

第2回日田彦山線復旧会議検討会

2018年7月20日

目次

○鉄道で復旧するための方策に関する検討

- ・災害復旧に係る事業との調整状況
- ・九州地方整備局との調整状況
- ・その他

○復旧後の日田彦山線の継続的な運行の確保に関する検討 (P.3～P.34)

- ・沿線市町村の取り組み
- ・日田彦山線の収支状況
- ・地域が参画した鉄道活性化

○代行バスのご利用状況 (P.35～P.42)

- ・5月7日～7月13日のご利用状況
- ・7月14日以降のご利用状況

日田彦山線活性化 に向けた取り組み

福岡県 東峰村

1. 実施済みの取り組み（東峰村）

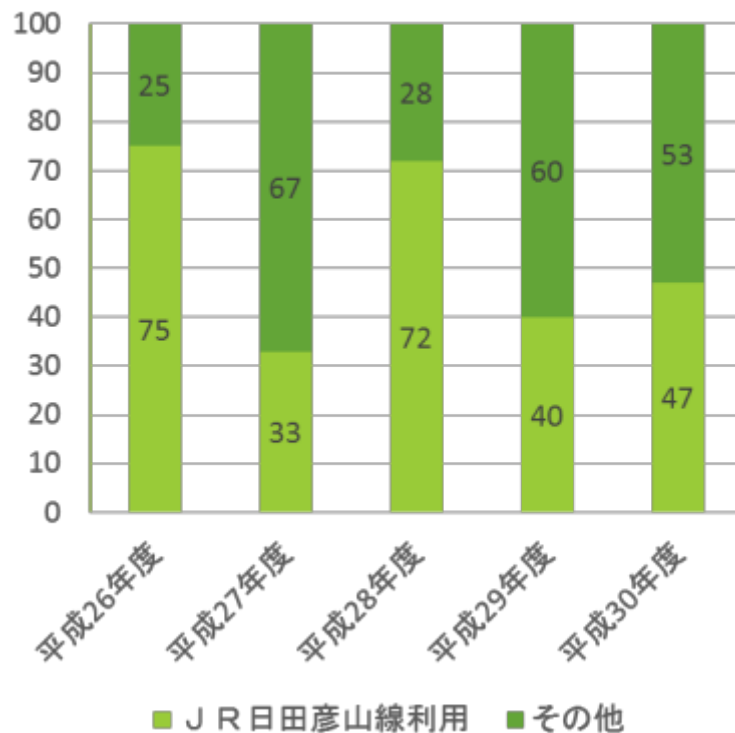
(1) JR利用者（通学・通院等）への利用促進策について

東峰村在住の高校生及び大学生は村内に高等教育機関が無いいため、全員が村外（主に日田市・うきは市・朝倉市方面）へ通学をしている。

東峰村内を運行しているJRの利用促進を図るとともに、交通弱者対策として公共交通を利用する学生の通学定期券購入に対し助成金を今後も交付することで、学生のJR利用促進を図る。

また、高齢者及び障がい者を対象とした最寄りの駅までのタクシー利用券の交付（初乗り運賃相当）を行い、JRの利用促進につなげている。

東峰村の高校通学に係る交通手段（%）



2. 復旧前の取り組み(東峰村)

(1) 復旧の機運の醸成及び継続の為のイベント実施

・運行休止中の線路を歩く「線路ウォーキング」の検討
参加者を募集し、釈迦岳トンネル(4,379m)や宝珠山地区に3箇所あるめがね橋をウォーキングコースとして実施。メディアへの露出を維持することにより関心集める努力を行う。

・JR復旧をPRするポロシャツ等を各自治体イメージのデザインで作成。復旧会議時に首長を始め職員が着用するほか、沿線の地域住民に販売して全体の機運の醸成を図る。

・東峰村の景観を利用した、トレイルランニング、フットパス等の参加者年間1万人を目標にモデルコースの確立とイベント開催を実施する。



【線路(トンネル)ウォークイメージ】



3. 復旧後の取り組み(東峰村)

(1)「民陶むら祭」と連動したJR利用客増の取り組み

東峰村で最も大きなイベント「民陶むら祭」は、年2回春(5月)と秋(10月)の連休に開催され、計11万人を超える観光客(福岡県観光入込客数調)が訪れる。

JR日田彦山線彦山駅から祭り会場までの無料シャトルバスを実行委員会が運行中であり、JR+シャトルバス利用の利便性を強調した広報を行い、JR利用客の増加に努める。



↑↓民陶むら祭りの様子



3. 復旧後の取り組み(東峰村)

(2)「岩屋湧水」を活用したJR利用客増の取り組み

岩屋湧水は、JR筑前岩屋駅の目の前に位置し、平成の名水百選として、福岡県では唯一認定されている水源であり、釈迦岳トンネルの掘削の際に湧き出た湧水で連日多くの水汲み客で賑わう。

また、JR日田彦山線沿線には湧水スポット(添田町:英彦山神宮、日田市:御前岳湧水、烏宿神社の御池等々)を抱える自治体が多く、JRときれいな水との繋がりを利用したツアーの提案を行いJR利用促進を図る。



← ↑ 平成の名水百選「岩屋湧水」

3. 復旧後の取り組み(東峰村)

(3) 棚田とゲストハウスを活用した取り組み

宝珠山地区にある竹地区には、日本棚田百選に選定された美しい棚田があり、本年度にゲストハウスの建設を行う予定。

このゲストハウス整備予定の周辺地域は、徒歩圏内においてJRが唯一の公共交通である。

福岡空港や北九州空港、小倉駅を經由して訪れる施設利用者による、JR利用客の増加を図る。



日本棚田百選「竹地区」の棚田

3. 復旧後の取り組み(東峰村)

(4) JR大行司駅舎復旧事業

JR大行司駅舎は1946年の旧彦山線の延伸に合わせ建設された。九州北部豪雨により被災し、駅舎は全壊し現在は更地となっている。

JR大行司駅舎の復旧を望む義援金等を活用し、駅舎の復元を平成31年度を目途に実施。

駅舎内には喫茶スペースを設ける予定であり、村を訪れる観光客と地元住民との交流と憩いの場としての活用することで、JR利用客の増加を図る。



JR大行司駅舎(被災前)



喫茶スペース(イメージ)

4. 復旧後の取り組み(自治体共通)

(1) 鉄道ネットワークの強化(つながるレール)

鉄道は、地域と地域とを結ぶネットワークを構築していることが大前提である。日田彦山線は、福岡県北九州市から大分県日田市を結ぶ重要な路線であり、また、沿線は地域資源、観光資源が豊富である。現在も沿線自治体と協力し、特別列車の運行やJRウォーキングなどさまざまな取組みを行っている。今後も沿線自治体との結びつきを大切にし、協力しながら日田彦山線の活性化を図り、九州全体のネットワークの一部としての役割を果たしていく必要がある。

そのためにも、日田彦山線活性化推進沿線自治体連絡会で行っている特別列車の運行やウォーキングを引き続き行い、JRの集客や活性化に繋げていく。



↑↓ JRウォーキングの様様



4. 復旧後の取り組み(自治体共通)

(2)「見てみたい車窓づくりプロジェクト」

日田彦山線沿線の景観整備による利用客増の取り組み

JR日田彦山線は、地元住民の通勤・通学・通院等の手段として、観光客の玄関口として重要な資源となっている。また沿線地域は経済・風景などの諸条件と密接に結びついて鉄道と共に発展してきた経緯がある。

東峰村では、車窓から見える景色を意識した景観づくりの推進を平成28年度から本格的に実施中であり、これを日田彦山線沿線共通で取り組み「車窓から見てみたい景色が日田彦山線にはある」ことをアピールすることでJR利用客の増加を図る。



↑↓ 沿線沿いのイベントや景観整備の実施



日田彦山線活性化に 向けた今後の取り組み

福岡県添田町

▶ 復旧後の取り組み①

英彦山を核とした観光振興

- ▶ 添田町まち・ひと・しごと総合戦略の基本目標のひとつとして「英彦山を核とした観光振興」を掲げ、交流人口増加による稼ぐ観光を進めている。その一環として、JR添田駅に併設した町有施設を観光拠点とする計画がある。

稼ぐ観光としては、すでに“修験道”と“野遊び”をキーワードにした複数の体験型商品の開発に着手しており、JR利用をセットにした商品開発も行い、利用客の増加に繋げる。



↑ 添田駅外観 イメージ



添田駅内観／販売商品 イメージ →

▶ 復旧後の取り組み②

道の駅「歓遊舎ひこさん」の活用

- ▶ JR歓遊舎ひこさん駅を利用する買い物客には特典を設ける。また、近隣農地での体験農園や公園と、夏は多くの家族連れで賑わう河川等の一体的整備を図る。



↑ 道の駅歓遊舎ひこさん（外観）



↑ 家族連れで賑わう道の駅歓遊舎ひこさん前 河川



↑ 近隣農地での体験農園

▶ 復旧後の取り組み③

添田町めんべい工場の活用

- ▶ めんべい添田町工場売店については、平成29年は35,200人（レジカウント数）の来店者があり、従業員数も添田町工場と英彦山工場を併せると100人近く雇用されており、JRを利用して通勤している従業員も数名いる。

JR日田彦山線を活用した「添田町めんべい工場ツアー」の開催やJRを利用して訪れる来店者への特典を設ける。また、従業員の通勤にJR利用を促進する。



↑多くの来店者で賑わう「めんべいまつり」
JRひたひこウォーキング同時開催



↑福岡のお土産として人気のめんべい。

▶ 復旧後の取り組み④

通学客へのJR利用促進

- ▶ 添田町の高校生の多くは、田川市郡内に通学しており、JRを利用して通学する生徒の割合が他の田川市郡の町村と比較して高く、JRは高校生の通学のために重要な公共交通となっている。

しかし、近年、保護者の送迎による通学も年々増加しているため、通学でJRを利用する人に対し、定期券の割引助成等を行うことで、保護者の送迎により通学している高校生のJR利用促進を図る。

◆登下校時のJR利用状況 ⇒

※田川広域定住自立圏共生ビジョン作成に係る田川広域公共交通網整備検討報告書高校生アンケート調査結果より

(JRと他の交通機関等併用を含み、利用交通手段が3つ以上は除く。)

	添 田 町		田川市郡全体	
	登校時	下校時	登校時	下校時
田川高校 (香春町：一本松駅)	82%	84%	33%	36%
東鷹高校 (田川市：田川伊田駅)	45%	61%	11%	16%
田川科学技術高校 (田川市：大藪駅等(平筑))	34%	39%	6%	8%
西田川高校 (田川市：田川後藤寺駅)	72%	73%	30%	31%
私立福智高校 (田川市：田川伊田駅)	30%	40%	8%	9%

▶ 復旧後の取り組み⑤

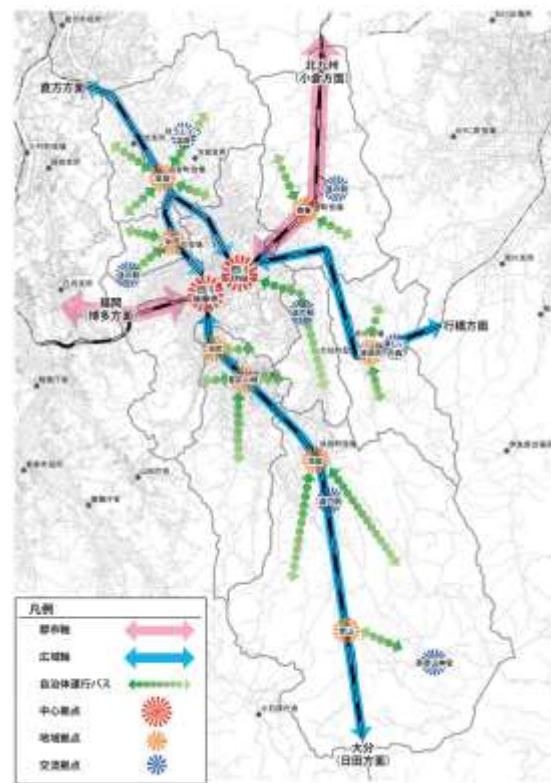
田川広域公共交通連携事業

- ▶ 「田川広域交通体系再編検討会議」において、交通網整備に係る洗い出しを行っており、田川地域でも鉄道を基軸に公共交通連携事業を推進していくこととしている。

今後も鉄道網を生かす取組としてまずは各自治体内を運行するバスを鉄道駅へ円滑に接続できる公共交通体系の実現に努める。

添田町では、添田町営バスをJRに接続しダイヤ編成しているが、彦山駅からの乗客は、JR運休後減少している。

- ◆ JR及び平筑を基軸に鉄道と相乗効果を生み出す円滑な移動の確保



▶ 自治体共通の取り組み

鉄道ネットワークの強化（つながるレール）

- ▶ 鉄道は、地域と地域とを結ぶネットワークを構築していることが大前提である。日田彦山線は、福岡県北九州市から大分県日田市を結ぶ重要な路線であり、また、沿線は地域資源、観光資源が豊富である。現在も沿線自治体と協力し、特別列車の運行やJRウォーキングなどさまざまな取り組みを行っている。

今後も沿線自治体との結びつきを大切にし、協力しながら日田彦山線の活性化を図り、九州全体のネットワークとしての役割を果たしていく必要がある。

そのためにも、鉄道沿線の景観整備、また、日田彦山線活性化推進沿線自治体連絡会で行っている特別列車の運行やウォーキングを引き続き行い、JRの集客や活性化に繋げていく。



↑ 特別列車の運行でにぎわう添田駅



↑ 日田彦山線沿線の美しい景観
(添田町フォトコンテスト入賞作品)

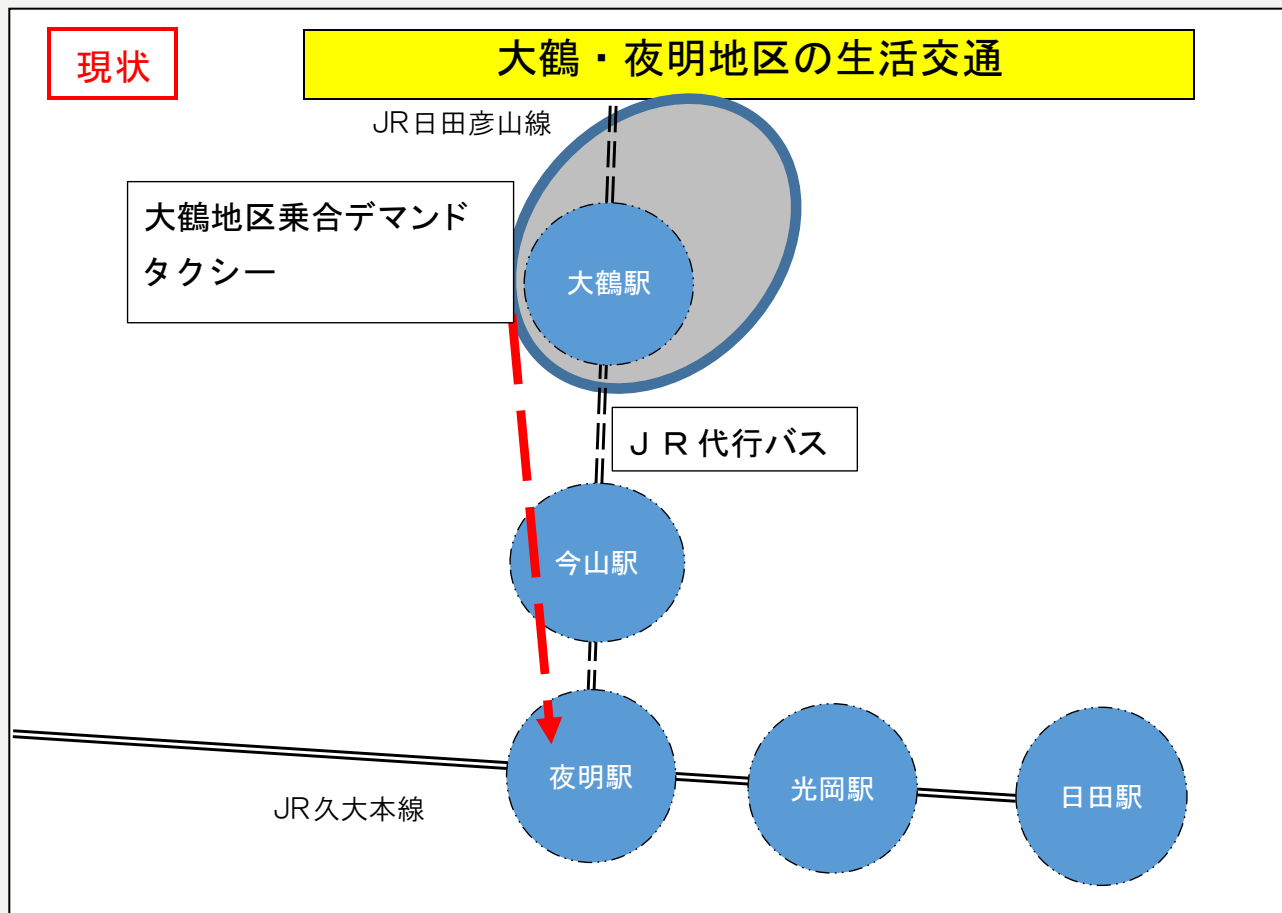
日田彦山線活性化に向けた 今後の取り組み

大分県 日田市

▶現状

生活交通維持改善プロジェクト

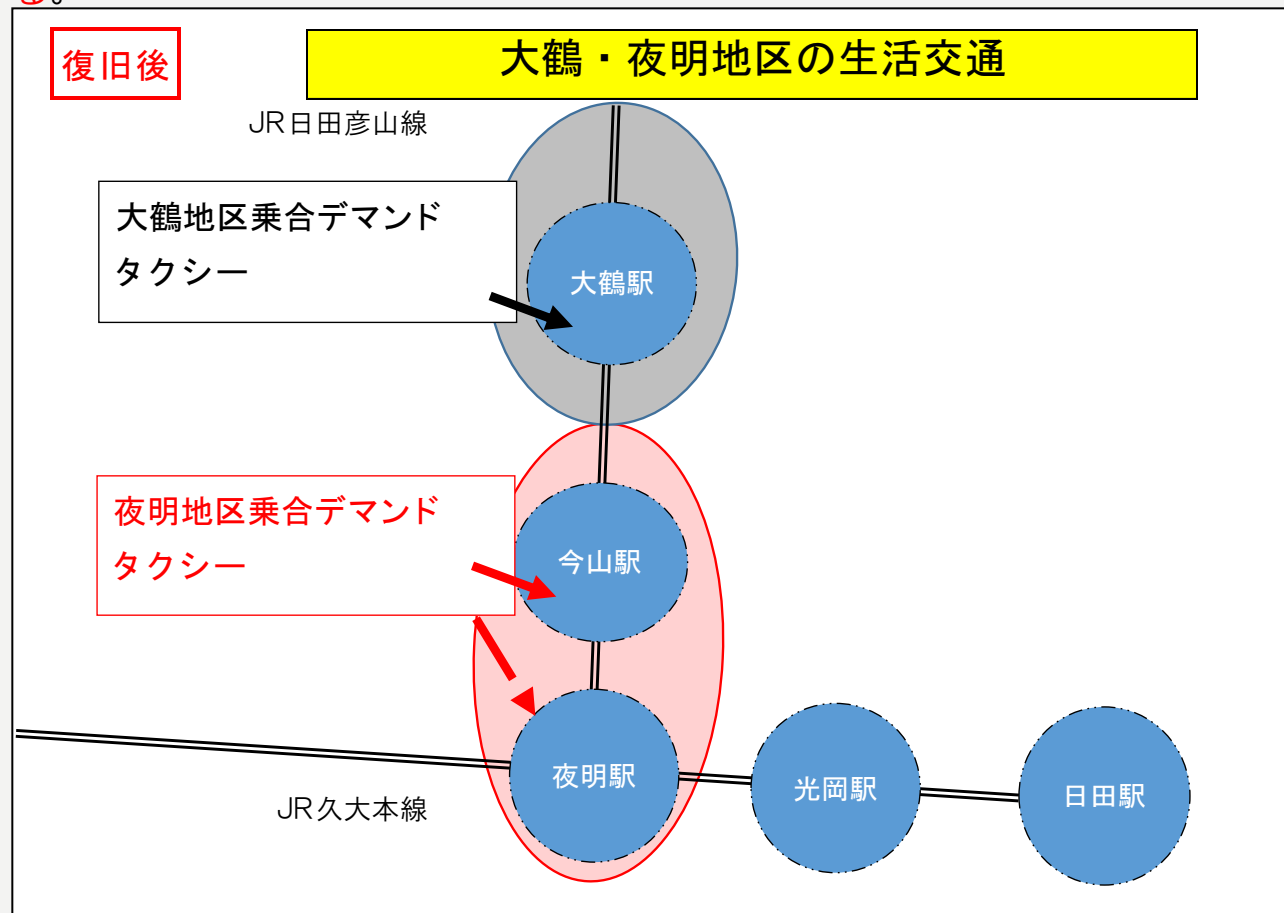
日田市大鶴地区では、各集落から大鶴駅（被災後は、今山駅・夜明駅まで延伸）とを結ぶ乗合デマンドタクシーを運行している。



▶復旧後

生活交通維持改善プロジェクト

新たに夜明地区に各集落から今山駅、夜明駅までを結ぶ乗合デマンドタクシーを新設することで、JR駅までのアクセスを向上し、JR利用者の増加につなげる。



▶現在～今後

沿線の景観整備

◆沿線の景観整備＜共通＞

・日田彦山線の車窓から見える沿線の景色を生かすため、景観整備を行う。

春の麦の穂、秋の田園の稲穂、河川沿いの桜並木、レンゲ、菜の花の風景が楽しめるウォーキングの開催によりJR利用客を始め、観光客の増加を図る。



▶復旧後

つながるレールプロジェクト

日田市まち・ひと・しごと 創生 総合戦略

「ひた」を訪ねたくなる人の
流れをつくる

● 地域資源の活用による交流 人口の増大

・ 奥日田観光の推進、水郷ひたの
清流復活

● 訪れた人が満足する受入体 制の拡充

・ 観光客目線の案内板設置、満足
できる観光施設の運営

● インバウンド（外国人観光客の 誘致）対策の強化

・ 外国人向け情報と受け入れ態勢
の強化、多言語化観光案内サインの整
備

北九州空港の
24時間化を
契機に



参考（西日本新聞2018.5.31九州観光ルート）

福岡市、大分（由布市）の周遊が8割。

北九州市は、新たな観光ルートを探る。

韓国人は登山を好むという。---ここまで---

日田彦山線7つの自治体には地域資源の魅力
など新たに外国人旅行者を誘客できる素材に
満ち溢れている（後述のプロジェクト参照）

新たな誘客戦略

北九州空港から小倉⇄日田間を特急列車
で結び、沿線の駅及び地域資源を生かし
た活用を進め、インバウンド（外国人観光
客）を含めた旅行者の増加につなげる。

★ 特別列車ななつ星 小倉～日田～湯布院

・ 沿線の景観整備、英彦山登山、岩屋名水

★ 日田駅前にぎわいの場

・ 駅舎のドミトリー化や駅前空き店舗など
を活用し、活気ある空間づくりに取り組む

★ 奥日田観光への誘客 日田～阿蘇

・ 銀河鉄道999と進撃の巨人のコラボ

・ 奥日田デザイン会議と奥日田DMO組織
との連携による誘客

・ 奥日田温泉うめひびき（JRホテル）

▶復旧後

ひたひこ神話プロジェクト

日田⇄英彦山、「鷹」神でつながる神話ロマン

★日田にまつわる神話

- 「昔、湖だった日田盆地に大鷹が飛んできて湖水に羽ばたき、湖水が抜けて干潟となり、日隈、月隈、星隈の三丘が現れた」とあり、日鷹（ヒタカ）から日田（ヒタ）になったといわれる。

日田市
大原神社



大鷹は、鷹羽郡
（田川（たがわ）に
飛び去って行った。

★英彦山にまつわる神話

- 英彦山開山の一人、豊後国日田の藤原恒雄が、一頭の白鹿を射た際、「鷹」が三羽現れてその白鹿を生き返らせる。英彦山の神が「鷹」の化身であることは、高木神の「たか鷹」に由来するといわれている。

田川郡添田町
英彦山神宮



◆日田「鷹」神話ツアー列車の旅

日田の地名の由来「日鷹」、大鷹の羽ばたきで現れた月隈公園、日隈（亀山公園）、星隈公園を散策するツアー

◆英彦山「鷹」神ツアー列車の旅

登山好きな人をターゲットに、英彦山の「鷹」神が祀られる山頂を目指す登山ツアー

▶復旧後

ひたほろ酔いツアープロジェクト



日田彦山線を利用して、水郷ひたの銘酒を旅する！

★太古より満々と水をたたえる日田～「山紫水明」の地に多くの銘酒あり

・北部九州のほぼ中央、大分県の西部に位置し、福岡県と熊本県に隣接する日田市。日田の山地には多くの自然林が存在し、これらの山系から流れ出る豊富な水が川となり、住民の生活や産業を潤している。

・日田は、澄んだ空気と清らかな水に恵まれた「山紫水明」の地であり、だからこそ、深い味を醸し出す多くの酒造会社が存在する。



◆井上酒造、老松酒造の利き酒巡り

日田彦山線の大鶴駅、今山駅近辺の「井上酒造」、「老松酒造」を巡る利き酒の旅。

◆市内酒造会社の周遊ツアー、屋形船で銘酒を堪能

日田駅を降りて、豆田町に「クンチョウ酒造」があり、高瀬地区に向かうと「サッポロビール九州日田工場」がある。また、西有田地区には「三和酒類いいちこ日田蒸留所」がある。



2016年度日田彦山線（添田～夜明）の収支状況について



営業収益	28
旅客運輸収入	22
その他収入	5
営業費用	293
運行にかかる経費	72
列車を動かすのに必要な経費	65
駅業務にかかる経費	7
車両のメンテナンス費	56
設備のメンテナンス費	157
線路のメンテナンスにかかる経費	104
信号・電気のメンテナンスにかかる経費	53
その他の経費	8
諸税(固定資産税等)	7
減価償却費	2
営業損益	▲266

※端数処理のため合計値が合っていないところがあります。

地域公共交通活性化の重要性、「ネットワーク」として捉える意義

- 「地域公共交通網(=交通ネットワーク)」は、地域における生活・活動の基盤。
- 交通ネットワークの形成を促進するために、地域公共交通の活性化・再生が必要。

○ 活性化再生法 第1条(目的)

この法律は、

近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、

地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、

(中略)

持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、

もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

地域公共交通活性化における鉄道の位置づけ

- 地域公共交通活性化は鉄道をも対象としている。(当然JRも含まれる)
- 鉄道事業者は、サービスの質向上や情報提供・充実に努めることとされている。

○ 活性化再生法 第2条 (定義)

この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業者

(旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。)

第4条 (努力義務)

- 4 **公共交通事業者等**は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの**質の向上**並びに地域公共交通の利用を容易にするための**情報の提供**及び**その充実**に努めなければならない。

地域公共交通活性化に向け、地方公共団体が果たす役割

○他方、地域公共交通の活性化等に取り組む主体は地方公共団体とされている。
→地域が、鉄道(JR)を含め、地域公共交通の活性化等に主体的に取り組む必要。

○ 活性化再生法 第4条（努力義務）

2 **都道府県**は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と**密接な連携**を図りつつ**主体的**に持続可能な地域公共交通網の形成に資する**地域公共交通の活性化及び再生に取り組む**よう努めなければならない。

3 **市町村**は、公共交通事業者等その他の**関係者と協力**し、相互に**密接な連携**を図りつつ**主体的**に持続可能な地域公共交通網の形成に資する**地域公共交通の活性化及び再生に取り組む**よう努めなければならない。

※交通政策基本法第9条第1項においても、「**地方公共団体は、(中略)交通に関し、その地方公共団体の区域の(中略)諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する**」とされている。

地域公共交通活性化における連携・協働の必要性

○交通施策の推進に当たっては、施策間の連携とともに、関係者間の連携・協働が必要。
→地域公共交通活性化を、地方公共団体単体で取り組むのではなく、鉄道(JR)等交通事業者や住民等の連携・協働が必要。

○ 交通政策基本法 第6条

交通に関する施策の推進は、

まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該**施策相互間の連携**及びこれと**関連する施策との連携**を図りながら、

国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(中略)、交通施設の管理を行う者(中略)、住民その他の関係者

が**連携**し、及び**協働**しつつ、行われなければならない。

※1 交通政策基本法第11条において、**国民等は、「…自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める…」**こととされている。

※2 活性化再生法においても、**関係者との協力**や**密接な連携**により、地域公共交通の活性化・再生に取り組むこととされている(前項参照)。

利用促進のあり方事例(全国における取組み、主なもの)①

【鉄道運行への施策】

- ・イベント観光列車(各種企画列車の運行)
- ・ダイヤ関係(始発終発時刻変更、ダイヤ適正化、接続利便向上)
- ・運賃、乗車券(乗継割引等の運賃体系、市街地・商業施設と連携した企画乗車券、鉄道バス共通券)
- ・観光イベント切符(観光資源・施設、スポーツイベント等とタイアップ)
- ・車両付加価値(サイクルトレイン、作品展示、飾り付け、ラッピング)
- ・情報提供(観光情報発信)

【駅を中心とした環境施策】

- ・P&R、C&R(パークアンドライド、サイクルアンドライド、キスアンドライド等環境整備)
- ・駅周辺施設整備(運行情報提供、乗継拠点整備)
- ・バリアフリー整備(駅設備、交通結節点のバリアフリー化)
- ・レンタサイクル(レンタサイクルの充実)
- ・駅の活用(駅舎活用、イベント実施、地域住民による活用、駅を核としたまちづくりの促進)
- ・駅整備(中心拠点としての整備、賑わいづくり、結節環境強化)
- ・情報提供(移動案内、乗継案内、他事業者との連携)
- ・新駅設置
- ・都市計画事業(交通拠点の整備、交通結節点・乗継拠点の整備)

利用促進のあり方事例(全国における取組み、主なもの)②

【地域を対象とした施策】

- ・モビリティマネジメント(出前講座の実施、保育園・幼稚園・小中高・大学・企業に対するMM)
- ・ウェブ、アプリ(ウェブコンテンツやアプリでの情報提供)
- ・ガイドブック、時刻表(各種マップ・時刻表、転入者や外国人向けパンフレットの作成・配付)
- ・キャラクター、ロゴ(キャラクターやロゴの作成・PR活動)
- ・グッズ(商店と連携して販売)
- ・サポーターズクラブ(市民サポーター、企業サポーター)
- ・シンポジウム(研究会・シンポジウムの開催、普及啓発活動、マイレールマイバスキャンペーン)
- ・ノーマイカーデー
- ・意識啓発(時差出勤、イベント時の公共交通機関利用PR、地域懇談会)
- ・運営形態(他事業者との運行形態一体化、新たな収入源確保、協賛金、事業者間連携)
- ・学校との連携(マナー教室、社会見学時の利用、学生への意識啓発、出前講座)
- ・観光客向け情報発信
- ・観光事業者との連携(旅行商品の造成、公共交通利用ツアー)
- ・行政職員の取組み(自治体職員の利用)
- ・商店街との連携
- ・地域との連携(沿線住民の支援、イベントや商業医療と連携した利用促進、トレインフェスティバル)
- ・地域住民向け情報提供(広報誌、CATV、広告事業、折り込み)
- ・免許返納支援
- ・利用促進イベント(ウォーキング大会、フォトコンテスト、参加型イベント)
- ・その他(ネーミングライツ、イベント資源発掘。フィルムコミッション)

(出典) 中部運輸局作成「地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集」別冊「全国の計画に記載された利用促進策一覧」から、九州運輸局にて編集。

(注) 上記一覧を単に集約したものであり、一部に鉄道を対象としていない取組みが含まれている可能性がある。

事例① 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会

○明知鉄道においては、平成21年来、バスとの連携により「公共交通での移動が保証される」交通ネットワーク※を構築。鉄道接続に配慮したダイヤ設定、住民への普及啓発、イベントの実施による観光客呼び込み、案内改善、等を、関係者が一体となって実施。

※幹線沿線では通院・買い物に1日各2箇所以上、地域路線沿線では各1箇所以上行けるようにする「生活保障」の考え方を導入

【バスと鉄道との連携の取組み(網形成計画から抜粋)】

基本方針

(1) 明知鉄道の基幹路線としての機能強化と新たな魅力の創出

(2) 基幹路線である明知鉄道とその支線となる交通機関との連携強化

(3) 公共交通を未来に「つなぐ」ため地域住民との連携強化

(4) 公共交通とまちづくり・観光振興との連携強化

(5) 地域公共交通運営組織間の連携強化

各組織におけるPDCAの実施、組織間の連携強化

施策メニュー

鉄道施設の更新・修繕、行き違い設備の整備券等、駅舎等のバリアフリー化、案内板設置、DMV試験運行及び導入の検討

きっぷ購入窓口の共通化、乗り継ぎによる割引運賃の導入

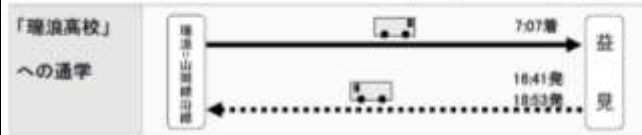
公共交通シンポジウムの開催、交通マップの作成、モビリティマネジメントの推進、ボランティア車掌の募集、駅の愛称募集、地域住民参画による沿線環境の整備、キャラ・ロゴの作成

イベント列車の運行、明知鉄道を利用したツアーの実施、観光パンフレットやポスターの作成、沿線イベント関連事業との連携、隣接自治体との関係強化、SL車両の活用

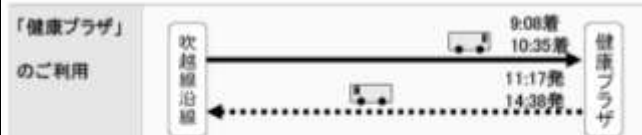


—公共交通を活用したお出かけ案内 2016年11月現在— ～ 山岡地区にお住まいの皆様へ ～

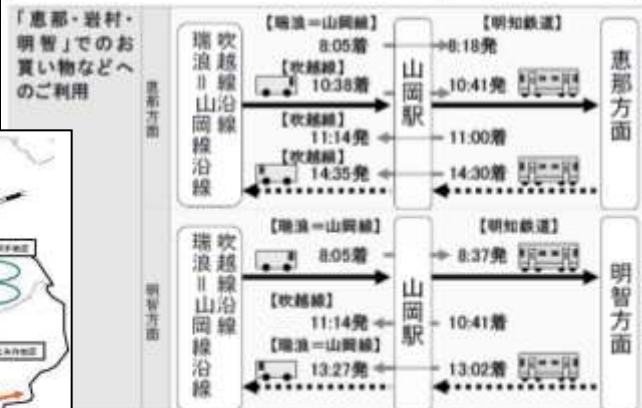
1. 「瑞浪高校」へ通学される皆様へ 平日のみ



2. 「健康プラザ」をご利用される皆様へ 平日のみ



3. 恵那・明智方面へお出かけの皆様へ 平日のみ



事例② 松本市地域公共交通協議会(アルピコ交通上高地線)

- 上高地線は1920年代に開業。現在は沿線の通勤・通学や上高地への観光に利用。
- 松本市は上高地線を「基幹的公共交通」と位置づけ。鉄道と接続するコミュニティバスの運行、鉄道への乗継ぎも含めたバス時刻表の作成、パークアンドライドの整備、鉄道活性化プロジェクト等を実施している。

【主な取組み(注)】

【鉄道とバスが連携した時刻表】

1. 商業施設、マスコミ、NPO等と連携した利用促進

- ・市内路線を網羅した「全線時刻表」の作成と市民への配布
- ・小中学校の児童・生徒等をターゲットにした「バスの乗り方教室」等のイベントの企画・実施
- ・市民イベントとタイアップしラジオ放送でのPR

2. マイカーの利用抑制(まちづくりとの連携)

- ・「松本市ノーマイカーデー推進市民会議」との連携による「エコ通勤」の推進
- ・鉄道駅におけるパーク&ライド駐車場の整備



西部地域コミュニティバス A線 お問い合わせ アルピコタクシー株式会社
Tel.0263-28-3161
島内・新村線

A線 ラーラ松本 → JR島内駅 → 丸の内病院 → 小宮団地 → 上高地線新村駅

A線 上高地線新村駅 → 小宮団地 → 丸の内病院 → JR島内駅 → ラーラ松本

2017年4月1日現在

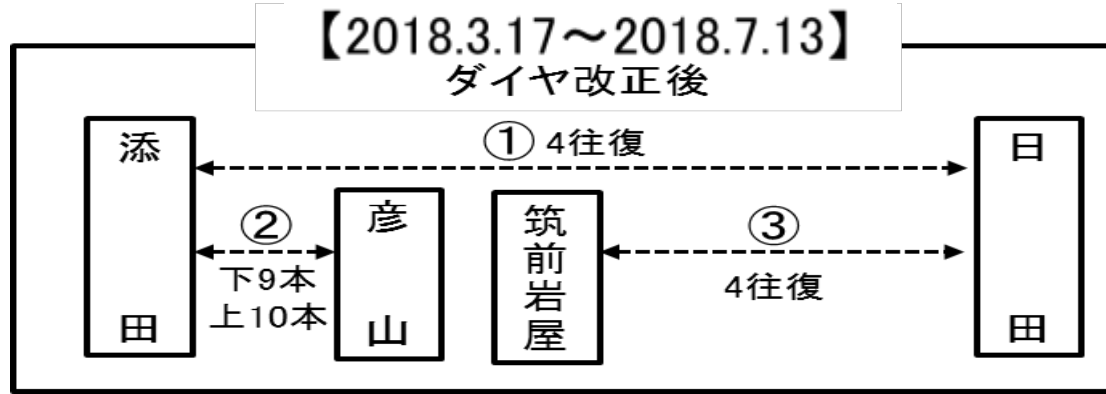
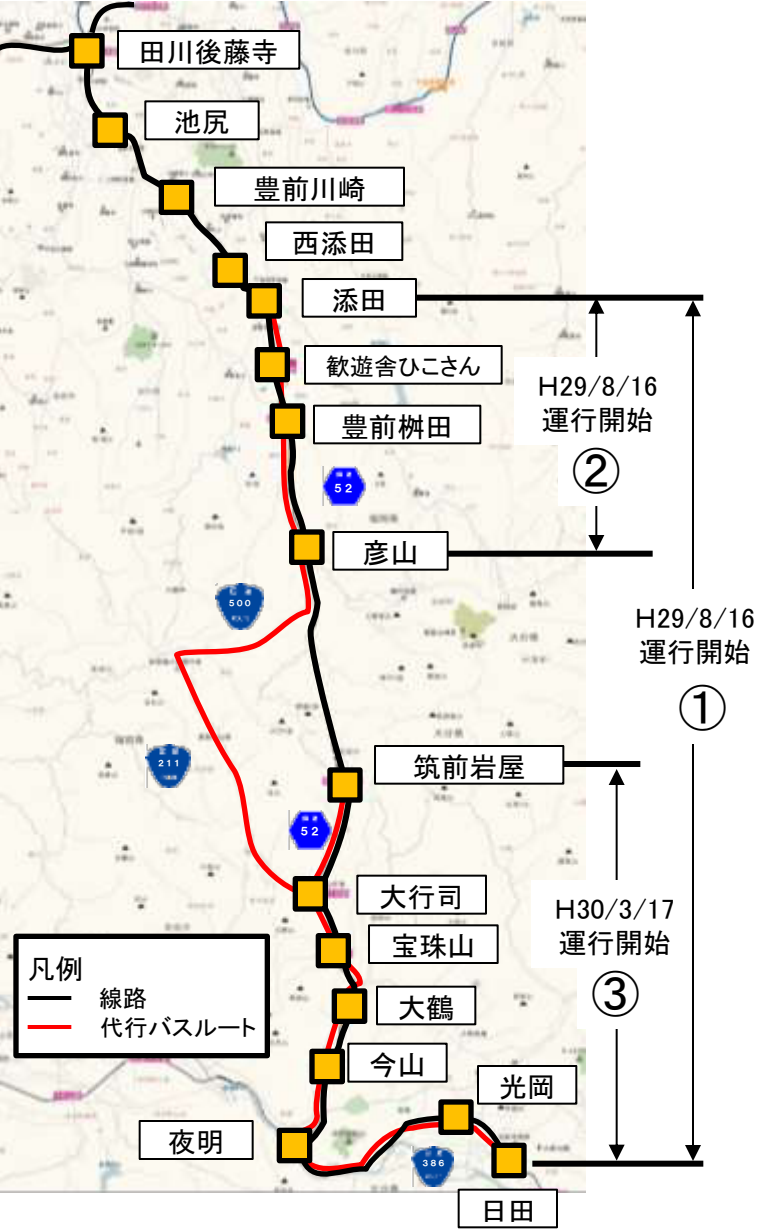
番号	停留所名	02	04	06	08	10	12	番号	停留所名	01	03	05	07	09	11	13
1	ラーラ松本発	848	1045	1300	1440	1616	1737	23	新村駅発	733	940	1150	1354	1526	1658	1836
2	平瀬川西公民館	850	1047	1302	1442	1618	1739	22	北新・松本大学前	736	943	1153	1357	1529	1701	1839
6	東 方	854	1051	1306	1446	1622	1743	8	音文ホール	810	1012	1220	1424	1556	1718	1856
7	島内駅	856	1053	1308	1448	1624	1745	7	島内駅	816	1013	1221	1425	1557	1719	1857
8	音文ホール	857	1054	1309	1449	1625	1746	6	東 方	...	1015	1223	1427	1559	1721	...

21	新村出張所	925	1120	1335	1515	1649	1802	3	八幡原	...	1018	1226	1430	1602	1724	...		
22	北新・松本大学前	926	1121	1336	1516	1650	1803	2	平瀬川西公民館	...	1019	1227	1431	1603	1725	...		
23	新村駅着	929	1124	1339	1519	1653	1806	1	ラーラ松本着	...	1021	1229	1433	1605	1727	...		
JR島内駅 接 続	コミュニティバス →電車	松本方面	913	...	1332	1505	1654	1806	新村駅 接 続	電車→	松本方面	729	935	1141	1341	1500	1619	1816
	大町方面	929	1125	1315	1513	1653	1806	北新駅		コミュニティバス	新島々方面	727	933	1139	1339	1458	1656	1814
北新駅 接 続	コミュニティバス →電車	松本方面	838	1033	1232	1415	...	1724	JR島内駅 接 続	コミュニティバス →電車	松本方面	838	1033	1232	1505	1622	1724	...
	大町方面	822	1415	1605	1731	大町方面		822	1605	1731	1914	...	
新村駅	コミュニティバス →電車	松本方面	937	1143	1343	1542	1700	1818	新村駅	電車→	松本方面	...	1140	1415	...	1654	...	
	新島々方面	935	1142	1342	1540	1659	1816	大町方面		...	959	1216	1415	...	1653	...		

□ : 土曜日運休 ※電車の方面は行き先

(注) 記載した取組みは、平成26年度に松本市地域公共交通協議会が平成26年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰を受賞した際の資料から抜粋したもの
参考資料、出典：地域鉄道における再生・活性化へ向けた事例調査(平成24年度鉄道・運輸機構鉄道助成部)、松本市HP

代行バスのご利用状況～代行バスの運行（2018. 3. 17～7/13）～



バスの種類



車種 マイクロバス



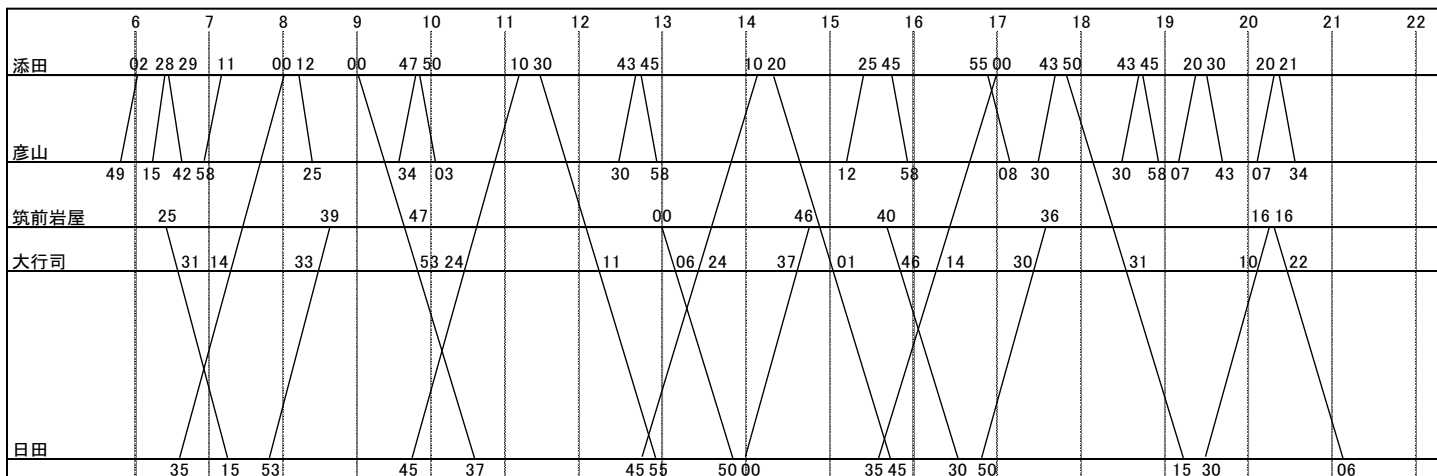
車種 ジャンボタクシー



車種 中型バス

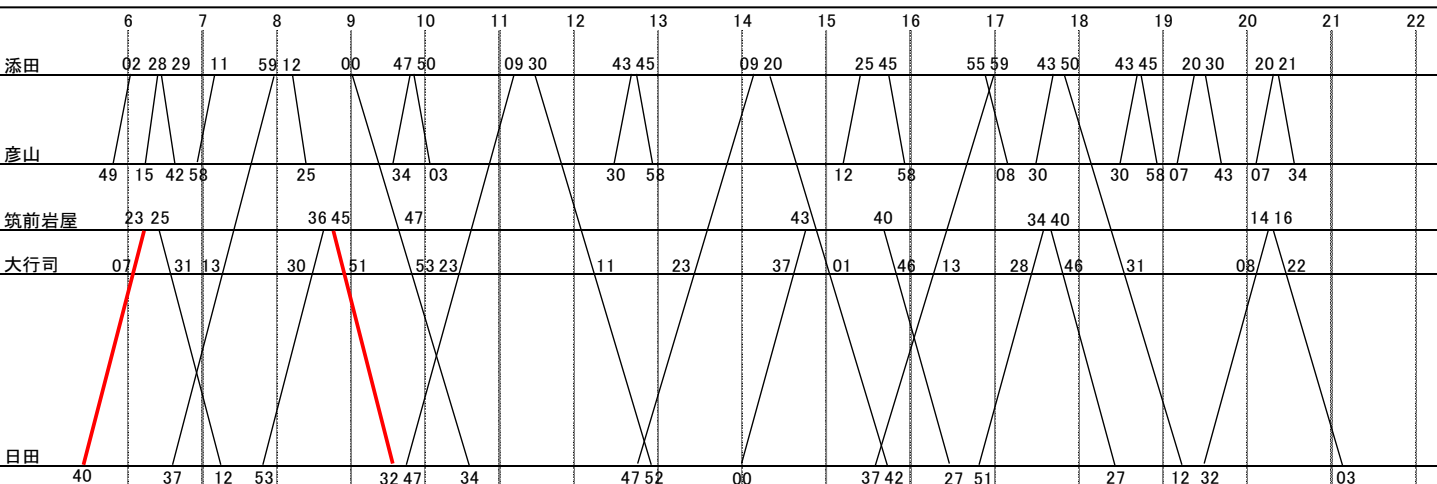
代行バスのご利用状況～代行バスダイヤの比較～

【代行バスダイヤ(2018.3.17～2018.7.13)】



本数(本/日): 添田～彦山(下13・上14)、添田～日田(下4*・上4)、筑前岩屋～日田(下4・上4)
 ※添田9:00発の便は、筑前岩屋経由

【代行バスダイヤ(2018.7.14～)】赤線は増便した代行バスダイヤ



本数(本/日): 添田～彦山(下13・上14)、添田～日田(下4*・上4)、筑前岩屋～日田(下5・上5)
 ※添田9:00発の便は、筑前岩屋経由

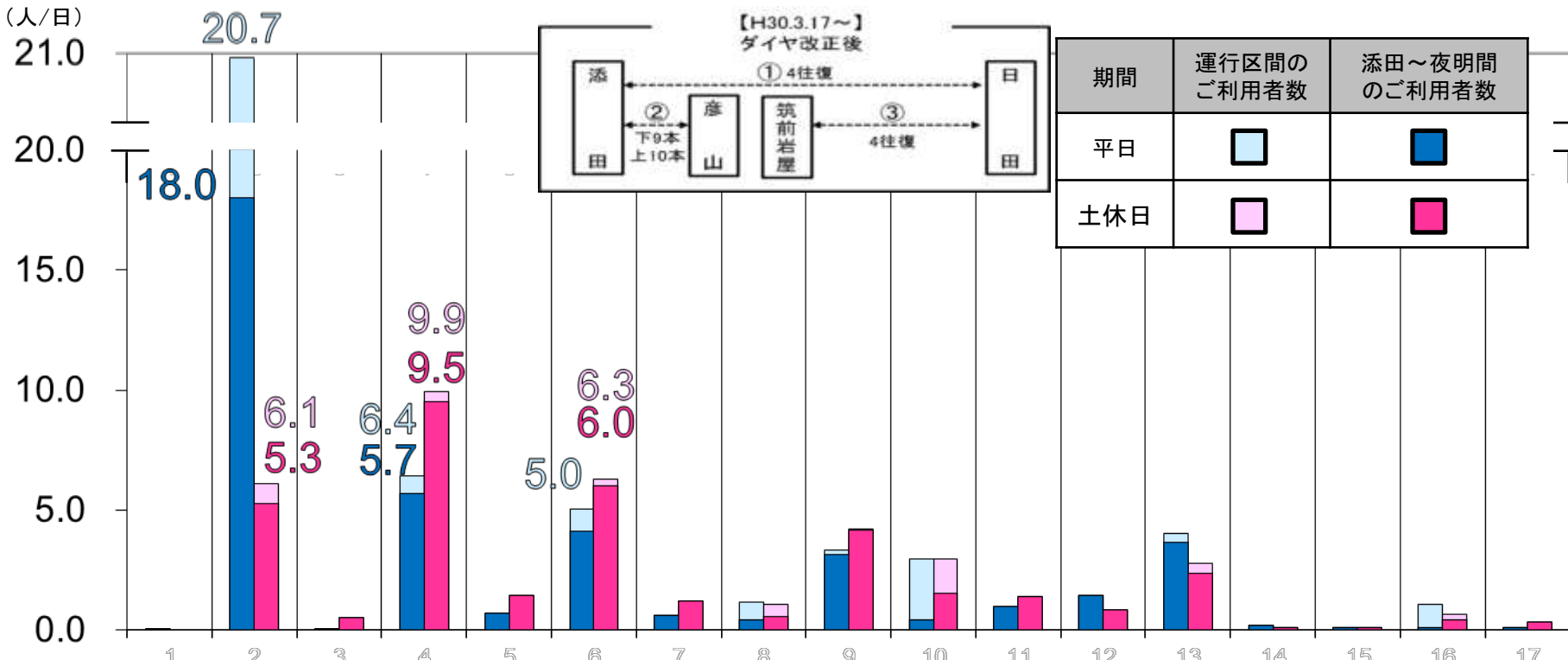
平均所要時間(分)			
区間別		全区間	
下	上	下	上
13	13	89	87
34	-		
50	46		

平均所要時間(分)			
区間別		全区間	
下	上	下	上
13	13	85	82
34	-		
47	43		

代行バスのご利用状況 (2018. 5. 7~2018. 7. 13)

下り

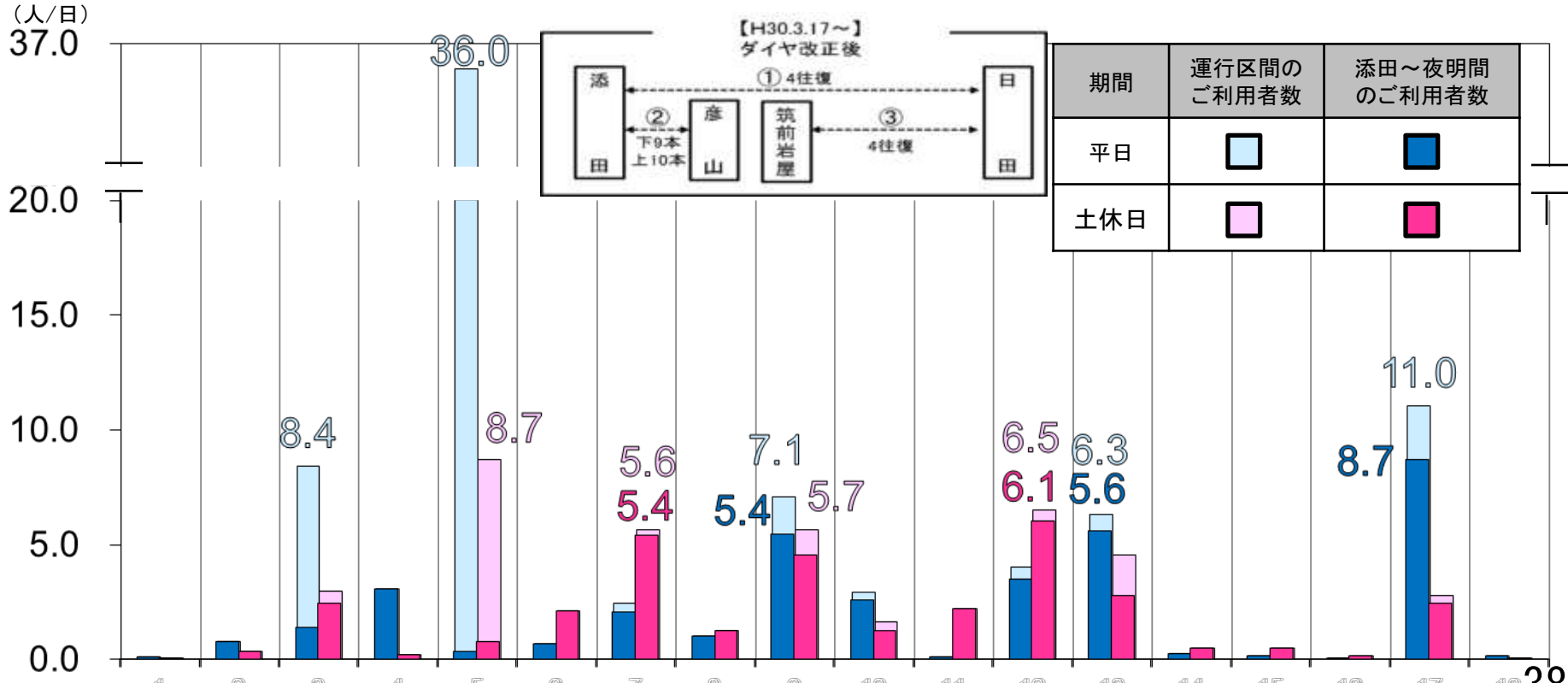
運行区間	②	③	②	①	②	③	②	③	①	③	②	②	①	②	②	①	②
添田	6:29		8:12	9:00	9:50	11:30	12:45		14:20		15:45	16:55	17:50	18:45	19:30		20:21
彦山	6:42		8:25	9:13	10:03	11:43	12:58		14:33		15:58	17:08	18:03	18:58	19:43		20:34
筑前岩屋		6:25		9:47		↓		13:00	↓	15:40			↓			20:16	
日田		7:15		10:37		12:55		13:50	15:45	16:30			19:15			21:06	
車種	J	B	J	M	J	M	J	B	M	B	J	J	M	J	J	M	J



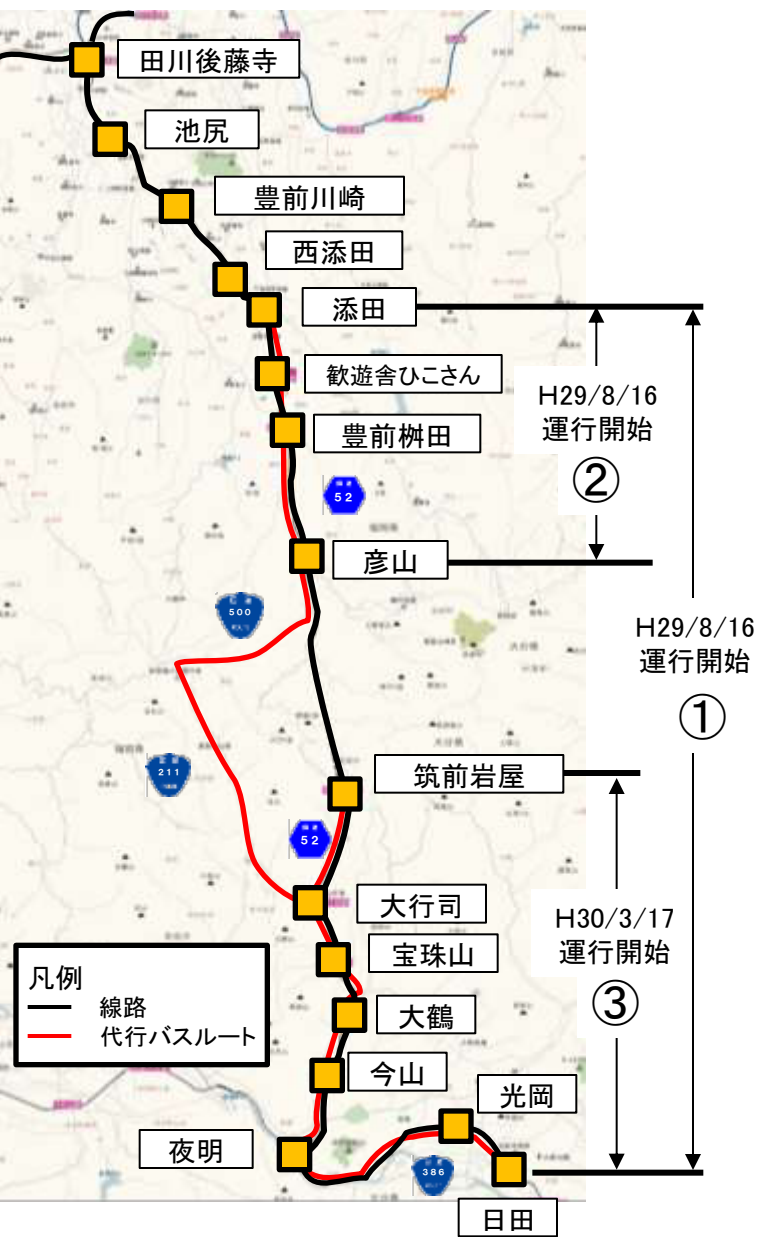
代行バスのご利用状況 (2018. 5. 7~2018. 7. 13)

上り

運行区間	②	②	①	②	③	②	①	②	①	③	②	①	③	②	②	②	③	②
日田			6:35		7:53		9:45		12:45	14:00		15:35	16:50				19:30	
筑前岩屋			↓		8:39		↓		↓	14:46		↓	17:36				20:16	
彦山	5:49	6:15	7:42	6:58		9:34	10:52	12:30	13:52		15:12	16:42		17:30	18:30	19:07		20:07
添田	6:02	6:28	8:00	7:11		9:47	11:10	12:43	14:10		15:25	17:00		17:43	18:43	19:20		20:20
車種	J	J	M	J	B	J	M	J	M	B	J	M	B	J	J	J	M	J

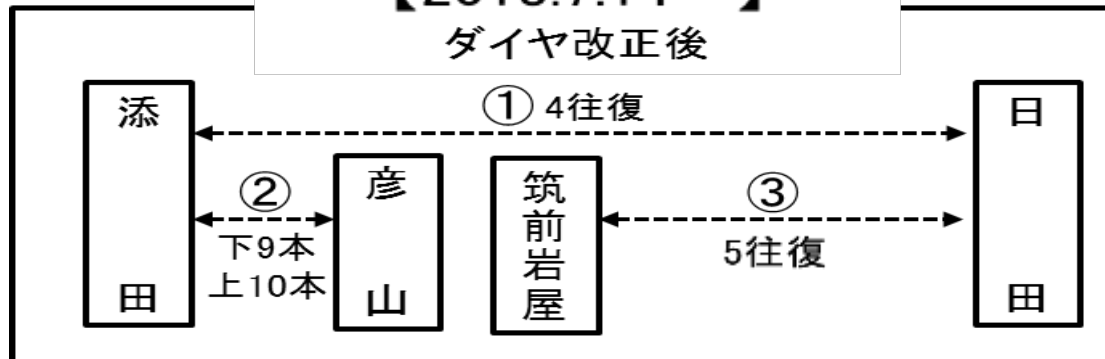


代行バスのご利用状況～代行バスの運行（2018.7.14～）～



【2018.7.14～】

ダイヤ改正後



バスの種類



車種 マイクロバス



車種 ジャンボタクシー



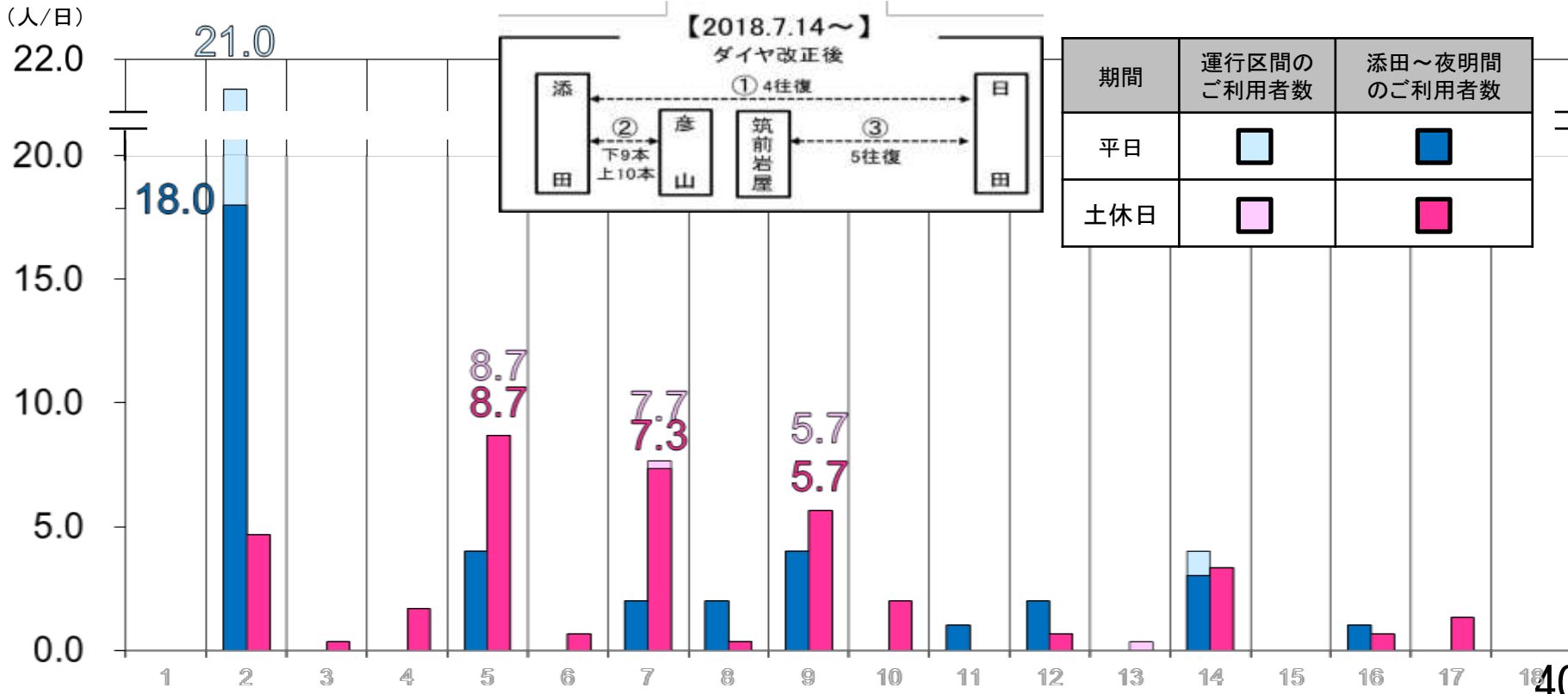
車種 中型バス

運行区間	車種	定員	運行会社
①	マイクロバス(M)	18名 or 28名	(有)藤山観光
②	ジャンボタクシー(J)	9名	田川構内自動車(株)
③	中型バス(B) マイクロバス(M)	55名 18名 or 28名	西鉄バス久留米(株) (有)藤山観光

代行バスのご利用状況 (2018. 7. 14~2018. 7. 17)

下り

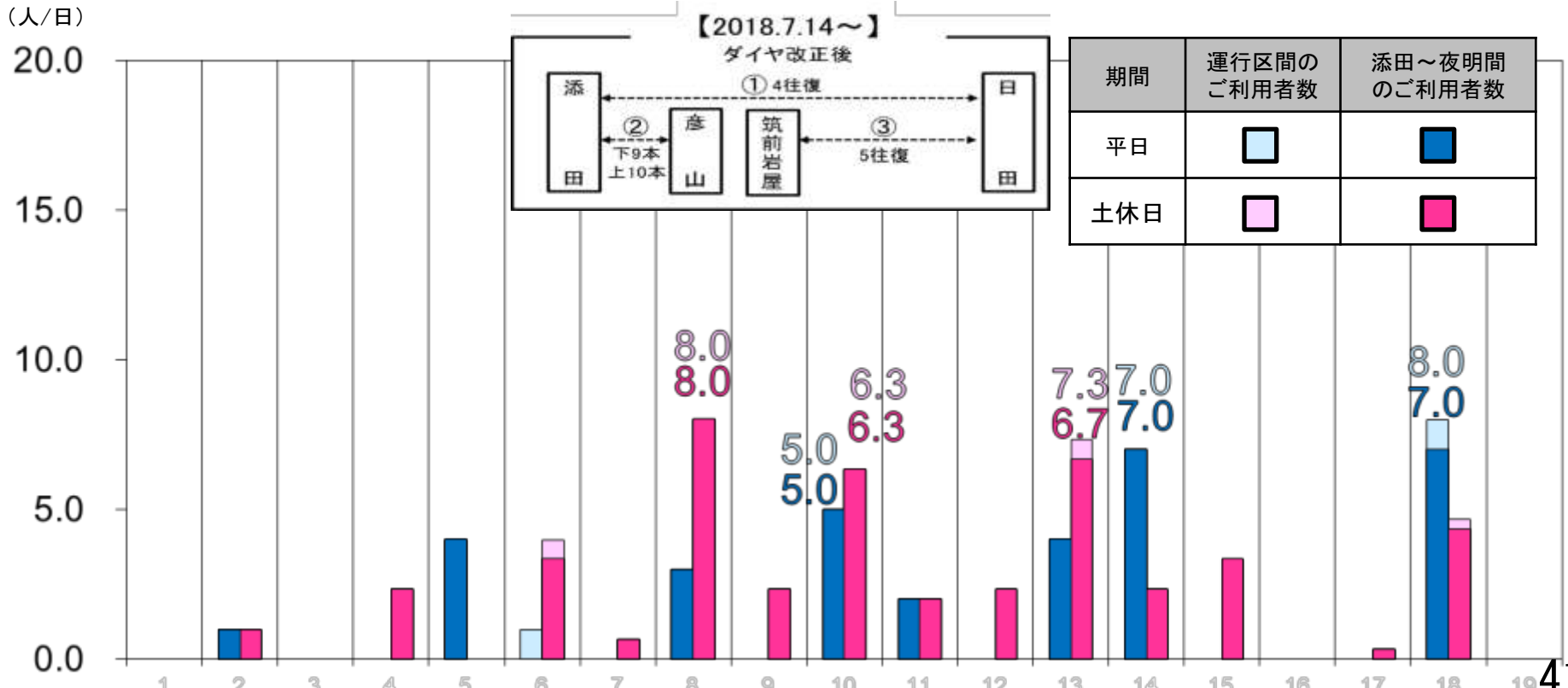
運行区間	②	③	②	③	①	②	③	②	①	③	②	②	③	①	②	②	①	②
添田	6:29		8:12		9:00	9:50	11:30	12:45	14:20		15:45	16:55		17:50	18:45	19:30		20:21
彦山	6:42		8:25		9:13	10:03	11:43	12:58	14:33		15:58	17:08		18:03	18:58	19:43		20:34
筑前岩屋		6:25		8:45	9:47		↓		↓	15:40			17:40	↓				20:16
日田		7:12		9:32	10:34		12:52		15:42	16:27			18:27	19:12				21:03
車種	J	B	J	B	M	J	M	J	M	B	J	J		M	J	J	M	J








代行バスのご利用状況 (2018. 7. 14~2018. 7. 17)

上り

運行区間	②	②	③	①	②	③	②	①	②	①	③	②	①	③	②	②	②	③	②
日田			5:40	6:37		7:53		9:47		12:47	14:00		15:37	16:51				19:32	
筑前岩屋			6:23	↓		8:36		↓		↓	14:43		↓	17:34				20:14	
彦山	5:49	6:15		7:41	6:58		9:34	10:51	12:30	13:51		15:12	16:41		17:30	18:30	19:07		20:07
添田	6:02	6:28		7:59	7:11		9:47	11:09	12:43	14:09		15:25	16:59		17:43	18:43	19:20		20:20
車種	J	J	B	M	J	B	J	M	J	M	B	J	M	B	J	J	J	M	J



代行バスのご利用状況～代行バスご利用実態調査～

調査期間	区間別のご利用人員	平均通過人員
4.24～4.25		
6.19～6.20		
鉄道(2016年度)		

平均通過人員
(人/日)

