

長野県モビリティ・マネジメント
検討チーム報告書

目次

はじめに	1
第1 公共交通の利用促進に向けた目指すべき方向	
1 県全体における公共交通利用に向けた機運の醸成	2
2 わかりやすい情報の提供などによる利便性の向上	2
3 対象者の状況等に応じた適切な手法による動機付け情報の提供	3
4 関係者が連携した公共交通の利用促進	3
第2 公共交通の利用促進の推進に向けて	
1 県全体における公共交通利用に向けた機運の醸成	4
(1) マスメディアの活用	4
(2) シンポジウム・フォーラム、イベント等の開催	5
(3) バス鉄道利用促進運動などの活用	6
2 わかりやすい情報の提供などによる利便性の向上	7
(1) 路線バスの経路検索機能を備えたアプリ等の構築	7
(2) 交通系ICカードの普及	7
(3) 利用者にわかりやすい交通ガイドマップの作成	7
3 対象者の状況等に応じた適切な手法による動機付け情報の提供	8
(1) 企業等を通じた働きかけ	8
(2) 適切な機会をとらえた働きかけ	8
(3) 特定の地域における働きかけ	10
(4) 小中学生に対する働きかけ	10
4 関係者が連携した公共交通の利用促進	11
第3 これからの取組	
1 各主体間の適切な役割分担	12
2 長野県の特徴を踏まえ重点的に実施する取組	12
(1) 中山間地域における働きかけ	13
(2) 免許更新者（高齢運転者）に対する働きかけ	14
参考資料	
長野県モビリティ・マネジメント検討チーム構成員名簿	15
検討チーム会議内容	16
【別添1】市町村における公共交通の利用促進施策の実施状況	17
【別添2】モビリティ・マネジメントを導入した先進事例	19
【別添3】モビリティ・マネジメントの手法を用いた利用促進施策の整理	27
【別添4】モビリティ・マネジメントの手法を用いた利用促進施策の検討	28
【別添5】モビリティ・マネジメントの手法を用いた 利用促進施策に対する意見の内容	29

はじめに ～検討チームの設置について～

長野県が平成 25 年に策定した「長野県新総合交通ビジョン」では、県が目指す交通の将来像として、「長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保」を掲げ、自家用車を利用できなくても、大きな不便を感じずに、通院、通学、買い物などの日常生活を送ることができる地域交通の確保を目指しています。

しかしながら、長野県における身近な公共交通の状況は、県民の自家用車への依存増加等により利用者数の減少傾向が続く中、交通事業者の経営環境は厳しい状況にあり、公共交通の維持が困難になることが懸念されています。

県内においても、従前から、交通事業者や自治体の皆様方により、利用者の要望に基づく路線の変更や料金の低減など様々な利用促進に関する取組が行われてきましたが、利用者の減少に歯止めがかかっておらず、より効果的な利用促進施策の実施が求められています。

そのような中、近年、全国各地では、各種のコミュニケーション施策を通じ、「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利用する状態」へと自発的に変えていく、モビリティ・マネジメントの手法を導入した利用促進施策が取り組まれております。

そこで、本県においてもモビリティ・マネジメントの手法を取り入れた公共交通の利用促進施策を検討し、より効果的な利用促進施策の普及を図るため、本検討チームを設置しました。

検討チームでは、県内外で多様な手法を用いて実施されている先進事例の研究を踏まえ、本県において、今後の利用促進施策拡充に向けて何を実施していくべきなのか、について検討し、このたび報告書としてとりまとめました。

今後、モビリティ・マネジメントの手法を取り入れた公共交通の利用促進施策については、随時見直しを行い、実施すべき取組について追加をしてまいります。

平成 29 年 3 月

長野県モビリティ・マネジメント検討チーム

第1 公共交通の利用促進に向けた目指すべき方向

自治体、交通事業者等による効果的な利用促進施策の実施が求められていることから、本検討チームにおいて検討したモビリティ・マネジメントの手法を導入した施策を中心とした利用促進施策の先進事例の研究、検討を踏まえ、今後の本県における公共交通の利用促進施策の方向性について、次のとおり取りまとめた。

1 県全体における公共交通利用に向けた機運の醸成

公共交通の利用促進施策を実施するにあたり、「公共交通を維持していく必要がある。」という認識を県民全体が持っていることが望ましい。そのような認識が行き渡っていれば、利用促進についてもスムーズに納得感が得られることが期待できるため、まずは、県内において公共交通の必要性について認識を広め、そのために利用促進をしていこうという機運を醸成していくことが必要である。

機運を醸成する施策としては、マスメディアを利用した啓発普及、子ども連れの家族層などを対象としたイベントの実施、現行の利用促進運動の活用などが想定されるが、各種の施策がバラバラに実施されるのではなく、県民の関心を高め、機運の醸成に向かって効果的に組み合わせられて実施されることが必要である。

2 わかりやすい情報の提供などによる利便性の向上

潜在的利用者への働きかけと並行して、路線バスなどの公共交通が利用者にとってできるだけ使いやすくなるよう、路線情報のわかりやすい提供など利便性の向上を図っておくべきである。

県内の路線バスのダイヤや運賃、乗継等に関する情報は、現在のところ一部の取組を除き、各々の交通事業者が自社のホームページで情報を提供している場合が多く、一覧性がないため、利用者にとってわかりづらく、利用促進を図る上で障壁となっている。

また、県内におけるバス等の運賃支払いは、現金がほとんどであり、全国的にICカードの導入が進む中、県内外の利用者にとって不便な状況となっている。

これらの状況に対する利便性向上に関する施策としては、現在地から目的地までの経路検索機能を備えたサイトの構築や、主要駅や一定地域における一覧性をもった時刻表・路線図を記載したパンフレットの提供、また、交通系ICカードの普及などが考えられる。なお、利用者の利便性の向上を図る施策を検討する上では、地域外から来た観光客等、その地域の土地勘のない者にも利用しやすいよう配慮することも必要である。

3 対象者の状況等に応じた適切な手法による動機付け情報の提供

公共交通の利用促進を効果的に働きかけるためには、対象者の属性や自家用車の利用傾向、所属する集団、居住地などに応じた状況や、新入学、転居といった生活のパターンが変わる機会をとらえるなど、最も効果的かつ効率的な手法、機会を選択し、適切な動機付け情報を提供していく必要がある。

なお、動機付け情報の内容については、健康へ及ぼす影響、経済的負担、環境問題、交通安全など、対象者が関心を持つ内容を盛り込んだ配布具材を使用することで、当人が移動の際に公共交通を選択する、「動機付けとなる」よう工夫するべきである。

4 関係者が連携した公共交通の利用促進

公共交通の利用促進を総合的かつ継続して推進していく前提として、公共交通の維持に向けた県民全体の意識の醸成と、実際に各種施策を進めていくためには、関係者が連携した利用推進が重要である。

そのためには、各種の施策を実施する前に、まず、公共交通の利用促進を目的とした意識の醸成や施策実施の核となる県・市町村など地方自治体、交通事業者、公共交通に関係する団体の連携が不可欠であり、これら関係者が参画した推進団体についても検討することが必要である。

また、県内全域において公共交通の利用促進を推進していくためには、居住者に最も近い市町村における取組も不可欠であり、市町村においても推進団体があることが望ましい。

第2 公共交通の利用促進の推進に向けて（施策）

公共交通の維持に必要な利用者の確保を図るため、長野県内で実施することが適当な公共交通の利用推進施策については、以下のものが考えられる。

1 県全体における公共交通利用に向けた機運の醸成

県内で公共交通の利用促進に向けた機運を醸成するためには、広く県民全般に対し、公共交通の意義、現状、利用促進等についての情報を提供し、その必要性について共感を得ることが必要である。

機運の醸成については、県や広域圏など、市町村を越えた枠組みで取り組むものと、市町村内のきめ細かな単位での取組の組み合わせにより、より大きな効果を上げることが期待できる施策が多い。また、県民や事業所等に対しては、多様な団体が連携して取り組んでいるというメッセージを発信していくことも重要である。

(1) マスメディアの活用

県民全般に広く公共交通についての情報を提供するには、ラジオ、新聞等のマスメディアの活用が効果的であるため、それらの積極的な活用を図ることが望ましい。提供する情報は、メディアの特性を踏まえた内容とするべきである。

また、メディアの影響範囲に基づき、県や市町村は適切な主体を選択する必要がある。

○ラジオの活用

ラジオは、自動車を運転しながら聴いている場合も多く、その聴取者の相当部分が自家用車利用者と推定できるため、公共交通の動機付け情報の提供に適している。

提供方法は、番組内での公共交通についての専用コーナーの設置、スポットCMや公共交通利用促進のための番組買い取りなどが考えられるが、一過性の音声のみの発信となるので、短い時間で効果的に伝わるよう、内容を工夫し、聴取者の印象に残る内容を検討するべきである。

○新聞の活用

新聞は、文字による情報が主であるため、込み入った内容でも記載可能であること、また、新聞は印刷物として残るため、時間がある時に読むことができるといった特性がある。

意見広告の掲載なども検討すべきであるが、新聞には報道機関としての機能があるため、公共交通に関する会議、イベントの開催状況や、統計調査の発表などを紙面に取り上げてもらうよう実施主体において働きかけていくべきである。

○ケーブルテレビ・有線放送・広報誌の活用

県内では、市町村単位でケーブルテレビや有線放送、市町村等が発行する広報誌の配布が行われていることが多く、地域における行政情報等の伝達などに活用されている。特定の地域の居住者に対し、公共交通への転換を促す働きかけを行うのに適した手段であるため、情報番組や記事等の中で、動機付け情報や路線に関する情報を流すなど、できるだけ活用していくべきである。

(2) シンポジウム・フォーラム、イベント等の開催

マスメディアの利用に比べ対象となる人数は少ないが、シンポジウム・フォーラム等の開催や、主に子供など家族向けにバスの展示や乗り方など教える催事色の濃いイベントは、公共交通の諸問題への深い理解や未来の公共交通のファン獲得などの効果が期待できる。また、このような行事はニュースになりやすく利用促進の象徴的な事業として住民から認知されやすいため、実施主体は、これらイベント等の実施に際しては、広く参加者を募るとともに、できるだけマスコミ等に取り上げられるよう配慮すべきである。

また、シンポジウムやイベント、交通関係者を参集する会議の案内時には、公共交通での来場を呼び掛けることが求められる。

○シンポジウム・フォーラム等の開催

専門的な内容で行う必要があるため、主な参加者は、交通関係者になることが多いが、タイムリーなテーマを選び、タイミング良く開催することなどにより、一般の方にも公共交通に関する認識を深めることができるため、必要に応じ開催を検討して行くべきである。これら、シンポジウム・フォーラム等の開催は、対象となる参集者や地域等により適切な主体が行うべきである。

○主に家族向けのイベントの開催

基本的に子ども連れの家族が対象であり、バスの乗り方教室の開催や実際にバスに乗ってもらうことなどで、親しみを持ってもらうとともに、動機付け情報をパネル展示等することより、引率の保護者へ情報提供も期待できる。また、保護者の参加者に公共交通の利用に関するアンケートを行うことで、マイカーへの過度な依存など、普段の行動について自覚してもらい、公共交通への利用転換を誘導することも可能である。

イベントの実施主体については、全県や広域を対象に大規模におこなう催事色の強いイベントは県的推進団体や交通事業者が、乗り方教室などについては市町村等や交通事業者が連携して行うことが適当である。

○カーフリーデーの実施

昨今、県内においても、都市の中心部でマイカーを使わないことで、交通や環境、都市における自動車の使い方について考える日として「カーフリーデー」の取組が行われている。基本的には都市部を有する自治体の取組であるため、全县一律での実施は難しいが、自家用車の利用抑制、ひいては、公共交通の利用促進に結び付く可能性もあることから、イベントとのタイアップなど、効果的な実施方法も検討していくべきである。

(3) バス鉄道利用促進運動などの活用

県内では、従前より、行政と交通事業者、交通従事者等が連携し、自家用車から公共交通機関への乗り換えを呼びかける「バス鉄道利用促進運動」を実施している。

開始より長期間が経過し、運動は定着しているが、その反面、参加者等の減少傾向にあることから、事業実施面の見直しや、効果的な呼びかけができるよう広報を強化するとともに、他の利用促進施策とも連携を検討するべきである。

この運動は、現在、県や市町村、交通事業者が連携して実施されていることから、県的推進団体が中心となって充実を図ることも考えられる。

○バス電車ふれあいデー

毎週水曜日を「バス・電車ふれあいデー」とした利用促進運動が行われており、県庁等における呼びかけの他、利用者に対し、路線バス、電車（地方鉄道）を水曜日に利用することで、特別割引が受けられる割引回数券の販売やＩＣカードのポイントの加算などの特典が与えられる。

利用者特典については、いわゆるお得感のある設定がされているが、利用者十分に周知されていないように見受けられるため、ふれあいデーの広報とともに特典についても宣伝し、利用者への浸透を図るべきである。

○利用促進強化月間の取組強化

9月を運動の強化月間とし、駅、街頭での啓発（啓発具材の配布等）、県・市町村広報誌による周知啓発、イベントの開催などを行っている。県民に対してより浸透させるためには、啓発活動の参加者（機関）増加への取組及び強化月間における統一的な実施という側面を強調した広報を行うことが必要である。

2 わかりやすい情報の提供などによる利便性の向上

ICTの活用やパンフレットの配布等で、いわゆる公共交通の「見える化」を進めることにより、公共交通を利用する障壁をできるだけ低くし、利用の促進に結び付けていく必要がある。

(1) 路線バスの経路検索機能を備えたアプリ等の構築

観光客などの訪問者の利便性向上を図り、路線バス等の利用促進を図るため、インターネット上で、現在地から目的地までの路線バスを含めた交通機関の経路、運行時間（ダイヤ）、乗換案内等の情報を一元化して提供するアプリ等を構築し、利用者が無料で閲覧できるようにしていくことが望ましい。

この施策は、全県を対象とすることから、県が主体となることが適当であるが、路線情報を収集する必要があるため、交通事業者、市町村等の協力を得て実施していく必要がある。

また、停留所で乗車を待つ利用者に運行情報を提供するバスロケーションシステムの普及を図ることが望ましい。

(2) 交通系ICカードの普及

乗り方がよくわからないという声も多い路線バスにおいて、公共交通へのICカードの導入は、乗車や運賃の支払いが簡便になるなど、利便性向上の見地から効果が大きいといえる。

県内では、JRなどが主宰する大手交通系のカードや地元自治体などが主体となって運営するカードが一部で利用されているが、今後、県、市町村、交通事業者が連携しながら、普及に向けて取り組んでいく必要がある。

(3) 利用者にわかりやすい交通ガイドマップの作成

観光客などの訪問者には、訪問した地域にどのような公共交通があるのか、全体像の把握が難しいことから、不安感を抱きやすく、公共交通の利用に際し支障が生じている。

観光等の起点となる新幹線駅や在来線の特急列車停車駅などの主要鉄道駅については、当該駅から地域内の主要な施設、観光地までの2次交通や周遊バスが運行されている場合も多いことから、主要駅等を中心とした交通機関のバス・鉄道路線、ダイヤ等と観光地などが記載された地図を一覧的に記載したパンフレットを整備していくべきである。このようなパンフレットは、観光の振興とも密接な関係があるため、当該駅が立地する市町村や、観光振興で繋がりのある市町村等が共同して作成することが適当である。

3 対象者の状況等に応じた適切な方法による動機付け情報の提供

公共交通の利用促進を効果的に働きかけるためには、各々の対象者の状況や、公共交通に利用転換しやすい時期を考慮し、適切な方法を選択する必要がある。

(1) 企業等を通じた働きかけ

○公共交通に転換可能な自家用車通勤者

公共交通の利用が可能な場所に所在する事業所の従業員は、公共交通への利用転換が有望な層であり、できる限り公共交通を利用するよう、働きかけていくべきである。

新入社員を含め従業員への働きかけは、事業所内において行われることが多く、また、公共交通への転換について通勤手当等による誘導も可能であることから、その事業所を運営する企業、団体、地方自治体等の経営主体（以下：「企業等」という。）の協力を取り付けることが必須となる。

また、企業等の従業員が公共交通を利用するメリットについて理解してもらうことも、施策の継続性を考慮すると重要であり、働きかけの手法としては、TFP（トラベルフィードバックプログラム：アンケートを通じ、交通手段に対する意識や行動の変化を促す一連の取組）や健康や環境面などからの動機付け情報やパークアンドライドによる通勤を促す情報の提供が考えられるが、事業者側から割引などの利用促進施策が設定されていれば、それとの相乗効果も期待できる。

(2) 適切な機会をとらえた働きかけ

○新入学生

高校、大学、専門学校の新入学生に対しては、公共交通を利用した通学を促していく必要がある。学校側の協力を得て、体験入学やオープンキャンパス、入学手続きの書類送付時などの早い段階において、地域の公共交通についての情報を提供していくべきである。

新入学生の通学で使用する公共交通は、その学校近辺を通る路線に限定され、配布具材も比較的狭い地域の内容と考えられるため、具材の作成、働きかけの実施は、その学校が所在する市町村等において実施することが適当である。

○市町村への転入者

新たに市町村へ転入する者は、まだ、その地域における移動パターンが確立されていないため、地域の交通について情報を提供することにより、公共交通の利用を促す働きかけを行うべきである。

転入者は多くの場合、市町村の転入窓口において、転入届等を提出するなど

一定の行政上の手続きが必要なため、こうした機会をとらえ、地域の路線バス等の情報を提供することが望ましい。配布具材については、転入者が地域に不案内であることも多いため、路線、ダイヤ等に地図等を併記したできるだけわかりやすいものであることが望ましい。

転入届等の受理を行うなど、適切な働きかけを行うことができるのは、市町村であるため、実施主体は市町村において実施すべきである。

○免許更新者（高齢運転者）

長野県では、全国に比べ高齢化の進展が著しく、高齢運転者の交通事故の増加が問題となっている。これら高齢者事故の減少を図る施策としては、高齢運転者の自動車運転免許の自主返納が考えられるが、その促進が課題となっている。促進の障害の一つとして、自家用車に比べ不便を感じる県内の公共交通機関や公共交通に関する情報の不足などが指摘されている。

免許を返納した高齢者は、地域における公共交通への転換を検討してもらいやすいと考えられることから、公共交通に対する不安等を解消するため、一定年齢以上の高齢運転者に対し公共交通への利用転換を働きかけていくことが必要である。

高齢者の公共交通機関の利用促進を図るためには、運転免許の更新や返納を受理する運転免許窓口などにおいて、自家用車運転の抑制や免許証の自主返納、返納後の支援制度などの情報を提供していくことが効果的と考えられる。

運転免許窓口などを利用した情報提供については、運転免許制度を所管している県公安委員会と連携して実施する必要があるため、県において公安委員会と実施方法を協議するべきである。配布具材については、県が全県で使用する動機付け情報を内容としたものを作成することが適当であるが、対象者が居住している地域の公共交通の実情に即した配布具材も必要であるので、それについては、市町村等で作成することが適当である。

（3）特定の地域における働きかけ

○中山間地域

中山間地域では、交通事業者による路線バスは自主運行が難しく、市町村等の関与によるコミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシーなどが多く運行されているが、利用が低調であることも多く、公共交通を維持していくためには、利用者の掘り起こしに取り組む必要がある。

中山間地域では、比較的高齢者が多く、交通機関等の説明パンフレットを配布しただけでは効果は薄いと思われるため、実際に対象とする集落内の居宅を訪問したり、集会に出向くなどしたうえで、住民と面談して、路線情報やバス

等への乗車方法などについて、わかりやすく伝えることが適当である。

○特定路線の沿線

バス、鉄道の新規路線や利用が低調な路線などについては、その沿線の住民に対して利用の促進を図る必要がある。

新規路線については、まず検討の段階から、地域の状況や住民のニーズについて調査し、十分な需要があることを確認することが前提であるが、新規設定が決まってからは、開業に向け、対象地域の住民へのTFPの実施や、路線の運行情報、公共交通を利用するメリットに関する情報を記載したパンフレットの全戸配布など、徹底した利用促進に向けた取組を行うことが必要である。

また、利用が低調な路線や利用者を掘り起こす余地が多い路線の利用促進を図る場合は、まず、沿線地域の住民に当該路線の状況（このままの利用状況では廃止になるなど）を伝え、同時にTFPを実施することで、当該路線を利用するよう働きかけを行うべきである。

（４）小中学生に対する働きかけ

長野県の場合、小中学生の通学で路線バス等の公共交通を使用することは、あまり想定されないが、公共交通の意義、利用方法などについて学習することを通じて、将来、通学、通勤等で公共交通を利用できる環境におかれた場合、「人や社会、環境にやさしい」という観点から自発的な行動につながることを期待できる。また、このような取組を行った場合、小中学生だけでなく、その保護者に対する広がりも期待される。

このようないわゆる「モビリティ・マネジメント教育」を実施するには実施場所が学校内であること、また、授業として実施する場合は、学校が会場となり、教師等が実施することなどから、市町村において、市町村教育委員会の協力を得て、実施することが適当である。

また、この施策を円滑に実施するためには、県と県教育委員会が連携して、子どもたちの学習に必要な資料の提供や、地域公共交通を題材とした学習活動の実践事例、協力可能な交通事業者の情報提供などを行い、市町村や市町村教育委員会の取組を支援していくことが適当である。

4 関係者が連携した公共交通の利用促進

公共交通の利用促進に向けて、地域の関係者が連携を図り、各々の役割分担により施策を進めていくことが重要である。

利用促進に向けた施策を総合的かつ一過性ではなく継続的に実施していくためには、公共交通に関与する県的な機関により組織される全県的な団体による推進が望ましい。この県的な推進団体では、構成員間の目標の共有や、機運の醸成といった全県的に行うべき施策を実施するとともに、市町村や交通事業者等が行う施策を全体として効果的なものとするための広域的な調整を行う。

具体的な推進団体については、長野県公共交通活性化協議会を活用することが望ましい。

また、市町村においても、市町村が主導して利用促進を推進する組織を設置することが望ましい。この市町村推進団体は必ずしも新しく設置することは要しないが、審議会的なものではなく、施策実施の主体となる実態を備えているべきである。

各推進団体においては、事業を計画するにあたり、効果が見込める施策や実施箇所及び関係団体との連携などを十分に検討するとともに、事業の目標の設定、事業に対する評価を実施し、今後の利用促進施策に役立てることが重要である。

第3 これからの取組

1 各主体間の適切な役割分担

公共交通の利用促進を効果的かつ効率的に推進するためには、県と市町村、交通事業者、県民が適切な役割分担と連携のもとで、施策に取り組むことが必要である。

ここでは、施策の推進にあたり、各主体の全体的な役割について記載する。

【県の役割】

全県の・広域的な観点から市町村や交通事業者、県域を所管する機関等と連携、調整を図りつつ、マスメディアを活用した広報のほか、公共交通の利便性の向上を含めた利用促進に取り組む。

【市町村の役割】

関係団体、交通事業者、学校、地域住民等の関係者と連携調整し、主に市町村内で運行が完結する路線の利用促進に取り組む。

【交通事業者の役割】

県、市町村、地元企業、学校等と連携し、利用者ニーズに応じた利便性向上、利用を容易にするための積極的な情報提供など、公共交通の利用促進に向けて取り組む。

【県民の役割】

自家用車を過度に利用する生活が、公共交通の衰退を招き、将来的に自分たちの老後の足や、子どもや孫の世代の通勤通学の足がなくなることに直結することを理解し、節度ある自動車利用を行うとともに、地域の公共交通を継続的に支えるため、できるだけ公共交通の利用機会を増やす。

2 長野県の特徴を踏まえ重点的に実施する取組

長野県の交通については、環境面では、中山間地域が多いこと、高齢化率が高いこと、小規模な市町村が多いこと、また、県民の行動面では、自動車保有率が高く、移動に際して自家用車を利用する割合が高いといった特徴がある。今後、行政、交通事業者、関係団体等が連携し、前述した施策を組み合わせ、これらの特徴に対応した公共交通の利用促進施策を重点的に実施していく必要がある。

(1) 中山間地域における利用促進施策

○施策実施に向けた方針

中山間地の公共交通は、交通事業者による自主運行路線が少なく、市町村等が関与するコミュニティバスやデマンド型交通、乗合タクシーなどの限られた路線であることがほとんどであるため、その路線に特化した利用促進施策を実施すべきである。

また、高齢者が多いことなどから、住民への情報の提供等の働きかけは、原則として働きかける側が世帯を訪問して実施することが適当である。

○施策内容

①地域交通の専門家を交えた検討

新たな交通手段を導入する場合、市町村内部や行政機関の職員だけでなく、外部の地域交通の専門家を交えることが有効である。適切な新路線の設置や運営については、地域交通についての専門的知識が不可欠であり、検討段階でその助言を得ることが望ましい。

②訪問・面談方式による需要調査、情報の提供

路線を新設する前に、潜在的利用者として期待できる世帯（以下、「対象世帯」）を訪問し、路線の需要などについて面談を行う中で調査する。路線沿線の住民が本当に路線を利用するには、どのような条件が必要なのかについて見極め、新設路線の運行内容に活用する。

運行内容が決まった後にも、利用方法や時刻表等をまとめたチラシを持参し、運行情報の提供を行い、利用を促す。

また、自治会の会合や高齢者教室に出向くなど、地域の実情を踏まえた働きかけを行うことが効果的と考えられる。

③「気付いてもらう」TFPの実施

既に運行している路線の利用状況が思わしくない場合、対象世帯に対し、TFP(トラベルフィードバックプログラム)を実施することも検討すべきである。

TFPは、個人(世帯)の交通行動の調査と、その結果に基づく診断書提示を繰り返し、自身の交通行動を客観的に把握していただくことにより、自発的に公共交通の利用へとつなげていくものであり、対象世帯への訪問などコミュニケーションを図りながら、利用転換に資する情報などを積極的に提供することが必要である。

④地域の状況に適合した実施体制

施策の実施については①に述べたとおり、地域交通の専門家に助言を求めることが望ましい。

また、実際の実施主体については、中山間地域での新しい交通体系の導入は、概ね市町村が主体となった特定路線であり、対象世帯もその市町村の内に限られることを考慮すると、市町村等が、地域の自治会などと連携していくことが望ましい。対象世帯への訪問も、専従職員での実施が難しい場合には、対象世帯と同じ自治会あるいは、民生委員などの地域福祉に携わる方との連携で行うべきである。

県の団体においては、市町村等が行う利用促進のための共通的な具材の提供など市町村等の取組の支援を行う。

(2) 免許更新者（高齢運転者）に対する利用促進施策

○施策実施に向けた方針

運転免許の更新窓口を訪れる高齢運転者に対し、自家用車運転の抑制や免許証の自主返納等の情報を提供することにより、利用促進を図っていくことが必要である。

○施策内容

①高齢者の免許返納に向けた意識づけ

高齢運転者の交通事故増加が社会問題となる中、高齢者が関与する事故の減少を図る施策として免許証の自主返納が想定されており、返納した高齢者は公共交通の利用を検討してもらいやすいと考えられ、効果的な情報提供を図る必要があるが、一方で高齢者の心情にも配慮することが求められる。

②窓口訪問の機会活用

公安委員会との連携により、賢い自家用車の使い方に関する情報などを掲載する具材を作成の上、免許更新の窓口を訪問する高齢運転者に当該具材を配布する。

③きめ細かな情報提供

高齢運転者への配布具材の内容については、県内の一般的な事項を記載したものに加え、市町村独自の支援策など、地域の取組を紹介した配布具材を作成の上、きめ細かく情報を提供していく必要がある。

參考資料

長野県モビリティ・マネジメント検討チーム構成員名簿（敬称略）

所属	職名	氏名
上田電鉄(株)	運輸部運転担当課長	田中 伸宜
アルピコ交通(株)鉄道部門	総合企画本部鉄道事業部長	藤松 美徳
アルピコ交通(株)バス部門	バス事業本部運行管理部長	藤本 忠和
長電バス(株)	乗合バス課長	大石 真一
千曲バス(株)	営業部部長代理	三浦 裕
上田バス(株)	上田営業所副所長	松倉 渉
信南交通(株)	高速乗合課長	林 浩人
伊那バス(株)	管理課業務営業係長	藤澤 清人
おんたけ交通(株)	バス事業部運行管理担当課長	和木 桂一
諏訪交通(株)	代表取締役社長	山谷 恭博
おんたけタクシー(株)	代表取締役社長	巾崎 繁和
(公社)長野県バス協会	専務理事	倉島 義和
(一社)長野県タクシー協会	専務理事	大日向 正英
長野県私鉄労働組合連合会	書記長	若林 茂
北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整担当)	坂本 賢一郎
長野市	交通政策課長	倉島 明
松本市	都市交通課長	森本 千嘉
上田市	交通政策課長	藤沢 純一
南信州広域連合	事務局次長	塚平 裕
木曾町	企画財政課長	小桂 成人
長野県	交通政策課長	丸山 賢治

【アドバイザー】

特定非営利活動法人SCOP	主任研究員	富樫 慎
---------------	-------	------

【オブザーバ】

長野県警察本部	交通企画課課長補佐	島田 剛行
---------	-----------	-------

検討チーム会議内容

	検討内容
第1回	<p>平成 27 年 5 月 25 日 (月)</p> <p>1 長野県モビリティ・マネジメント検討チームの設置について (趣旨説明)</p> <p>2 講演「モビリティ・マネジメントを实践する上でのポイント」 特定非営利活動法人 SCOP 主任研究員 富樫 慎 氏</p> <p>3 意見交換</p>
第2回	<p>平成 27 年 8 月 18 日 (火)</p> <p>1 市町村における公共交通の利用促進施策の実施状況 (アンケート結果)・・・別添 1</p> <p>2 事例研究</p> <p>(1)「スローライフ京都」大作戦について・・・別添 2-1 京都市都市計画局歩くまち京都推進室 担当課長補佐 吉村 仁志 氏</p> <p>(2) 山梨県北杜市・甲斐市におけるモビリティ・マネジメントの事例について・・・別添 2-2 山梨大学工学部 教授 佐々木 邦明 氏</p> <p>3 意見交換</p>
第3回	<p>平成 27 年 9 月 10 日 (木)</p> <p>1 事例研究</p> <p>(1)「とやまレールライフプロジェクト」について・・・別添 2-3 富山県都市整備部交通政策課 副主幹・交通政策係長 高瀬 雅基 氏</p> <p>(2) 牛久市の公共交通利用促進の取組について・・・別添 2-4 茨城県牛久市保健福祉部社会福祉課 福祉業務室長 橋本 裕樹 氏</p> <p>(3) 交通のまちづくりの推進について・・・別添 2-5 松本市建設部都市交通課長 森本 千嘉 氏</p> <p>(4) 南信州地域交通問題協議会の利用促進・利用転換の取組について・・・別添 2-6 南信州広域連合事務局広域振興係 主事 仲田 伸久 氏</p> <p>2 意見交換</p>
第4回	<p>平成 27 年 10 月 27 日 (火)</p> <p>1 モビリティ・マネジメントを活用した利用促進施策について 事例研究で扱った県内外の事例整理・・・別添 3 委員からの意見集約 質問票・・・別添 4 意見内容・・・別添 5</p> <p>2 意見交換</p>
第5回	<p>平成 28 年 2 月 18 日 (木)</p> <p>骨子案について</p>

市町村における公共交通の利用促進施策の実施状況

【調査概要】

平成 27 年 7 月、県内 77 市町村における公共交通の利用促進施策の実施状況や抱える課題に加え、モビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）に対する認識等を照会し、その集計結果を第 2 回検討チーム会議に報告した。

既回答 73 市町村 / 未回答 4 村 H27.8.13 現在

<以下、既回答分に対する集計>

設問 1. 主な利用促進施策の実施状況

実施している	実施していない	その他(趣旨違う回答)
43 市町村	27 市町村	3 町村

(1) バス利用促進の取組内容（複数回答）

路線図	時刻表	チラシ	イベント	運賃補助	その他
8	14	8	3	12	14

その他内訳 （運転免許自主返納者への回数券交付 2、買い物優待サービス、期間限定プレゼント、乗継優遇制度、お出かけポイント 等）

(2) 鉄道利用促進の取組内容（複数回答、いずれの市町村もバス施策と併せて実施）

イベント	運賃補助	その他
2	2	3

その他内訳 （キャラクター作成、増便事業 PR、運賃表配布）

設問 2. 利用促進施策の実施上の課題と考えていること

26 市町村が回答、主なものを以下に列記

- ・効果が見えにくいこと、限られた地域でのみ活用されていること
- ・利用促進施策に対する補助金があれば良い、実施した取組の効果の分析が困難
- ・高校生ワークショップで、地域の公共交通が抱える問題は、他人事ではなく、自分たちの身近になる社会問題であるとの意識付けができる良い機会となったが、生徒を迎えている保護者の意識改革も必要である。
- ・そもそも生活の移動手段に自家用車以外という考えがない
- ・人口が減少しているため、利用促進の取組をしても利用者が減少してしまうこと

設問3. MMに対する認識

良く知っている	まあまあ知っている	知らない
4市町村 ...A	33市町村 ...B	36市町村

設問4. 今後、MMに取り組む意向（対象：37市町村/A並びにB）

考えている	考えていない	わからない
14市町村 ...C	10市町村 ...D	13市町村 ...E

設問5. どのMMを実施するのが効果的か（複数回答、対象：14市町村/C）

居住地	職場	学校	特定路線	その他
10	5	12	5	1

設問5-1. 実施又は計画中のMMの内容

14市町村（C）が回答、主なものを以下に列記

- ・企業や学校に対し、公共交通に関するアンケート調査を計画
- ・市内高校の新入生向けバス利用啓発
- ・市内2高校の全生徒を対象にアンケート調査を実施予定
- ・専ら自家用車を利用している高齢者を対象に、バスの試乗を含めた集まりを企画

設問6及び7. MMについて課題と考えていること

23市町村（D並びにE）が回答、主なものを以下に列記

- ・どこまで費用対効果があるか疑問
- ・運行便数の少ない路線における利用促進は可能か
- ・自家用車での移動が大多数を占めている中、どうすれば公共交通を使うようになるか、使いたくなる公共交通の形態とは何かが、もうひとつつかめない
- ・周辺市町村との連携なくして根本的な利用促進にならない、鉄路に関しても現状の運行ダイヤでは利便性がない

モビリティ・マネジメントを導入した先進事例

別添 2-1

先進事例の概要

事業名	(1)「歩くまち京都」の推進		
概 要	人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向けて、「歩くまち・京都」憲章を基本理念として定めるとともに、「歩くまち・京都」総合戦略を策定し、同戦略の3本の柱の1つとして『スローライフ京都』大作戦を掲げ、個別の施策の企画や関係機関と連携を図りながら、市民だけでなく観光客も含めて、都市部から郊外にわたり多面的なモビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）を展開している。		
期 間	着手：平成21年度 ～ 継続中		
主 体	京都市		
詳 細	学校における取組		
	対 象	内 容	
	教育現場 と連携した 指導案の 検討	MM教育の持続的・発展的展開を目指して、学校教員を交えた「学校MM検討会」を平成24年度に設置	
		H24	低・中・高学年別のMM教育のねらいを検討
		H25	低・中・高学年別の指導案検討、モデル授業のバージョン開発
		H26	モデル授業のバージョン追加開発
	モデル 授 業	【実施】 市バスを使って水族館へ行くことを疑似体験し、公共交通の使い方やマナーを教え、市バスに興味を持たせる 【実施後の展開】 授業実施に参考となるDVDを市内全校に配布	
	家庭における取組		
	区 分	内 容	
	市民しんぶん による普及啓発	「歩くまち・京都」の実現を目指す取組のほか「クルマに頼り過ぎない暮らし」を考えてみることを促す情報を掲示	
市内2学区で コミュニケーション・ アンケートを実施	ステップ 1：一次アンケート、動機付け冊子を全世帯配布 ステップ 2：前回アンケートで協力を承諾した方に効果検証のための二次アンケート配布〔意識や行動がどう変わったかを検証〕 ステップ 3：効果のフィードバック〔全世帯に調査結果を報告〕		
高齢者を対象と したMM	警察及び自動車教習所と連携し、教習所で高齢者に免許返納を促す動機付け資料を配布		
転入者を対象と したMM	転入者に対し公共交通利用の習慣付けを効果的に行うため、転入者配布用しるしに動機付け情報を記載し提供		
地域と連携した MMの実施	クルマから公共交通機関等への交通手段の見直しに意欲が高い地域などが取り組む事業に対して、支援を実施		

詳 細	職場等における取組	
	対 象	内 容
	事業所の従業員	国道事務所が主体となり、信号交差点周辺などの渋滞緩和に向けて、事業所を対象とした交通手段変更、出発時刻の変更、経路変更を促すためのコミュニケーション・アンケートを実施
	ラジオの活用	ラジオ番組内に「歩くまち・京都」タイムコーナーを設け、市民の日常交通や観光交通を対象として、クルマ以外への転換を呼びかける情報を配信 主な放送内容として、「リスナーのライフスタイル転換を目指し、環境、健康、経済、まちづくり等の様々な観点からクルマのデメリットを伝える」、「市内への観光来訪手段の転換を目指し、クルマでの観光のデメリットを伝える」等
	アプリを活用した情報発信	【歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」を活用したMM】 市域を運行する18のバス・鉄道を対象に、出発地と目的地を入力するだけで、最適な移動経路や運賃、所要時間を検索できる無料の経路検索システム 駅名、停留所名だけでなく、駅のバリアフリー情報やバスの乗り方ガイドに加え、観光情報を配信 MM情報（クルマで異動する場合に比べ、何グラムCO ₂ が削減できるか、何カロリー消費できるか）を表示し、公共交通での移動が優れていることをアピール
	シンポジウムの開催	「歩くまち・京都」シンポジウムを2回実施
	新成人向け周知	成人式の会場において動機付け情報の提供
	市職員向け周知	全職員を対象に「エコ通勤」を呼びかけ
	体制の整備	
	区 分	内 容
推進会議の設置	交通事業者、学識経験者、マスメディア、行政機関等から構成される「スローライフ京都」推進会議において、進捗状況の報告や今後のMM実施手法などの検討を行っている	

事業名	(2) 中山間地域におけるデマンド交通等の導入	
概要	モビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）については、公共交通網が発達している都市部を中心に実施され、中山間地域において必ずしも具体的な方法が明らかでなかったところ、交通工学を専攻する学生や所属する大学研究室が、地域の公共交通再編のタイミングにあわせ、高齢者世帯を訪問し、対話を通じて課題を把握し、路線の利用促進や運行改善を図ったことにより、利用者数の増加が見られ、効果的な手法を提起することとなった。	
期間	平成21年度及び22年度	
主体	山梨大学（山梨県北杜市、同甲斐市）	
詳細	北杜市での取組「デマンドバスの利用促進」	
	区分	内容
	デマンドバスの実証運行	【10人乗りワゴン車1台で運行】 利用の前提：事前の利用登録、利用時には前日までの電話予約 乗降場所は要望に応じて設定された箇所
	想定利用者 と利用阻害要因	高齢者が主要な利用者と位置付けられるが、利用者数は低調 個別に様々な阻害要因があると見られ、世帯訪問が必要と認識
	世帯訪問による 個別・直接的 コミュニケーション	【コミュニケーションの方法】 ①日中の時間帯に運行エリアの一部集落の全世帯を訪問（アポなし） ②対応された方に世帯の交通事情に関してヒアリング調査 ③上記②に並行し会話とツールにより情報提供、利用促進 コミュニケーションに差異〔丁重群、制御群(簡易説明)〕を付けて実施
	利用促進の 効果検証	ヒアリングの前後1カ月後の利用数 較する 丁重 が制御群を上回り、例えば登録者との比率がともに15%だったがヒアリング後は制御群が微増に対し丁寧群は20%を超えた
	甲斐市での取組「コミュニティバスの運行改善」	
	区分	内容
	コミュニティバスの概要	各集落を通過する路線型バス〔2日/週、2往復/日〕 ワゴン型車両による運行
	想定利用者 と実利用状況	路線利用者と想定するのは中山間地域の高齢者で、運行開始前のアンケート結果によると利用意向は高かった 低調な利用状況で推移したため、世帯訪問が必要と認識
世帯訪問による ヒアリング	【コミュニティバスの利用改善を検討する調査】 対象：運行エリアの全体の約20% 方法：平日、土曜の日中に世帯訪問 調査：個人属性、世帯構成、利用状況・意向、改善要望等	
運行改善と 利用状況	利用可能性の高い層を、直接的な対話から読み取り、その方の要望に沿った運行方式に変更 直接的な対話自体のPR効果もあり、利用者数が約4倍増加	

事業名	(3) レールライフとやまプロジェクト	
概要	市が筆頭株主である第三セクターや市内の民間鉄道会社が運行する路面電車においてLRT車両の導入をはじめ、ハード面を中心とした整備が進んだ一方、依然として自動車分担率の高い状況に対し、公共交通を取り巻く環境の「質」を上げる取組として、普段のクルマの使い方を少しだけ見直すことを掲げ、「健康・ダイエット」、「環境」や「まちづくり」などに良い影響をもたらすLRTを含む鉄道や路線バスについて、“かしこく”利用するライフスタイルを市民に提案していくプロジェクトを多面的に実施し、公共交通の利用を軸としたコンパクトシティの実現を目指している。	
期間	着手：平成22年度 ～ 継続中	
主体	富山市	
詳細	区分	内容
	メディアの活用	<p>【ラジオによるMM啓発】</p> <p>全国的にも高い自動車分担率に着目し、通勤や買い物などの移動手段のカーユーザーをターゲットに毎週月曜夕方に放送</p> <p>【テレビ】</p> <p>市が枠を有する広報番組「とやま情報局」や、ケーブルテレビでレールライフプロジェクトの取組を紹介</p> <p>※その他、情報誌やWEBでも広報</p>
	路線沿線地区でコミュニケーション・アンケートを実施	<p>【TFPアンケートの実施】</p> <p>市内電車の各駅から概ね500m範囲に居住する世帯、路線バス停から概ね300m範囲に居住する世帯から計4500世帯を抽出し、郵送による配布・回収を行った</p> <p>〔公共交通利用率の状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート非対象者と回答者を比較すると、1.5倍に増加 ・ラジオ放送非聴取者と聴取者を比較すると、1.5倍に増加 ・アンケートとラジオ放送の相乗効果により、1.73倍の増加が見られた
	イベントの実施	<p>【とやま公共交通ふれあいデー】</p> <p>〔目的〕①MM教育の周知、 ②公共交通を身近に感じてもらう ③普段のクルマの使い方を見直してもらう</p> <p>講演会&ミニトークの実施やLRT乗車、写真撮影会等を実施</p> <p>【交通環境学習フォーラム】</p> <p>パネルディスカッションの実施</p>
	大学生向け周知	<p>【市内の2国公立大学での講義】</p> <p>市職員が「モビリティ・マネジメント」、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を説明</p> <p>その他、入学生にリーフレットや割引券を配布</p>

詳 細		
	区 分	内 容
	企業向け 周 知	<p>【企業へのエコ通勤普及啓発】</p> <p>企業訪問の際に国土交通省の「エコ通勤優良事業所認証制度」を紹介するなど、エコ通勤への取り組みを働きかけ併せて、通勤等の手段を公共交通に切り替えた住民を「レールライフ実践人」として市のホームページで紹介</p>
	のりもの 語り教育	<p>公共交通の魅力を学ぶことで、児童に公共交通の必要性を理解してもらい、将来乗り物のかしこく使い分ける意識を持ってもらうことを目指す事業</p> <p>将来的には市内の全校での実施を目指す</p> <p>〔のりもの語り教育推進研究会〕</p> <p>交通環境学習プログラム普及のため、教育委員会と交通政策課が合同で事務局を担当</p> <p>会長に大学教授、副会長に市小学校教育研究会で社会科や総合的な学習の部会長が務め、教材を検討するチームを設置</p>
市職員向け 周 知	<p>新規採用職員向け研修などで、モビリティ・マネジメントに関する説明を行うとともに、「エコ通勤」の意義を伝達</p>	

事業名	(4) 交通不便地域の解消に向けたコミュニティバスの再編	
概要	首都圏からの通勤圏内に位置する牛久市では、通勤時間帯にJR常磐線牛久駅への自家用車による送迎が集中し、同駅周辺の道路において渋滞を生じていたことから、コミュニティバス『かっぱ号』運行の利便性を高めるとともに、駅利用者等へのアンケートなどモビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）に取り組むことにより、同バスの交通需要を喚起し、渋滞緩和などの問題解消にも寄与している。	
期間	着手：平成23年度 ～ 継続中	
主体	茨城県牛久市	
詳細	区分	内容
	『かっぱ号』 運行概要	当初、福祉目的バスとして運行開始（平成15年7月～） 朝夕の時間帯に通勤ライナー2路線を新設（平成25年4月～） 日中5路線（高齢者等の買物・通院の利便性向上）、 朝夕2路線（通勤・通学者の利便性向上） 車両5台（うち2台はBDF燃料使用）で運行中
	牛久駅送迎 交通MM	平成23年度 啓発冊子、バスマップの配布 ①送迎車両へのアンケート⇒個別アドバイス ②駅利用者へのアンケート 平成25年度～ 送迎車両・駅利用者へのMMチラシ+無料乗車券
	特定地区 住民MM	平成23年度 啓発冊子、バスマップの配布 平成24年度 『かっぱ号』ルート改編検討 地域懇談会の開催 平成25年度～ 通勤ライナー沿線住民へのMMチラシ+無料乗車券の配布
	イベント 来訪者MM	平成23年度 ①駅前イベントで公共交通利用促進ブース出展+アンケート ②『かっぱ号』の利用促進+アンケート 平成24年度～ ①福祉イベントでの公共交通利用促進ブース出展 +アンケート ②『かっぱ号』車両展示

事業名	(5) モビリティ・マネジメントの総合的な取組	
概要	松本市内では通勤者や大学等への通学者の多くが自家用車で移動している中、中心市街地への通勤や通学について、公共交通での移動が可能となるよう環境整備を行うとともに、公共交通の利用を働きかけ、地域の意識醸成を図るなど、県内でいち早くモビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）を導入し、利用促進施策を総合的に展開している。	
期間	着手：平成20年度 ～ 継続中	
主体	松本市	
詳細	区分	内 容
	特典ポイントカードサービス	西部コミュニティバスを利用すると、「何か得をする」というシステムを創設（集めたポイントは協賛店舗で使用可） 店舗側メリット：時刻表への広告掲載、顧客拡大
	バスと電車の交通ひろば	内容：バス乗り方教室、試乗会、企画乗車券の設定、公共交通スタンプラリー、民放ラジオ生放送 特徴：学生主導の実行委員会、ターゲットは親子中心、ラジオとのタイアップで市民に呼びかけ、アンケート
	市内バス路線私鉄路線全線時刻表	交通事業者と連携し、市内の路線図や、バス・電車の乗り方等について記載した「全線時刻表」を作成 配布：沿線住民、利用者、高校や大学の新生、転入者等
	地域別ルートマップ時刻表	全線時刻表を一新して、折りたたみ式ポケットサイズに変更 市内を3地域に分けて作成 配布：全世帯、転入者、病院、商業施設、学校等
	バス乗り方教室	環境に優しいバス利用の大切さを考えてもらうことを目的 市内小学校の2～3年生対象
	パークアンドライドの推進	【JR篠ノ井線平田駅における利用促進の取組】 平成19年開業の新駅で、開業に合わせてパーク&ライド駐車場の整備、3ヶ年連続で行動変容を促すための情報提供及びアンケートを実施 1年目：駅周辺大規模事業所、2年目：中小規模事業所 3年目：地域住民 利用者が増加し、H26に駐車場を拡張
	エコ通勤	市職員が率先してマイカーを使わないエコ通勤を実施
	ノーマイカーデー推進 市民会議	○キャンドルナイト松本 地球温暖化防止の取組とあわせノーマイカーの周知活動○ 「人と地球にやさしい交通」ワークショップ 70人の移動に必要な道路面積を交通手段別に写真で比較 ○モビリティウィーク&カーフリーデー 街頭キャンペーン、信号待ちのドライバーヘチラシを配布

事業名	(6) 中山間地域での利用促進	
概要	圏域の約 86%が森林で占められ、ほぼ中央を天竜川が流れる起伏に富んだ地形的特徴を有するため、生活の移動手段は専ら自家用車に依存してきた中で、域内の相当部分を占める路線バスの運行撤退表明を契機として、高校生や高齢者の移動手段を確保するため、地域が一体となった公共交通システムの構築を図っている。	
期間	着手：平成 20 年度 ～ 継続中	
主体	南信州広域連合（下伊那郡と飯田市の 1 市 3 町 10 村から構成） 下伊那郡：松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村	
詳細	区分	内 容
	バスワークショプの開催	中学生向け 高校進学を予定する生徒がバスの乗り方に慣れる機会とするほか、自動車の排出ガスによる地球温暖化を学習 高齢者向け バスの乗り方を説明するとともに、公共交通の必要性を伝え、自家用車主体から公共交通への転換を促す
	利用案内	高校入学説明会 圏域 8 高校の新入生に対し、通学の際に利用できる割引情報（定期、回数券）を案内
	乗継時刻表の作成	乗継に特化した時刻表を圏域 3 方面別に作成 圏域の中央に飯田市が位置し、一体的な生活圏を形成しており、通学や通院の移動の大半は、周辺部から中央部のため、J R 飯田線との接続だけでなく、バスとバスとの乗継情報を時刻表に掲載し、公共交通を利用して圏域内の大半のエリアから中央部への移動が可能であることを P R
	結節点整備	総合案内板の整備 複数の路線バスが結節するバスの停留所に案内板等を整備し、円滑な乗継情報を提供 フォーマット化された時刻表や統一されたデザインの案内標識
	エコ通勤	通勤手段や時間帯に関するアンケート調査を行うほか、啓発チラシの配布等を実施
	体制整備	行政機関及び関係機関（地域住民の代表、交通事業者、環境・福祉分野の関係者等）で構成する「南信州地域交通問題協議会」を設立し、上記事業を実施

モビリティ・マネジメントの手法を用いた利用促進施策の整理

範囲	ターゲット	京都市	山梨大学 (北杜市、甲斐市)	富山市	牛久市	松本市	南信州広域連合	
広域	マスメディア 視聴者	ラジオ番組に「歩くまち京都」タイムコーナーを設置 ・クルマ以外への転換を呼び掛ける情報を提供 ・毎週木、金 朝 52回(H21～継続)		ラジオ番組に専用コーナーを設置 ・クルマの使い方を見直すための情報を提供 ・毎週月、夕:車内での聴取層へ発信(H22～23)				
	インターネット 閲覧者	歩くまち京都アプリの活用 ・市域のバス、鉄道18社運行路線での乗換検索(H25～) ・無料、周辺情報も入手可			ロケーションシステムを導入(予定) ・コミュニティバス「かっぱ号」の運行情報をバス停利用者に提供			
地域・ 家庭	イベント参加者	「歩くまち京都」シンポジウムを開催 ・約500人参加(H21～23)		交通環境学習フォーラム ・エコモ財団と共催(H26) とやまレライフフォーラム ・約200人参加(H24)	駅前イベント ・公共交通の利用促進ブースを出店し、来訪者にアンケート(H22,23)	まつもとバスと電車の交通ひろば ・親子でコミュニティバスに試乗(H24～26)	ワークショップ ・公共交通の利用転換を促すため、高齢者にバス乗り方教室を実施	
	転入者	区役所や支所で「暮らしの手引き」を配布 ・5.5万部/年(H22～継続) ・公共交通利用の習慣づけが効果的に行えることから実施				市役所住民課で時刻表を配布 ・H25に協働推進事業で作成した路線全線時刻表を転入者に配布		
	特定路線の 近隣住民	TFP(標準型)実施 ・バス沿線住民向け ・約6,100人(H23～26)	路線再編に絡む高齢世帯への直接訪問 ・対話を通じ課題を把握 ・約300世帯訪問(H22,23)	TFP(簡易型)実施 ・バス沿線住民向け ・約4,500世帯(H22～23)	新設路線利用の啓発冊子配布 ・H25、通勤タイナーの沿線住民約1,300人に啓発冊子や無料乗車券を配布	TFP(標準型)実施 ・平田駅周辺住民向け ・1,600人中、125人が協力(H21)		
	特定地域の 住民	特定地域と連携した取組 ・交通手段の見直しに意欲の高い地域の事業に対し必要な支援を実施(実証運行バスの利用調査等 H21～23)						
	高齢運転 免許更新者	11教習所で動機付け資料を配布 ・府指定自動車教習所協会と連携した取組、免許返納を促す案内も(H23～継続)						
	マイカー 送迎者				JR駅送迎者へアンケート ・牛久駅の渋滞解消の個別アドバイスも ・1,000人(H23,25)			
	学校	小学校・ 中学校	小学校教員向けにMM教育用DVDを作成 ・複数のモデル授業を収録(教育委監修済み) ・市内全校に配布(H26)		のりもの語り教育用の教材を作成 ・将来乗り物をかしく使い分ける意識を児童に持ってもらうことを目的 ・30校で授業実施(H27)		バスの乗り方教室 ・小学生2～3年生700人にバス利用の大切さを考える機会を提供 ・市内小学校9校(H26)	バスの乗り方教室 ・公共交通への利用転換を促すため、中学3年生に対して実施
大学生・ 新成人		成人式典で動機付け資料を配布 ・約1.5万人/年(H22～継続)		富山大学合格者にリフレトや割引券を配布 ・大学生向けにMM講義も		松本大学新入生に時刻表を配布 ・H25作成分		
職場	マイカー 通勤者	TFP実施 ・渋滞緩和に向け、国道事務所と連携し実施 ・約2.5千人46社(H24～)		企業へのエコ通勤普及啓発 ・エコ通勤優良事業所制度を啓発し、エコ通勤に取組む企業を積極的に紹介		アンケート実施 ・平田駅の基盤整備に伴い、H19に大規模、H20に中小規模事業所従業員に対し情報提供	エコ通勤普及啓発 ・通勤実態アンケート調査やエコ通勤モニターを募集 ・公共交通沿線の68社中、エコ通勤参加3社	
	(自治体職員 向け)	全職員に呼び掛け ・H21～		職員研修で情報提供 ・新規、3年目等		全職員に呼び掛け ・H23～		
その他	観光客	市営駐車場で動機付け資料を配布 ・1.5万人(H21～25)						
	不便地域の 住民		コミュニティデマンドバスの運行		過疎地有償運送での運用	バス利用に特典ポイントを付与	乗合タクシーの運行	
	各種取組 の前提	啓発具材の作成 ・路線マップ等	啓発具材の作成 ・路線マップ等	啓発具材の作成 ・路線マップ等	啓発具材の作成 ・路線マップ等	啓発具材の作成 ・路線マップ等(協働推進事業を積極的に活用)	啓発具材の作成 ・路線マップ等	

区分	施策	効果	課題	長野県内で同様の取組を行う場合 【委員の意見】					回答	自由意見
				1. 実施の当否	2. 実施主体	3. どのような場所で実施すべきか	4. 優先度	回答		
広域①	ラジオを活用した情報発信	・不特定多数に対し公共交通利用の動機付け情報を発信し、機運を醸成できる ・また、ラジオをかけたマイカーを運転する通勤者等に動機付けの情報を届ける機会と位置付けられる	・放送用コンテンツを揃える必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
広域②	専用アプリ等を活用した情報発信	・公共交通の運行に関する情報を円滑に入手できる仕組みを構築し、公開することにより、利用にあたっての不安や煩わしさが除かれる	・細切れでなく、広範囲の移動にも応えられるよう、一体的な整備が必要 ・操作性や一覧性を備えた閲覧システムを用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
地域・家庭①	イベント参加を促した啓発	・公共交通に関する問題をテーマとしたイベントを開催することにより、参加者にとって自分や周囲の交通行動を振り返る機会となる	・地域住民が関心を持ち、多くの参加が望まれるイベント内容を企画する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
地域・家庭②	転入者に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、転入手続きの機会を利用し、転入地での移動に必要な情報を転入者に届ける	・転入者向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
地域・家庭③	特定沿線住民に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、現地を訪問し、特定沿線の住民に対し必要な情報を届ける ※	・関係者の役割分担、現地訪問の費用負担 ・沿線住民向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
地域・家庭④	高齢運転免許更新者に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、教習所での運転免許更新講習の機会を利用し、自動車の運転に不安を抱える高齢者に対し必要な情報を届ける	・公安委員会との連携 ・高齢運転者向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
地域・家庭⑤	マイカー送迎者に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、送迎目的地に出向き、送迎運転者や被送迎者に対し必要な情報を届ける ※	・関係者の役割分担、現地訪問の費用負担 ・マイカー送迎者向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
学校①	児童生徒に対する情報提供	・公共交通の問題を扱う授業を通じ、児童生徒に家庭でのマイカー使用や送迎等を自律的に考える機会を提供する	・施策を行うにあたり、教育委員会や学校の理解、教材の準備などが必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
学校②	学生等に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、学生等が一堂に集まる成人式等の機会を利用し、必要な情報を届ける	・学生向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
職場①	マイカー通勤者に対する情報提供	・公共交通利用の動機付けを行うため、職場を訪問し、マイカー通勤者に対し必要な情報を届ける ※	・関係者の役割分担、現地訪問の費用負担 ・マイカー通勤者向けの資料を用意する必要	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C					
(参考)組織化	関係者との協働、連携	・重層的、複合的な施策の展開により、動機付け情報が届くこととなり、意識や行動の変容が見られる	・各施策に継続して取り組むための進捗管理や効果検証	国 県 市町村 交通事業者 その他	最優先 A 優先 B その他 C			Aは3個程度、B以下は制限なし		

※ 現地に対する事前の調査や分析が必要

モビリティ・マネジメントを活用した利用促進施策に対する意見の内容

区分	施策	実施の当否					優先度			実施主体					場所
		i	ii	iii	iv	v	A	B	C	国	県	市町村	交通事業者	その他	
広域①	ラジオを活用した情報発信	6	7	6	0	0	5	13	1	2	17	1	1	0	・全県(16) ・朝夕の時間帯に実施
	交通事業者等	4	5	4	0	0	5	7	1						
	国・市町村	2	2	2	0	0	0	6	0						
広域②	専用アプリ等を活用した情報発信	3	8	7	0	1	5	9	5	3	10	5	3	1	・全県(12) ・市街地(2)
	交通事業者等	1	6	5	0	1	1	8	4						
	国・市町村	2	2	2	0	0	4	1	1						
地域・家庭①	イベント参加を通じた啓発	3	6	9	1	0	0	15	4	2	9	8	5	1	・市街地(6) ・全県(3) ・主要駅(2) ・各広域毎(2、車両展示のできる場所)
	交通事業者等	2	3	7	1	0	0	10	3						
	国・市町村	1	3	2	0	0	0	5	1						
地域・家庭②	転入者に対する情報提供	4	8	7	0	0	3	13	3	0	2	17	0	0	・全県(6) ・市町村窓口(3)
	交通事業者等	1	6	6	0	0	0	11	2						
	国・市町村	3	2	1	0	0	3	2	1						
地域・家庭③	特定沿線住民に対する情報提供	2	7	8	1	1	4	9	6	0	1	14	7	1	・中山間地(3) ・郊外(2) ・全県(2)
	交通事業者等	2	4	5	1	1	3	6	4						
	国・市町村	0	3	3	0	0	1	3	2						
地域・家庭④	高齢運転免許更新者に対する情報提供	8	7	3	0	1	9	8	2	1	14	7	1	0	・教習所(8) ・全県(4)
	交通事業者等	4	5	3	0	1	6	5	2						
	国・市町村	4	2	0	0	0	3	3	0						
地域・家庭⑤	マイカー送迎者に対する情報提供	2	2	12	0	3	2	8	9	0	5	11	4	2	・主要駅周辺(8) ・全県(3) ・市街地(2)
	交通事業者等	2	1	9	0	1	2	6	5						
	国・市町村	0	1	3	0	2	0	2	4						
学校①	児童生徒に対する情報提供	6	8	5	0	0	8	9	2	0	12	10	4	0	・学校(13) ・全県(4)
	交通事業者等	4	5	4	0	0	5	7	1						
	国・市町村	2	3	1	0	0	3	2	1						
学校②	学生等に対する情報提供	4	8	5	1	1	5	7	7	0	4	13	2	2	・全県(7) ・学校(4) ・新入学シーズンに学校訪問
	交通事業者等	2	7	2	1	1	3	7	3						
	国・市町村	2	1	3	0	0	2	0	4						
職場①	マイカー通勤者に対する情報提供	4	4	11	0	0	5	10	4	1	8	11	8	0	・事業所(15)
	交通事業者等	3	3	7	0	0	5	6	2						
	国・市町村	1	1	4	0	0	0	4	2						

凡例

【実施の当否】
 i 是非実施すべき
 ii 実施すべき
 iii 実施した方がよい
 iv 実施すべきでない
 v その他

【優先度】
 A 最優先
 B 優先
 C その他

※実施主体の扱い
 複数の主体による実施を適当とした回答については、それぞれの主体に加算している
 「その他」については、空欄の6件を含んでいる

区分	自由意見
広域①	<ul style="list-style-type: none"> ・FM長野だけでなく地域のFM局へも働きかけ、通勤時間帯を狙ってオンエアしてもらう ・各報道・情報番組の中で県に与えられている枠において公共交通へに利用促進・転換のキャンペーンと宣伝 ・費用対効果 ・ラジオ局、市町村広報での啓発活動 ・マイカーを運転する通勤者等をターゲットに直接訴える事ができる唯一の方法だと思います
広域②	<ul style="list-style-type: none"> ・県内各事業者とも民間事業者により開発されたアプリに情報提供し、すでに運用中 ・既に複数のサイト事業者が運営しており、これを活用し、一覧で閲覧できる仕組みを作れば効果的と思われます ・行政と鉄道会社のホームページを相互にリンクさせるようなスタイルにする ・システム構築にあたっては、管轄行政等から専門事業者への委託が望ましいと思われる ・広域的な移動に係る情報提供 ・運行状況を公開する事で、不安⇔不便を少しでも解消できれば利用促進につながると思います。JR等とも連動し視覚的に接続がみえると普段利用しない乗継の動機付けにもなると思います。
地域・家庭①	<ul style="list-style-type: none"> ・現実として難しい(地域的に見て) ・鉄道会社主催のイベント会場で特設コーナーを設けてアピールする ・県が3回開催した県民大会をイベント型として誰でもが親しみやすいイベントとして改めて開催 ・公共交通のイベント開催と各団体・市町村などのイベント開催時における公共交通のブースの設置、 ・子供を対象としたイベントの実施 ・渋滞緩和などのため、現行のイベント等に参加をする為の「手段」として公共交通を選択してもらうような検討が必要だと思います。(イベント実施区域内を公共交通以外通行禁止とするなど)
地域・家庭②	<ul style="list-style-type: none"> ・主に郊外として市街地、中山間地でも実施 ・鉄道会社・バス会社・タクシー会社等のお得な回数券・定期券などの情報チラシも併せてお渡しする ・時刻表の配布等は市町村で行い、公共交通利用の動機付け資料は県で作成し、全県的な取組み ・3月末(ダイヤ改正)に時刻表を全戸配布、転入者の希望者に時刻表を配布しています
地域・家庭③	<ul style="list-style-type: none"> ・主に郊外として山間地でも実施 ・実施主体は市町村が良いと思うが交通事業者との共同実施にて行う ・沿線住民は、既に情報を持っており効果は低いと思われます。住民の生の声を聴くためには、有効と思われます ・市の広報誌への呼びかけポスターの掲載、主要駅・車内吊り広告枠へのポスター掲出、主要駅でのチラシ配布等に対処 ・市街地・市が地へ通勤通学・中山間地域のモデル地域を設定し具体的な取り組みを実施・検証し全県での取り組みを推進 ・地区ごとに懇談会などが定期的に行われるのでそれをを利用して実施する事は可能
地域・家庭④	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスでは、免許返納者への優遇を実施している市町村があります。高齢者の交通事故防止対策のためにも、必要な施策です ・県・市町村が警察等と連携する必要がある ・免許更新時期を迎える高齢者への資料提供 ・高齢者が加害者である重大事故が頻発していることから最優先に取り組むべき事項 ・免許返納制度の充実 ・現状ではなく、5年後、10年度の自分がどうやって移動をするか考えてもらうだけでも効果はある。今自分たちが行動を起こす事で、将来の自分たちの交通手段が変わってくると認識してもらう必要がある
地域・家庭⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・学校でも実施し、交通事業者とも連携 ・地域的に難しい ・駅、病院関係者との連携のもと実施する必要がある ・マイカー送迎者が公共交通利用が可能か不明であり、居住範囲等も広範なため、一般的な啓発資料配布であれば可 ・奉仕として行っている気持ちを削ぐ方法は好ましくないと思う。福祉有償輸送を利用した民間の車両レンタルサービスなどの情報提供位はしても良いと思います
学校①	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り方教室も同時に開催 ・高校入学前の3年生を対象に実施 ・事業者として利用増加に対応できるかが課題 ・中学校でバスの乗り方教室を実施しているが、授業時間に影響が出る等の理由で断られることがある。県が教育委員会を通して実施する体制を整えるべきである ・学校での警察による交通安全教室等で公共交通利用の説明する時間を設けてもらう ・鉄道車両・バス車両をミニ美術館として、学校で描いた絵・版画などを掲示し、子供達や親御さん・学校に宣伝しながら、住民にも楽しんでほしい、乗車頂く ・全県的な取組みとして、教育委員会を通じて、授業カリキュラム・教材等の統一した調整による実施 ・将来上京をした時にも役に立つ。今自分たちが行動を起こす事で、将来の自分たちの交通手段が変わってくると認識してもらう必要がある。こどもにせがまれて利用する親もいると思う
学校②	<ul style="list-style-type: none"> ・成人式等に行っても来場者は必ずしも県内に居住しているわけではなく、無駄が多い ・高校進学者向けの情報提供等については、自治体・事業者がすでに実施している事例があります ・地域的に課題ではないと思う ・他の施策と比べ、効果が少ないと考えられる ・入学式などでもチラシ等で告知を促すことができる ・長野市内の大学の学生証を「くるる」に転換、長野市・須坂市の職員身分証明書を「くるる」に転換 ・学生向けの全県統一した、公共交通利用の動機付け資料配布 ・今自分たちが行動を起こす事で、将来の自分たちの交通手段が変わってくると認識してもらう必要がある
職場①	<ul style="list-style-type: none"> ・取組みしないよりは行ったほうが良いが、実際は通勤可能なダイヤ本数となっていない路線が多くマイカーからの転換は難しいように思われる ・通勤に使えるダイヤとなっている都市部では有効な施策ですが、地方ではそのダイヤが組めない実情があります ・モビリティマネジメントHP等の案内チラシ等を配布する ・信州豊かな環境づくり県民協議会員等環境保全に理解のあると思われる団体・事業者及び公的機関、マスコミ、バスディーラー等を優先訪問 ・企業などへの積極的公共交通利用の積極誘導。公共交通を利用促進を実施した企業への優遇制度実施。また、個人の利用者へのポイント制度の導入と利用者へのメリット政策の実施 ・ノーマイカーデー推進市民協議参加企業への情報提供とともに、市内各事業所への公共交通利用に向けた情報提供 ・県主導で県下一斉ノーマイカーデー等を実施しないと、地方役場は動かない。フレックスタイム制の導入などをしないと、公共交通を利用した通勤ができる職場が限られてしまう。環境対策や健康増進多方面とタイアップして行う必要がある