

## 公共交通をテーマとした高校生の探究活動の成果について

昨年度、県内の県立高校 2 校（富山高校、呉羽高校）の 1 年生が、探究活動の時間を活用して、約半年間にわたり公共交通をテーマに研究を行いました。

この研究成果は、日頃公共交通機関を利用する機会の多い高校生が、県職員の講義を聴講した後、グループ又は個人で関心を持った分野について、テーマを設定し、調査（文献、実地）、考察を経て、今年 2 月に校内で発表されたものです。

各交通事業者、市町村の皆さんにおかれましては、今後の施策を進める上でぜひ参考にしていただきますようお願いします。

### ○テーマ

#### 【富山高校】

- ①地鉄に関わりたいと思う人を増やすためには
- ②運転手の人手不足解消に向けて
- ③バス利用促進の救世主
- ④地鉄の利用促進について
- ⑤公共交通利用時の快適性の向上と利用促進について
- ⑥富山の地鉄バスの利用促進
- ⑦南富山駅問題について

#### 【呉羽高校】

- ①バス運転手を増やすためには
- ②電車の利用客を増やすためには～みんなが乗りたくなる面白い電車～
- ③バス運転手として働きたくなる環境づくり～バス運転手の仕事の魅力～
- ④公共交通の利用促進～バスや電車をより多くの人に利用してもらうには～
- ⑤バス・鉄道が廃止されると困ること困らないこと

# 地鉄に関わりたいと思う人を増やすためには

1年2組1班

## 1. 研究の動機

人材が十分に集まっていないのは、会社の福利厚生が十分でないことが原因であると考え、富山地方鉄道会社の採用情報を調べたところ、福利厚生が充実しており、社員が意欲をもって働ける環境が整っていた。そこで、人材が集まらない原因は、情報発信が不足していることだと考え、調査を行った。

## 2. 仮説

担い手確保に向けた政策がされているが、人材確保に繋がっていない  
→公共交通機関が行っている取り組みが情報発信の不足によって認知されていない

解決策：観光客や地元住民に富山地方鉄道から積極的に情報を提供することで人材確保につなげることができる

## 3. 調査結果

情報発信の種類

### ①プル型

相手から情報を引き寄せてもらう  
例) ホームページ

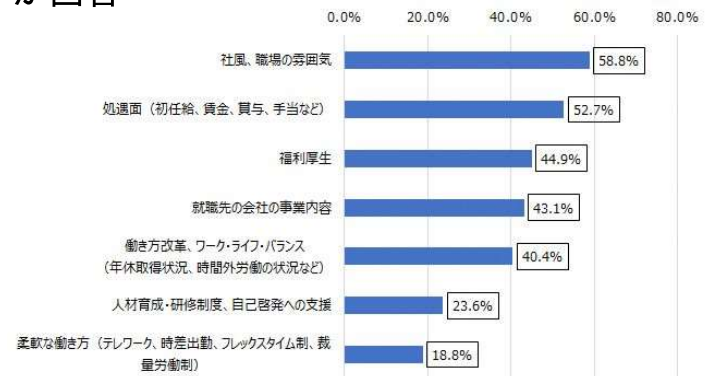
### ②プッシュ型

積極的に相手へ情報を届ける仕組み  
例) 営業の電話、SNS、DM、ポスター、折込チラシ

現在の広告では魅力が十分に伝わっていないため、プッシュ型の情報発信に力を入れるべきである

就職先を決める際に重視したこと

調査対象: ある企業における新入社員857人が回答



引用 独立行政法人労働政策研究・研修機構

富山地方鉄道が現在行っている福利厚生制度



育児休暇



産前産後休暇



健康支援



介護休業



社会保険



各種休暇



制服貸与



退職金制度

鉄道会社の魅力である職場の雰囲気、賃金、福利厚生等の情報を広告に載せるべきである

## 4. 考察

調査の結果をもとに、最適と考えられるポスター、折込チラシを生成AIを活用して作成し、折込チラシを新聞に折り込み、地域住民の目に留まりやすく、積極的に情報を提供することができる。

ポスターであれば、市電内や駅構内に簡単に掲示することができ、市電や駅を利用する人の目に留まりやすいと考えた。

# 運転手の人手不足解消に向けて

1年2組2班

## 研究の動機

- ・人手不足が深刻な問題  
→担い手を増やすためにこの職業知ってもらい興味を持ってもらうため

## 仮説

- ・①幼、小、中学校での公演、②CM作成、③制服の見直しを考えた。  
→①②は現実的でない  
→制服の改善を中心に活動を行う  
→制服について、職場の環境についてアンケートをとろう！（運転手の方、街の人）  
→アンケート結果をもとに考えたら現実的な策が思いつくのではないか

## 仮説の検証方法

- ・アンケート調査の実施  
（企業、街頭調査）

## 考察

- ・＜街頭調査＞  
9割の人が運転手という職業が**選択肢にない**  
（理由）命を預かることへの不安、免許取得の難しさ  
賃金の低さ、長時間労働など  
↓  
命を預かることへの対策は難しいと思った。
- ・免許取得への抵抗をなくすために、運転のシュミレーションなどをメインにしたイベントを開催

- ・＜企業の方へのアンケート＞  
仕事において  
↳長時間労働、給料の低さに対して不満  
制服において  
↳運転時の動きやすさや着心地、色や見た目に不満  
↓  
特に2～10年ほどの歴の人からの制服の改善に対する意見が多かった。

- ・動きやすさ、着心地  
...現在使用されている素材（メッシュ素材）  
→クールマックスまたはメッシュ構造ポリエステルに変更（夏）

## 今後の課題・活動内容

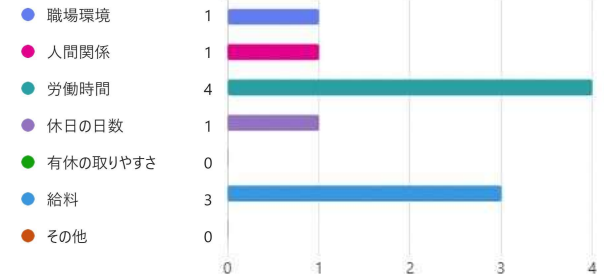
- ・実現には時間がかかるが将来的には無人運転の技術も取り入れる
- ・長時間労働の不満に対しては、学生や社会人の利用が比較的少な11時から13時の本数を減らす等の意見が出たが、現実的ではないという結論に至った
- ・シフトの組み方を最適にするためにAIを活用するもの一つだと思った

## 参考文献

- ・DVD「つぎとまります」

## ＜アンケート結果＞

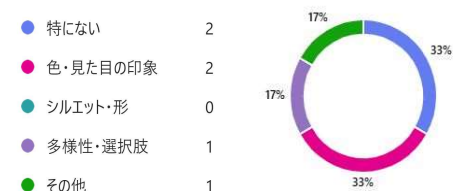
仕事において改善してほしいと思っていることは何ですか



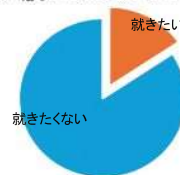
今の制服で機能的な面で改善してほしいと思っていることは何ですか



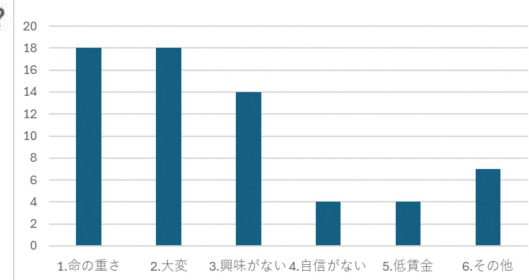
今の制服でデザインの面で改善してほしいと思っていることは何ですか



運転手という職業は  
選択肢にありますか？



選択肢にない理由



# バス利用促進の救世主

1年2組3班

## 1. 研究の動機

県庁の職員の方々から、富山県では交通機関の利用者が年々減少しているという話を聞いた。そこで、私たちはこの状況を打開する方法はないのか疑問を持ち調べることにした。

## 2. 背景

富山県の交通機関には鉄道や路面電車、バスなどがあるが、その中でもバスは住宅地や学校、病院など、生活に最も身近な場所を結んでいる交通手段である。しかし、利用方法が分かりにくいことや、本数の少なさ、自家用車の普及などにより、利用者が減少している。その影響で赤字路線が増加している。利用者の減少は、運行本数の削減や路線の廃止につながり、結果として公共交通を必要とする人々の移動手段が失われるという悪循環を生んでいる。このような状況を打破するためには、従来の路線バスの運行形態にとらわれない、新たな交通の仕組みが必要であると考えた。そこで私たちは、富山県のバスに注目し、利用者が減少している原因や現状を調べることで、今後どのようにすればバスをより利用しやすくなるのかを考えることにした。

そこで私たちが注目したのが、利用者の予約や需要に応じて運行する「デマンド型交通」である。デマンド型交通は、決まった時間・決まったルートで走行する従来の路線バスとは異なり、利用者の乗車希望に合わせて柔軟に運行できるという特徴を持っている。そのため、利用者が少ない地域や時間帯でも、無駄な運行を減らすことができ、運行コストの削減につながると思われる。

## 3. 仮説

デマンド型交通を導入することで、バスの利用者が増加して赤字路線の黒字化、あるいは赤字幅の縮小を目指すことができるのではないかと考えた。また、運転手不足や運転手の高齢化が改善されるのではないかと考えた。

## 4. 仮説の検証方法

- ・現状の調査
- ・他県のデマンド型交通における成功例の分析
- ・のり一と射水をもとに、富山県の赤字路線に走らせるときにかかる金額を調査
- ・実際に利用者の立場になる



## 5. 調査結果

### 地域交通の現状と課題

1. 大型二種免許取得者が減り高齢化が進んでいる。
2. バス運転手の数も減っている
3. 将来、路線バスの維持が難しくなる可能性がある
4. 2024年問題により運転手不足が深刻化し10月1日からダイヤの変更が行われた



予約がライン、電話など様々な方法で簡単にできるので、学生からお年寄りまで利用しやすい。待ち時間が少なく料金が安い。車両が走っている場所がリアルタイムで分かる。しかし、目的地まで直接行くわけではないので時間が曖昧で通勤通学には使いづらい。

| 特性     | 川西町                | 安芸太田町              | 東近江市                 | みなべ町               | 高畠町                 | 飯綱町                  | 豊川町                          |
|--------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|---------------------|----------------------|------------------------------|
| 人口     | 18,018<br>(H21.2末) | 7,948<br>(H21.2末)  | 118,635<br>(H21.2.1) | 14,453<br>(H21.2末) | 26,050<br>(H21.2.1) | 12,122<br>(H20.11.1) | 28,363<br>(H21.1末)           |
| 高齢者率   | 30%                | 43%                | 20%                  | 25%                | 25%                 | 29%                  | 23%                          |
| 年間利用者数 | 9,290              | 26,846             | 2,100                | 8,964              | 16,297              | 14,062               | 5,202                        |
| 対象エリア  | 町内                 | 町内                 | 市内（利用者の少ないバス路線沿線）    | 町内                 | 町内                  | 町内                   | 町内                           |
| 利用対象者  | 町民                 | 町民<br>来訪者（観光目的は不可） | 対象エリア内<br>市民<br>来訪者  | 高齢者<br>来訪者         | 町民                  | 町民（障害者も可）            | 65歳以上の町民<br>（介護不要）<br>障害者の町民 |

| 特性     | 神栖市                | 女川町                            | 南相馬市<br>(旧小高町)      | 只見町                    | 酒々井町                | 前橋市                  |
|--------|--------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|----------------------|
| 人口     | 91,522<br>(H21.1末) | 9,922<br>(H20.3末)              | 13,079<br>(H20.12末) | 5,090<br>(H21.2.1)     | 21,477<br>(H21.1.1) | 38,054<br>(H19.9末)   |
| 高齢者率   | 16%                | 31%                            | 28%                 | 41%                    | 20%                 | 23%                  |
| 年間利用者数 | 5,646              | 53,827                         | 30,243              | 11,882                 | 15,957              | 40,185               |
| 対象エリア  | 市内                 | 町内                             | 小高地区                | 町内                     | 町内                  | 旧大胡町<br>旧宮城村<br>旧船川村 |
| 利用対象者  | 移動手段を持たない市民        | 60歳以上の町民<br>障害者の町民<br>（乗合利用可能） | 地区住民<br>来訪者         | 町民<br>来訪者（駅と主要施設間の来訪者） | 町民<br>来訪者（要介護来訪者）   | 対象エリア内<br>住民<br>来訪者  |

人口 ▲：～4999人 △：5000～9999人 □：10000～49999人 ○：50000～99999人 ◎：100000人～  
 高齢者率 ▲：40%～ △：30～39% □：20～29% ○：10～19% ◎：～9%  
 年間利用者数 ▲：～4999人 △：5000～9999人 □：10000～49999人 ○：50000～99999人 ◎：100000人～  
 対象エリア ▲：当該市町村の一部エリア ○：当該市町村全域  
 利用対象者 □：当該市町村の一部住民のみ ○：当該市町村の全住民 ◎：来訪者も利用可

利用者：6万8千人 収益：1360万円

※年間利用者の求め方：射水市の高齢者率が約30%より、これより±5%の地域の年間利用率を出し、その割合の平均に射水市の人口をかけた※収益の求め方：求めた年間利用者に賃金200円をかけた

## 6. 考察

今回の調査で、デマンド型交通は、過疎地域にかなり合った良い方法だと改めて分かった。現在のバス運転手不足は、大型のバスを扱う免許「大型二種免許」を持つ人が少ないということにより引き起こされているが、射水市で運用されている車両は普通免許でも運転できるため、運転手を集めやすい点や、運転手不足により便数が減らされた路線地域でも、使い勝手を改善することができるという点で、のる一と射水のような交通手段を用意することはとても富山県にあっていと思う。

しかし、富山県の実情にどれだけあっていると、利用者の車への依存意識が根底にあるままでは、いずれ利用者が減り、そのうち廃止へと追い込まれてしまう。利用者の方々には、「私たちが乗ることで支える」という考え方を説明会などを開いたときに持ってもらうことが大切だと思う。

また、デマンド交通は「低コストで使い勝手がいい」必要があると考える。実際に乗ってみてわかったように、のる一と射水は1度の利用につき最大200円と、富山市内を走る普通のバスよりも安いことが分かった。この価格設定も、のる一と射水が成り立っている1つの理由なのかもしれない。低コストであり続けるためにも、運用地域における住民のニーズに応えるような運用システム・交通形態を選ばなければならないと思う。

## のる一と射水料金表↓

| 大人            | 小児<br>(小学生) | 幼児<br>(未就学児)<br>乳児               | 障がい者 | 介護者                       |
|---------------|-------------|----------------------------------|------|---------------------------|
| 200円          | 100円        | 無料<br>大人1名につき<br>何名でも            | 100円 | 無料<br>同伴障がい者<br>1名につき1名まで |
| おトクな<br>1日乗車券 |             | 大人 300円、小児・障がい者 150円で<br>1日乗り放題！ |      |                           |

※1日乗車券は、コミュニティバスと共通利用できます。

※コミュニティバスの定期券、コミバス等無料乗車証で乗車できます（有効期限内）。

※1日乗車券はバス車内で購入できます。

## 7. 今後の課題

今回の調査で分かったように、デマンド交通には、利用者のニーズに合わせた運行できるなどの、様々なメリットがある。しかし、実際にデマンド交通を採用しているほかの市町村を調べてみると、多くが赤字になっているとわかった。そこで、富山県ではどのようにしてなるべく黒字に近づけていくかが今後の課題であると考えた。

無理のない予算で運行を続けていくためには、利用者の人数を増やして利益を上げていく必要がある。そのためには、考察でもあったように、利用者の方々に向けた説明会を開催するなどの取り組みで、デマンド交通の認知度を上げること、さらに、定期的に利用してもらうことが重要になると考えられる。

子供から年配の方まで、広い世代にデマンド交通の良さを知ってもらうことで、富山県の公共交通機関の利用者が増えてほしい。

## 8. 参考文献

- ①のる一と射水／射水市
- ②国土交通省 デマンド交通の導入に向けて
- ③国土交通省 参考資料編  
<https://www.mlit.go.jp/common/000049061.pdf>
- ④のる一と射水ホームページ  
<https://www.knowroute-imizu.jp/>

# 地鉄の利用促進について

1年2組4班

## 1. 研究の動機

ニュースで地鉄が廃止されると聞いて、富山高校生の通学に困難が生じると思い、地鉄を黒字に回復させ、廃止を食い止める必要があると考えた。

## 2. 仮説

県外の成功した事例を取り入れることで、地鉄でも赤字からの回復が見込めるのではないかと。

## 3. 仮説の検証方法

県外の成功している事例を調べて、富山市とその市町村と比較して実際に富山市でも実行できそうなものをまとめる。

## 4. 調査結果

### 北海道

ご当地キャラクター×スマホスタンプラリー  
スマホでスタンプラリー

⇒ SNS に投稿で特産品 G E T

登録者数23961人、スタンプ総所得数72万件以上

### 和歌山県

「WESTEXPRESS 銀河紀南コース」観光列車

紀南（京都～新宮）を巡るコース

平均乗車率約95%

（2023～2024より約20%UP！）

### しなの鉄道(長野県)：「ろくもん」

豪華な内装で、沿線のワインや会席料理を提供

軽井沢という全国区の観光地を起点に、県外客をターゲットにしている

・ダイヤを調整し、快速列車も増便  
・費用は県からの補助金やクラウドファンディングなどによる  
→黒字に回復 1億1600万円

一方で…

### 富山市内電車

愛妻の日、バレンタインに高校生がデザインしたラッピング車両を短い範囲で運行

写真撮影やSNS投稿が発生

→来訪者増加（現在は公開されていない）

## 5. 考察

○成功している事例の特徴

- ・観光地と連動した企画を実施し、その地域の特色を生かして普段利用しない人をターゲットにしている
- ・企業だけでなく県全体で取り組んでいる
- ・複数の取り組みを組み合わせ利用を促進

○富山県で何ができるか

- ・立山の絶景はSNSでも話題となっている
- ・富山の新鮮な食材を使用した料理を電車内で提供

（あいの風とやま鉄道でもこのような取り組みを組み合わせることで、利用者が1年で7%増加）

…クラウドファンディングで資金集め  
組み合わせでPRすることで知名度UP  
→利用者が増え電車の増便も可能に

## 6. 今後の課題

- ・クラウドファンディングでより多くの資金を集める方法について検討する必要がある。
- ・SNS以外でも効果的に宣伝できる方法を考える。

## 7. 参考文献

楽天トラベル

<https://travel.rakuten.co.jp/mytrip/howto/rokumon-guide>  
7-ALTER

<https://7-alter.com/carwrapping/>

富山県公式ウェブサイト

<https://www.pref.toyama.jp>

# 公共交通利用時の快適性の向上と 利用促進について

1年2組5班

## 1. 研究の動機

公共交通機関を利用されない理由の多くは、最寄り駅の距離や乗車中の快適さなどにより「車の方が楽」だということである。そのため、公共交通機関利用時の快適性を向上させ、利用を促進させようと思ったから。

## 2. 仮説

私たちは、普段公共交通機関を利用して感じる不便な点を改善し、乗車時の快適性を向上させることで、利用促進に繋がるのではないかと考えた。

## 3. 仮説の検証方法

1.グループ内で公共交通機関の不便な点を出し合う

2.改善案を考える

3.それらの改善案が実施されたのちに公共交通機関の利用が促進される理由を提示する

## 4. 調査結果

### 一両目の混雑の解決策

二両目以外にもICカード専用精算機を設置

A, 無人駅で降車する場合に精算のために一両目へ行く必要がなくなり、一両目の混雑を防げる。

現状、富山地方鉄道を利用し、無人駅で降車する場合には、無人駅に改札がないため、精算機のある一両目に行く必要がある。そのため、一両目は大変混雑し、乗車中の快適性が失われていると考える。よって、二両目三両目にも精算機を設置してもらいたい。

### つり革をつかめない人も安全に市内電車を利用するための策

#### 1. スタンプポール<sup>※</sup>の設置

A, 低身長の方や子供が安全に公共交通機関を利用できるようになる。

実際、アンケートによると高齢者から手すりにつかみずらいという意見や、一般のつり革は160～165cmであるため、子供や低身長の方にはつかみにくいと予想されるので、電車後部にスタンプポールの設置は必要だと考える。



#### 2. 手すり延長器具を停車駅や入口に置き、自由に取り出して使えるようにする

A, 低身長の方や子供が安全に公共交通機関を利用でき、その場に応じて延長できるので高身長の方にあたらない。だが、既製品のS字フックだと揺れたときのバランスが不安定であったり、滑ったりする危険性があるので、この案を実行する際は公共交通機関の会社などでこれらの危険性を解消する独自の製品を開発しなければならない。

### 市内電車内の混雑時の緩和策

#### 1. 乗車扉への精算機の設置

A, 車内が特に混雑すると考えられる通勤・通学の時間帯に限り、乗車扉からも精算・降車を可能に。

実際、富山駅で乗車扉からの降車も実施しているが、私たち学生の身からすると混雑する駅で実施してもらいたい。

#### 2. 新しいアナウンスの実施

A, 入り口からも降車が可能という呼びかけ

車内が混雑している時間帯で乗車扉からも降車が可能ということがあまり広く知られていなく、実際に私たちも市内電車を使い始めてしばらくはその規則を知らなかったため、アナウンスを今よりも多く実施。

B, 右側通行の呼びかけ

車内が混雑している時間帯で降車口まで行くのは、車両の種類にもよるが後ろ側に乗っていると困難であるため、多くの人が人込みをよけながら行こうとしているのが現状だ。これを実施することで降車口までの移動をスムーズに行える。

#### 3. 車内の真ん中にテープをはる

右側通行を実施するため視覚的にわかりやすいものがテープだと考えた。右側通行を利用者の共通意識にできる。

## 5. 考察

乗車扉でも精算を可能にするために、新たなICカードリーダーや精算機を設置する際には、以下のような課題が考えられる。

### ①改良による出費

→全車両に新たな精算機とカードリーダーを一台ずつ設置する必要がある

### ②利用者の料金未払い

→精算機とカードリーダーを設置するにあたり、ICカードのタッチや現金での支払いを運転手が確認することが難しい

②の問題解決策として、防犯カメラの設置やブザー音の導入などを考えているが、効力があるのかや、費用面、ブザー音が他の利用者の不快になる可能性もあり、工夫が必要である。

延長器具設置の案では、電車の揺れにふりまわされやすくなるため、踏ん張りの利きにくい子供や高齢者にはより危険であるうえ、乗り込む際自分で設置する必要があるため、手間となる。

スタンションポール設置の案では、電車そのものに設置されることとなるため安定している。人の流れに配慮し、後方車両に設置すべきと考える。

新しいアナウンスを実施する際に起こりうることとして運転手の負担を増やしてしまうのではないかとこのものがある。あらかじめ録音したアナウンスを流すなどの負担になりにくい方法を考えたほうが良い。

右側通行のため車両の真ん中にテープを張る活動に関しては、テープがはがれないようにする工夫が必要だ。

## 6. 今後の課題

### ◎精算機の改良に伴う懸念点への対応

⇒考察にて前述の通り、車両の改良費を確保する必要がある。また、無賃乗車防止策を講じる必要がある。

### ◎スタンションポールの設置に伴う懸念点への対応

⇒同じく、車両の改良費の確保が必要とされる。また、ポール増設が実現可能か慎重に検討しなければならない。

### ◎新しいアナウンスの実施への対応

⇒運転手の負担にならないようにするために、事前に音声を録音しておくなどの対応が求められる。

### ◎車両改良における資金調達への対応

⇒資金調達が困難であると予想される。そこで、クラウドファンディングを実施することで資金を獲得できると期待できる。

## 7. 参考文献

- ・富山市公式ウェブサイト(富山市の公共交通に関する市民意識調査結果)
- ・富山市公式ウェブサイト(交通政策)
- ・関西大学社会安全部(鉄道車両内におけるつり革およびポール配置の検討)
- ・北日本新聞(地鉄の行方)
- ・モビリティプラットフォーム事業者協議会(公共交通課題の実態に関する調査結果)

# 富山の地鉄バスの利用促進

1年2組6班

## 1. 研究の動機

### 【富山県の公共交通機関の利用現状】

富山県の公共交通機関の利用状況について調べたところ、利用頻度が「ほぼ利用しない」にあたる人が半分以上を占めており(R4年度)、最もよく使われる交通手段におけるバスの割合が他の交通手段に比べ、小さいことが分かりました。また、公共交通機関の利用率が低い上に年々下がっており、さらにその中でも、バスの利用がされていないことが読み取れました。

この現状を踏まえ、バスの利用が少ない理由として、バスの利用経験が少ないことや、利用方法がわからないことが挙げられると考えました。そこでバスの利用方法を教えたり、バスを活用した移動方法などを告知したりする『バスフェス』を開催することでバスの利用の促進につながるのではないかと考え、今回のテーマとしました。

## 2. 仮説

バスの利用経験がない人がバスフェスに参加することで、利用のハードルが下がり、公共交通機関の利用が増加する考えた。

## 3. 調査結果

富山県では地鉄バスの利用促進をするためのどのようなイベントを行っているか調べた。

### ①路線バス乗り方教室

対象: 園児

内容: バスの乗り方や車内でのマナーの説明、体験乗車

### ②「バスの日」広報活動

富山・高岡駅周辺で富山県バス協会よりオリジナルマスクやマグネットシートの配布とともにバスの利用促進を呼びかけた。

このことから富山県では園児だけでなく子供からお年寄りまでが利用したくなるようなイベントを今までの富山県のイベントとほかの都道府県のイベントを参考に。その中でも北海道と宮崎県のイベントは、私たちが理想とする全世代が参加できるバスの乗り方教室を行っていたので調べた。

### みやざきバスフェスタ

【目的】バスの魅力を感じてもらい、バスの利用を促進すること。

【対象】

子供からお年寄りまでの全世代

### 【内容】

- ・バス車両展示
- ・お絵かきバス(車体に、参加者が絵やメッセージを書く)※当該車両は、宮崎市内を運行予定
- ・制服着用体験、バスの乗り方の案内
- ・運転士募集の案内等

### 【主催】

宮崎県バス利用促進協議会

## 北海道バスフェスティバル

### 【対象】

子供

### 【内容】

- ・バス車両展示
- ・エア遊具
- ・お楽しみクイズラリー
- ・バスグッズ販売コーナー
- ・バスの乗り方教室
- ・職業体験ブース
- ・バス旅行企画コンテスト
- ・パネル展
- ・バスの日ノベルティ配布

### 【主催】

北海道バス協会

## 5. 考察

北海道・宮崎県で行われているバスフェスを参考に、バスの利用促進を目的とし、バスの乗り方案内や乗車券の利用方法・販売を主な内容として、子供向けのバスにまつわる企画や高齢者を対象としたバスの紹介を行うイベントを富山県でも行う。

### 【対象】子供からお年寄りまで

【内容】バス乗り方教室、バス車両展示、クイズラリー、バスの路線案内のチラシ配り、バスグッズ販売

【主催】富山県バス協会

【場所】富山駅北バス駐車場

また、バスフェスにより増加した利用者に、継続的な利用をしてもらうため、富山県で行われるイベント、行事のチラシや告知の際にバスでのアクセスの仕方について記載する。

## 6. 今後の課題

- ・バスフェスを開催するコストはいくらか
- ・場所を貸し切れるのか
- ・どんなバス車両を展示するのか
- ・バス車両の展示で通常の運用に影響が出ないか
- ・混雑により、周囲の迷惑にならないか
- ・クイズラリーの場所を確保できるか
- ・バスグッズとして何を販売するのか
- ・イベントの開催時期をどうするか
- ・富山駅北バス駐車場だけでイベントの内容をすべてできるのか
- ・駐車場内でのレイアウトは何か最適か

以上の観点から、バスフェスの内容をさらに魅力的にし、より多くの人に来てもらえるようなイベントにしていきたい。

## 7. 参考文献

- ・公益社団法人日本バス協会  
ホームページ

<https://www.bus.or.jp/>

- ・富山市公式ウェブサイト

<https://www.city.toyama.lg.jp/>

# 南富山駅問題について

1年2組7班

## 1. 研究の動機

未来〇学の授業で公共交通についての探究活動を行い、班員で公共交通利用促進に必要なことを考えたときに、駅の見た目や電車の内装に言及する人が多くいたから。

## 2. 仮説

私たちは近年、公共交通の利用者数が減っているのは駅や電車の老朽化によるものであると考えました。そのため、改修工事をしたら利用が増えると考えました。

## 3. 仮説の検証方法

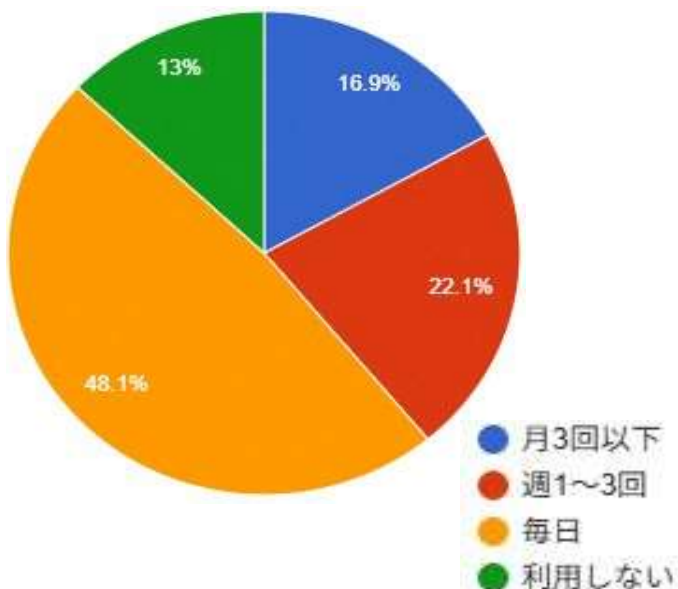
富山高校生にとって身近な南富山駅について考えることとし、南富山駅の利用を促進する方法を検証しました。

そのために富高生にアンケートをとり、南富山駅の課題とその解決策について考えました。

## 4. 調査結果

アンケートでは、富山高校の1・2年生を対象に、利用頻度・利用目的・南富山駅周辺に欲しい設備を調査しました。

### 南富山駅の利用頻度



## 南富山駅の利用目的

①「登校で毎日利用している」と回答した人からは、駅周辺に欲しい設備としてコンビニなどやファストフード店などが欲しいといった要望が多くありました。また、駅に暖房を設置してほしい、駅の外装をもっときれいにしてほしいなど駅舎への要望が多かったです。

②「週1〜3回程度利用している」と回答した人は、市電に乗って移動のために利用している人が多かったです特に目立ったのは、駅内に自習室やベンチといった、待ち時間を潰せる場を設置してほしいという意見です。

③「月3回以下もしくは全く利用していない」と回答した人には、どんな施設があったら利用したいか聞いたところ、これまでの複合的な意見として駅の見た目をもっときれいにしてほしい、周辺に商業施設がほしい、学生が利用できる無料スペースがほしいという要望が多数見られました。

## 5. 考察

アンケート結果から、駅に人が来るためには便利さと居心地のよさの両方が大切だと分かった。コンビニや飲食店などの施設があることで、電車を使わない人でも駅に立ち寄りやすくなると考えられる。また、休憩できる場所や勉強できるスペースがあると、駅で過ごす時間が増え、利用する人も増えると思う。さらに、駅の清潔さや安全性も重要で、安心して使える環境が人を集める駅につながると考えた。

## 6. 今後の課題

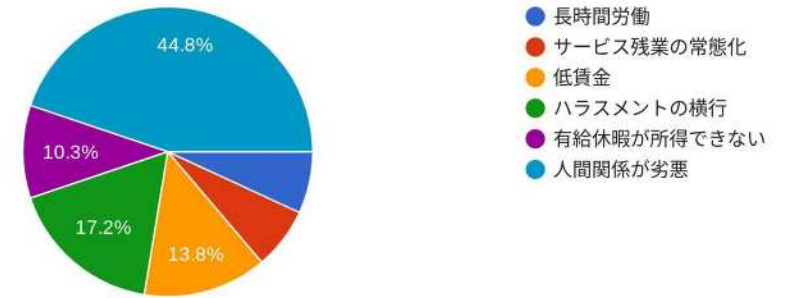
今後の課題として、まず、南富山駅をよくするためにアンケートで得た情報をもとに理想の南富山駅のマップをつくって、県庁の方に南富山駅利用者から不便なところの改善策として採用してもらえるようにプレゼンをしたいです。

# バス運転手を増やすためには

-1-

この中で一番嫌だと考える職場環境はどれですか？

29 件の回答



13H内アンケートより

-3-

どの条件を最も重要視して職場を選びたいですか？

29 件の回答



13H内アンケートより

-2-

## 提案

ネット広告やSNSを打ち出す

-4-

## ネット広告やSNSを打ち出す

### ①バス運転手のやりがいについて

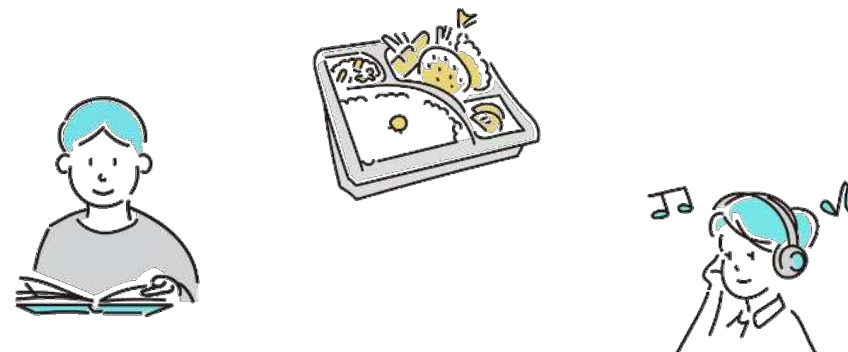
↳スキルアップの側面・プロフェッショナル性

### ②バス運転手としての一日・休憩時間の過ごし方

↳人間関係を良好に保ちやすい・自由度が高い

-5-

### ②バス運転手としての一日・休憩時間の過ごし方



-7-

### ①バス運転手のやりがいについて



-6-

## まとめ

「自由で、誇り高く、自分らしく働ける」  
バス運転手を発信する

-8-

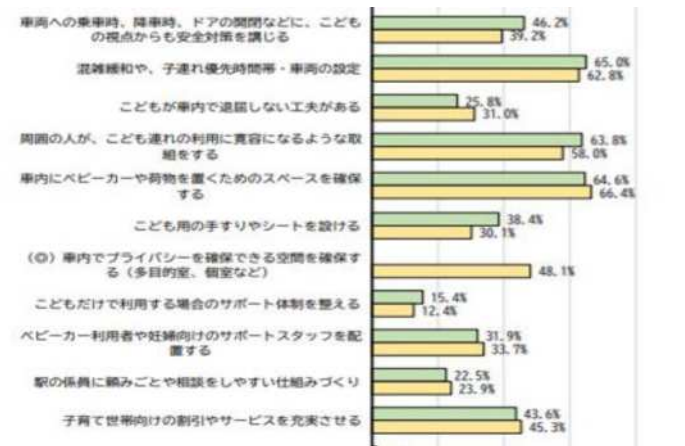
# 電車の利用客を増やすには ～みんなが乗りたくなる面白い電車～

呉羽高校②



-9-

## 子供を連れて鉄道を利用されているお客様から寄せられた困りごと

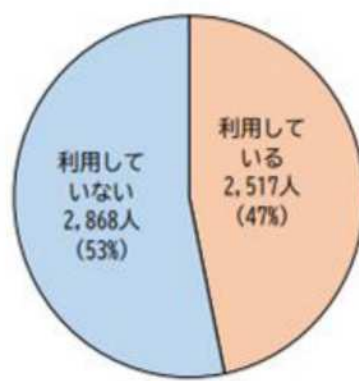
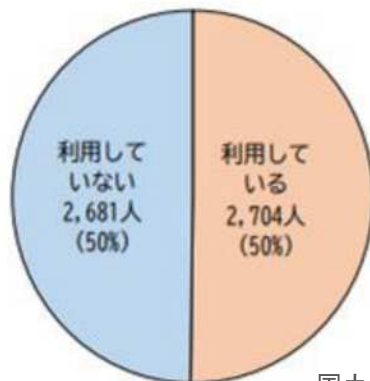


-11-

## 子供との外出に鉄道を利用するかについて

■日常的な外出 (n=5,385)

■旅行や帰省 (n=5,385)



国土交通省

-10-

## 解決案①乗ると勉強になる面白い列車



-12-

## 解決案②子供が乗りたくなる列車



-13-

## 富山ワクワクスタンプラリー！



-15-



-14-

# 運行の仕方

-16-

# 乗るとお得になる

-17-

特別列車の切符を買った領収書



対象のお店でお得なサービス  
が受けられる

-18-

## 普通の列車と違うところ

- ・ 料金がいつもより少し高い  
⇒ 準備費
- ・ 子供連れの方に寛容な人向け

-19-

## まとめ

「乗る必要がない」⇒「乗りたいへ変える」

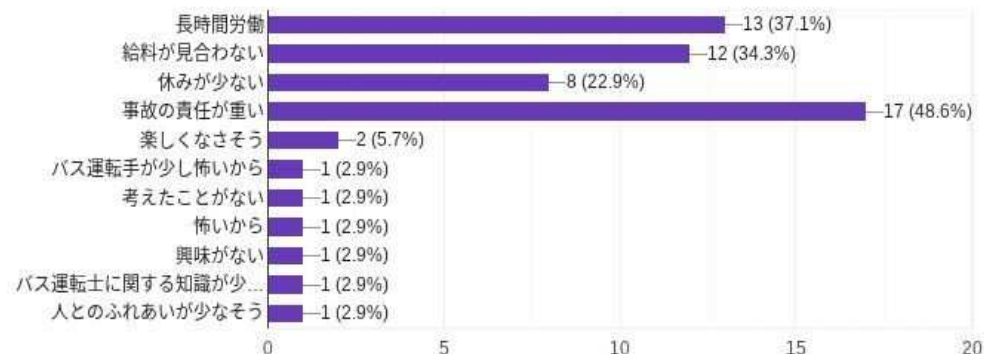
-20-

# バス運転手として 働きたくなる環境づくり ～バス運転手の仕事の魅力～

-21-

バス運転手に興味がありません、まったくないと答えた人に質問です。バス運転手に興味がないと感じる理由は何ですか？複数選択可

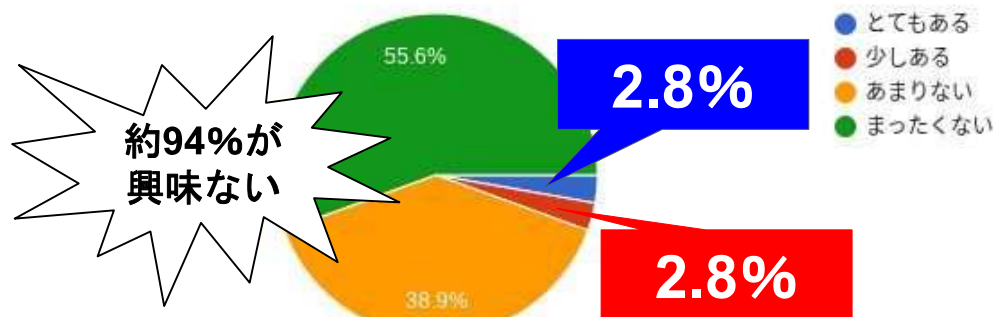
35 件の回答



-23-

バス運転手という仕事に興味はありますか？

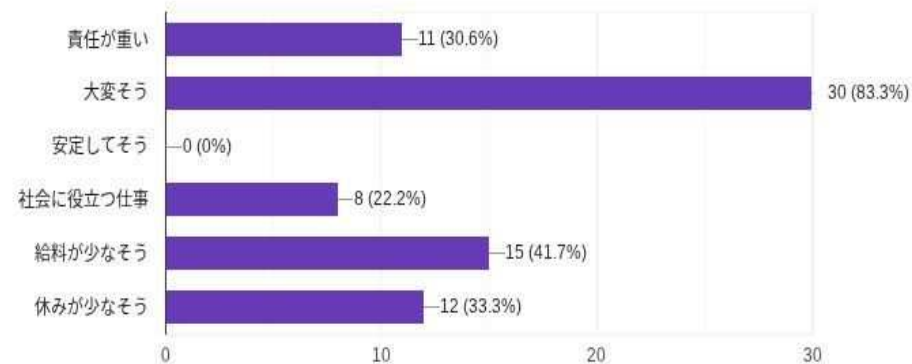
36 件の回答



-22-

バス運転手に対してどのようなイメージを持っていますか？複数選択可

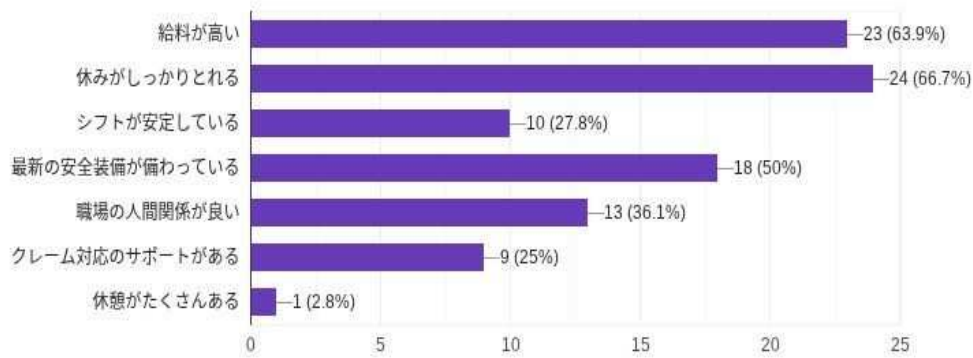
36 件の回答



-24-

バス運転手として働く上でどんな環境なら働きたいと思いますか？複数選択可

36 件の回答



# 公共交通の利用促進

～バスや電車をより多くの人に利用してもらうには～

-27-

## 2. 予想される結論

- ・富山県と他の県では人口や気候、地域情勢などが異なってくるので、他の県の取り組みを参考にして、富山県で取り組んだとしても利用が増えるとは限らない。
- ・だから、皆で考え合って新しい方法を見つけ出すことも大切なのではないかな。



-29-

## 1. テーマ設定の動機

10月末の企業講演会で、富山県内で一人の公共交通機関の利用回数が月1～2回以下の人が合わせて93.0%もいることに驚いた。

このままでは、地域の活力や魅力が減ってしまうと講演会で話していたので、どうすれば利用者を増やせるか他の県の取り組みも参考にして深く調べようと思ったからである。



-28-

## 3. 富山県の取り組み



- ・地域の魅力発見・創造につながる新たな企画乗車券・クーポンの企画立案・作成、MaaSアプリ「my route」と連携した新たなデジタル乗車券を企画・作成。
- ・年代別のパンフレットにより、公共交通の持つ経済面・健康面・環境面等の効果を紹介している。
- ・公共交通を実際に利用してその便利さや快適さを感じてもらうため、「電車・バスで行こう！キャンペーン」の実施。

等

-30-

#### 4.他の県の取り組み（福井県）



- ・ 電車・バスをテーマとした心温まる「幸福」エピソードを募集。一般と児童・生徒の部、それぞれ優秀作品を選び、表彰式を開催するとともに、県民に周知。

- ・ 交通系ICカード（ICOCAなど）の利用者を対象とした「路線バス無料デー」や、運賃が半額になるキャンペーンを期間限定で実施した。

等

-31-

#### 5.結論

福井県や東京都もその地域ならではの取り組みをしていることがわかった。

しかし、今回調べた県以外での取り組みも、また違ってくるため、もっと調べて、富山県にあったよりよい取り組み方を考えたいと思った。

これらを参考にして、皆にも考えてほしい。

-33-

#### 4.他の県の取り組み（東京都）



- ・ 「オフピークポイントサービス」というサービスによって混雑緩和とセットで、通勤ラッシュを避けて利用した人にポイントを還元する仕組みを鉄道各社と連携して進めている。

- ・ 臨海部などで、連節バス（長いバス）や専用レーンを活用した「東京BRT」を運行し、路線バスと比較してスムーズな移動を提供しており、心理的な負担も軽減される。

等

-32-

#### 参考資料

- ・ 第9回富山県地域交通戦略会議地域交通戦略の目標に向けた取組状況について

- ・ 令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）概要

- ・ 【ICカード限定】「路線バス無料デー」の実施について

- ・ 東京BRTは勝どきの「住みやすさ」をどう変えたか？住民視点で探る新たな交通の可能性

- ・ 新しい通勤スタイルに合わせたオフピークポイントサービスについて

-34-

## テーマ

バス・鉄道が廃止されると困ること  
困らないこと

### サブテーマ

「交通面に不安はない」と思える持続可能な  
地域交通を実現するための解決策



## 困ること



## Ⅱ地域経済の衰退・都市機能の低下

公共交通は都市機能を集約した拠点と住宅地を結ぶ。

## Ⅲ災害時の移動困難

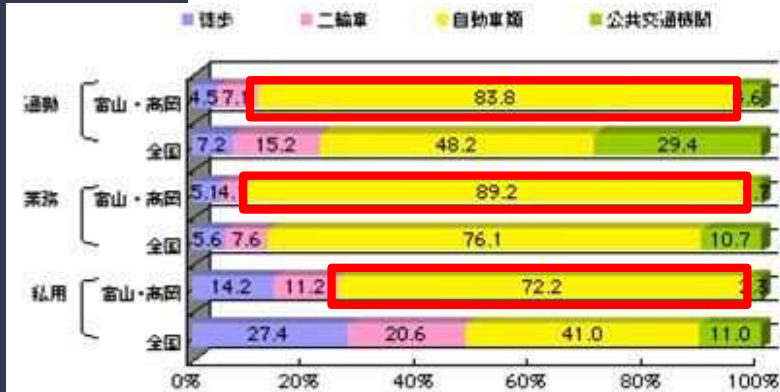
代替交通手段として活躍する。



## 困ること

## I移動手段の喪失

自動車への依存が高い。



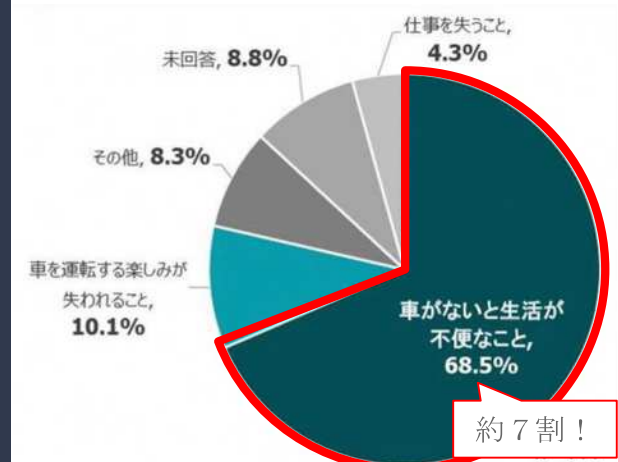
データ：富山・高岡=平成11年、全国=平成4年

<https://www.pref.toyama.jp/sections/1015/ecm/back/2001sep/tokushu/index.html>

## 困ること



## Ⅳ免許返納の遅れ・交通事故の増大



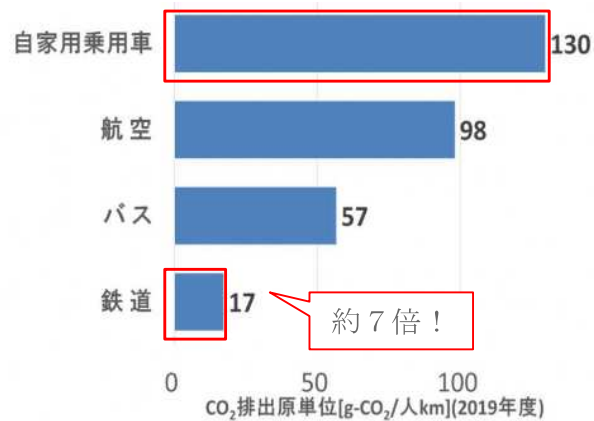
約7割！

<https://kurashinokippu.com/0502menkyohennou/>



困ること

## V環境負荷の増大 一人あたりのCO<sub>2</sub>の排出量



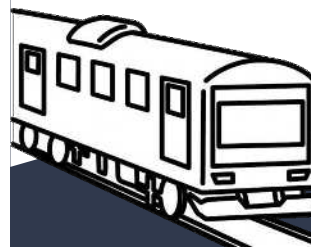
-39-

## サブテーマ

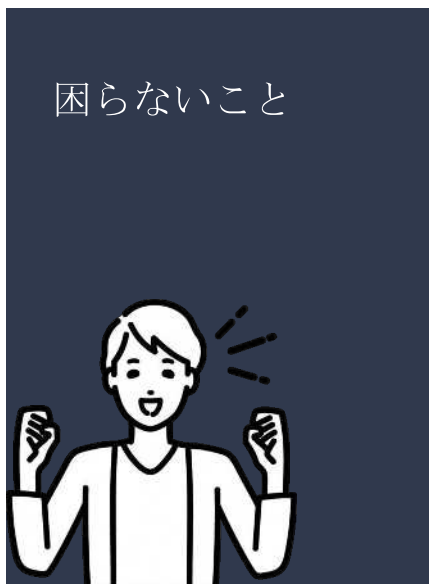
「交通面に不安はない」と思える  
持続可能な地域交通を実現するための解決策

テーマ

バス・鉄道が廃止されると困ること  
困らないこと



-41-



困らないこと

## I自動車中心の生活様式

日常的に自家用車を利用している。

## II運行頻度、利便性への不満

不便さを感じている利用者の不満がなくなる。

移動手段自体がなくなることへの不満に置き換わる。

-40-

## ICTを活用

した利便性  
の向上

※アプリ設定で苦戦する利用者用のために電話対応やインフォメーションセンター、各駅の窓口相談する役割を追加する。



-42-

○南砺市がJR城端線福野駅のスペース（旧市観光協会案内所）を7月10日（金）から自習室として開放（座席数12、冷房完備）

