

地域内公共交通のあり方

平成29年9月25日(月)
第2回岩手県地域公共交通活性化検討会議

広域生活圏

A市（広域拠点都市）

B町（生活圏域内地域）

地域内公共交通

- 1 市町村（広域生活圏）内ネットワーク
- 2 幹線路線への接続による広域移動

拠点中心市街地

地域拠点

【幹線路線】

コミュニティバス（コミバス）

居住地域

病院

学校

商業施設

デマンドタクシー
（区域運行）

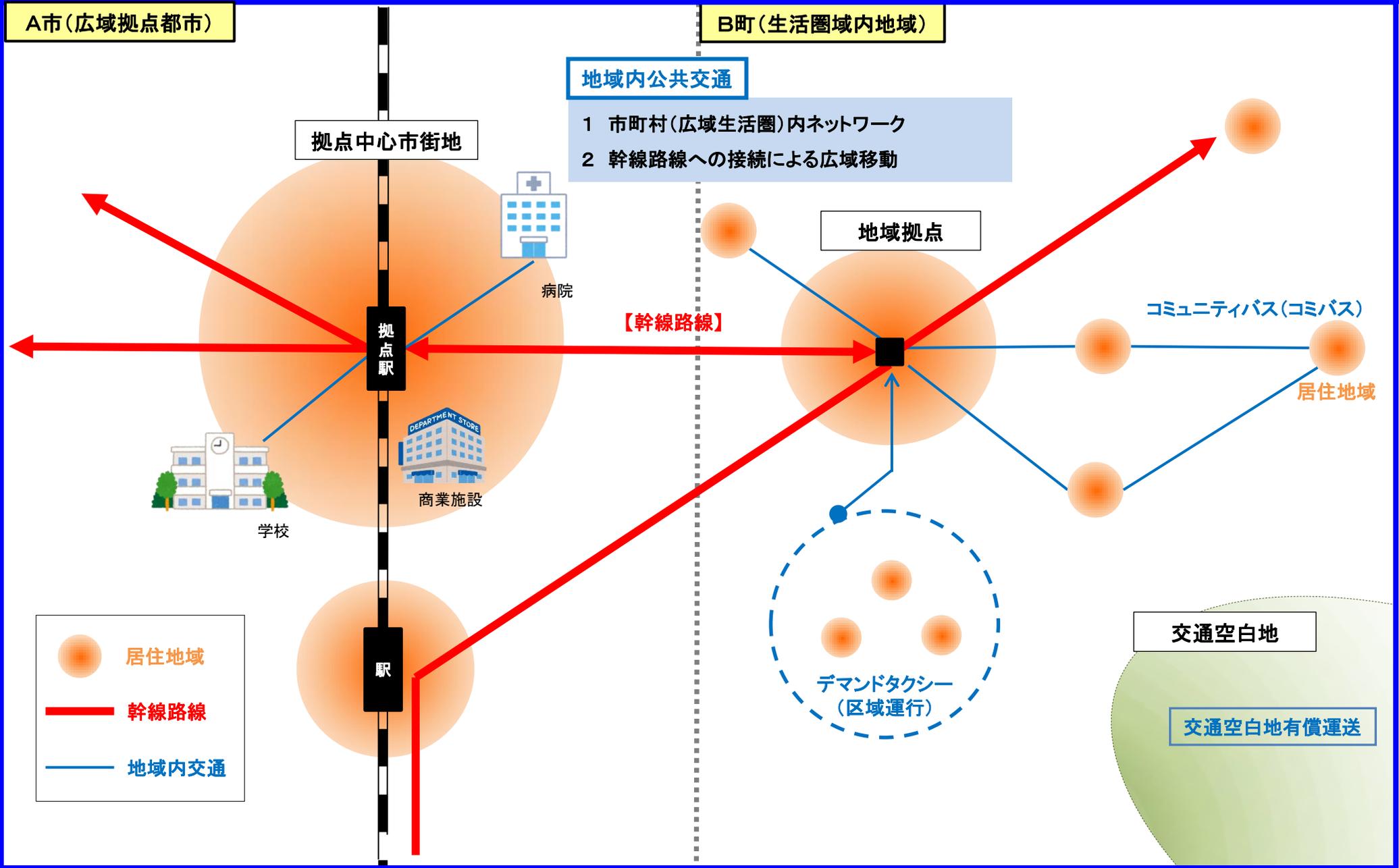
交通空白地

交通空白地有償運送

居住地域

幹線路線

地域内交通



1 地域内公共交通が担う範囲

2 どのように設計すべきか

- (1) 広域幹線(鉄道やバス)との接続・連携
- (2) 交通モードの組み合わせ

3 利用者の利便性の確保

1 市町村地域公共交通網形成計画の例(市町村完結)

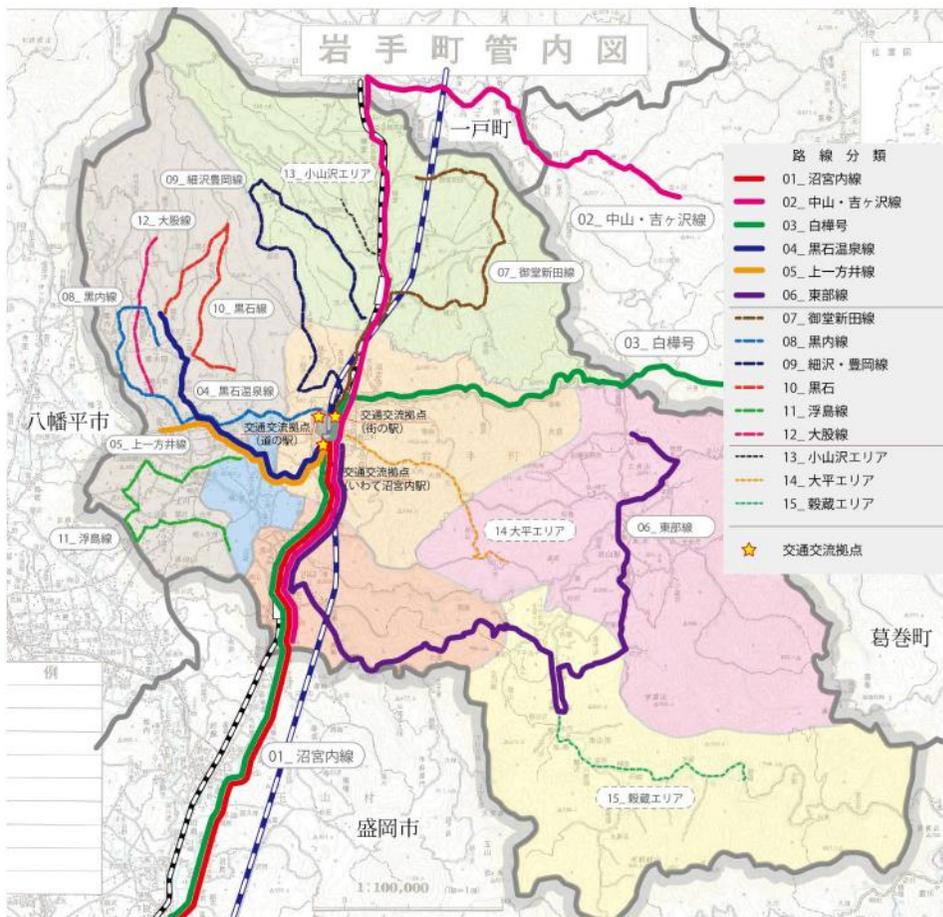
岩手町地域公共交通網形成計画【H29.4策定】

(1)計画区域

「岩手町全域」(町内で完結)

(2)目指す公共交通ネットワーク

交流拠点や観光スポットである4つの駅(鉄道駅、道の駅、街の駅、いわてまち川の駅)の整備や活用を図り、町民の”移動と交流”の促進を目指す。



2 広域生活圈ネットワークの例

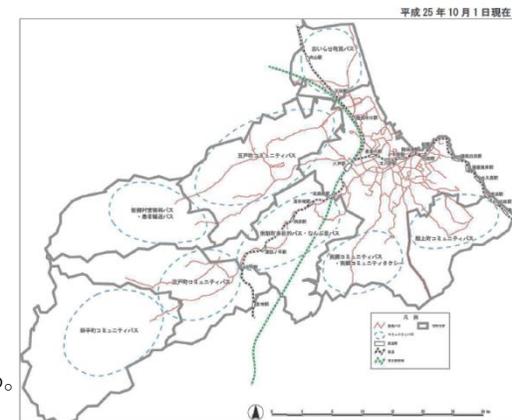
八戸圏域公共交通計画【H22.11策定】

(1)計画区域

八戸圏域定住自立圏(現在は八戸圏域中枢都市圏)を構成する8市町村
(八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)

(2)計画の目的

八戸圏域定住自立圏(現在は八戸圏域中枢都市圏)において日常生活を営む上で、「交流」を促進し「定住」に結びつける手段として、圏域内市町村間の結びつきやネットワークを強化する地域公共交通の維持・活性化を図る。



八戸市地域公共交通網形成計画【H28.3策定】



1 市町村地域公共交通網形成計画の例

花巻市地域公共交通網形成計画【H29.6策定】

(1) 総合サービス拠点

行政・商業・業務・文化・福祉などの都市機能が充実し、その都市機能を利用しやすい環境を整備し、住む人・訪れる人の利便性の向上を図る**既成市街地を中心とした地区**

(2) コミュニティ拠点

日常生活の利便性に配慮したサービス供給機能や、コミュニティ・交流を育む機能の充実を図る**地域社会の中心地区**

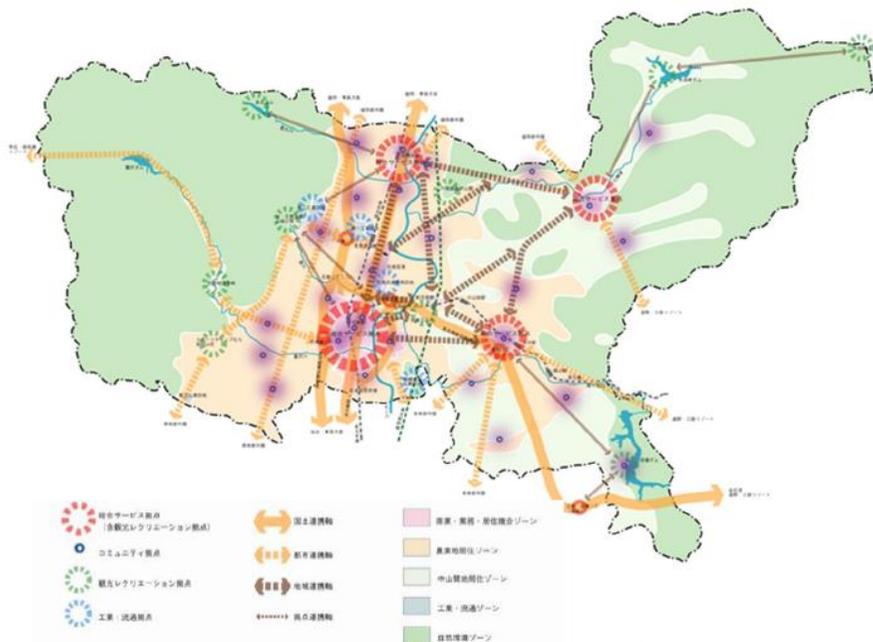
(3) 観光レクリエーション拠点

市を代表する**観光地や景勝地**として自然環境や歴史的・文化的景観を形成し、交流人口増や市民の余暇の充実のため、訪れやすい、利用しやすい環境整備を図る地区

(4) 工業・流通拠点

県南の産業集積の一翼を担い、地域経済を牽引する拠点として、利便性が高く活発な経済活動が営まれる**工業・流通拠点の形成を図る地区**

図 将来都市構造図



出典:「花巻市地域公共交通網形成計画」

あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画 －北上市地域公共交通網形成計画－ 【H29.6策定】

(1) 「あじさい都市」きたかみ

都市を構成する**地域コミュニティ (地域拠点)**を**あじさいにたとえ**、相互に連携することによって人口減少・超高齢社会にあっても**生き活きと持続的に発展できる都市**をイメージ。

(2) 交通ネットワークの構成要素

① 都市拠点

マイカー等の個別輸送より、乗合交通や徒歩、自転車等を優先し、人が安心して行き交い、**まちなぎやかさや活力を感じられるエリア**

② 地域拠点

地域住民の暮らしを支えるとともに、**地域活力を創出する拠点**

③ 交通結節点

複数のバス路線、コミュニティバスが経由し、乗継利便性を高めることで、**ネットワーク全体の利便性を高めることができる地点**

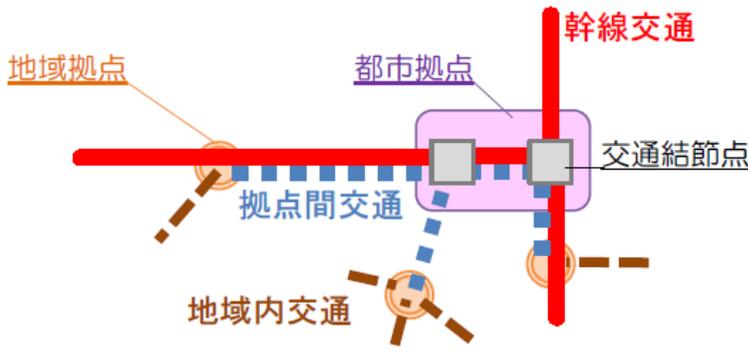
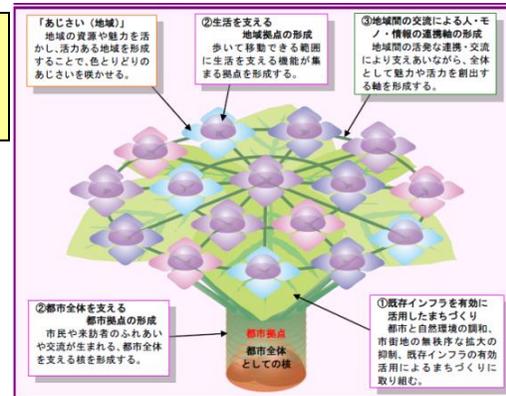


図 目指す地域公共交通ネットワークのイメージ

出典:「あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画－北上市地域公共交通網形成計画－」

まちなかターミナル (ツインモールプラザ内)



【例1】 地域内フィーダー系統補助(国庫補助)

(1) 幹線バス系統への接続

複数都市間を運行する幹線バスに接続する、地域内のバス交通・デマンド交通が対象。

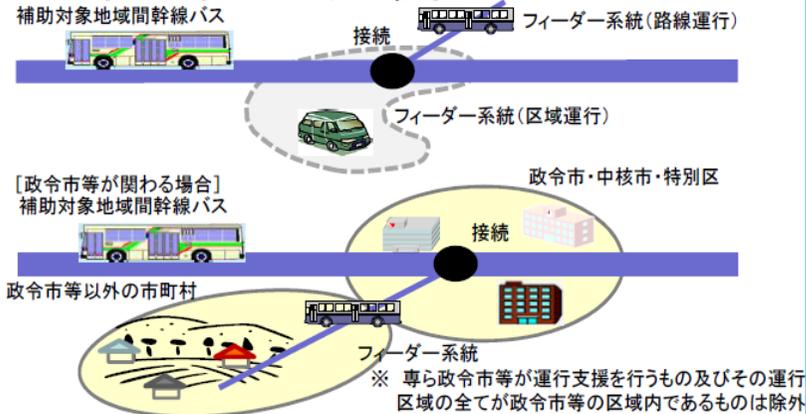
(2) 交通不便地域

過疎地域や交通不便地域から地域間交通ネットワークに接続する、地域内のバス交通・デマンド交通が対象

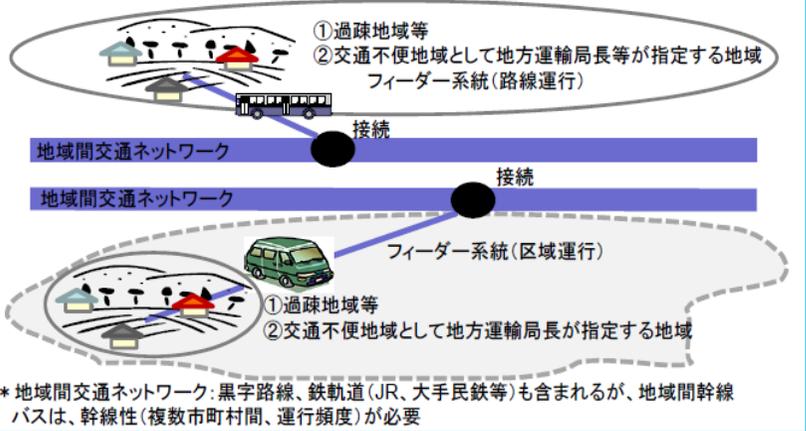
補助対象系統のイメージ

出典:「国土交通省資料」

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域

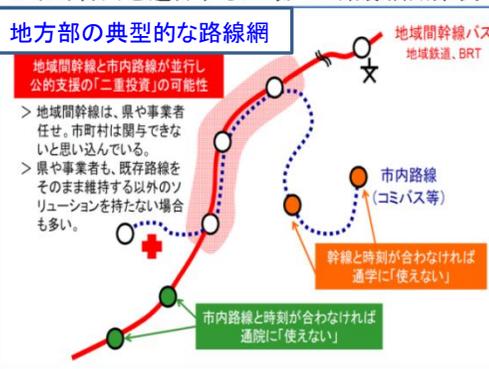


【例2】 青森県地域公共交通網形成計画(H28.3策定)

表 県と市町村の役割分担、事業者との連携の考え方

	青森県地域公共交通網形成計画に位置付けるもの	各市町村の公共交通網計画に位置付け、あるいは、地域公共交通会議での検討が期待されるもの
拠点	<ul style="list-style-type: none"> 県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイ 各都市圏における広域交通ネットワークの拠点(広域拠点)を設定 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅もしくは基軸となるバス路線と市町村内路線とが結節する拠点の設定
路線(軸)	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏間および各都市圏における基軸となるバス路線網の設定 市町村の広域バス路線活用策に係る交通事業者等の関係者との調整等 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村内で完結する路線の確保 鉄道駅もしくは基軸となるバス路線が市町村内にない場合においては、その他の広域バス路線を確保・維持することで、近隣の鉄道駅、基軸となるバス路線に結節させる 市町村内を運行する広域バス路線活用策*(例: 効率的なネットワーク形成のための市町村内を運行する広域バス路線の経路や時刻変更のほか、利用促進など活用策の提案など)

* 市町村内を運行する広域バス路線活用策例



地域間幹線と市内路線が並行し、公的支援の「二重投資」の可能性

> 地域間幹線は、県や事業者任せ。市町村は関与できないと思い込んでいる。

> 県や事業者も、既存路線をそのまま維持する以外のソリューションを持たない場合も多い。

地域間幹線と市内路線が有機的にカバーし合う路線体系に

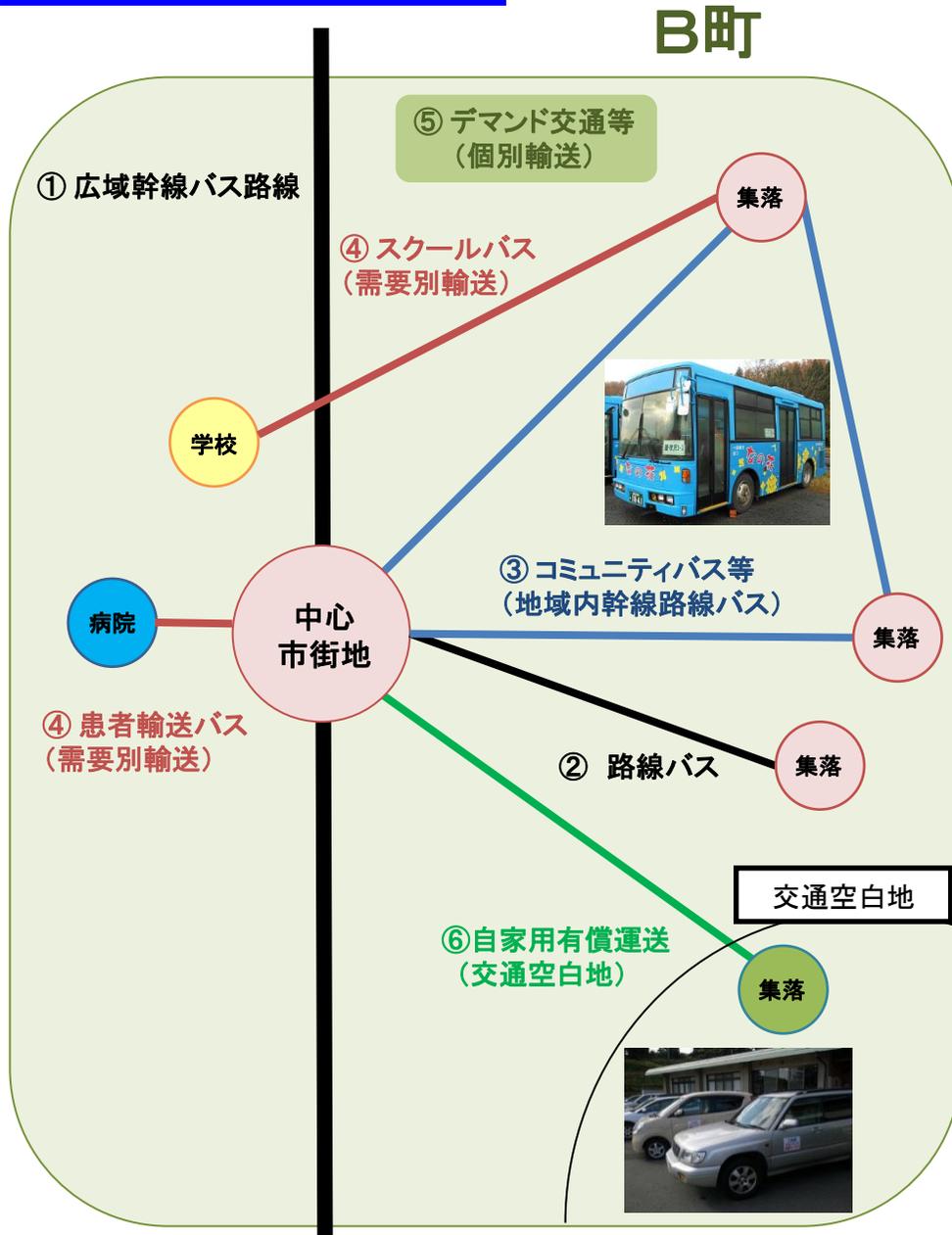
通院可能圏域、通学可能圏域の拡大で、「交流」「定住」の促進

1 地域内公共交通の様々な交通モード

(注:表中【 】は、主な運行主体)

乗合バス (路線バス) 【交通事業者】	<ul style="list-style-type: none"> ○ いわゆる従来型の「路線バス」。交通事業者(バス会社等)が主体となって、本来は「営利事業」として運行されるが、利用者減少や採算性の悪化に伴い、市町村等が赤字補てんを行うことで運行を維持しているケースも見られる。 ○ 大型の車両を用いる場合が多いため、幅の広い幹線道路等の運行に適している。
コミュニティバス 【市町村】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、市町村自ら、もしくは交通事業者(バス会社等)などに委託して、路線バスと同じような形で運行されるもの。 ○ 利用者がそれほど多くないなど、交通事業者が主体となった運行が困難なエリアなどを対象に、地域のニーズにあわせて柔軟な運行を行うことが特徴。
乗合タクシー 【市町村】	<ul style="list-style-type: none"> ○ ワゴン車やセダンなど、比較的小さい車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合って」運行されるもの。 ○ あらかじめルート・ダイヤを設定して、路線バスと同じような形で運行するものから、ルートもダイヤも設定せずに予約に応じてドアtoドアで運行するものまで、さまざまな形がある。予約に応じて運行するものを一般的に「デマンド交通」と呼ぶ。
タクシー 【事業者】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 10人乗り以下の車両を使用して、「貸切」で運行するもので、不特定多数の人が「乗り合う」ことはできない。 ○ 利用者の希望に応じたドアtoドアのきめ細やかな輸送を行うことが可能だが、一般的に路線バスや乗合タクシー等に比べて利用者の料金負担は大きい。
スクールバス 【市町村】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小中学生などの通学手段の確保を目的として運行されているもの。一般住民の移動手段としても活用している例も見られる。 ○ 登下校時間帯に運行するスクールバスを一般住民も利用できるようにする「混乗化」のほか、登下校時間帯以外の空き時間にコミュニティバス等として活用する運用例もある。
福祉バス 【社会福祉協議会等】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主に高齢者を対象として福祉施設などへの送迎を目的に、社会福祉協議会等が主体となって運行されることが多い。 ○ 市町村によっては、買い物や通院なども含めて、高齢者の日常生活に必要な移動手段として幅広く活用されているケースも見られる。
患者輸送バス 【市町村】	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主に病院や診療所等への送迎を目的に、市町村等が主体となって無料で運行されることが多い。 ○ 買い物などの通院以外の目的に使用できないケースも見られる。

地域内公共交通の模式図(イメージ)



広域的公共交通

- ① 広域幹線バス路線 (国庫補助路線・県単補助路線)
複数市町村にまたがり、地域間を結ぶ路線で、一定程度の輸送が見込まれる路線

地域内公共交通

- ② 路線バス (バス事業者自主運行路線)

- ③ コミュニティバス等 (地域内幹線路線バス)
広域幹線バス路線に接続し、1市町村内を運行する路線(「支線」「フィーダー」)

- ④ スクールバス・患者輸送バス等 (需要別輸送)

- ⑤ デマンド交通等 (個別輸送)
事前連絡(予約)を受け、域内の目的地まで運行

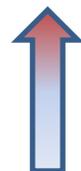
- ⑥ 自家用有償運送 (交通空白地)
交通空白地において市町村やNPO等が自家用自動車により有償運送

様々な交通モードで地域内の移動をカバー

需要規模に応じた最適な生活ネットワーク（兵庫県豊岡市）

人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、**多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。**

需要 **高**



需要 **低**

- A 広域幹線バス路線
- B 地域内幹線バス路線(フィーダー系統)
- C コミュニティバス(市中心部の循環バス)
- D デマンド交通
- E 自家用有償運送

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築



地域の様々な移動ニーズに対応する交通モード

(1) デマンド交通 (個別輸送)

事前連絡(予約)を受け、地域内の目的地まで運行を行うもの。

例：雫石町「あねっこバス」



(2) 自家用有償運送 (交通空白地)

交通空白地において市町村やNPO等が自家用自動車により、有償運送を行うもの。

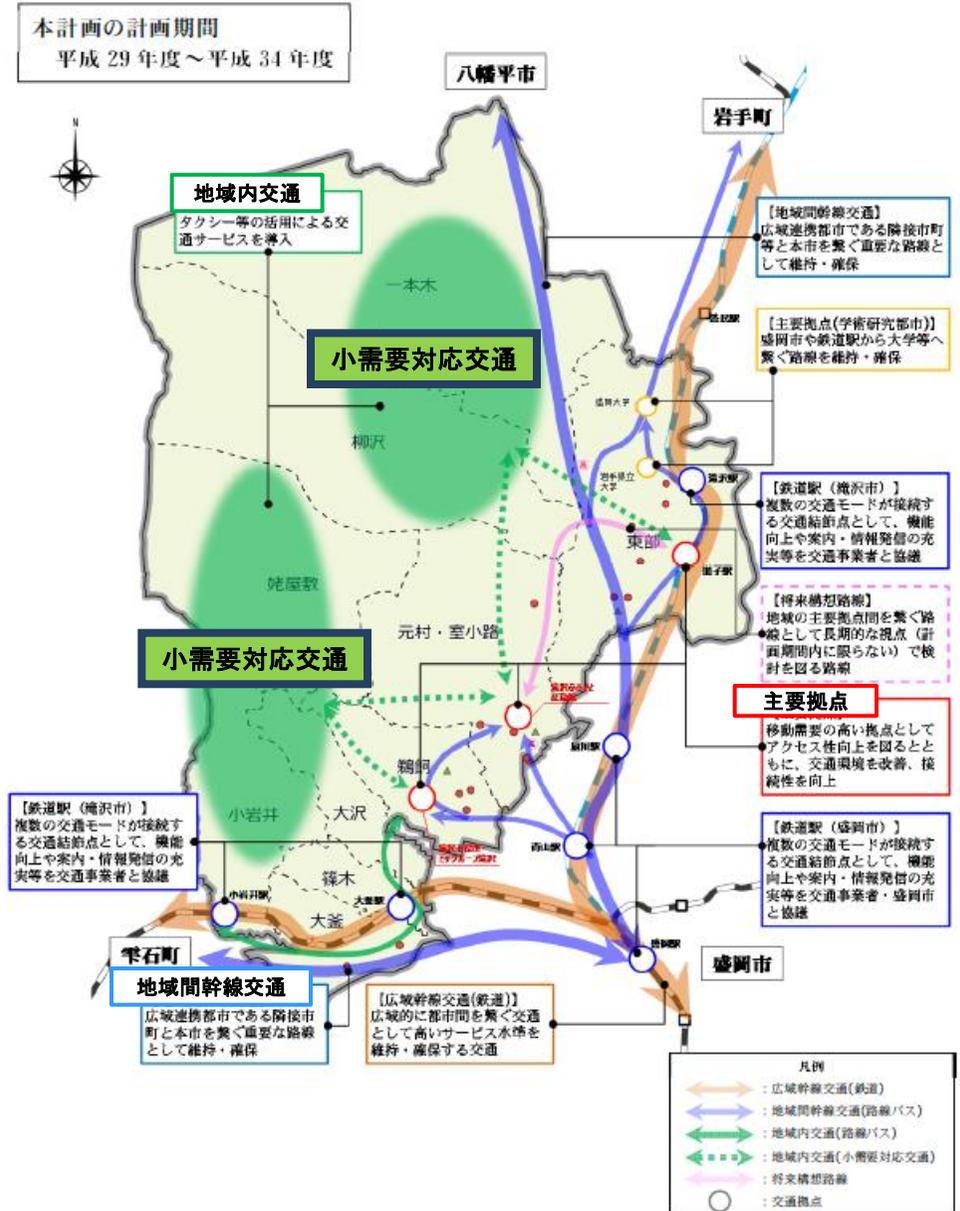
例：北上市
「NPO法人くちない」



(3) タクシーチケット配布

交通不便地域を対象に、自家用車による移動が困難な住民に対するタクシーチケットの助成

【滝沢市：公共交通ネットワークの将来イメージ】



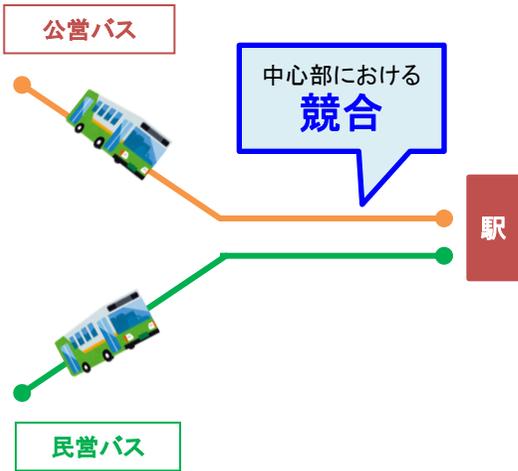
利用者の「利便性」とは(例示)

区分	項目	利便性配慮の視点(例)
運行品質 (商品力)	路線	運行経路、運行区間
	ダイヤ	時間帯、頻度、運行間隔、運行本数
	運賃	運賃体系
運行環境	車両	車両更新、適切な車両整備
	バス停	待合施設、アクセスのしやすさ、表示(見やすさ)
	バリアフリー	低床車両の導入、音声アナウンス
利用利便	情報提供	バスロケーションシステム、運行情報、バスマップ
	ICカード	交通系ICカードの導入
	乗継利便性	鉄道や幹線路線バスへの円滑な乗継
サービス	接遇	乗務員対応、乗降補助
	企画商品	利用目的・ライフスタイルの提案、観光利用、料金設定

青森県八戸市では、「八戸市公共交通再生プラン」(H19.3策定)、「八戸市地域公共交通総合連携計画」(H21.3策定)及び「八戸市地域公共交通網形成計画」(H28.3策定)等に基づき、利便性向上の様々な施策を展開している。

1 市営バス・民営バスの等間隔・共同運行化 (H20～)

改善前

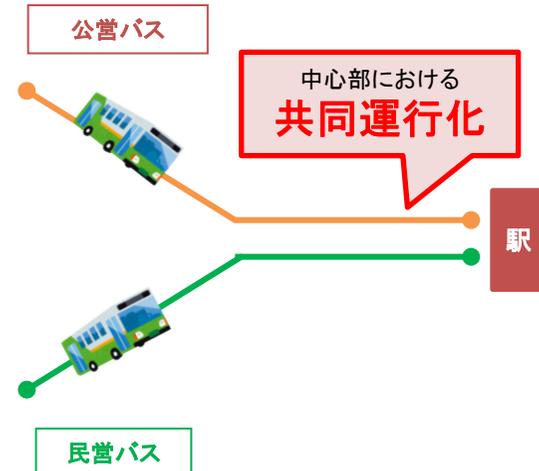


- (1) 公営バスと民営バスの競合により、便数が多いにも関わらず、**利便性に繋がっていない状況。**
- (2) 公営バス・民営バスともに、**運行本数の増大に伴い、コストが増大**している状況。

①各事業者がバラバラにダイヤを編成
(時間帯により**運行本数のバラつき**)

②運行本数: 平日**228**便/1日

改善後



- (1) 交通事業者間(公営バス・民営バス)の運行ダイヤの一体的な設定・調整を実施。
- (2) 等間隔・共同運行路線の実施により、**利便性が向上し、運行本数の効率化により、コスト縮減**となった。

①2事業者2経路のダイヤを平準化
(10分間隔のヘッドダイヤ)
※八太郎幹線軸は20分間隔

②運行本数: 平日**182**便/1日
(▲46便)

八戸駅幹線軸(中心街⇄八戸駅)

八太郎幹線軸(中心街⇄八太郎)

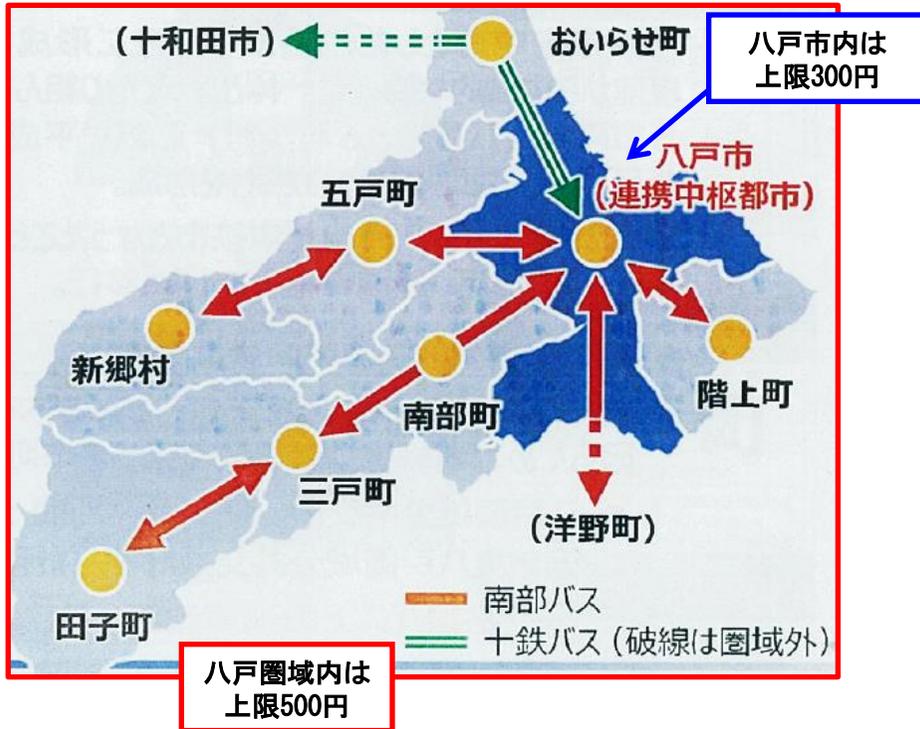
2 路線バスの上限運賃政策 (H23～)

- (1) 八戸圏域内の路線バス運賃を、初乗り150円・50円刻み・上限500円 (八戸市内は300円) に改定。
- (2) 平成25年10月1日から本格実施。

【運賃設定】

(単位:円)

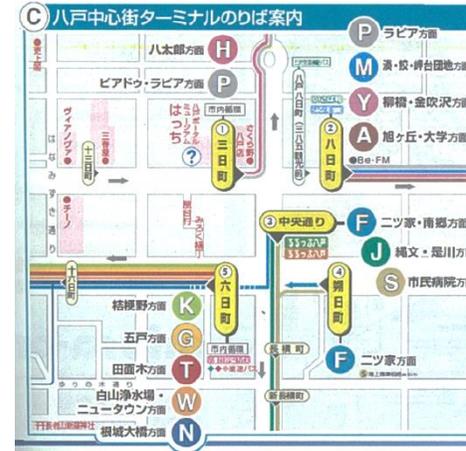
旧運賃	130	140	150 ~190	200 ~240	250 ~290	300 ~340	350 ~390	400 ~440	450 ~490	500~
新運賃		150		200	250	300	350	400	450	500



出典：「八戸市都市整備都市政策課交通政策グループ資料」

3 交通ターミナル乗継機能強化プロジェクト (H22～)

- (1) バス乗り場の分かりやすさの向上のため、中心街を「屋根のないバスターミナル」として位置づけ。
- (2) 5カ所のバス停を3事業者共通とし、それぞれの名称を「八戸中心街ターミナルのりば」に統一。



出典：「八戸市都市整備都市政策課交通政策グループ資料」

4 八戸公共交通アテンダント”はちこ” (H24～)

- (1) 利用しやすく「迷わず乗れる」公共交通の環境改善を図るため、八戸駅やバス車内で、公共交通の乗継案内や乗降支援を実施。
- (2) アテンダントのキャラクターを生かし、バスの乗り方教室などのモビリティ・マネジメントの事業を実施。



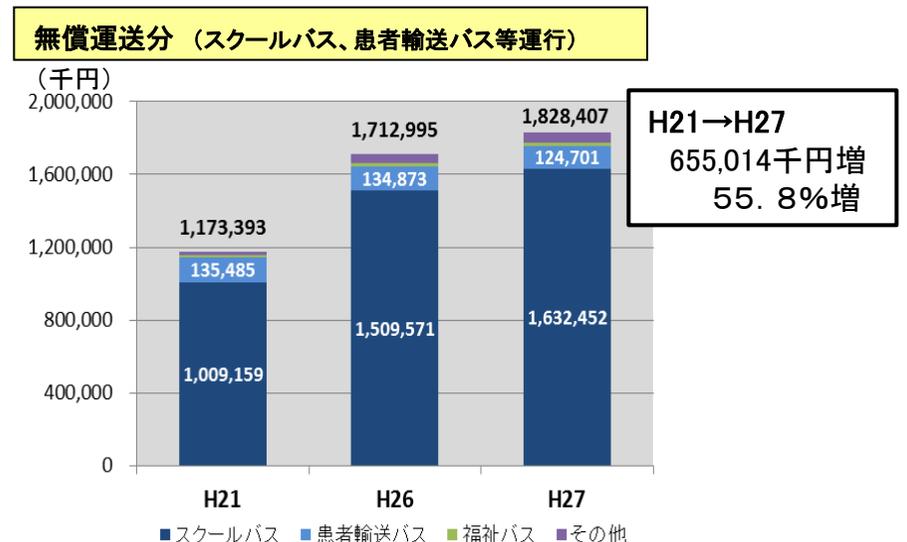
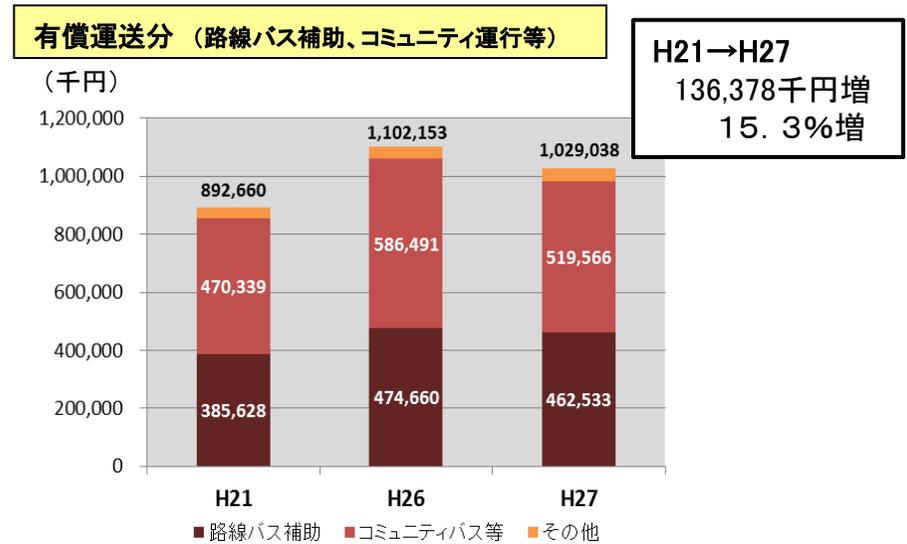
出典：「八戸市公共交通ポータルサイト」

市町村における地域内の公共交通施策に対しては、一定の財政支援措置があるものの、その負担は増加しており、**幹線路線同様に利便性とコストのバランスに優れた改善**を図ることが重要な課題

1 主な財政支援制度

項目	対象	支援内容
地方交付税 (特別交付税)	地方バス路線の運行維持に要する経費 〔路線バスの維持費に係る補助 コミュニティバス運行経費 コミュニティバス車両購入 など〕	特別交付税措置【80%】
地方債① 辺地対策事業債	住民の交通の便に供するための自動車や児童又は生徒の通学を容易にするための自動車の購入経費 〔スクールバス車両購入 コミュニティバス車両購入 など〕	起債充当率100% 元利償還金の80%を普通交付税措置
地方債② 過疎対策事業債	住民の日常的な移動のための交通手段の確保に要する経費や生徒の通学を容易にするための自動車購入経費 〔コミュニティバス車両購入 コミュニティバスの運行経費 スクールバス車両購入 など〕	起債充当率100% 元利償還金の70%を普通交付税措置
地域内フィーダーシステムに係る補助	幹線バス等に接続する地域内のバス交通・デマンド交通に係る運行欠損額 車両減価償却費又は公有民営車両購入費用	国【1/2】

2 市町村における財政負担額



- (1) 「**地域内公共交通**」が担う**範囲**は、市町村地域公共交通網形成計画による設定例(市町村内完結)が多いが、**通勤・通学、買い物、通院等の日常生活圏が一体化しており、共通の生活・文化圏を形成している「広域生活圏」を範囲とした計画設定例もみられる。**
- (2) **広域生活圏を範囲とする場合、「圏域の中心都市(拠点)」と「地域拠点」を結ぶため、適切な「交通結節点」を設定。**また、市町村地域公共交通網形成計画では、「生活・コミュニティ拠点」間や「地域内都市拠点」などの**地域内移動**や「**幹線路線**」への適切な**接続**により、**広域移動へのアクセスを確保している例が多い。**
- (3) **地域内公共交通のネットワーク形成**にあっては、**地域内の需要や地理的特性などに応じ、多様な交通モードを有機的に組合せ、「交通空白地の発生抑止」、「収支改善」、「地域内バス交通の効率化」を図っている取組がある。**
- (4) 利用者の「**利便性**」の確保も重要な視点。「**域内バス路線の共同運行**」、「**平準化ダイヤの導入**」、「**広域生活圏域内での上限運賃制度導入**」、「**乗継機能強化**」、「**交通アテンダント配置**」などの積極的な**取組例もみられる。**
- (5) 市町村における**地域内の公共交通施策**に対しては、**一定の財政支援措置があるものの、その負担は増加傾向。**幹線路線と同様に、**利便性とコストのバランスに優れた公共交通ネットワークの改善(「効率化」)を図ることが重要な課題。**