題②

乗りたい時に乗れる公共交通の構築

- かもんバスの運行便数は確保しつつ、かもんタクシーの利用お断りが無いようにすることで乗りたいときに乗れる公共交通を目指す。

課題③

持続可能な公共交通サービスの構築

- かもんバスの路線再編や、スクールバスとの組み合わせにより経費を抑えて運行する。
- 公共交通の脱炭素化に向けEV車両の導入や路線の効率化を図る。

課題④

おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

- 中心市街地へのおでかけがしやすくなるように利用者にインセンティブを与えることを検討する。
- かも健康ポイント等との連携により、おでかけ機会と健康増進を図ることを検討する。

課題⑤

誰でも利用しやすい公共交通の整備

- 観光客や普段公共交通を利用しない方にも利用しやすいような情報提供や待合施設の整備を図る。

課題⑥

非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

- モビリティマネジメント(※)を行い、現在の公共交通利用者と非利用者それぞれに訴求する利用促進策を検討する。

4.2 課題解決に向けた施策イメージ

4.2.1 かもんバス、かもんタクシーによる公共交通網の構築

(1) 関連する課題

課題②乗りたい時に乗れる公共交通の構築

課題③持続可能な公共交通サービスの構築

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

(2) 概要

○市内公共交通の主要な軸としてかもんバスを運行しつつ、軸から離れた地域においても移動が確保されるようかもんタクシーを運行することで、市内の公共交通利便性を高めつつ、公共交通空白地ゼロを今後も維持する。

○現在かもんバスは主要な軸以外にも山間の地域等に細かく運行する便があることや、日中や休日の利用が少ない便があることから、運行の見直しやかもんタクシーへの代替等さらなる効率化を目指す。

4.2.2 かもんバスと市営スクールバスを統合した効率化

(1) 関連する課題

課題①交通資源をフル活用する公共交通の効率化

課題③持続可能な公共交通サービスの構築

(2) 概要

○かもんバスとスクールバスの運行経路の重複が多いことから、両者の統合を図り、路線数を減少させることで効率化を図る。

○スクールバスの利用者数に応じて、かもんタクシーと組み合わせることも検討する。ただし、児童、生徒の安全面が確保されるように配慮する。

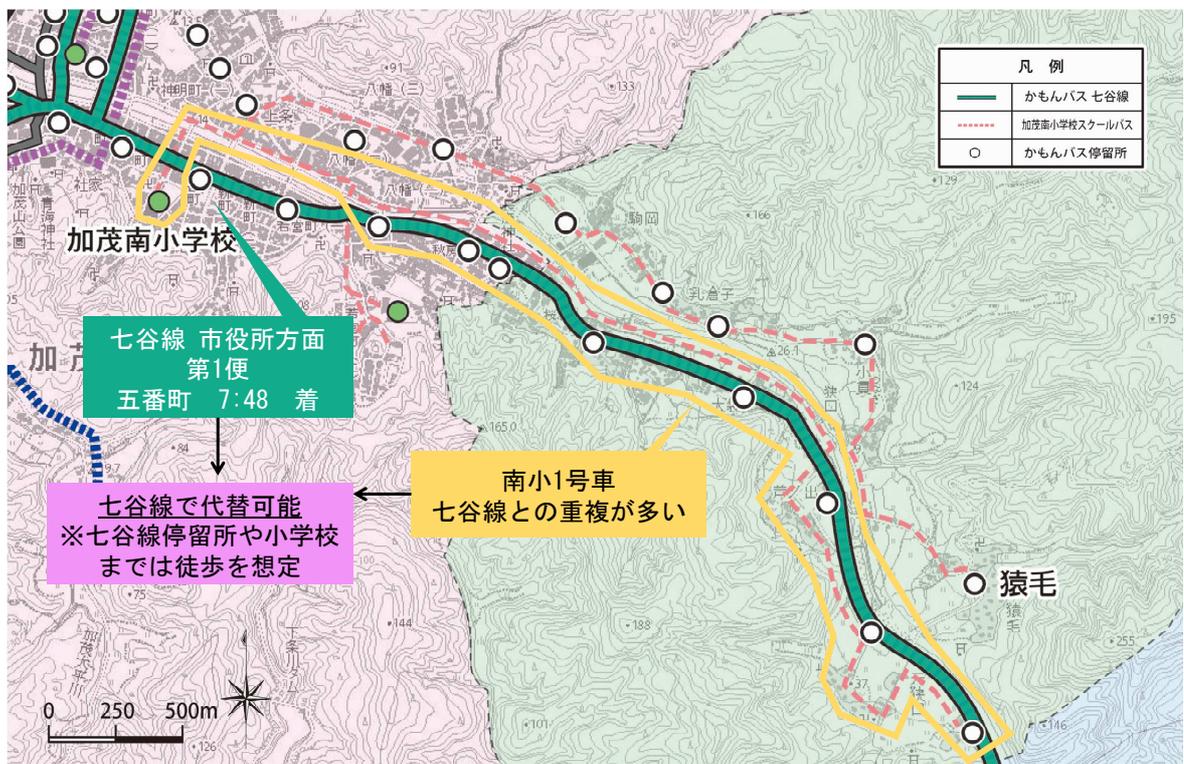


図 かもんバスとスクールバス統合の一例

4.2.3 かもんバスを含む重複路線の効率化

(1) 関連する課題

課題①交通資源をフル活用する公共交通の効率化

課題③持続可能な公共交通サービスの構築

(2) 概要

○市内の私立学校（高校、大学）が独自に運行するスクールバス、路線バス及びかもんバス（須田線）の運行経路が重複していることから、3者の交通資源を統合し、3者の経費を抑えつつ、運行頻度を維持することを目指す。

○運行路線を統合することによって、利用者にとって分かりやすい路線を目指す。

加茂駅前→経営大 方面	
加茂駅発	路線
7:35	須田線
8:15	須田線
8:30	新潟交通観光（スクールバス）
8:31	新潟交通観光
9:35	須田線
9:36	経営大
9:54	経営大
10:42	須田線
11:00	経営大
11:50	経営大
12:20	新潟交通観光（スクールバス）
12:37	須田線
12:51	経営大
14:04	須田線
14:18	経営大
15:10	経営大
15:50	経営大

経営大→加茂駅前 方面	
経営大発	路線
8:48	新潟交通観光
10:06	新潟交通観光
10:35	経営大
11:04	須田線
11:25	経営大
12:32	新潟交通観光（スクールバス）
12:41	須田線
12:58	新潟交通観光
13:30	経営大
14:35	経営大
14:55	経営大
14:59	須田線
15:30	経営大
15:39	須田線
16:20	新潟交通観光（スクールバス）
16:45	新潟交通観光
16:45	須田線
17:07	新潟交通観光
17:49	須田線
17:55	新潟交通観光（スクールバス）
18:34	須田線

 は須田線と経営大スクールバスの時刻が近く統合が想定できる便

図 須田線、新潟経営大学スクールバス、新潟交通観光バスの時刻表

4.2.4 かもんバス車両のラッピングによるイメージアップ

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○公共交通のイメージアップを図るため車両のラッピングを実施する。

○市の花であるユキツバキをイメージした色合いとし、加茂市公共交通マスコットキャラクターのおでかもちゃんを表示する。

○車両更新時に順次ラッピングを実施する。



図 かもんバス車両のラッピング

4.2.5 AI デマンドシステムを活用したかもんタクシーの効率化

(1) 関連する課題

課題②乗りたい時に乗れる公共交通の構築

課題③持続可能な公共交通の構築

(2) 概要

○かもんタクシーの1便あたりの乗合率を高めるために、AI デマンドシステムを導入することを検討し、乗合率の改善がみられる場合はシステムを導入して効率化を図る。

○アプリを使った予約を可能にすることで、新たな利用者を獲得できるかを調査し、利用見込みに応じてアプリでの予約システムの導入を検討する。



図 AI デマンドシステムのイメージ(docomo AI 運行バス)
https://www.docomo.ne.jp/info/news_release/2019/03/26_00.html

4.2.6 かもんタクシーの貨客混載による効率化

(1) 関連する課題

課題①交通資源をフル活用する公共交通の効率化

課題③持続可能な公共交通の構築

(2) 概要

○かもんタクシーを用いた貨客混載、配達を行うためのスキームを検討し、車両のスペースを有効活用しつつ、配達料を得ることで効率化を図る。

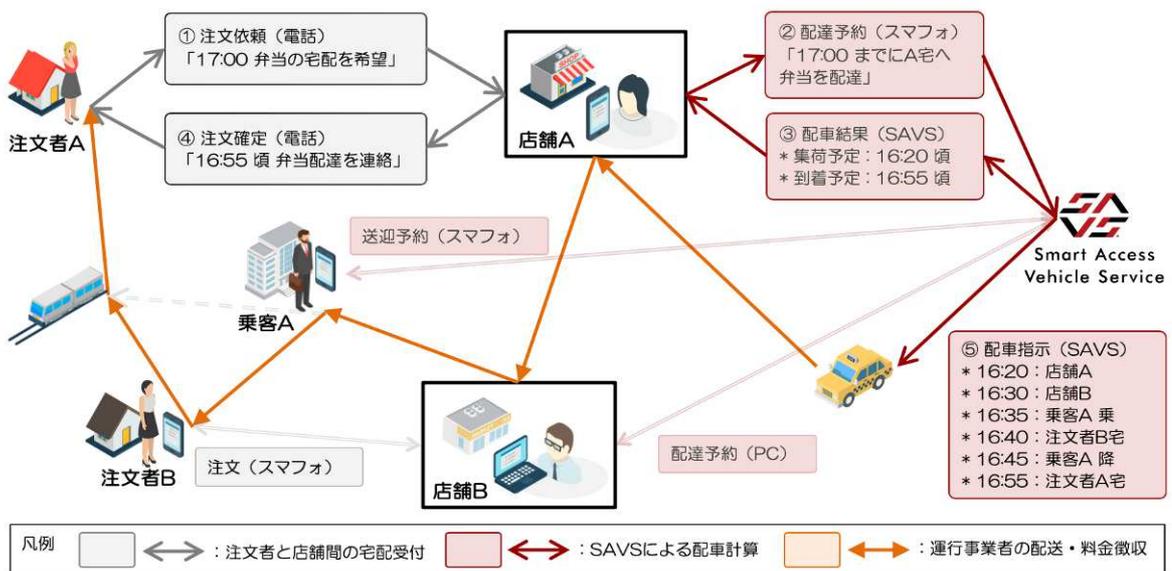


図 事例：AI 乗合タクシー「カッピーのりあい号」による貨客混載
岡山県久米南町、未来シェア

<https://www.miraishare.co.jp/202005kappidelivery/>

4.2.7 かもんタクシー乗り方講座

(1) 関連する課題

課題②乗りたい時に乗れる公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○かもんバス路線が無い地域や公共交通の利用が少ない地域を中心にかもんタクシー乗り方講座を開催し、かもんタクシーの利用促進を図る。



図 過去のかもんタクシー乗り方講座実施の様子

4.2.8 かもんタクシーの待合場所

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

(2) 概要

○スーパーや病院等のかもんタクシーの利用が多い場所については、迎車を待つ待合場所を設定することで、利用者、事業者にとって分かりやすく、利用者が見つからないなどの運行上のトラブルを防ぐ。



図 設置方法の例 (①>②>③の順に優先)

4.2.9 市域をまたぐデマンド交通の導入

(1) 関連する課題

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

(2) 概要

○生活圏が近いと想定される田上町等と加茂市内を互いに行き来ができるデマンド交通を導入することで、利用者の利便性向上と利用者増を目指す。

※現在市域をまたぐ公共交通での移動は主に鉄道とかもんバスの一部と、かもんタクシーの一部の医療機関等に限られる。

○AI デマンドのシステムを導入する場合には、同一のシステムを導入することでコストが抑えられることが想定される。

4.2.10 ポケット時刻表の発行

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

(2) 概要

○スマートフォン等によっておでかけ先で時刻表を見ることが困難な方など、紙媒体の時刻表を持ち歩きたいという利用者に向けてポケット時刻表を作成し、発行する。

○自分がよく利用する便の時間を書いておくことができるMY時刻表の欄を設けるなど、利用者が便利に使えるよう発行する際には改善を検討する。

The image displays four different pocket bus timetables. The top-left one is for 'かもんタクシー' (Kamon Taxi), providing a reservation center phone number (0800-123-6822) and a website. The top-right one is the 'かもんバス時刻表' (Kamon Bus Timetable) for August 1st, 2023, detailing fares for adults (200 yen city, 400 yen outside) and special rates for children, students, and the elderly. The bottom-left one shows the '七谷線' (Shichitani Line) daily schedule with 13 stops. The bottom-right one lists '早朝路線' (Early Morning Routes) with specific departure times for various lines like '早朝 狼毛線' and '早朝 狼毛・土倉線'.

図 R5.8 時刻改正時発行のポケット時刻表

4.2.11 市役所職員に対する公共交通の利用促進

(1) 関連する課題

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

- 公共交通の利用者を増やすために、市役所職員に対して公共交通の利用を促す。
- 市役所職員が利用することで、その家族や知人への波及効果も得られる可能性がある。

4.2.12 企業に対する公共交通の利用促進

(1) 関連する課題

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

- 企業は社員に対して交通費の補助を行っている場合が多く、公共交通で通勤をする場合の補助を市で一部補助を出すなどの施策を行うことで、企業側に公共交通による通勤を促すメリットを設けることにより社員の公共交通利用を促す。
- 企業から一括で定期券を購入してもらい、社員に配布するなどの施策が考えられる。

4.2.13 加茂市商店街との連携

(1) 関連する課題

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○加茂市商店街でのイベント開催時（ex. 商店街大通り秋まつり・農業まつり）にトランジットモール化（※）し、併せて公共交通の乗車券割引などの利用促進を行い、イベント利用者増や公共交通利用者増を目指す。

※イベント開催エリアには徒歩、自転車等、公共交通のみアクセス可能で、自家用車の通過を排除

○商店街で買い物をした方は帰りの公共交通の乗車券を無料にするなどの、商店街へのお出かけ促進施策を行うことにより、公共交通の利用促進と、商店街の路上駐車車両の減少を目指す。

気軽に まちなかへお出かけ!

お帰り乗車券 プレゼント!

駐車場の心配もなく
ゆっくりに買いもの
散策ができます

期間中に協力店で、一定額以上お買い物や飲食をすると「お帰り乗車券」をプレゼント!

配布条件は店舗により異なります
※協力店→一筆乗車券2枚まで

100円分

期間
2023 8/5 ▶ 3/24

2024

物に年末・年始は、運賃や乗車券が大変高くなりますので、公共交通をご利用ください。

下記公共交通をご利用いただけます。

金沢市交通政策課

期間中の土日祝および年末年始(2023/12/29-2024/1/3)に、下記の協力店でお帰り乗車券を発行しています。

配布条件 一定額(※)以上、お買い物、または飲食をされた方に「お帰り乗車券」を進呈!!

利用案内 期間中の土日祝および年末年始に利用可能です。平日はご利用いただけません。
(2023/12/29-2024/1/3)

香林坊・片町地区

店舗および商店街加盟店	人数等
香林坊大和	毎時100人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
香林坊アリオ	毎時100人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
金沢堅町商店街加盟店	毎時2,500人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
PREGO(プレーゴ)	毎時200人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
片町商店街	毎時2,500人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
片町伝馬商店街	毎時2,000人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
香林坊商店街	毎時1,000人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
柿木島商店街	毎時1,500人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
新天地商店街	毎時1,500人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	

金沢駅・武蔵地区

店舗および商店街加盟店	人数等
金沢エムザ	毎時100人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
横安江町商店街加盟店	毎時150人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
金沢フォーラス	毎時100人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
金沢百貨街	毎時100人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
武蔵商店街加盟店	毎時1,500人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
尾張町商店街加盟店	毎時300人
2,000円以上のお買い物で300円乗車券配布	
近江町市場商店街加盟店	毎時6,000人
1,000円以上のお買い物で100円乗車券配布	

お帰り乗車券は、公共交通の利用促進、まちなか店舗の活性化、ならびに消費喚起を目的として実施します。

お帰り乗車券に関するお問い合わせ
金沢市交通政策課 TEL.076-220-2038

バス電車の運行に関するお問い合わせ
TEL.076-237-5115(9時-18時) | TEL.076-225-8004(9時-17時) | TEL.076-256-0560(9時-17時) | TEL.076-22-4990(9時-18時)

図 まちなかへの公共交通者に対する乗車券サービス（金沢市）

4.2.14 加茂七谷温泉 美人の湯との連携

(1) 関連する課題

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○「加茂七谷温泉 美人の湯」は温泉や飲食店を含む施設であり、新たにデイキャンプ施設がオープンしたことから、公共交通を利用して訪れることで気兼ねなく飲食することができ、公共交通との連携を行うことで双方の利用者増を図ることができる。

○具体的には、公共交通の乗車券と施設の入場料やデイキャンプのプランが一体となったチケットの販売や、公共交通を利用して施設に訪れた場合に、公共交通に関するグッズを提供する等が考えられる。

(4.2.18 公共交通グッズを活用した利用促進を参照)

4.2.15 中心市街地におけるマイクロモビリティの導入

(1) 関連する課題

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○加茂市の中心市街地には商店街及び加茂山公園があり、買い物や運動、遊びを楽しめる立地であることから、市街地内の回遊性を高めることでまちなかへお出かけしやすい環境にする。

○電動アシスト付き自転車や電動車いす等のマイクロモビリティの導入を検討し、回遊性向上を目指す。

○スタンプラリー等の移動したくなる仕掛けも併せて行うことで、移動の動機付けを行い、マイクロモビリティの利用促進も図る。

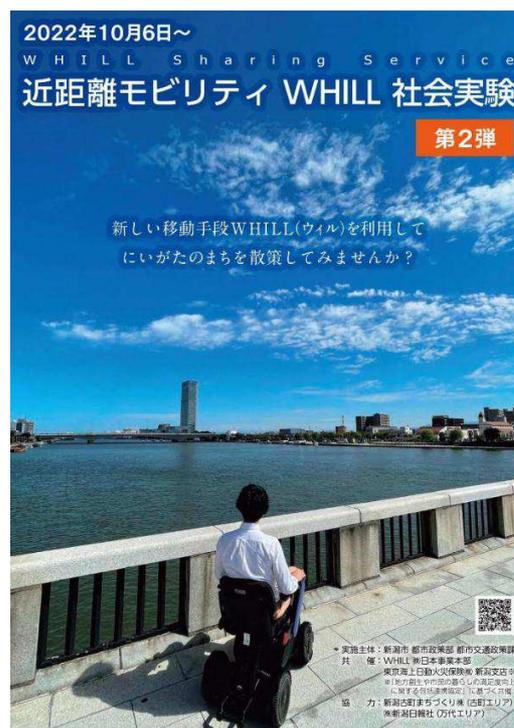


図 マイクロモビリティの例（左：電動自転車、右：電動車いす（新潟市））

4.2.16 EVバス、EVタクシーの導入

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

(2) 概要

- 二酸化炭素排出量削減が求められる中、燃料費の高騰も高騰しているため、かもんバス等に利用されている車両の電動化を進め、ゼロカーボンシティ実現に貢献する。
- 充電施設の位置については、運行の効率性や、災害時の非常電源としての機能、その他EV車両との連携について検討して決定する。

4.2.17 健康事業との連携

(1) 関連する課題

課題④おでかけや健康増進に資する公共交通の整備

(2) 概要

- かも健康ポイント事業との連携を図り、健康増進のためのおでかけを行う際に公共交通を利用してもらえるようかもんバス車内に専用読取端末の「あるこう！かぎすくん」を設置し、健康ポイントを獲得しやすくする。
- 公共交通を知る・利用するきっかけとなるように予防接種等実施時や健康ウォーク等のイベント時には公共交通を無料で利用できるようにする。

4.2.18 公共交通グッズ販売による収益の確保

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○加茂市公共交通キャラクターのおでかもちゃんを使用したグッズを作成し販売することで、加茂市公共交通のファンを増やし、より公共交通を身近に感じてもらいつつ収益を得ることを目指す。

【広報（周知）用配布グッズ案】

- ・クリアファイル
- ・鉛筆、シャーペン、ボールペン等の筆記用具
- ・ポケットティッシュ
- ・エコバッグ
- ・マスクケース
- ・ステッカー、シール
- ・ランドセルカバー 等

【販売グッズ案】

- ・ぬいぐるみ（マスコットキーチェーン等）
- ・キーホルダー
- ・パスケース
- ・ポーチ、サコッシュ
- ・タンブラー
- ・トートバッグ
- ・フェイスタオル、ハンドタオル、ミニタオル
- ・Tシャツ
- ・スニーカーソックス
- ・メモ帳、ミニノート
- ・スマホスタンド

○西鉄バス 「ババ・バスオ」

- ・ミニタオル
- ・タンブラー
- ・トートバッグ
- ・パスケース

ほかイベント等で配布のノベルティもあり



出典：キャラクター特設サイト「ババ・バスオのお部屋」

4.2.19 公共交通グッズを活用した利用促進

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○公共交通利用のきっかけやおでかけのきっかけとなるように、商店街の店舗や学校等にグッズを配布する。

○イベント（スタンプラリー等）の景品として限定グッズを制作し、回遊の動機付けを行う。

○公共交通を利用して訪れる方が多い場所もしくは、中心市街地など公共交通で訪れてほしい場所において、公共交通利用者に対してグッズをプレゼントするなどの利用促進を行う。※美人の湯でタオルのプレゼント等

4.2.20 公共交通乗車券のデジタル化

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○来訪者やスマートフォンを使える方の利用を促進するために、公共交通の乗車券のデジタル化を進め利用者の門戸を広げる。

○施設の入場券等との統合も容易になるため、施設への誘客も可能となる（4.2.9 加茂市商店街との連携、4.2.13 加茂七谷温泉 美人の湯との連携に活用可能）。



図 デジタル乗車券、入場券付き乗車券のイメージ（RYDE）

4.2.21 公共交通データの GTFS 化とオープンデータ化

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○公共交通データを GTFS 化することで、経路検索サービスやデジタルサイネージによる時刻案内等に活用できるようにする。

○公共交通データのオープンデータ化を行い、経路検索サービス等の事業者に提供することで、公共交通を用いた経路検索が可能になり来訪者にも分かりやすい情報提供が可能になる。



GTFSデータの整備により、Google Map等で運行時刻、運賃、鉄道との乗り継ぎを簡単に調べることができる

図 GTFS 整備後の Google Map での経路表示例 (五泉市)

4.2.22 待合環境の整備

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

(2) 概要

○市役所内にバス待ちのスペースと時刻等を案内するデジタルサイネージを設置することで、待合環境を向上させ、利便性向上を目指す。

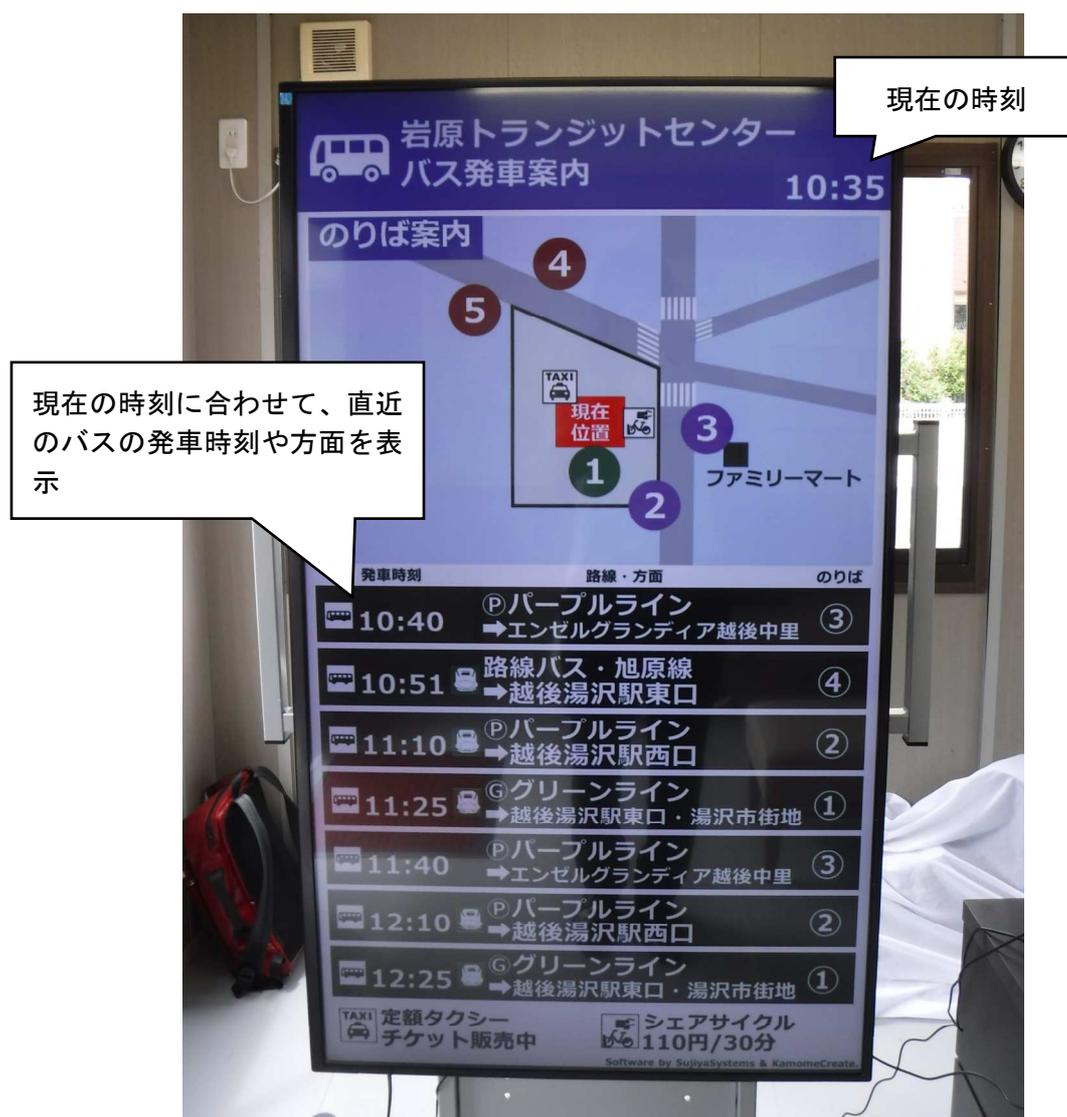


図 デジタルサイネージへの運行情報の掲載例（湯沢町）

4.2.23 公共交通利用促進冊子の発行

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○おでかけ情報や、公共交通の利用促進に関する情報を掲載する公共交通の利用を促進するための冊子を定期的に発行する。

○公共交通の新たな施策の内容や改善内容等を市民に広く知らせるとともに、公共交通を持続的に改善していることをアピールすることもできる。

○高校生や大学生に協力を得ることで、若い方にも訴求する情報提供内容を検討する。

4.2.24 高齢者の運転免許返納の推進

(1) 関連する課題

課題③持続可能な公共交通の構築

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○高齢者が運転免許返納を行う際に、市内の公共交通の利用券を配布することで、免許を手放しても公共交通を利用して外出をする習慣がもてるようにする。

4.2.25 SNS を活用した PR

(1) 関連する課題

課題⑤誰にでも利用しやすい公共交通の整備

課題⑥非公共交通利用者にも訴求する公共交通の利用促進

(2) 概要

○公共交通の運行に関する情報や、利用促進のための PR などを行うために加茂市の公式 SNS（LINE・Twitter・Facebook・メール配信）を活用する。



出典：加茂市役所_広報 X (twitter)