

持続的な公共交通ネットワーク

構築・推進のあり方

平成29年11月27日(月)
第3回岩手県地域公共交通活性化検討会議

1 全県的なマスタープランのあり方

- (1) 法定計画(地域公共交通網形成計画)によるべきか。
- (2) 市町村地域公共交通網形成計画との関係

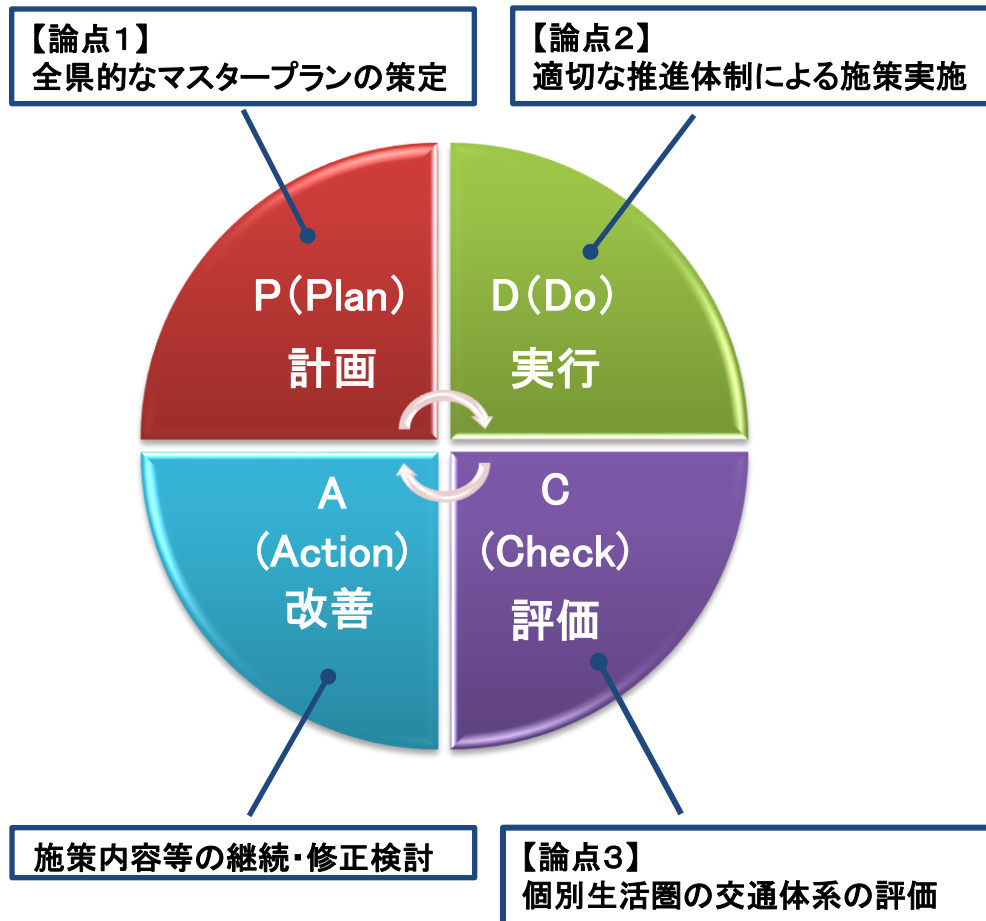
2 計画の推進体制

- (1) 全県的なマスタープランの推進体制
- (2) 広域的な公共交通マネジメントの推進体制

3 計画の評価手法

- (1) 広域生活圏の交通体系の再編等に係る路線評価

【PDCAサイクル図】



幹線路線と地域内公共交通の再編方向性(基本的考え方)

※ 第2回検討会議

「岩手県の持続的な公共交通ネットワークの構築に向けて」【たつき台】

【地域公共交通ネットワークの形成】

岩手県の持続的な地域公共交通ネットワークの構築を図るためには、広域的な移動を支える「幹線路線」と広域生活圏域内の移動を支える「地域内公共交通」を相互一体的に捉え、適切な機能分担のもと、効率的なネットワークを設計し、再編を行うことが重要である。



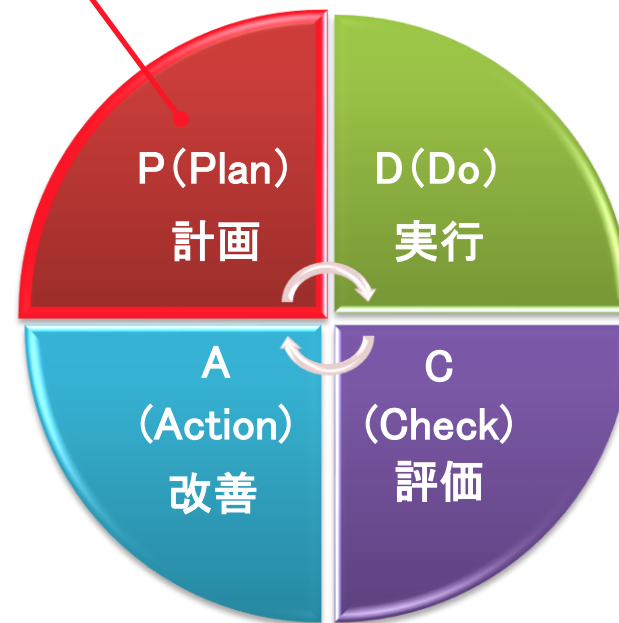
設計方法をどのようにするか。

法定計画(地域公共交通網形成計画)とするべきか。

または任意計画(公共交通マスタープラン、バス交通ネットワーク計画等)とするべきか。

【PDCAサイクル図】

【論点1】
全県的なマスタープランの策定



1 地域公共交通網形成計画(法定計画)とは

- (1) 「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」に基づき地方公共団体が中心となって策定することができ、「**地域にとって望ましい公共交通網のすがた**」を明らかにする「**マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)**」としての役割を果たすもの。
- (2) 国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が法定協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で、策定する。
- (3) まちづくりと連携し、かつ**面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業について記載**する。

2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 【抜粋】

※ 平成十九年五月二十五日法律第五十九号
(改正:平成26年5月)21日法律第41号

(地域公共交通網形成計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、**市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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の計画(以下「地域公共交通網形成計画」という。)**を作成することができる。

2～7 [略]

8 地方公共団体は、**地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣〔略〕に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。**

9～10 [略]



| | 法定計画 (地域公共交通網形成計画) | 任意計画 |
|-------|--|---|
| 策定団体 | 青森県「青森県地域公共交通網形成計画」 奈良県「奈良県地域公共交通網形成計画」 | 山梨県 「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」 (総合計画の部門別計画) |
| メリット | <p>(1) 国による財政支援</p> <p>① 計画策定補助(補助率1/2) ② 利用促進・事業評価補助(補助率1/2)</p> <p>地域公共交通網形成計画に基づき実施する、利用促進事業(公共交通マップの作成、公共交通情報提供、モビリティマネジメント)や計画達成状況等の評価に必要な調査等に必要経費の一部を補助</p> <p>(2) 法定協議会への応諾義務</p> <p>協議会の構成員は正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければならない。(地域公共交通活性化再生法第6条第4項)</p> <p>(3) 計画の尊重義務</p> <p>協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。(地域公共交通活性化再生法第6条第5項)</p> | <p>(1) 計画内容の自由度が高く、内容の変更も容易</p> <p>法定計画の場合、計画に記載する事項が定められていることや国土交通大臣等への送付が必要になる。 【法定計画の場合の記載事項】</p> <p>① 基本的な方針 ② 計画の区域 ③ 計画の目標 ④ ③の達成のために行う事業・実施主体 ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項 ⑥ 計画期間 ⑦ その他必要と認める事項</p> <p>(2) 速やかな再編実施が可能</p> <p>法定計画の場合、観光振興や福祉、教育、環境などの多様な分野との連携を行い、分野横断的な対策を実施していくことが求められるため、他分野との調整等に時間を費やす恐れがある。</p> |
| デメリット | <p>(1) 国土交通大臣等への送付が必要 (事実上の調整あり)</p> | <p>(1) 計画の実行性が確保されない</p> <p>任意計画の場合、計画の尊重義務がないことから、協議事項の実効性に不安あり。</p> |
| 備考 | <p>「地域公共交通網形成計画」を実現するための実施計画である「地域公共交通再編実施計画(アクションプラン)」を策定した場合は、以下に示す特例制度や財政支援等を活用できる。</p> <p>(1) 手続きのワンストップ化 (2) 少量貨物の特例 (3) 計画を阻害する行為の防止 (4) 国庫補助要件の緩和等</p> | |

1 県で地域公共交通網形成計画を策定する場合

- (1) 1つの地域又は市町村において、2つの地域公共交通網形成計画を策定することは可能。ただし、市町村における地域公共交通網形成計画と整合性を図る必要がある。
- (2) 県で法定のアクションプラン(地域公共交通再編実施計画)を策定する場合は、幹線路線だけでなく、地域内公共交通も含め策定する必要がある。(そのため、青森県においては法定のアクションプランの策定は見送ったもの。)



2 県内市町村の策定状況

| 区分 | 市町村数 | 市町村名 | 策定(予定)時期 |
|------|------|------------------------------------|----------|
| 策定済 | 8 | 八幡平市 | 平成28年3月 |
| | | 宮古市 | 平成29年3月 |
| | | 釜石市 | 平成29年3月 |
| | | 岩手町 | 平成29年4月 |
| | | 大槌町 | 平成29年5月 |
| | | 花巻市 | 平成29年6月 |
| | | 北上市 | 平成29年6月 |
| | | 滝沢市 | 平成29年9月 |
| 策定中 | 2 | 矢巾町 | 平成29年11月 |
| | | 大船渡市 | 平成30年3月 |
| 策定予定 | 6 | 平成30年度策定予定 5市町村 平成31年度策定予定 1市町村 | |
| 計 | 16 | | |

既に策定済の市町村の地域公共交通網形成計画との整合性を図るとともに、今後、地域公共交通網形成計画を策定予定の市町村については、**全県的なマスタープランを踏まえつつ計画策定を行う必要あり。**

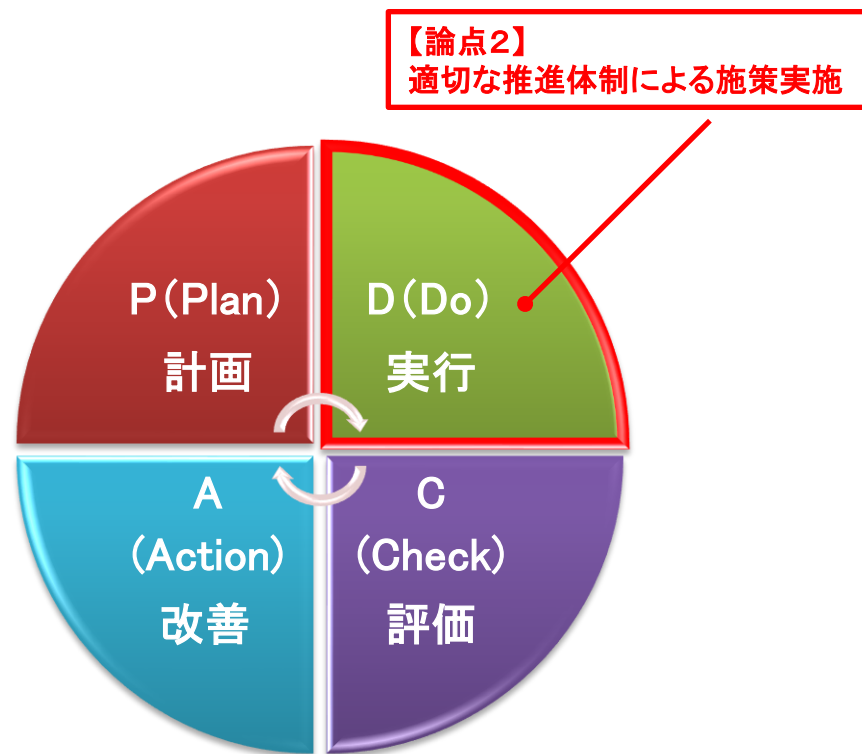
全県的なマスタープランの構成例

- 1 計画策定の趣旨及び位置付け
- 2 計画の区域
- 3 計画の期間
- 4 地域の現状等(地勢・社会状況・経済状況)
- 5 上位計画の整理
- 6 地域公共交通の現状
- 7 地域公共交通の課題
- 8 基本的な方針
- 9 計画の目標
- 10 目標達成のための施策・事業
 - (1) 各広域生活圏における公共交通の再編に係る事業
 - (2) 利用促進に係る事業
 - (3) 利用環境の整備に係る事業
 - (4) その他の事業
- 11 計画の達成状況の評価

⇒ 全県的なマスタープランの策定及び実施、計画達成状況の評価等を行う推進体制をどうするか。

→ 広域的な公共交通の再編に係る計画の検討・実施、路線評価等を行う推進体制をどうするか。

【PDCAサイクル図】



1 青森県

- (1) 青森県・青森県バス交通等対策協議会・交通事業者 (法定協議会)
広域路線ネットワークの形成・拠点形成・利用促進・維持
- (2) 各都市圏市町村・交通事業者(同協議会地域分科会等)
圏域内路線ネットワークの形成・拠点形成・利用促進・維持

青森県・青森県バス交通等対策協議会・交通事業者
広域路線ネットワーク形成・拠点形成・利用促進・維持

むつ都市圏市町村・交通事業者
圏域内路線ネットワーク形成
拠点形成・利用促進・維持

青森都市圏市町村・交通事業者
圏域内路線ネットワーク形成
拠点形成・利用促進・維持

十和田・三沢都市圏市町村
交通事業者
圏域内路線ネットワーク形成
拠点形成・利用促進・維持

弘前都市圏市町村
交通事業者
圏域内路線ネットワーク形成
拠点形成・利用促進・維持

八戸都市圏市町村・交通事業者
圏域内路線ネットワーク形成
拠点形成・利用促進・維持

五所川原都市圏
市町村
交通事業者
圏域内路線
ネットワーク
形成拠点形成
利用促進
維持

2 奈良県

- (1) 奈良県地域交通改善協議会 (法定協議会)
全県における広域路線ネットワークの確保・維持・改善(基本的な方針等の決定)
- (2) 地域別部会・路線別検討会議(同協議会地域別部会等)
各地域毎における圏域内路線ネットワークの確保・維持・改善(目標・事業等)

構成委員の格上げにより
意思決定力を有する協議組織に

「奈良県地域交通改善協議会」

会 長：奈良県知事
委 員：市町村長、交通事業者・関係団体代表
近畿運輸局（自動車交通部長、企画観光部長※、奈良運輸支局長）等
※現在は、交通政策部長

「奈良県地域交通改善協議会幹事会」

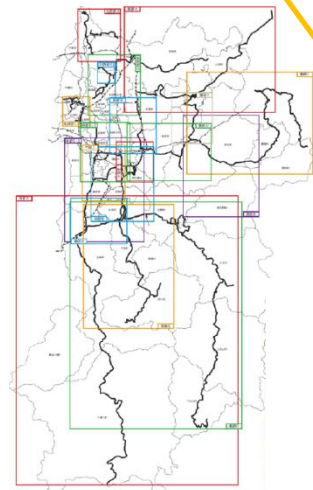
会 長：奈良県県土マネジメント部長
委 員：副市町村長、交通事業者・関係団体担当役員、近畿運輸局担当課長 等

「地域別部会」

奈良県県土マネジメント部次長、市町村公共交通担当課長、奈良運輸支局担当課長 等
※検討内容に応じて、事業者代表（バス協会・タクシー協会・奈良労働組合協議会）

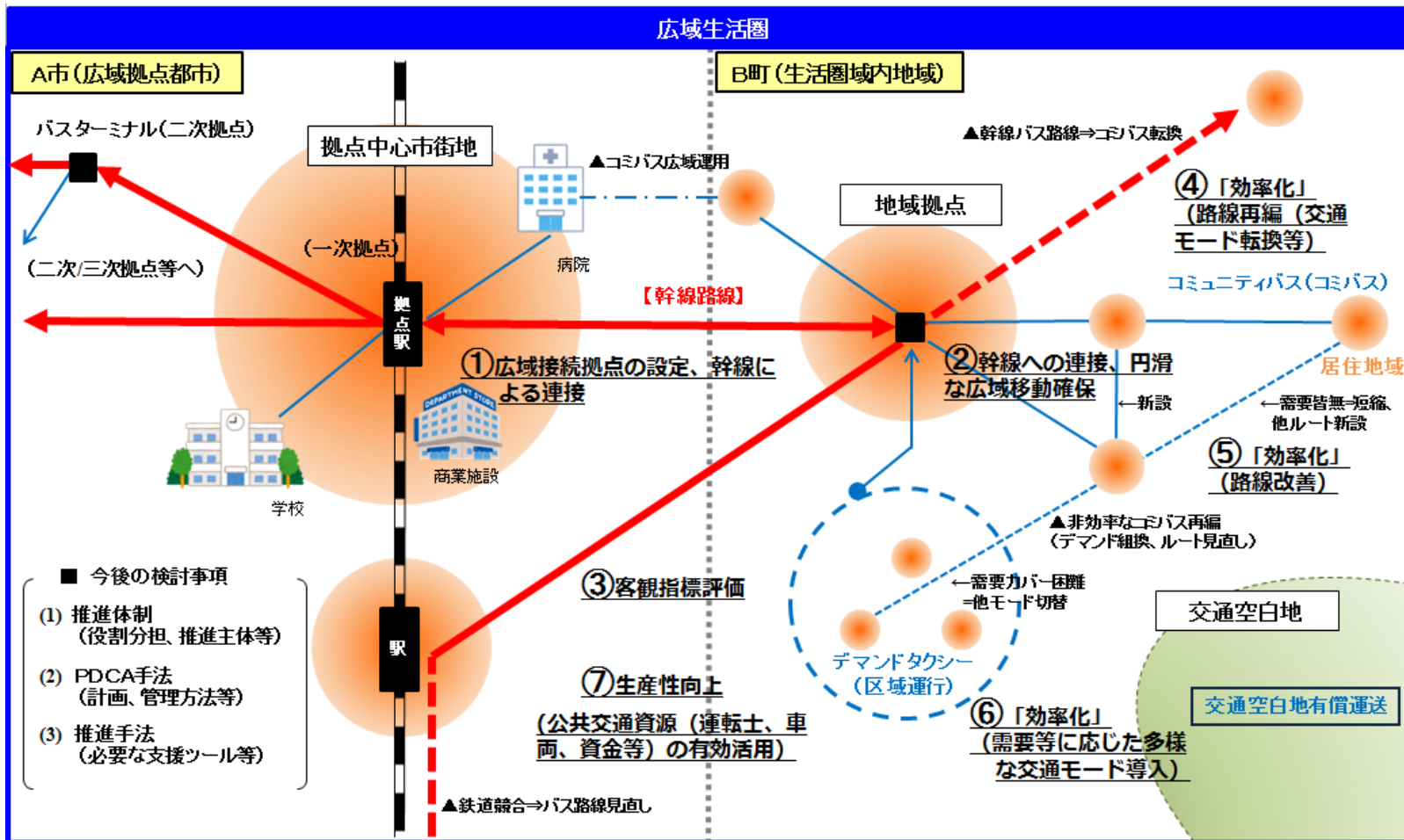
| 北西部地域 | 中部地域 | 東部地域 | 南部地域 |
|--|---|---|--|
| 奈良市、大和郡山市、 生駒市、香芝市、平群町、 三郷町、斑鳩町、安堵町、 川西町、三宅町、田原本町、 上牧町、王寺町、河合町 | 大和高田市、橿原市 桜井市、御所市、葛城市、 高取町、明日香村、広陵町 | 奈良市、天理市、桜井市、 宇陀市、山添村、曾爾村 御杖村、東吉野村 | 五条市、吉野町、大淀町、 下市町、黒滝村、天川村、 野迫川村、十津川村、 下北山村、上北山村、 川上村、東吉野村 |

路線別検討会議（19グループ）



○ 県北部と中南部では大きく環境が異なる（人口密度：北西部1,384人/km²、東部160人/km²、南部16人/km²）ことから、地域特性を鑑み、県内を19のグループに分けてとりまとめ

○ 基本的な方針は全グループで共有するが、目標や事業はグループ毎に設定



【検討会議における委員の意見】

- 1 岩手県は広大であるということの他にも都市が小さく拠点が少ないため、岩手県で日常的な生活圏を描いてみると、盛岡市周辺は4～5市町村で生活圏が描けるが、それ以外はせいぜい2市町村でしか生活圏が描けない。
- 2 各生活圏の中心都市でも人口は10万人に満たないため、その中での利用促進ができるかという点、1市町村における課題と何ら変わらない。
- 3 「地域内公共交通」については、県内各市町村がそれぞれの立場で考えている。そのため、当該会議で取り扱うのであれば、「広域幹線路線」と「地域内公共交通」の接続において、配慮すべき事項は何なのかという程度で収める方がいいのではないか。

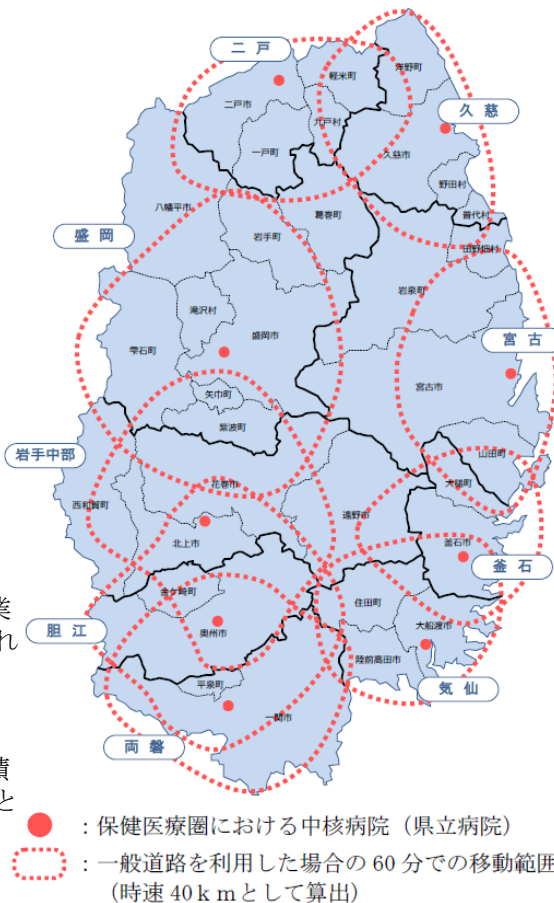
1 交通体系維持に係る県のこれまでの考え方

- (1) 県
「広域のかつ幹線的な路線の維持・構築」
※ 市町村の支援
- (2) 市町村
「地域内の交通体系の維持・確保」

2 住民の移動の状況

- (1) 医療圏域における移動の必要性
地域の実情に応じた医療を提供する体制を確保するために、医療圏域が定められており、本県では、**広域的・専門的な保健サービスを提供するための圏域として9圏域（二次保健医療圏）として設定されるなど、通院等に係る広域的な移動がなされている。**
- (2) 商圈の拡大
以前は、地区にある商店街等での買い物が主であったが、大型商業施設の進出に伴い、買い物のために隣接する市町村への移動がなされている。
- (3) その他
人口減少により、公共施設等の都市機能が中核市や中心市に集積されることも想定され、今後、市町村を越える移動がさらに増えるものと想定される。

二次保健医療圏内の移動所要時間



資料：県保健福祉企画室調べ

市町村別地元購買率(H20県調査)

| 市町村名 | 地元購買率 | 市町村名 | 地元購買率 |
|-------|-------|------|-------|
| 盛岡市 | 97.2 | 紫波町 | 72.6 |
| 宮古市 | 91.9 | 矢巾町 | 64.1 |
| 大船渡市 | 90.0 | 西和賀町 | 57.7 |
| 花巻市 | 87.2 | 金ヶ崎町 | 69.8 |
| 北上市 | 93.8 | 平泉町 | 48.3 |
| 久慈市 | 90.8 | 住田町 | 17.4 |
| 遠野市 | 80.2 | 大槌町 | 72.7 |
| 一関市 | 85.7 | 山田町 | 68.7 |
| 陸前高田市 | 79.2 | 岩泉町 | 61.2 |
| 釜石市 | 78.7 | 田野畑村 | 13.2 |
| 二戸市 | 88.4 | 普代村 | 18.0 |
| 八幡平市 | 70.6 | 軽米町 | 42.8 |
| 奥州市 | 91.2 | 野田村 | 9.8 |
| 滝沢市 | 32.1 | 九戸村 | 19.8 |
| 雫石町 | 58.4 | 洋野町 | 25.8 |
| 葛巻町 | 24.7 | 一戸町 | 49.0 |
| 岩手町 | 71.4 | | |

※赤いセルは地元購買率70%未満(17市町村)

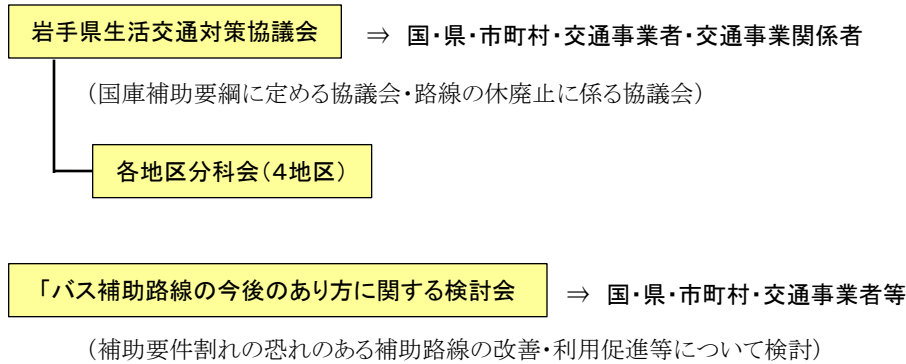
県では幹線路線についての取組、市町村では市町村内の移動に係る取組を実施していることから、**広域的な移動を支える「幹線路線」と広域生活圈域内の移動を支える「地域内公共交通」を相互一体的に捉え、効率的なネットワークを設計し、再編を実施する体制が不在**である一方で、**住民の生活は市町村を越えている状況。**

1 県における課題

(1) 広域的な移動や広域におけるネットワークの再構築への関与が薄い

- ① 「岩手県生活交通対策協議会」においては、主に国庫補助や県単補助路線の運行計画に係る協議のみ。
- ② 「バス補助路線の今後のあり方に関する検討会」により、個別の補助路線に関する検討は行ってきたが、ひとつの広域生活圏のネットワーク全体について検討する体制ではない。

【県の公共交通（バス関係）における体制】



2 市町村における課題

(1) 専担の部署や専任の担当者がいない体制(マンパワー不足)

専担の部署や専任の担当者がいない体制(マンパワー不足)や、担当職員が数年間で異動してしまうことが多いことから、引継ぎがうまく機能しない場合は担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、ノウハウが蓄積されないなどの問題がある。

【市町村の業務体制】 ※出典:H28.11国土交通省調査

| 区分 | 市町村数 | 内 容 | |
|-----------------|------------------|-----------|------------------|
| 地域公共交通等の専任担当者あり | 5市町村 (15.2%) | 専任1名のみ | 1市町村 (3.0%) |
| | | 専任1名+兼任1名 | 3市町村 (9.1%) |
| | | 専任1名+兼任2名 | 1市町村 (3.0%) |
| 地域公共交通等の専任担当者なし | 20市町村 (60.6%) | 兼任1名 | 15市町村 (45.5%) |
| | | 兼任2名 | 3市町村 (9.1%) |
| | | 兼任3名 | 1市町村 (3.0%) |
| | | 兼任4名 | 1市町村 (3.0%) |
| 未回答(不明) | 8市町村 (24.2%) | | |
| 計 | 33市町村 | | |

※ 平成27年度実績により回答

※ 兼任担当者の主な業務内容で多いものは、「総務・企画・行政」となっており、他は「都市計画・まちづくり」「福祉」「教育」「環境」等となっている。

全県的なマスタープランの構成例

- 1 計画策定の趣旨及び位置付け
- 2 計画の区域
- 3 計画の期間
- 4 地域の現状等(地勢・社会状況・経済状況)
- 5 上位計画の整理
- 6 地域公共交通の現状
- 7 地域公共交通の課題
- 8 基本的な方針
- 9 計画の目標
- 10 目標達成のための施策・事業
 - (1) 各広域生活圏における公共交通の再編に係る事業
 - (2) 利用促進に係る事業
 - (3) 利用環境の整備に係る事業
 - (4) その他の事業
- 11 計画の達成状況の評価

⇒ 全県的なマスタープランの達成状況の評価

→ 各広域生活圏において、客観的な指標に基づく路線評価をどのように路線の改善・再編計画の実施等に活用していくのか。

【PDCAサイクル図】



【論点3】
個別生活圏の交通体系の評価

1 計画の目標

目標1 県民が安心して移動・外出できるネットワークをつくる。

【数値目標】

| 数値目標 (数値取得方法) | 現 状 | 目標値 (H34) |
|--|----------|-----------|
| 県民一人あたりの広域路線バスの年間利用回数 (各年の広域路線乗車延べ人数/青森県人口) | 19回/人 | 現状より増加 |
| ゲートウェイからの広域バス路線利用者数 (バス事業者の乗降調査に基づく乗車人数) | 243,251人 | 現状より増加 |
| 鉄道駅に接続する広域バス路線割合 (鉄道駅に接続するバス路線/広域バス路線数) | 74.77% | 現状より増加 |

目標2 公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みをつくる。

【数値目標】

| 数値目標 (数値取得方法) | 現 状 | 目標値 (H34) |
|---|-------|-----------|
| バス利用促進(モビリティ・マネジメント※1)への取組事業数 (県内の取組事業を集計) | 8事業 | 現状より増 |
| 公共交通会議設置市町村数※2 (県内の設置団体数を集計) | 27市町村 | 全40市町村 |

※1：1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

※2：青森県総合戦略の重要業績評価指標KPI：平成32年の公共交通会議設置県・市町村数30

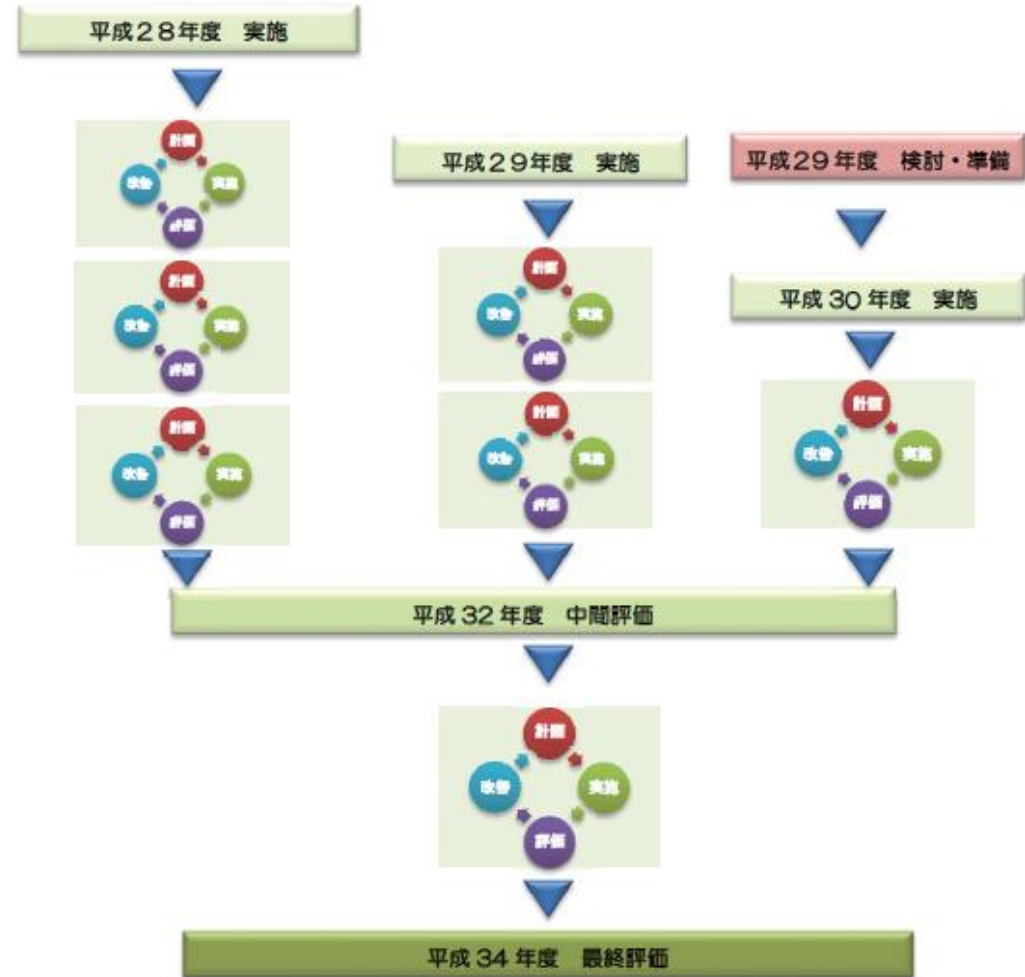
目標3 将来においても維持・運営が可能な公共交通基盤をつくる。

【数値目標】

| 数値目標 (数値取得方法) | 現 状 | 目標値 (H34) |
|--------------------------------------|-------|-----------|
| 県内の移動円滑化基準適合車両割合 (基準適合車両数/全バス車両数) | 22.9% | 現状より増 |
| 車両更新における小型車の導入台数 (小型車両導入台数) | 0台 | 現状より増 |

2 計画の達成状況の評価

- ① 計画期間は平成28～34年度の7か年
- ② PDCA(計画▶実施▶評価▶改善)のサイクルを繰り返しながら、計画及び実施内容を毎年見直し、改善を図りながら着実なプロジェクトの実施。
- ③ 平成32年度を中間評価、県内の人口移動結果が把握できる平成34年度を最終評価年として計画全体の見直しを行う。



1 評価指標

| 指標 | 視点 | 具体指標 |
|-----|----------------|-----------------|
| 広域性 | 広域の移動が主体の路線か | 路線長に占める平均乗車キロ割合 |
| 幹線性 | 多くの乗客が利用する路線か | 年間利用者数 |
| 事業性 | 効率的に運行されている路線か | キロ当たり経常収支額 |
| 生産性 | 集客効果の高い路線か | 期待利用者数との差 |
| 機能性 | 生活と密着した路線か | 施設等への代替移動手段の有無 |

【広域性・幹線性】

サービスの確保・維持に対する責任分担(リスク)について、より広域行政の責務が大きいと相対的に判断される路線を明らかにする。

【事業性・生産性】

路線の経営改善(再編、集客性向上)を実施する優先順位が相対的に高いと判断される路線を明らかにする。


【機能性】

運行されないアクセスできる生活関連施設(二次医療圏を考慮した主な病院、高等学校)等が制約される路線を抽出する。

2 判定方法

| 幹線性 × 広域性 | | 広域性 | | 事業性 × 生産性 | | 生産性 | | 機能性 | 域内に所在する施設(高校・病院、圏域の中心市街地)への移動にあたり |
|--------------|----|-----|-----|--------------|----|-----|-----|------|-----------------------------------|
| | | 高い | 低い | | | 高い | 低い | | |
| 幹線性 | 高い | A | B-1 | 事業性 | 高い | A | B-1 | 高い | 当該路線しかない |
| | 低い | B-2 | C | | 低い | B-2 | C | やや高い | アクセス手段の一つであるが代替手段がある |
| | | | | | | | | 低い | 沿線に施設なし |

3 判定に基づくグルーピング

| | グルーピング | 特徴 | 路線維持(活用)に係る行政の役割(想定) |
|---------------|--------|-------------------------|---|
| 基軸 バス路線 | Gr1 | 広域・幹線性がAまたはB-1の路線 | 県の大きな役割が期待される  市町村の大きな役割が期待される |
| | Gr2 | 広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に高い路線 | |
| その他 広域バス路線 | Gr3 | 広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に低い路線 | |
| | Gr4 | 広域・幹線性がCで機能性が相対的に低い路線 | |

広域路線の評価指標は定めているものの、具体的な評価プロセスは定めておらず、当該指標については平成29年度に策定予定の「広域路線バス再編の指針(アクションプラン)」での活用を検討する。

1 計画の目標

『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』

実現に向けた**目標・指標**については、**県内を19の地域に分けた各グループにおいて、当該地域の特性に応じて関係者間の協議を通じ設定**(公共交通とまちづくりのデッサン)している。

公共交通とまちづくりのデッサン

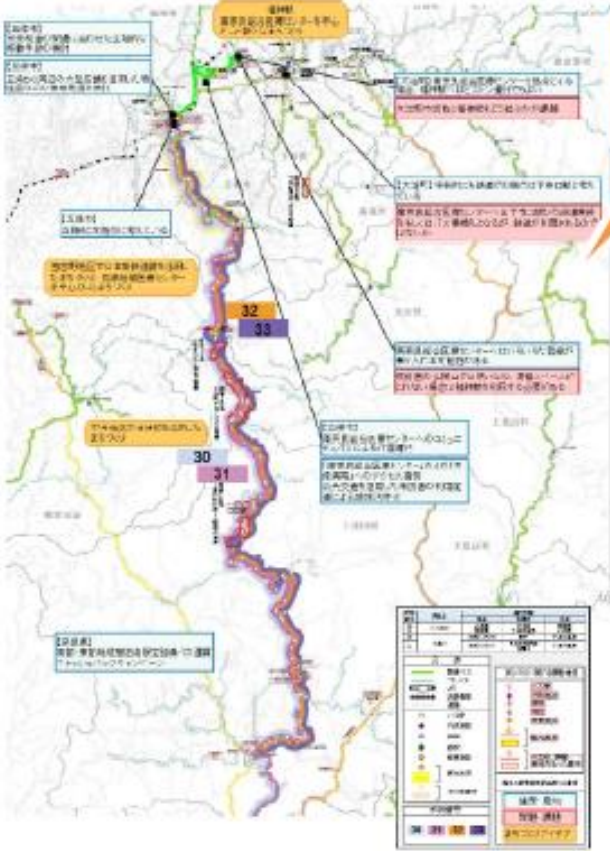
複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業、評価指標等をワンペーパーでまとめたもの

路線・地域の概要

| 路線・地域の概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|---------|----|------|------|------------------------------------|---------|----------|-------------------------------|------|-----|------------------------------------|---------|------|-------------------------------|------|------|------------------------------------|---------|------|-------------------------------|------|------|------------------------------------|---------|-------|-------------------------------|------|------|------------------------------------|---------|------|-------------------------------|------|
| 路線の概要 | 7市町村が共同で、1路線(八木新宮線・十津川線)を運行し、1路線(八木新宮線)は、1路線(八木新宮線)と1路線(十津川線)に分けて運行している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 市町村 | 八木町、野添町、十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 人口・面積 | 八木町: 約2,500人、約1,000ha 野添町: 約1,000人、約500ha 十津川町: 約1,500人、約800ha | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線の概要 | <ul style="list-style-type: none"> 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施事業 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業名</th> <th>概要</th> <th>実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス</td> <td>八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。</td> <td>八木町、野添町</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス</td> <td>十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。</td> <td>十津川町</td> </tr> <tr> <td>バス停</td> <td>八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。</td> <td>八木町、野添町</td> </tr> <tr> <td>バス車両</td> <td>十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。</td> <td>十津川町</td> </tr> <tr> <td>バス乗客</td> <td>八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。</td> <td>八木町、野添町</td> </tr> <tr> <td>バス収入</td> <td>十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。</td> <td>十津川町</td> </tr> <tr> <td>バス経費</td> <td>八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。</td> <td>八木町、野添町</td> </tr> <tr> <td>バス利用者</td> <td>十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。</td> <td>十津川町</td> </tr> <tr> <td>バス乗客</td> <td>八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。</td> <td>八木町、野添町</td> </tr> <tr> <td>バス乗客</td> <td>十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。</td> <td>十津川町</td> </tr> </tbody> </table> | 事業名 | 概要 | 実施主体 | 路線バス | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | コミュニティバス | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | バス停 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | バス車両 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | バス乗客 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | バス収入 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | バス経費 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | バス利用者 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | バス乗客 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | バス乗客 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 |
| 事業名 | 概要 | 実施主体 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 路線バス | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| コミュニティバス | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス停 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス車両 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス乗客 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス収入 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス経費 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス利用者 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス乗客 | 八木新宮線(八木町・野添町)は、1路線(八木新宮線)を運行している。 | 八木町、野添町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| バス乗客 | 十津川線(十津川町)は、1路線(十津川線)を運行している。 | 十津川町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

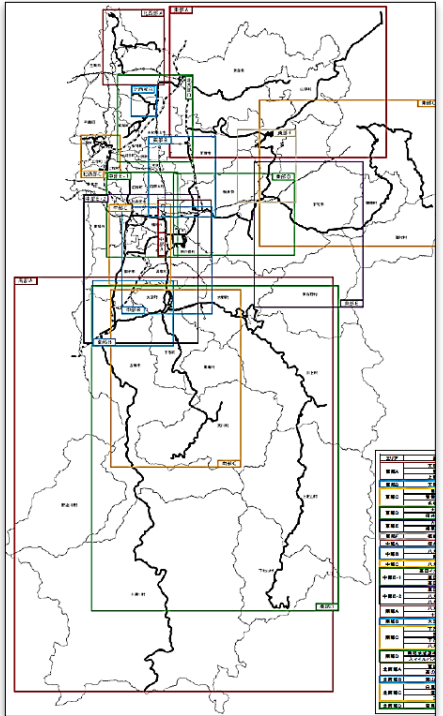
評価指標

実施事業



路線図・路線別会議での意見

【19グループ配置図】



公共交通とまちづくりのデッサン例(南部Aグループ 八木新宮線・十津川線)

2 個別の交通体系マネジメント

- (1) 路線バスやコミュニティバスの運行については、計画に定めている「評価指標」及び「評価プロセス」等に基づき評価を実施。
- (2) 評価結果をもとに、実施事業の進捗を確認するとともに、基準を満たしていない路線について運行改善策や運行形態の見直し等について検討する。
- (3) これらを踏まえ、地域公共交通網形成計画の改訂を行う。

(1) 評価指標

① Demand Side(需要面)

- ア 1便当たり利用人数(乗車人員) : 3.0人/日
- イ 平均乗車密度 : 2.0人
- ウ 最大乗車人員 : 10.0人

② Supply Side(供給面)

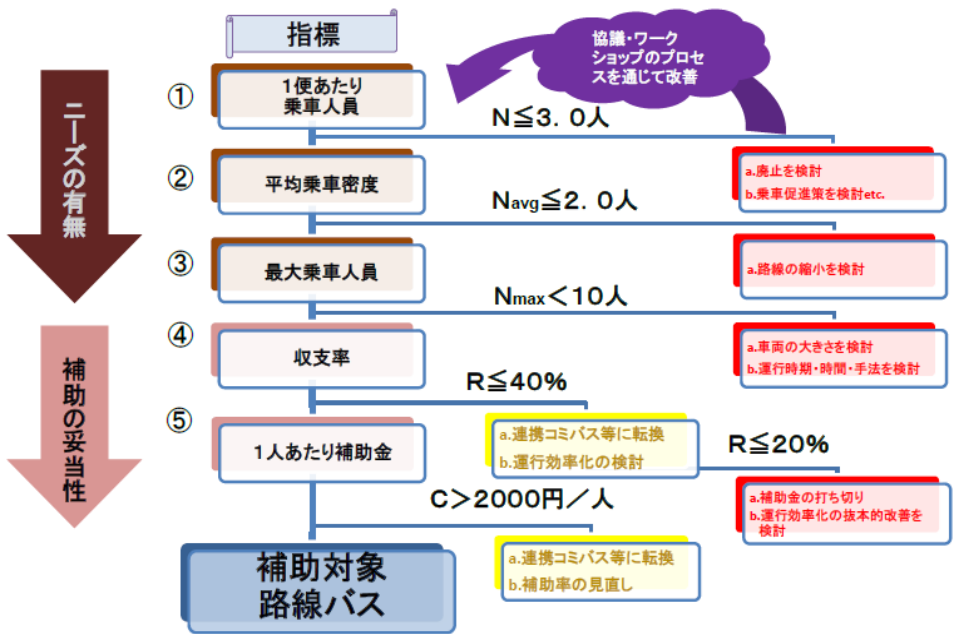
- ア 収支率: 40%(路線バス『維持』)
20%(市町村連携『代替』)
- イ 1利用者当たりの補助金 : 2,000円/人

(2) 評価プロセス

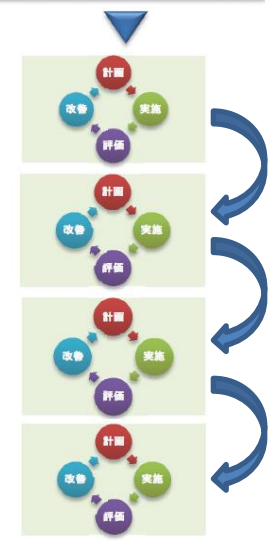
- ① 既存の路線に対し、年2回、「診断フロー」に基づき診断。
- ② 新規参入路線に対し、指標を満たす見込みであれば実証実験を行い、そこから得られたデータにより、次年度、指標に基づき診断。

「診断」結果、基準を満たしていない補助対象系統について、運行改善策等について検討し、その内容で「地域公共交通網形成計画」(公共交通とまちづくりのデッキ部分)を改訂。(運行改善策等について、関係者間で調整がまとまらない場合は補助金交付しないなどの措置あり。)

【 路線バスの診断フロー 】



平成28年度 実施



評価結果をもとに、運行改善策を検討し、「地域公共交通網形成計画」改訂

同上

同上

1 全県的なマスタープランのあり方

- (1) 地域公共交通ネットワークの形成の基本的な考え方として、広域的な移動を支える「幹線路線」と広域生活圏域内の移動を支える「地域内公共交通」を相互一体的に捉え、適切な機能分担のもと、**効率的なネットワークを設計し、再編を行うことが重要**であり、そのためには**設計図となる「全県的なマスタープラン」の策定が必要**。
- (2) 先発事例では、バス交通に特化した交通計画を策定するため任意のマスタープランとしている自治体や法定計画である「地域公共交通網形成計画」を策定している自治体があり、**法定計画の場合は財政支援や法律上の応諾遵守規定等のメリット**がある。
- (3) 全県的なマスタープランの策定では、**市町村の地域公共交通網形成計画と整合性を図るとともに、今後、計画を策定する市町村は全県的なマスタープランを踏まえながら策定することが必要**になるが、**市町村の地域公共交通網形成計画の主体性を阻害しないことが重要**である。

2 計画の推進体制

- (1) **全県的なマスタープランの策定及び実施等を行う推進体制**の設置のほか、住民の移動が広域に及んでいることなどから、「幹線路線」と「地域内公共交通」を相互一体的捉え、効率的なネットワークの構築していくため、計画に基づき**広域生活圏において具体の公共交通ネットワークの改善・再編等を進めていくための体制**を整えていく。
- (2) **広域生活圏における推進体制の設置**については、地域の実情や住民生活の移動の実態に応じ、**市町村や交通事業者との協議・検討の上、構築**していく。
また、個別課題ごとに体制変更や必要な市町村にパネル参加いただくなど、柔軟に運用する。

3 計画の評価手法

- (1) 策定した計画により施策・事業を実施するにあたっては、**全県的なマスタープランにおける数値目標に基づく計画全体の評価**の他に、**幹線路線等の路線評価を客観的指標に基づき行い、路線改善・再編の必要性やその方策など、評価結果を事業・施策等に反映**することが必要。