

第6回の議論と検討の方向性について (支援制度のあり方②)

国土交通省
総合政策局公共交通政策部
自動車局旅客課
平成31年3月11日



検討の観点

地域公共交通への支援の意義・必要性、国・都道府県・市町村の役割分担、地方公共団体と交通事業者との役割分担等を明確にしたうえで、以下の観点から検討してはどうか。

地域の多様な関係者の協働

〔 地方公共団体、交通事業者だけでなく、地域住民、利用者、NPO、病院、商工関係者等の地域の多様な関係者が協働 〕

モード間連携や 多様な輸送サービスの活用

〔 ・鉄道、バス、タクシー等の連携
・スクールバス、商業施設の輸送サービス等
を含む地域の輸送資源を総覧 〕

戦略的な先行投資

〔 ・MaaSの概念の登場
・キャッシュレス対応 等 〕

上記の取組を可能とするための
計画を実現する支援制度

更なる検討の観点

新たな需要の取込み
(インバウンド需要への対応等)

担い手不足への対応

現状・課題

- ◆ 平成26年の地域公共交通活性化・再生法の改正以降、市町村を中心に網形成計画や再編実施計画の策定が進んでいる。一方で、都道府県と複数の市町村の連携による広域的な網形成計画等の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- ◆ 現行の支援制度(地域公共交通確保維持改善事業)は、支援に当たって法定計画(網形成計画)の策定を補助要件として求めておらず、法定計画と支援制度は直接的に結びついていない。
- ◆ 地域内フィーダー系統補助を活用している地域のうち、ほぼ半数は網形成計画を作成していない。



検討の方向性

- ✓ ①地域の多様な関係者の協働による計画的な取組み、②地域の輸送資源すべてを総覧した取組み、③MaaSの概念の登場等を踏まえた戦略的な取組みを後押しする観点から、地域公共交通活性化・再生法に基づく法定計画に位置づけられた取組みを実現するための支援制度とすることが効果的ではないか。
- ✓ 特に、市町村の財政面・体制面の課題、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、また、今後のMaaSの取組みの推進の観点からも、交通圏全体を見据えて都道府県と複数の市町村が協働して計画的に取り組む広域的なネットワークの構築への後押しをすべきではないか。
- ✓ 網形成計画等において設定する目標等を踏まえ、データ等に基づく事後評価を着実に実施し、地域の特性等に応じた柔軟な見直しにつなげるべきではないか。

モード間連携や多様な輸送サービスの活用

- 網形成計画の作成に当たって、鉄道と地域間幹線系統は、所与のものという前提で、他の地域内交通を議論しがちであり、これらは網形成計画等に「位置づける」だけで終わることが多い。真の意味で、鉄道と地域間幹線系統を対象にした網形成計画を作成すべき。
- 地域間幹線系統について、都道府県の関心が低いことが問題ではないか。地域間幹線系統がなくなると地域内フィーダー系統もなくなってしまうので、地域間幹線系統の重要性を共有し、理解してもらう必要がある。
- 地域間幹線系統について、補助金を受けることを重視する結果、地域の実情に合わない路線になったり、輸送量が減って補助が受けられなくなるとやめてしまうという状況が生じている。地域間幹線系統をどうするかを大上段で議論し、補助要綱で路線が決まるのではなく、網形成計画を作る過程で議論して、地域にとってより良い路線をつくり、本当に必要な路線を維持すべき。
- 過疎地域では、バス停まで出て来られない高齢者が増え、ドアツードアの輸送ニーズが高まっており、支援の拡充が必要ではないか。
- 過疎地域では、デマンド運行をしても乗合いが成立せず、実質的に乗用タクシーと変わらない状態となっている。乗用タクシーについても、網形成計画に位置づけ、支援対象に位置づけるべきではないか。
- 財政的な支援だけでなく、福祉・教育分野との連携も含めた支援を検討すべき。

地域の多様な関係者の協働

- 地域内フィーダー系統補助については、路線ごとに補助金申請書を作成する必要があるが、小規模な事業者の負担が大きい。上限額を一括で交付し、その枠組みの中で地方公共団体に地域の交通ネットワークについて考え、育てもらう方が生産的ではないか。計画を作り、第三者評価も活用して吟味していくことが効果的。
- 多様な関係者の協働へのインセンティブについては、外形的に協議会の構成員に加わるだけでなく、実質的に地域の交通ネットワークを改善させるような取組を評価すべき。

戦略的な先行投資

- リスクを回避するような先行投資や努力するきっかけとなるような支援のあり方を検討していただきたい。
- 全国共通ICカードの推進に次ぐ施策として、まずQRコードを挙げていることに違和感を感じる。その前段階として、クレジットカードによる決済等も普及すべきではないか。

計画を実現する支援制度

- 交通事業者が国や地方公共団体から補助を受けるに当たっては、様々なデータの提出が求められることになるが、こうしたデータを収集するためのシステムの導入についても支援が必要ではないか。
- 再編実施計画については、「5年間の縛りがかかる」というデメリットへの意識が定着してしまっている。例えば、地方公共団体が同意すれば柔軟に変更できる、短い路線については軽微な変更を許容するなど、創意工夫ができないか。

支援制度と法定計画(網形成計画)との関係

- 現行の支援制度(地域公共交通確保維持改善事業)は、支援に当たって法定計画(網形成計画)の策定を補助要件として求めている。
- 補助要件として策定を求めている「生活交通確保維持改善計画」には、補助を受けようとする事業や個別の路線等を記載することとしている。

(法定計画) 地域公共交通網形成計画

地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿を明らかにするマスタープラン

<記載事項> (地域公共交通活性化再生法 第5条第2項)

- ① 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の推進に関する基本的な方針
 - ② 計画の区域
 - ③ 計画の目標
 - ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
 - ⑤ 計画の達成状況の評価
 - ⑥ 計画期間
- 等

(補助計画) 生活交通確保維持改善計画

地域公共交通確保維持改善事業による補助を受けようとする事業について定める計画

<記載事項> ※幹線・フィーダー系統に係る確保維持事業の計画

- ① 事業に係る目的・必要性
 - ② 事業に係る定量的な目標・効果
 - ③ ②を達成するために行う事業及びその実施主体
 - ④ 運行系統の概要及び運送予定者
 - ⑤ 事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
 - ⑥ 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
- 等

※向こう3カ年の事項について記載



【参考】地域公共交通確保維持改善事業交付要綱等

- 補助計画(生活交通確保維持改善計画)については、補助金交付要綱等において、地域において目指す地域間、地域内の生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性が明示され、この考え方や方向性を前提として、本事業により確保維持すべき生活交通の具体的内容が定められることが必要としている。
- ただし、同計画の記載事項には掲げていないため、必ずしも十分に記載されているとは言い難い実態にある。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 (抜粋)

第2条

- 一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会(以下「協議会」という。)又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たった様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。

地域公共交通確保維持改善事業実施要領 (抜粋)

1. 共通事項

(1)生活交通確保維持改善計画の策定について

生活交通確保維持改善計画(以下「確保維持改善計画」という。)のうち、陸上交通の確保維持事業に係るものを策定する場合には、とりわけ当該事業が地域の様々なモードの交通に関係することから、当該事業に係る確保維持改善計画には、地域の生活交通の望ましいあり方から導き出される、地域において目指す地域間、地域内の生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性が明示されることが必要であるとともに、この考え方や方向性を前提として、本事業により確保維持すべき生活交通の具体的内容が定められることが必要である。

なお、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。)では、活性化法定協議会(活性化法第6条第1項の協議会をいう。以下同じ。)を設置し、関係者による議論を経て、地方公共団体等が地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)や地域公共交通再編実施計画(以下「再編計画」という。)等の法定の計画を策定した上で各種の取組みを進めていくこととしている。形成計画や再編計画等には、当該地域において目指す生活交通ネットワークのあり方の考え方や方向性、具体的な目標等が明記されることとなること、交付要綱において確保維持改善計画に記載する事項とされている事項のうち、形成計画や再編計画等に記載のあるものは、それを活用しつつ、不足する事項を追記又は記載した書類を添付することをもって、形成計画や再編計画等を交付要綱に定めた確保維持改善計画として取り扱う。

(2)協議会について

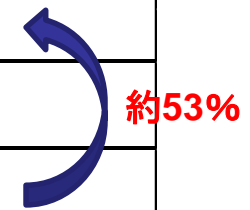
(略)

なお、当該地域において活性化法定協議会を設置する場合には、当初から、確保維持改善計画の策定に必要な者により構成するものとし、形成計画や再編計画等に係る議論と地域公共交通確保維持改善事業の実施に係る議論は一体的に行われ、これらの計画を推進し、地域公共交通ネットワークを再構築するため、効果的な支援が行われるようにすべきものであることにも留意する必要がある。

網形成計画と地域内フィーダー系統補助の関係

- フィーダー系統補助を受けている市町村等の約半数は網形成計画を策定している。
- 一方で、これらの市町村等でも、補助を受けようとする系統を網形成計画に位置づけているものは少ない。

網形成計画作成団体		地域内フィーダー系統確保維持計画	
網形成計画の作成単位	網形成計画作成数 (括弧内は再編実施計画数) (※1)	協議会数 (括弧内は再編実施計画を作成した団体に限った場合の数) (※2)	
網形成計画作成済み	単独市町村	379 (18)	226 (16)
	複数市町村	22 (0)	28 (0) (※3)
	都道府県 + 市町村	20 (5)	13 (5) (※4)
	都道府県	4 (0)	26 (0)
	合計	425 (23)	293 (21)
網形成計画未作成		-	258
合計		-	551



約53%

(※1) 平成30年7月末の状況。

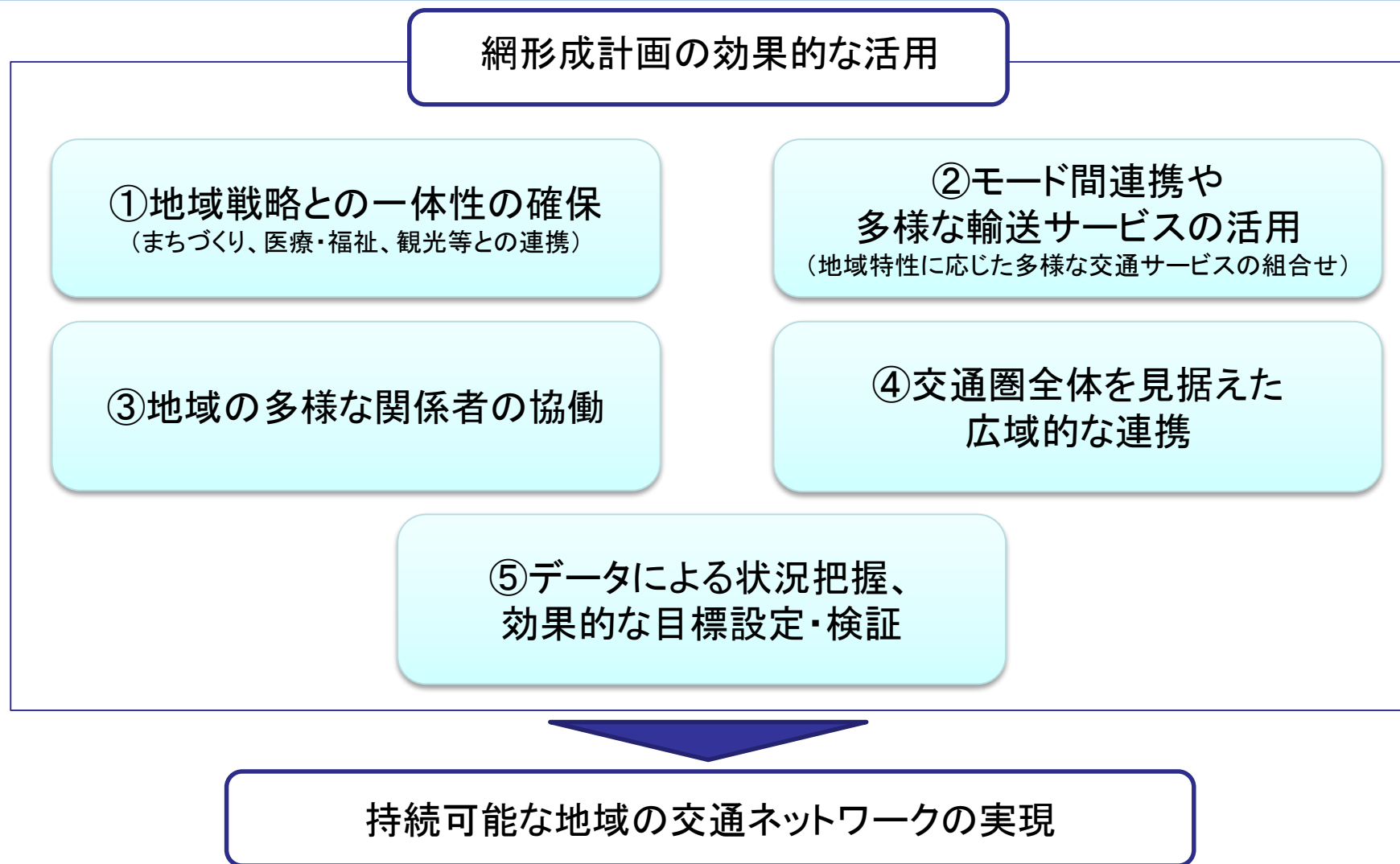
(※2) 平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。

(※3) 複数の市町村で作成した網形成計画の作成主体のうち、単独で網形成計画を策定している市町村(又はその協議会)の数を除いたもの。

(※4) 都道府県と市町村が共同で作成した網形成計画の作成主体のうち、単独又は複数の市町村のみで網形成計画を策定している市町村(又はその協議会)の数を除いたもの。

網形成計画の効果的な活用のために必要な視点

- 網形成計画において、効果的な活用のために必要な視点(地域戦略との一体性の確保、多様な輸送サービスの活用等)に関する**具体的内容については、各地域の判断に委ねられているところ。**
- 支援を行うに当たっては、**一定の内容を満たす網形成計画に定められた、持続可能な地域の交通ネットワークの実現に向けた取組に対する補助として位置づけるべきではないか。**



① 地域戦略との一体性の確保（岐阜県岐阜市）

- 中核市である岐阜市では、網形成計画において、まちづくり、中心市街地活性化等との一体性を確保し、コンパクトシティの実現とあわせて都市の基軸となる公共交通ネットワークの構築を目指している。
- ⇒ 地域公共交通のサービスの充実や利用者の増加を実現するため、まちづくり等の地域戦略と一体で地域公共交通を考える必要があるのではないか。

■ 将来のまちの姿と方向性

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。

■ 公共交通の方針

都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

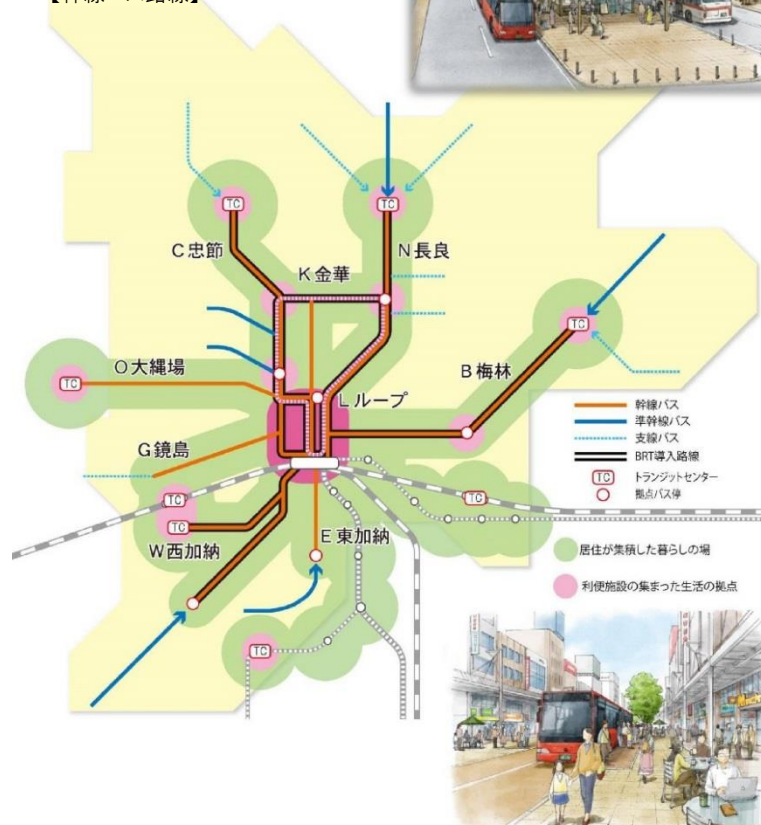
- 幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるコミュニティバスを幹線バスとネットワーク化し、本市が目指す「多様な地域核のある都市」を支えるバスネットワークを構築が図れるよう、幹線バスの起終点にトランジットセンターを設置する。
- 公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停近傍に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、公共交通を都市の基軸とした手のひら型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す。
- トランジットモールなど中心市街地の活性化及び回遊性の向上に寄与する施策を検討することより、公共交通とまちづくりとの連携を図る。

【幹線バス路線】

本市の将来都市像の骨格を形成する根幹的なバス路線として、以下に示す8つの路線を幹線バス路線として位置づけます。

B: 梅林方面 N: 長良方面 K: 金華方面 C: 忠節方面
O: 大縄場方面 G: 鏡島方面 W: 西加納方面 E: 東加納方面

■ 公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ【幹線バス路線】



※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

① 地域戦略との一体性の確保（熊本県熊本市）

■ 政令市である熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

⇒ 地域公共交通のサービスの充実や利用者の増加を実現するため、まちづくり等の地域戦略と一体で地域公共交通を考える必要があるのではないか。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持
- ③ 公共交通ネットワークの充実

○都市機能の維持・確保や居住の誘導による公共交通の維持・確保

- ・ 都市機能誘導区域(地域拠点等)に都市機能を維持・確保し、居住誘導区域(利便性の高い公共交通軸沿線)に居住を誘導することにより、市民の生活利便性を維持するとともに、公共交通の利用者を確保



○都市機能誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を対象に設定。地域拠点とは、日常生活において多くの人が集まる場所であり、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を設定。

○居住誘導区域の考え方

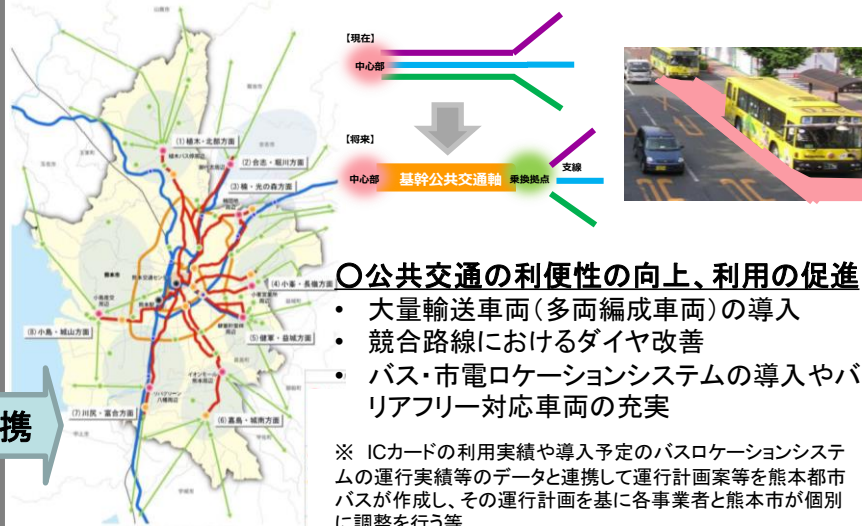
- ・ 中心市街地や地域拠点などの都市機能誘導区域と利便性の高い公共交通軸沿線を設定。

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸を機能強化し、公共交通サービス水準の維持に努めることにより、基幹軸への居住誘導を図る。また、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による地域公共交通網の形成を図る。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 路線バスについて、利用状況に応じた幹線・支線化などの再編や効率的な運行体制の構築(*)により、定時性や速達性、効率性を向上させるほか、地域の実情や特性に応じた公共交通の構築を図る。



連携

① 地域戦略との一体性の確保（埼玉県東秩父村）

- 網形成計画において、観光拠点を中心に統一的にバス路線を見直し、観光施設の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者双方のおでかけに資する公共交通ネットワークの構築を目指している。
- ⇒ 過疎地域等においても、地域公共交通のサービスの維持や外出機会の促進等につなげるため、地域の実情に応じてまちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考える必要があるのではないか。

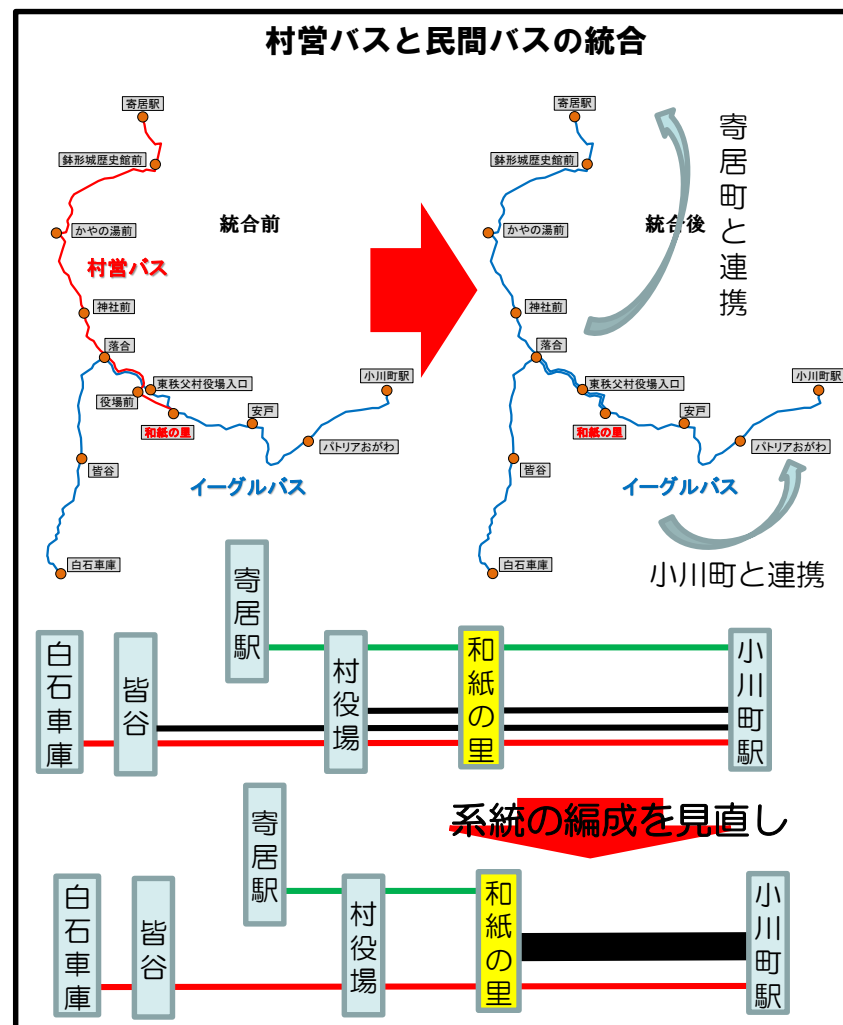
○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点でもある観光拠点「和紙の里」の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る



○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を実現。



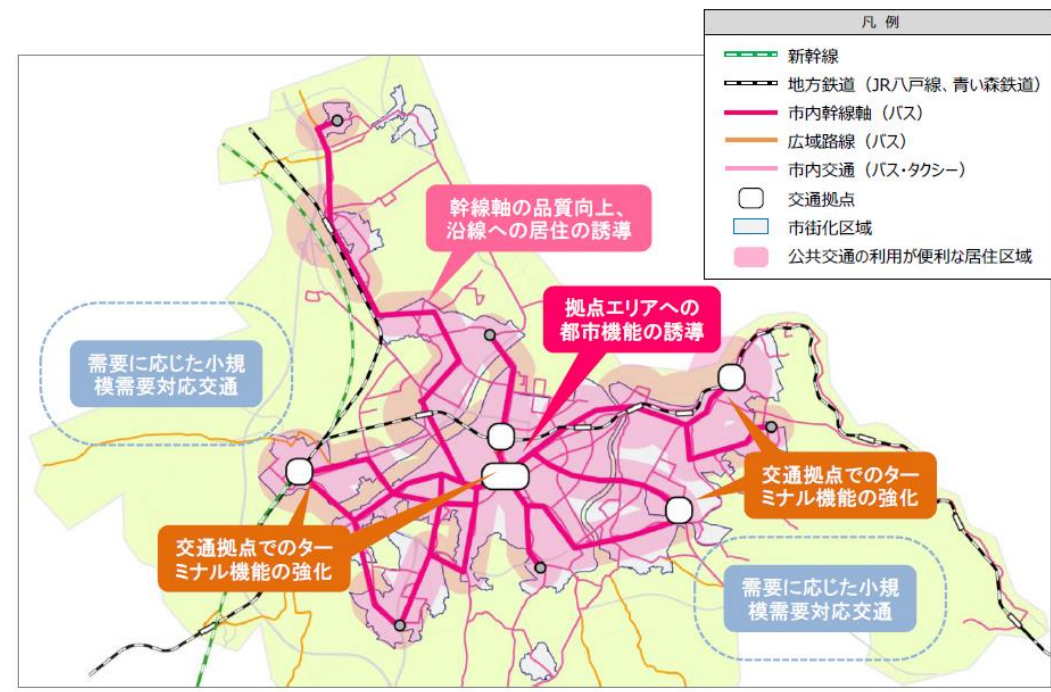
■ 網形成計画において、複数のバス事業者が運行する市街地の主要幹線軸について、ダイヤ(等間隔運行等)、運賃体系、情報提供等に連携して対応することとし、持続可能で使いやすい地域公共交通ネットワークを目指している。

⇒ 複数の事業者や交通モードの連携により、利用者目線で使いやすいサービスの提供を促進することが効果的ではないか。



	幹線軸の名称	区 間	目標運行間隔	実施する施策	
				共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
幹 線	①八戸駅幹線軸	中心街～八戸駅前 ※②と③の各幹線軸 の合流で形成	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	②田面木幹線軸	中心街～田面木	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	20分間隔	等間隔運行	市営バス
	④湊方面幹線軸	中心街～労災病院通 ※⑤と⑥の各幹線軸 の合流で形成	10分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	20分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	20分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	20分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑧八太郎幹線軸	中心街～八太郎	20分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
	⑨市民病院・田向幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業 所(市民病院まわり)	20分間隔	等間隔運行	市営バス
	⑩旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業 所(国道まわり)	20分以内	高頻度運行	市営バス
準 幹 線	⑪ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュー タウン	30分間隔	パターンダイヤ	市営バス
	⑫多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	30分間隔	パターンダイヤ	市営バス

図 「市内幹線軸」の等間隔運行・共同運行の継続



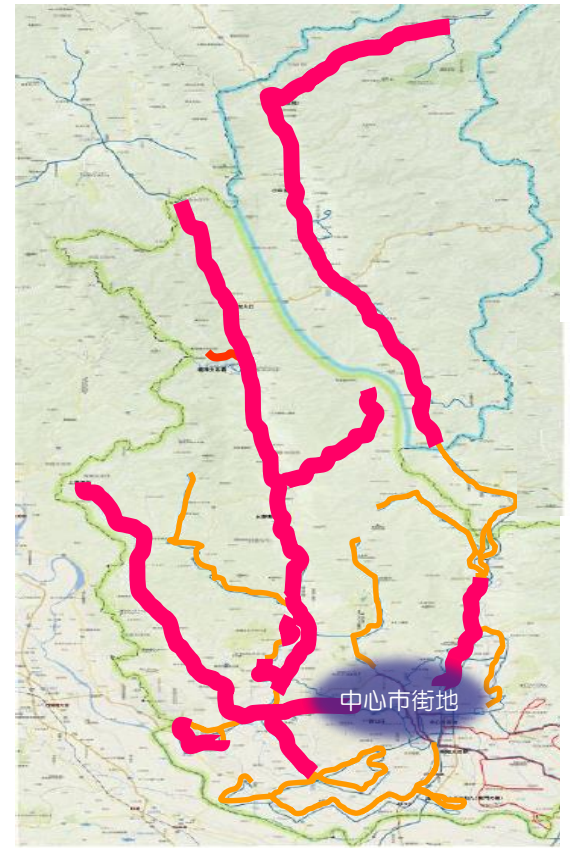
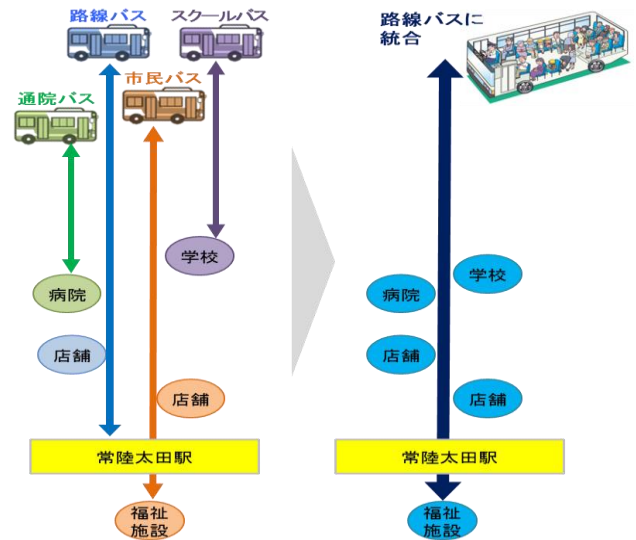
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、**路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直し**につなげている。
- ⇒ 地域における効率的で一体的な交通サービスの提供を実現するため、網形成計画において、スクールバス、施設の輸送サービス等を含む地域の輸送資源を総覧し、課題と解決策を共有して進めていくことが効果的ではないか。

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日（週1～7日）、ダイヤ・本数、運賃体系（距離制、200円均一、無料）の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日（平日）とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更（200円、300円、500円）



— 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
— 路線バス・市民バスが重複していた路線

- 近時、既存の交通手段を補完する新たな輸送サービスとして、狭小な道や高台の住宅団地等における地域住民のラストワンマイル等の役割を果たすグリーンスローモビリティの活用が進められているところ。

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行する場合は、既存の制度による支援が可能。

グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上の電動モビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ①Green・・・CO2排出量が少ない**電気自動車**
- ②Slow・・・**ゆっくり**なので、観光にぴったり
- ③Safety・・・速度制限で安全。**高齢者**も運転可

- ④Small・・・小型なので**狭い道**でも問題なし
- ⑤Open・・・窓がない開放感が乗って**楽しい**

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可



4人乗り



7人乗り



10～16人乗り



【活用場面の例】地域住民のラストワンマイルとして。観光客向けの新しいモビリティとして。



京都府伊根町

- 離合が難しい**狭小な**道。観光客が増えたが、道が狭く歩行者も**危険**。
- 地域住民のラストワンマイル、観光客の移動モビリティとして、伊根町観光協会が**自家用有償旅客運送**による有償実証実験を2018年11月に実施



島根県松江市

- 郊外の**高台の住宅団地**。**高齢化**が進み、バスも走っていないエリア。
- **団地内の住民のラストワンマイル**として、**社会福祉法人**が松江市と協力して、自家用有償旅客運送による運行開始を検討中。



大分県姫島村

- 瀬戸内海の完全**離島**。道は狭く坂は急。**公共交通空白**地域。
- 7月から**レンタカー事業**を開始。
- 今後、高齢者の移動手段、観光客向けの**ガイドモビリティ**としても活用予定。



東京都豊島区

- 池袋エリアの**まちづくり、ブランディング**の推進。
- **中心市街地を周遊**する観光客向けの周遊バスとして、2019年11月から**乗合バス事業**を開始予定。

③地域の多様な関係者の協働(岐阜県岐阜市)

- 網形成計画において、地域住民が主体となって運行計画の見直しや継続的な利用促進活動を行うとともに、市が収支状況等を継続的にチェックすることにより、持続可能なコミュニティバスの運行を目指している。
- ⇒ 地域の実情に応じた持続可能なサービスを提供するため、地域住民、利用者等を含む地域の多様な関係者の責任と負担を明らかにして取り組むことが効果的ではないか。

■ コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携



地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
- ・ルートやバス停の位置の検討
- ・ダイヤの運行計画の立案・運賃の決定
- ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
 - ・地域で広告を募集
 - ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

地域住民が主役



交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

コミュニティバスの運行から地域再生へ



■ 地域住民による様々な活動

- ・利用促進活動
- ・運行計画の見直し
- ・広報活動
- ・収支改善策の検討 等 (運賃の見直し、広告収入の検討 等)

● 社会学習に利用

● 広告費による収入

● スタンプラリー開催

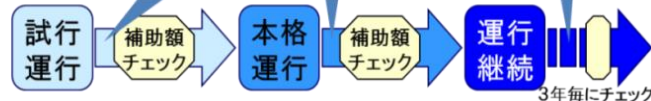
● 建設記念式典

● ヘルパーボランティア

● 中・高齢生バスガイド

● ギャラリーバスの運行

地域の努力が継続した運行へつながっていく!



補助基準		
高齢者密度	高 ↔ 低	
収支率	40% ↔ 15%	
補助上限額	800万円 ↔ 1,050万円	

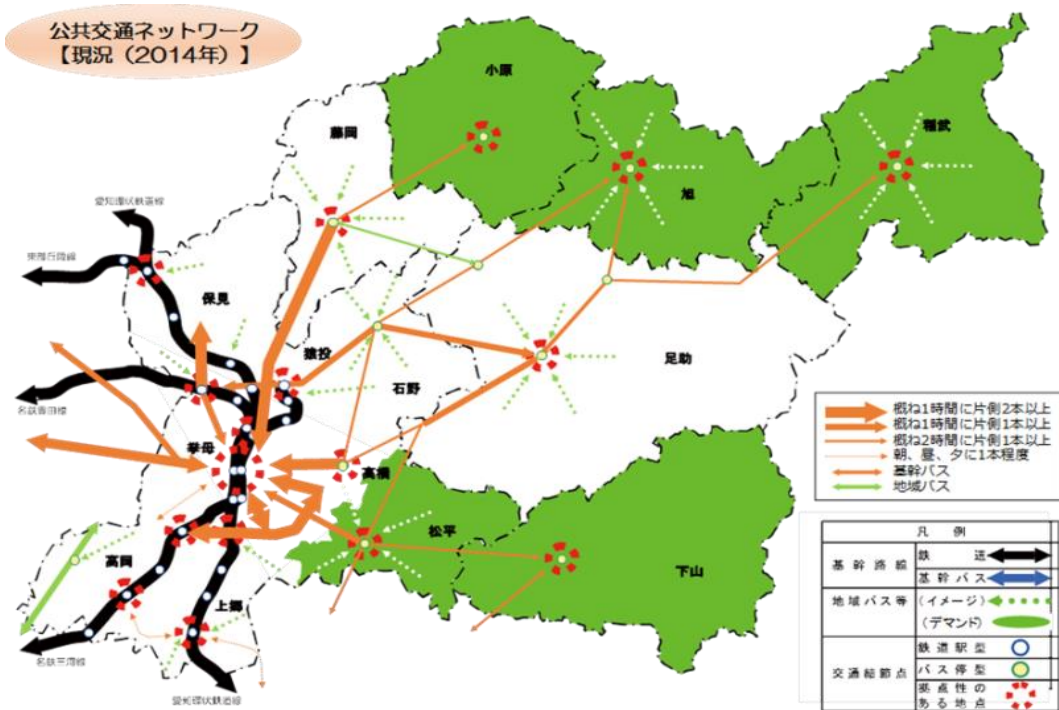
持続可能なコミュニティバスシステムの構築

行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

③地域の多様な関係者の協働(愛知県豊田市)

■ 網形成計画において、地域のバスについては、多様な関係者からなる運営協議会の議論に基づき運行・改善することを明らかにするとともに、収支率等の定量的な指標と運営協議会の取組を評価するバス評価システムを導入し、サービス水準の見直しに活用することとしている。

⇒ 地域の多様な関係者の協議会への参画とあわせて、あらかじめ見直しのルールを共有することが効果的ではないか。



「鉄道」・「基幹バス」・「地域バス」で広大な市域をカバー



地域バス運営協議会にて検討

- 「地域バス」は、地域住民、商工会、病院、学校などが参加する「**運営協議会**」の議論に基づき運行、改善を実施。
- 収支率等の定量的な指標と運営協議会の取組を評価する**独自のバス評価システム**を導入し、「基幹バス」・「地域バス」のサービス水準の見直しに活用・運営協議会の活動を活性化。

④ 交通圏全体を見据えた広域的な連携(愛知県北設楽郡)

- 網形成計画において、3町村のバスを役割に応じて分類し、地域間幹線補助系統も含めて位置づけるとともに、運賃体系等の統一化を図り、高校生の通学や高齢者の外出といったニーズに応えることとしている。
- ⇒ 複数市町村の連携による生活交通ネットワークの構築の例は少なく、交通圏全体を見据えた広域的な取組を更に後押しする必要があるのではないか。

山村の複数町村の連携による生活交通ネットワークの構築

- 各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。
- 独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。
- 路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 楕円:デマンドバス



バス通学が可能となり
高校生の下宿率が低下

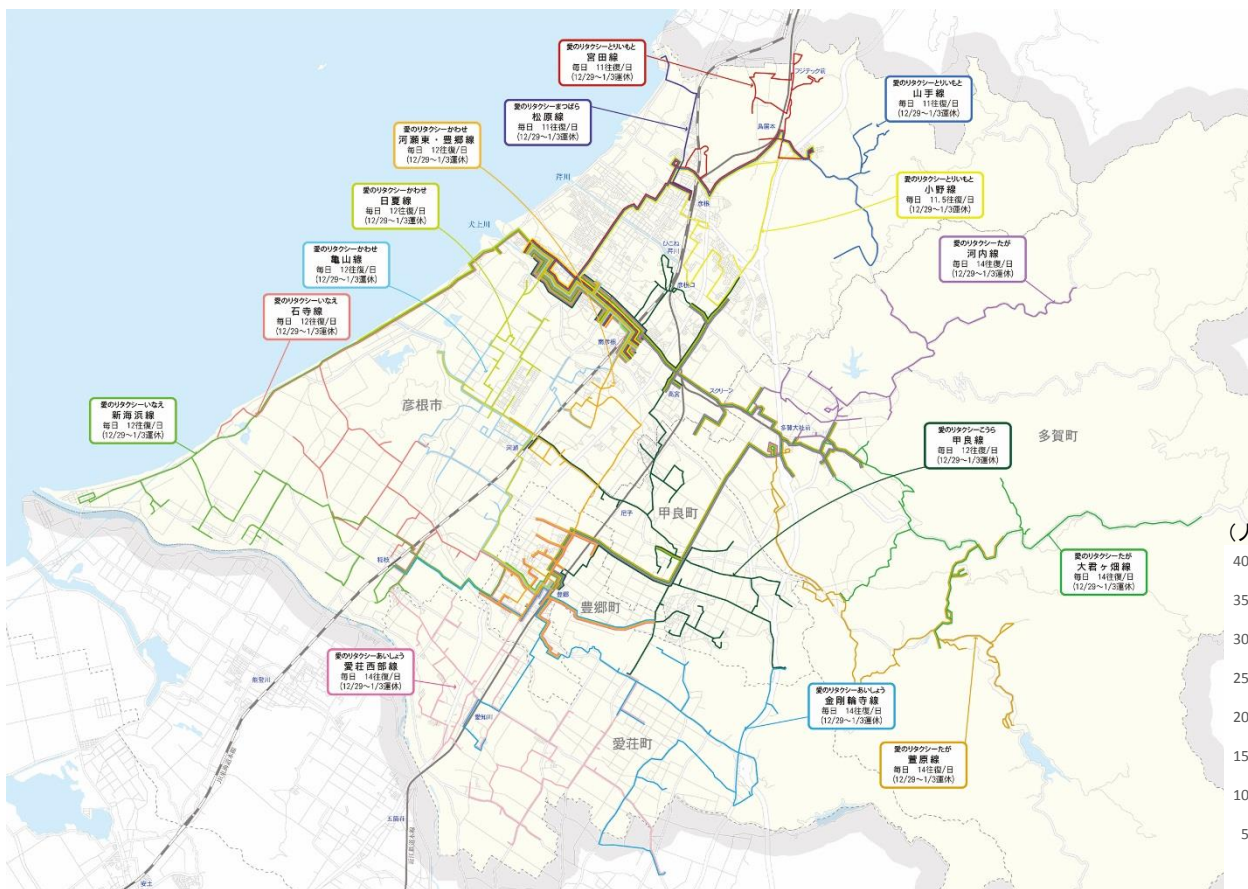


町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

■ 湖東定住自立圏構想を締結した1市4町で策定した網形成計画において、一部の市町が別々に運営していた予約型乗り合いタクシーを、圏域全体で運行するように見直すこととしている。

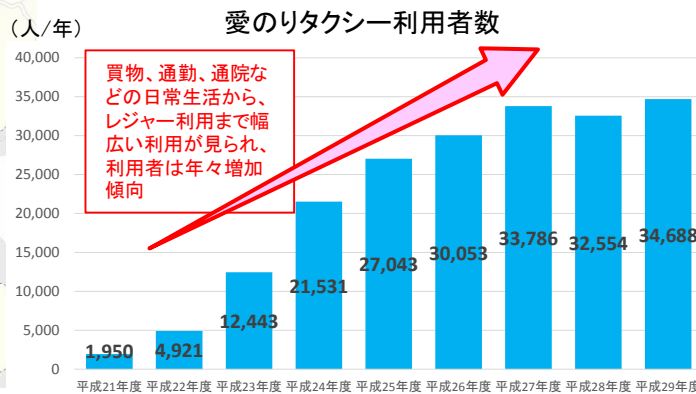
⇒ 定住自立圏構想等の広域的な地域戦略との整合を図りつつ、交通圏全体を見据えた広域的な取組を更に後押しする必要があるのではないか。

【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】



委託事業者	近江タクシー(株)
運行便数・時間	・12便/日(往復)・路線 ・概ね7:00~20:00
利用運賃	・400円、800円の2段階制※
補助の財源	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金

※委託事業者にメーター運賃と利用運賃の差額を補助



- 網形成計画において目標を設定する際、公共交通利用者数、利用者満足度等、公共交通そのものの利用状況に着目した目標に加え、公的負担に関する目標や、公共交通の利便性の向上による他の政策分野への貢献を明確にした目標を設定する例もみられる。
- 特に、公的負担を可視化することによって、地域住民、利用者等を含む地域の多様な関係者の責任と負担により確保維持することを明らかにし、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図ることが重要ではないか。

公的負担に関する数値目標の設定例

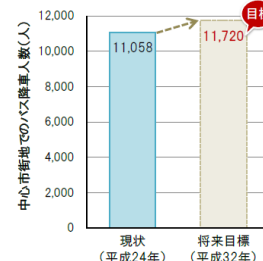
作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円 (H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円 (H26)	310,000千円 (H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円 (H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円 (H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	住民1人あたりの財政負担額	6,424円/人 (H27)	6,400円/人 (H36)
茨城県大子町	利用者1人あたりの町負担額	650円/人 (H27)	650円/人(H32)

まちづくりと連携した目標の設定例(岐阜市)

まちなかの賑わい

中心市街地のバス降車人数

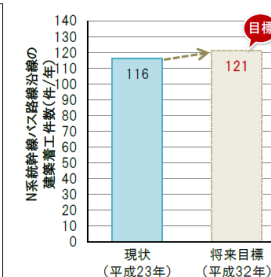
- 目的
 - ・ 郊外部から中心部への公共交通アクセシビリティの向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「中心市街地にバスで訪れる人々が増える」ことを評価します。
- 指標の算定方法
 - ・ 中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数
※現状値：11,058人(平成24年10月16日(火)(晴))
 - ・ 路線バス、コミュニティバス
：10,648人(交通ICカード(アユカ)データ)
 - ・ 柳バス：410人(降車実績データ)
- 将来目標値の設定方法
 - ・ 中心市街地内の交通ICカードを利用した全バス停の降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
 - ・ 2期岐阜市中心市街地活性化基本計画では、「賑わい創出」の目標値として、柳ヶ瀬周辺地区の歩行者通行量を約6%増やすことを目標に掲げています。
 - ・ バスで中心市街地に来訪する人についても、同じ6%の増加を見込み、将来目標値11,720人と設定します。



都市機能の集約

幹線バス路線沿線の住宅着工件数

- 目的
 - ・ 幹線バス路線のBRT導入により、速達性や定時性が確保された公共交通軸として、「沿線に新たな居住が促進される」ことを評価
- 指標の算定方法
 - ・ N(長良)系統における、中心市街地を除く幹線バス路線の沿線地域(金華、長良、長良西の3連合会)での専用住宅・共同住宅の建築確認件数
※現状値：116件(平成23年度実績値)
- 将来目標値の設定方法
 - ・ BRT導入を図る幹線バス路線沿線地域(金華、長良、長良西)の建築確認件数は、平成15年を境に急速に減少しましたが、平成17年以降は再び増加傾向を示しています。
 - ・ 平成17年以降の推移が平成32年度まで続くことと仮定した場合、幹線バス路線沿線の住宅着工件数は約121件となります。
 - ・ そのため、幹線バス路線沿線における住宅着工件数が121件を上回ることを目標に設定します。



- 網形成計画において、「路線バス利用者数」、「公共交通での通学者数」、「デマンド型交通利用者数」等の定量的な目標を設定し、毎年度、協議会で達成状況を共有している。
- ⇒ 定量的な目標設定とデータに基づく事後評価を継続的に実施することにより、地域の実情に応じた柔軟な見直しにつなげる必要があるのではないか。

計画の目標

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上

(1) 路線バス利用者数

路線バス利用状況を把握するための評価指標として、市内完結路線における路線バス年間利用者数を設定する。

表 4-1 路線バス利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
市内完結路線における路線バス年間利用者数		3,350,075 人	3,450,600 人	路線バス利用者数は近年増加傾向であるが、人口は減少局面に入っていることから、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	3,369,900 人	3,389,900 人	3,410,000 人	3,430,200 人

(2) 公共交通での通学者数

高校生等の通学の利便性向上について把握するための評価指標として、通学定期券年間販売数を設定する。

表 4-2 公共交通での通学者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
通学定期券年間販売数		12,158 人	12,523 人	路線バス利用者数同様、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	12,230 人	12,303 人	12,376 人	12,449 人

基本方針2 生活と交通の拠点の整備

(3) デマンド型交通²⁷利用者数

デマンド型交通の利便性向上について把握するための評価指標として、あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数を設定する。

表 4-3 デマンド型交通利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数		16,504 人	16,510 人	デマンド型交通利用者数は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	16,510 人	16,510 人	16,510 人	16,510 人

評価指標の達成状況

(平成30年度 第1回 帯広市地域公共交通活性化協議会 資料)

帯広市地域公共交通網形成計画 評価指標達成状況

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上							
(1) 路線バス利用者数							
把握する指標	市内完結路線における路線バス年間利用者数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)	-	-	3,369,900	3,389,900	3,410,000	3,430,200	3,450,600
実績値 (人)	3,350,075	3,356,486	3,379,745	-	-	-	-
達成率	-	-	100.3%	-	-	-	-
(2) 公共交通での通学者数							
把握する指標	通学定期券年間販売数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)	-	-	12,230	12,303	12,376	12,449	12,523
実績値 (人)	12,158	11,373	10,884	-	-	-	-
達成率	-	-	89.0%	-	-	-	-

基本方針2 生活と交通の拠点の整備							
(3) デマンド型交通利用者数							
把握する指標	あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数						
年度	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)	-	-	16,510	16,510	16,510	16,510	16,510
実績値 (人)	16,504	16,988	17,136	-	-	-	-
達成率	-	-	103.8%	-	-	-	-