

地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編 実施計画の作成に当たっての要点・留意点等



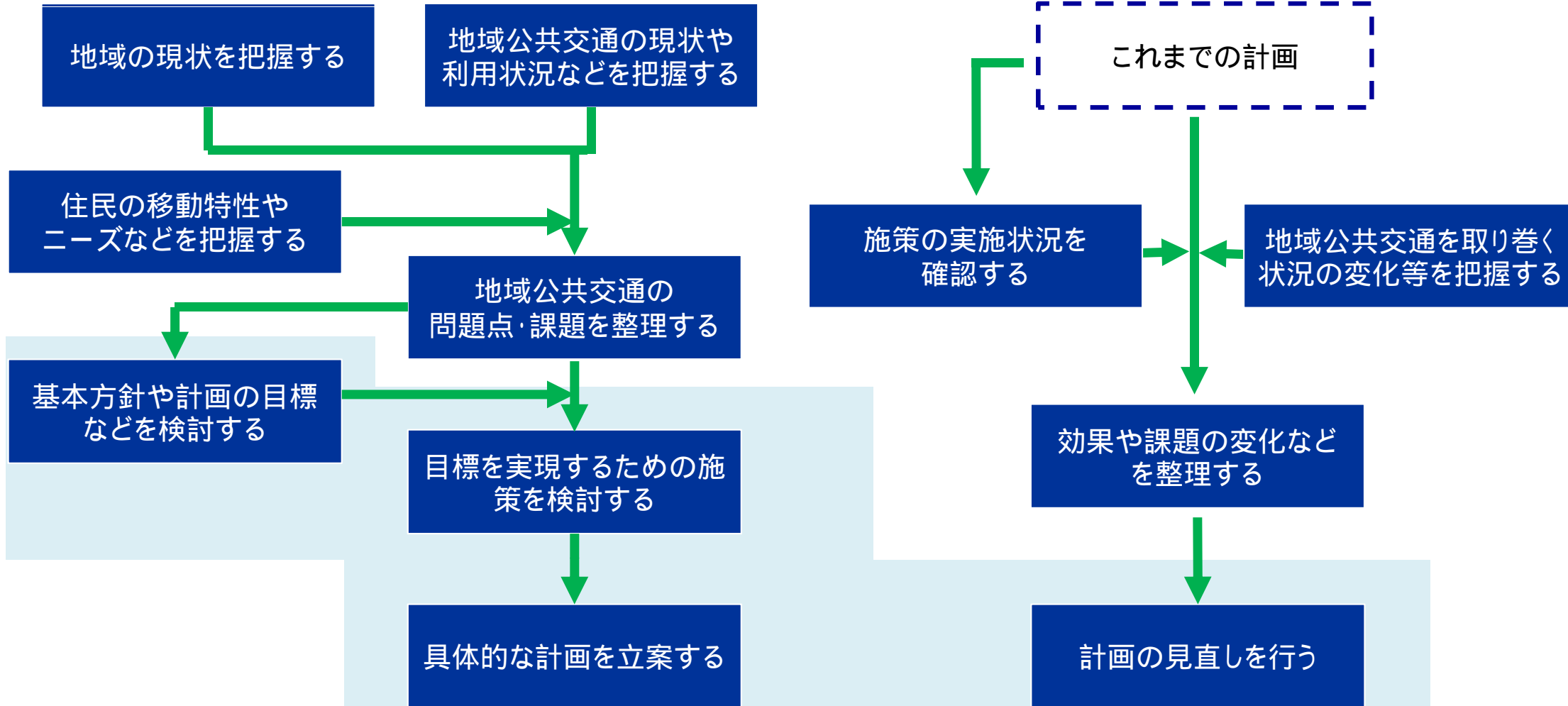
国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

地域公共交通についての検討の進め方(一例)

- 計画を策定する場合には、まずは地域の現状や地域公共交通の状況など、検討の基礎となる情報をしっかりと収集・整理することが必要
- こうした基礎的な情報に加え、住民の移動特性・ニーズを把握し、問題点・課題を整理することが重要

新たに計画をつくる場合

これまでの計画を見直す場合



今回行う具体の制度説明は、この部分が中心。
ただし、より重要なのは、前段の現状、ニーズ、課題等の把握の部分。

1. 地域公共交通網形成計画 に係る制度概要

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立・11月施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、地方公共団体が協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編事業

軌道運送高度化事業(LRTの整備)

鉄道事業再構築事業(上下分離)

...

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画

...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5）

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

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**

計画の**区域**
計画の**目標**

の目標を達成するために行う**事業・実施主体**

本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5）

計画の**達成状況の評価**に関する事項
計画**期間**

その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

記載に努める事項（法§5）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要

2. 地域公共交通網形成計画の 作成に係る留意点

～ 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針との整合など～

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

具体例：富山県富山市

拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

約436haの中心市街地(都心地区)及び富山駅を中心とした19の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

おでかけ定期券

交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施



効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

住民のライフスタイルの変化

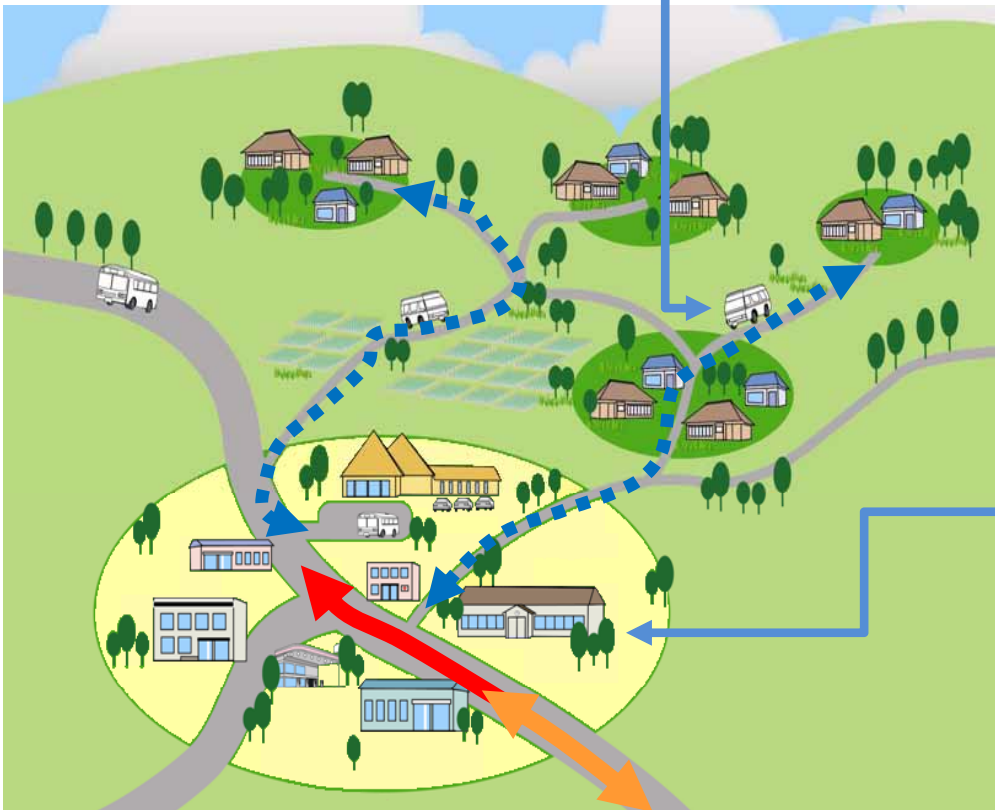
歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

まちづくりとの連携について(中山間地の場合)

- 網形成計画は、まちづくりとの連携等について記載が求められている(法第5条第3項)
- 仮に都市計画等の上位計画が存在しない場合(例えば、中山間地等)でも、生活サービスを立地させるエリアと居住エリアの配置を考慮し、公共交通網の形成を行うことが重要。

具体的イメージ>



「小さな拠点」の形成と周辺集落との交通ネットワーク確保

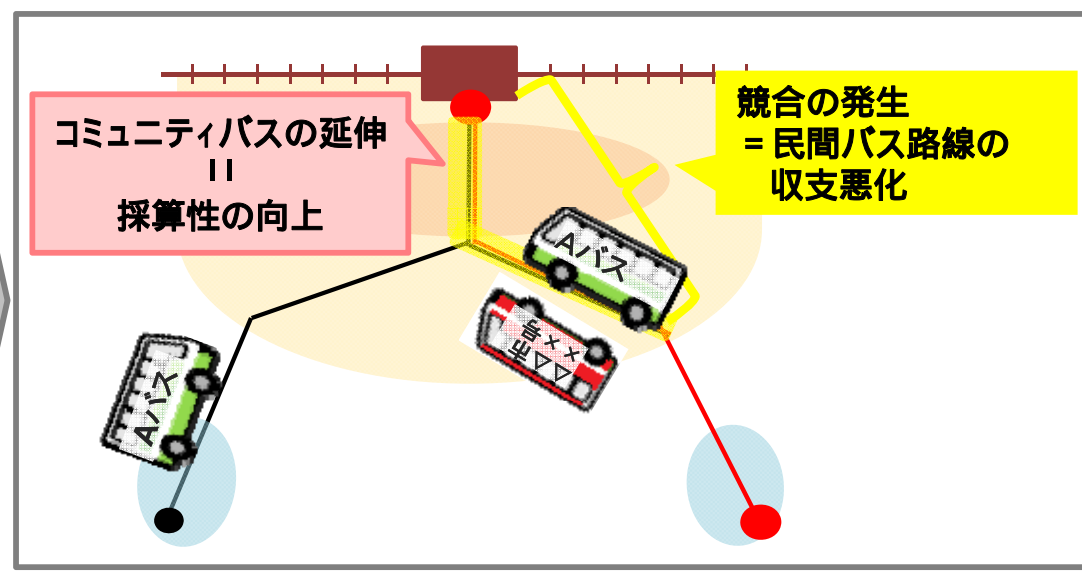
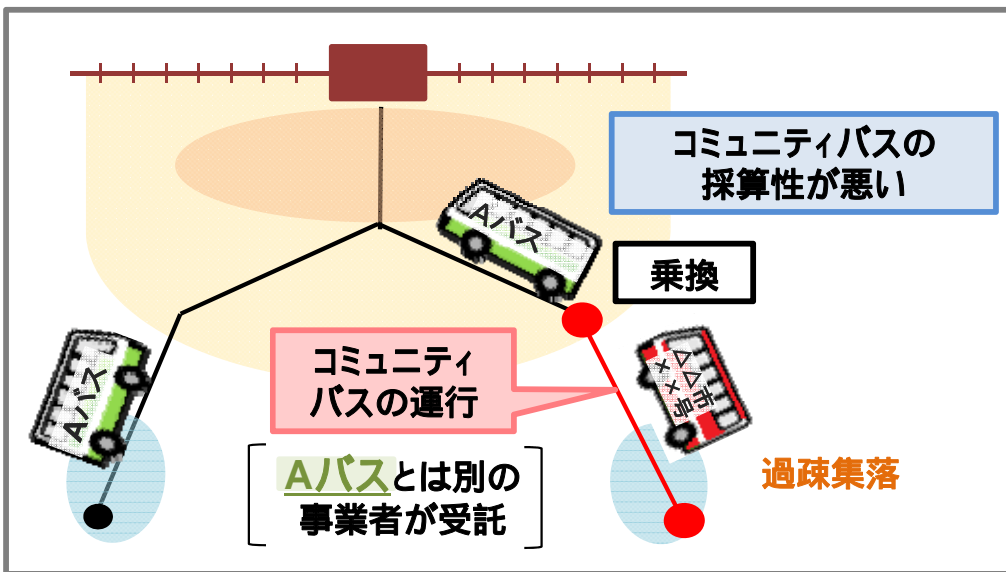
基幹となる集落に、機能・サービスを集約化し、コミュニティバスやデマンド交通等により周辺集落との交通ネットワークを確保することが考えられる。

主要施設の立地に合わせた路線網の形成

例えば、商店、診療所、道の駅、農協等の立地に関連して、利用者ニーズが高い施設へのアクセスを確保するために、路線の延伸やルート変更を行うことが考えられる。

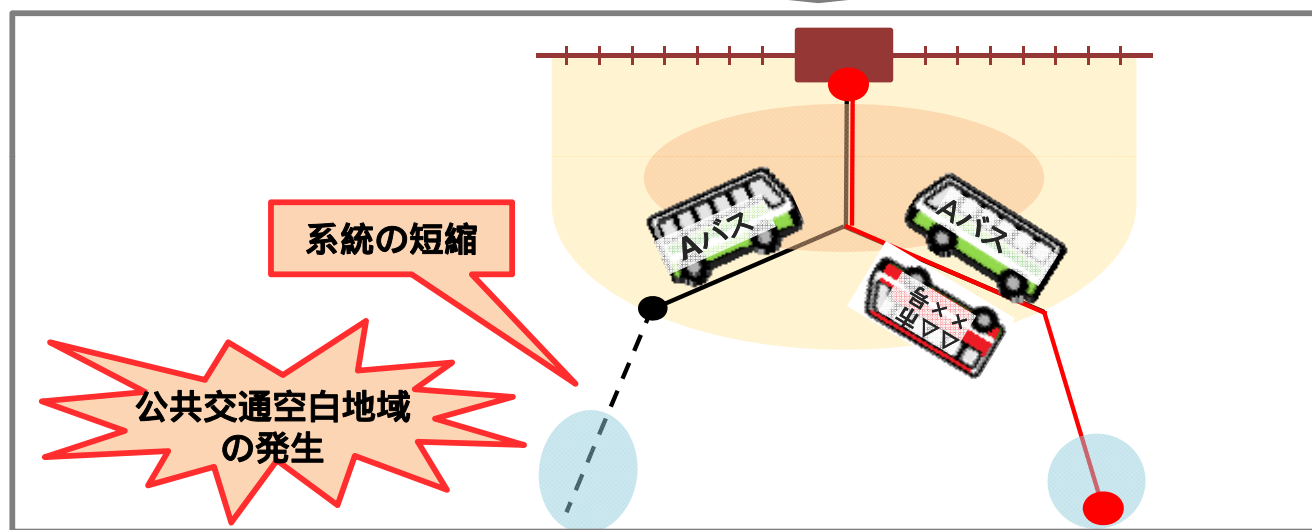
地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

- 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。



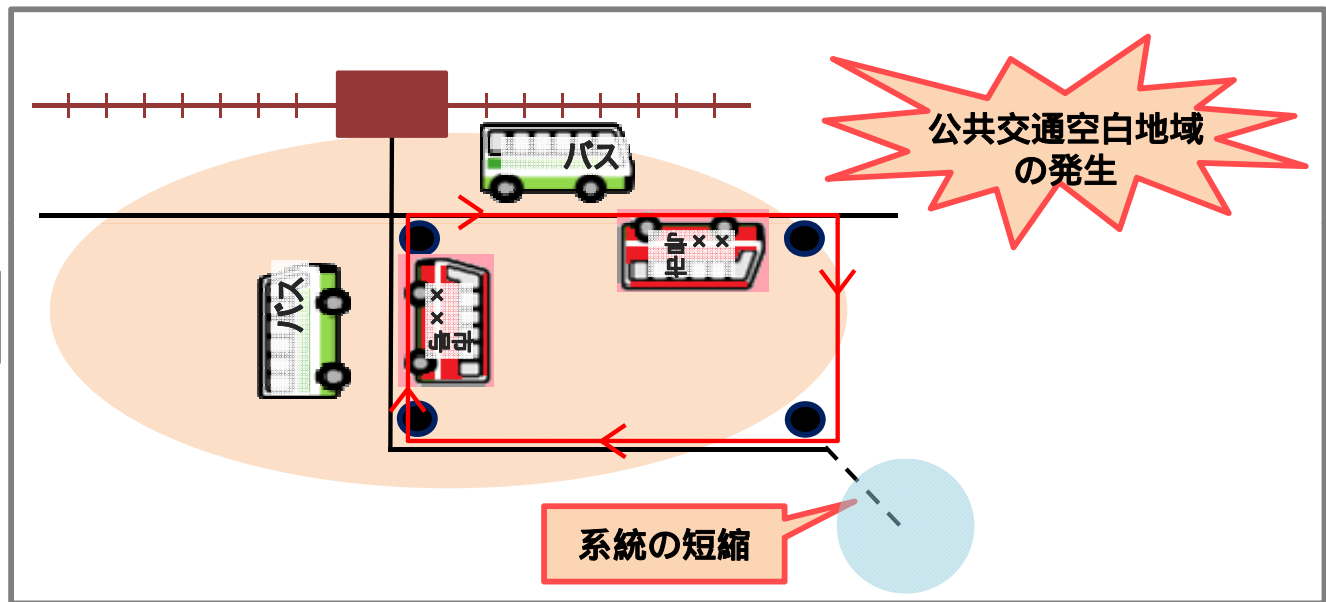
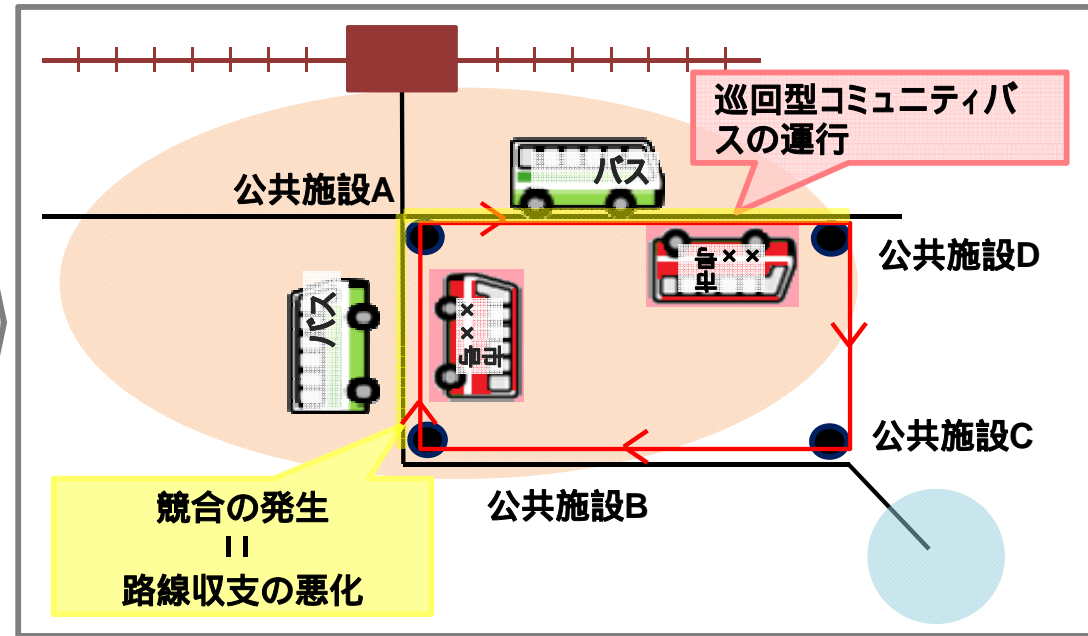
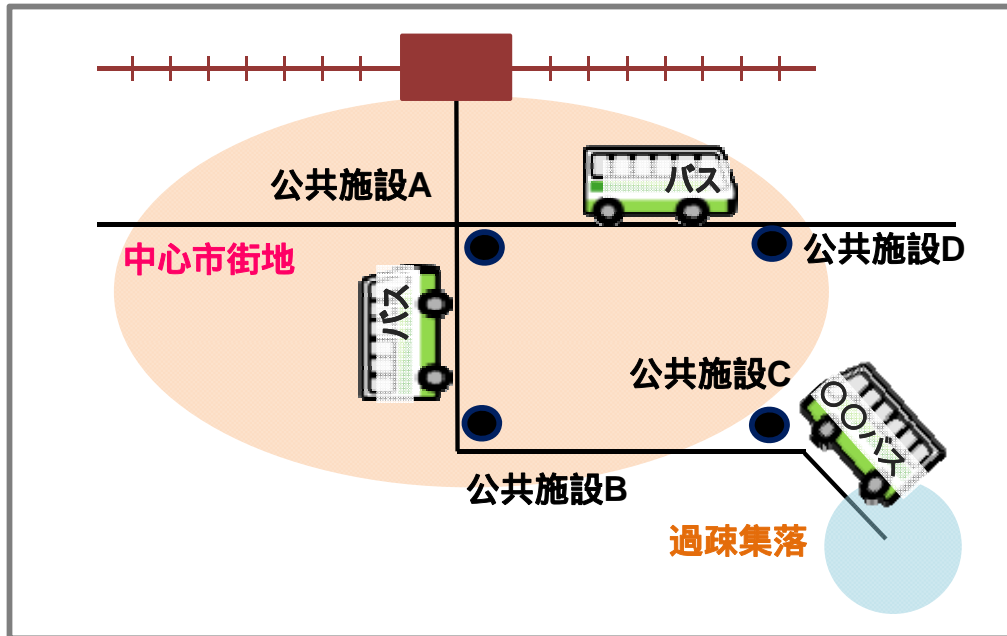
問題事例：コミュニティバスと民間バスの競争
(パターン 廃止代替路線の延伸)

地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要



地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

問題事例: コミュニティバスと民間バスの競合 (パターン 公共施設巡回型)



地域全体のネットワークについて
バス事業者と十分協議を行い
役割分担を決定することが必要

地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

- 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。

具体例：兵庫県豊岡市

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

イナカー(市営)

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数：8路線12系統
 使用車両：12両
 大人運賃：初乗り100円、
 上限400円



健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ
 総合特区指定地方公共団体

全但バス(路線バス)

中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



出典：全但バス(株)



凡例

- 全但バス
- イナカー(定時定路線)
- イナカー(デマド)
- チクタク

コバス(全但バス)

市中心部の循環コミュニティバス
 系統：2系統
 使用車両：2両
 大人運賃：100円



効果

交通空白地域の発生を防止

運行経費の抑制

市内のバス交通の効率化

チクタク(地域主体交通)

デマド型の自家用有償運送
 路線数：3路線4系統
 使用車両：3両(市公用車を無償貸与)
 大人運賃：初乗り100円、
 上限200円



出典：豊岡市

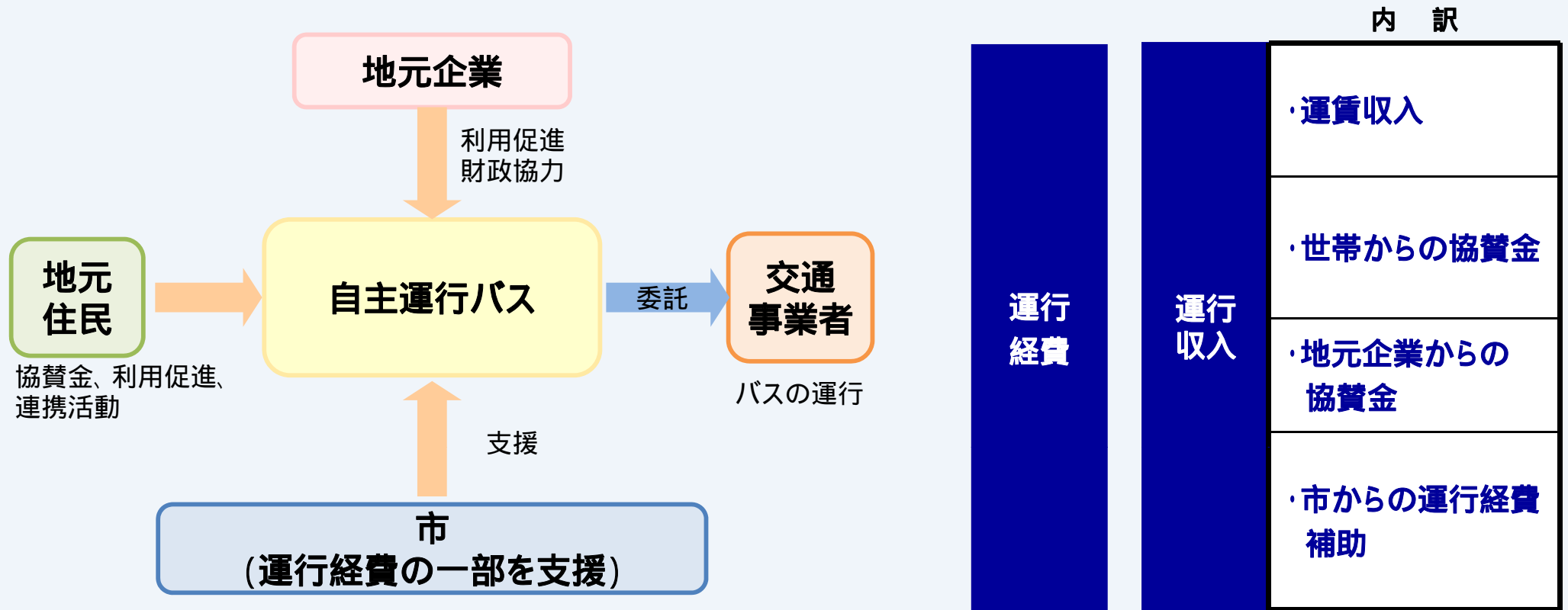
イナカー(市営・デマド)

利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

住民の協力を含む関係者の連携

- 地域公共交通は、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産。
- 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、**住民が主体となって公共交通を考え**、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが必要。

< 地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施した例 >



- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、**個別・局所的にならない**よう留意。
- 区域の検討に当たり、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して取り組む。

具体例: 愛知県北設楽郡

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



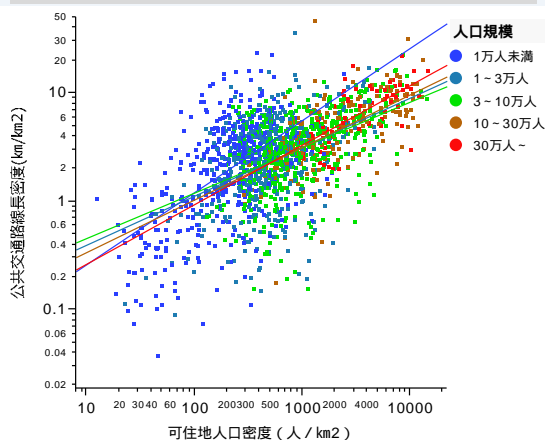
町村ごとに異
なっていたバ
ス停デザイン
の統一

具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、地域が自らの目指す方向性を**具体的な数値目標**として明示。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

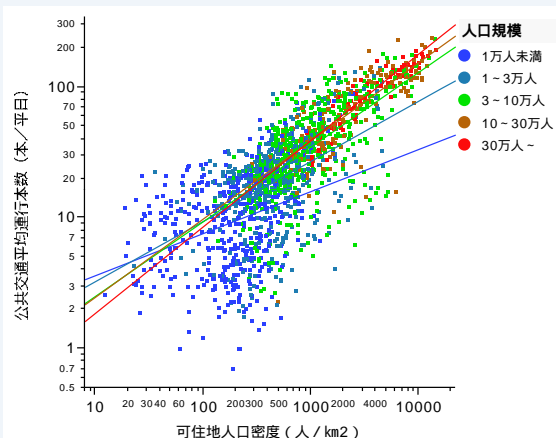
公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討

公共交通の路線長と人口密度の関係のイメージ (=空間的アクセシビリティ)



公共交通路線長密度 =
 $(\text{鉄道路線長} + \text{バス路線長}) / \text{可住地面積} (\text{km} / \text{km}^2)$

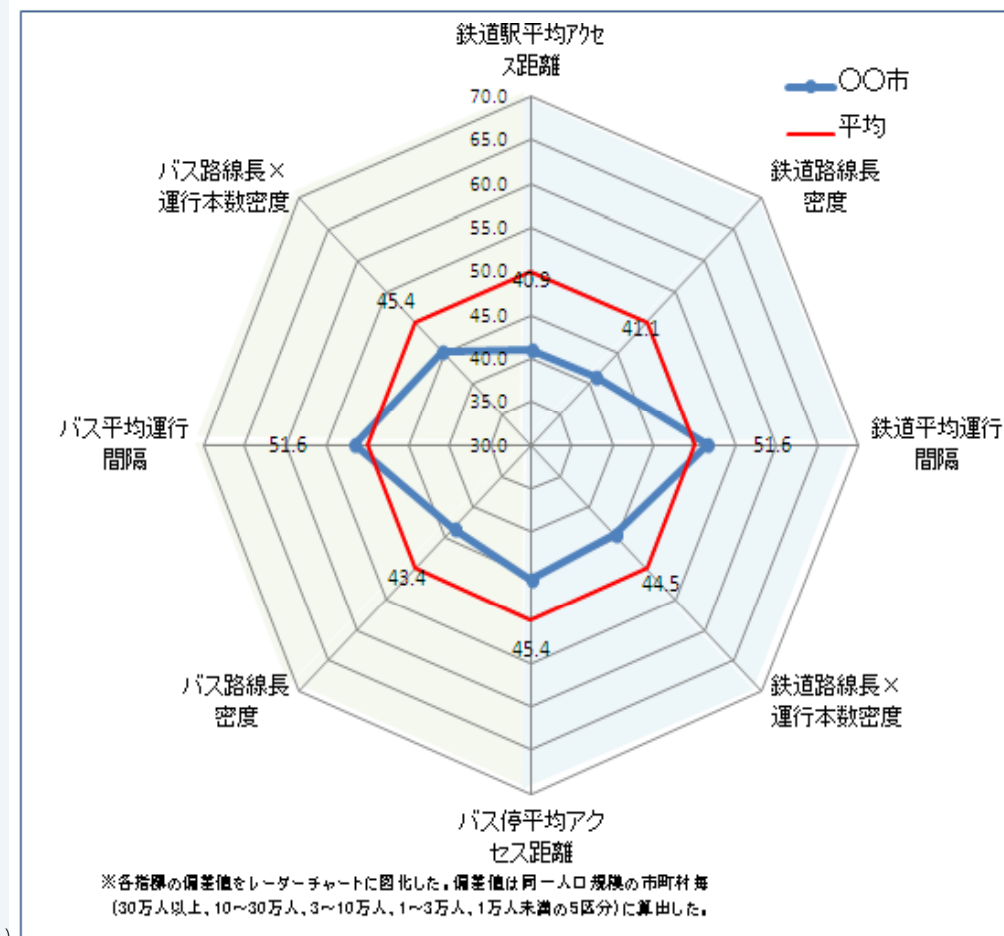
公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ (=時間的アクセシビリティ)



公共交通平均運行本数 =
 鉄道路線当たり平均運行本数 + バス路線当たり平均運行本数 (本 / 平日)

公共交通アクセシビリティの評価

公共交通の空間的・時間的アクセシビリティ



- 具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。
- 現状を分析の上、**具体的な数値指標**として明示することが重要。
- 公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結しない点に留意し、併せて**地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標**を設定することが望ましい

具体的な目標となっていない例

目標: まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の形成

本計画では、路線を再編し、持続的な公共交通網を目指すことで、市民の交通手段を確保することを目標とします。

数値指標もなく、地域が目指す将来像が不明瞭

目標に合った数値指標となっていない例

目標: 高齢者の移動手段の確保

市では、高齢化が進んでいるため、高齢者が使いやすい交通網を形成します。

数値目標: ノンステップバスを 台導入

ノンステップバス導入のみで、高齢者が使いやすい交通網の形成の達成状況を評価することが可能か？

計画区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通網形成計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにする。

目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定。

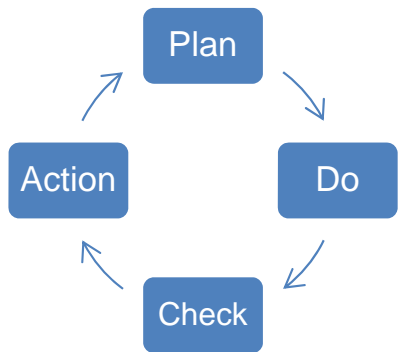
これらのサービスの実現に必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。
(既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載)

達成状況の評価に関する留意点

- 計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要
- 地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意

(抽象的な例)

市では、事業の適切な評価を行うため、PDCAサイクルを行いながら実施していきます。

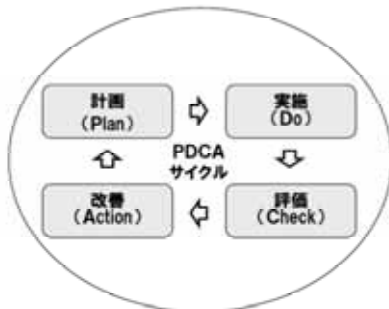


豊川市地域公共交通総合連携計画の例

5-3. 事業評価の実施

(1) PDCAサイクルの構築

・事業の推進に当たっては、目標の達成度を評価（Check）し、法定協議会に審議を諮りながら、事業継続の判断やニーズに応じた改善（Action）を行い、法定協議会の共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画（Plan）、実施（Do）へと、PDCAサイクルを行いながら推進していきます。



計画に定めた指標だけでなく、計画に位置付けられた各種事業についても評価を行い、PDCAサイクルにつなげることが重要。豊川市の例では、利用者数や収支率等の指標を用いて個別路線の評価を毎年実施しつつ、計画全体の目標達成状況の評価を3～4年おきに行うこととしています。

(2) 評価スケジュール

- ・事業期間におけるPDCAサイクルは、以下のスケジュールで事業評価を実施します。
- ・基幹路線の軽微な改善は必要に応じて毎年実施し、評価に基づく抜本的な改善は基幹路線の評価年に実施します。（※短期での基幹路線の改善は、新市民病院が平成25年5月に開院予定のため、平成25～26年度にかけて実施）
- ・地域路線の評価・改善は、運行開始の状況に応じて適宜実施します。

年度	短期			中長期						
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
公共交通会議	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
日常的利用者数調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
詳細な利用者数調査	●	●	●			●				●
利用者アンケート	●	●								●
市民アンケート			●			●				●
計画の評価			●			●				●
計画の目標数値見直し						□				
基幹路線の評価			●			●				●
基幹路線の改善	□	□	●	□	□	●	□	□	□	●
地域路線の評価・改善	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□

□ 必要に応じて適宜実施

(3) 評価方法

① 基幹路線

1) 毎年の評価

- ・運行本数、運行ダイヤ、運行ルート、バス停数・位置の軽微な見直しを目的とした評価は、毎年実施します。
- ・利用者数、収支率の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

2) 抜本的な改善のための評価

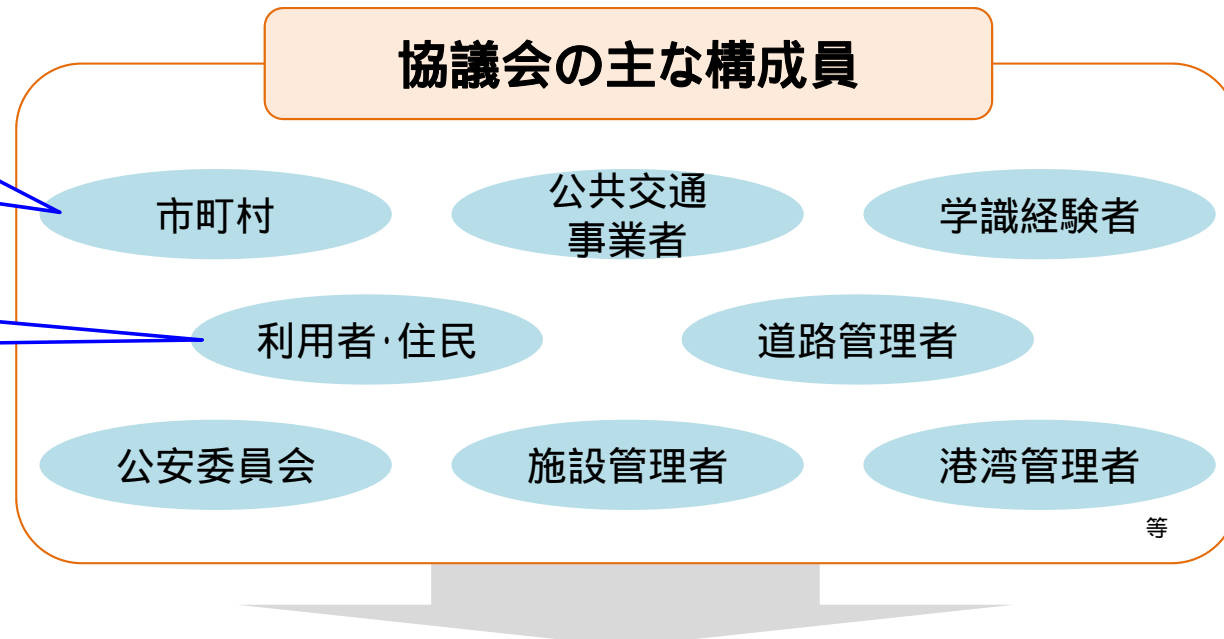
- ・計画の目標達成度合いの把握と、中期または長期への展開のためのルートやサービス水準の見直しを目的とした評価は、3～4年おきに実施します。
- ・利用者数、満足度、収支率、乗継抵抗の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

② 地域路線

- ・地域路線の評価は、毎年実施します。
- ・地域の周知状況、利用者数、満足度、収支率、乗継抵抗の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

- 構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加可能。（例：商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等）
- 必要な構成員の追加により、本法に基づく協議会に道路運送法に基づく地域公共交通会議等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務負担の軽減が可能。

協議会の主な構成員



交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画を期待。

日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画も欠かせない。

協議応諾義務
 : 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

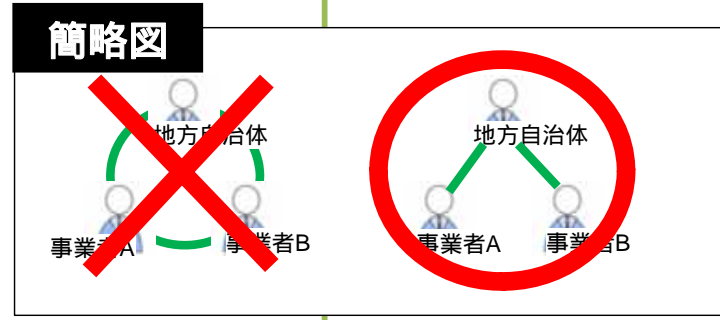
地域公共交通網形成計画の作成・実施

独禁法上の留意点

協議会において事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法の規定に抵触しないよう留意**。

このため、事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定については協議する場合には、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議。

結果尊重義務

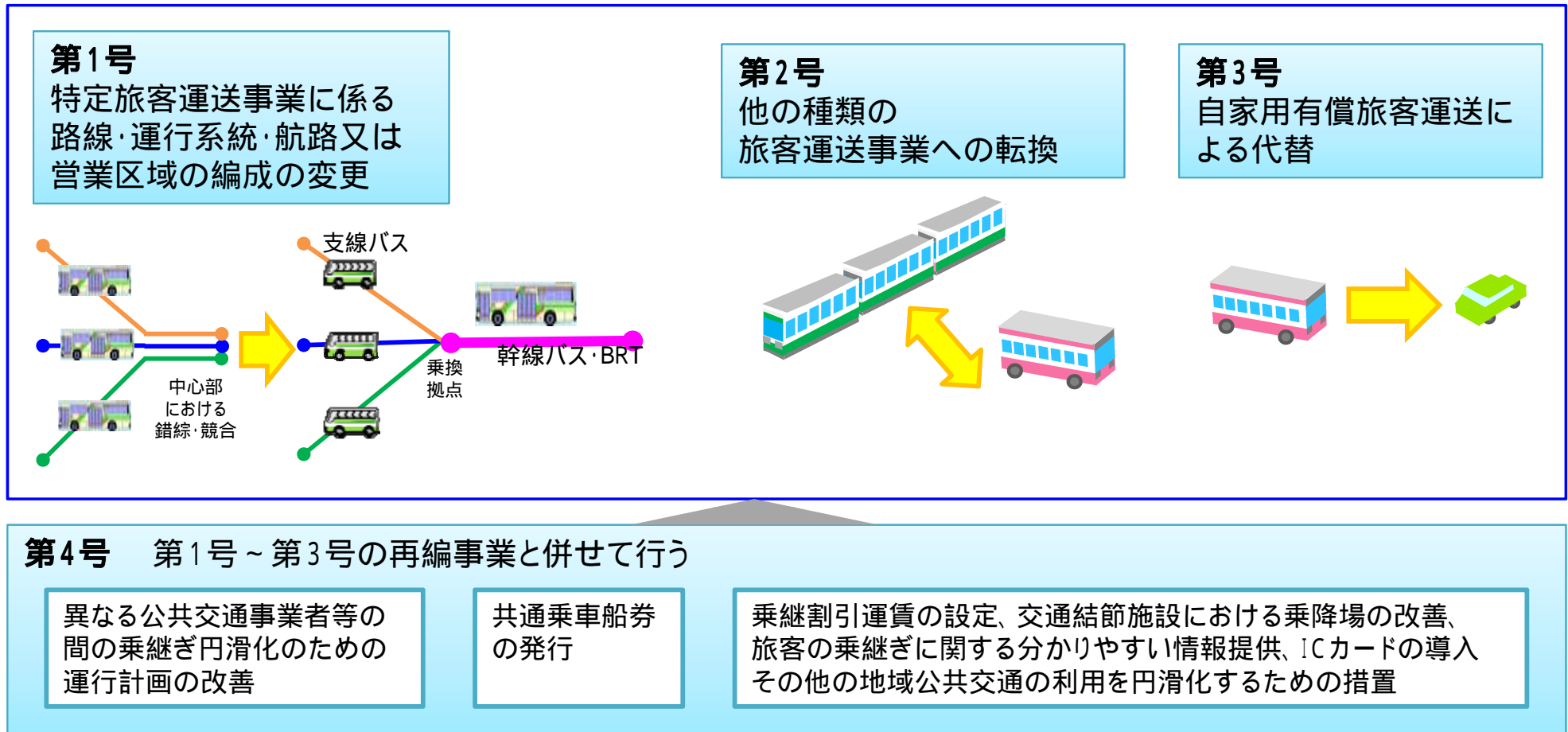


3 . 地域公共交通再編事業 に係る制度概要

地域公共交通再編事業

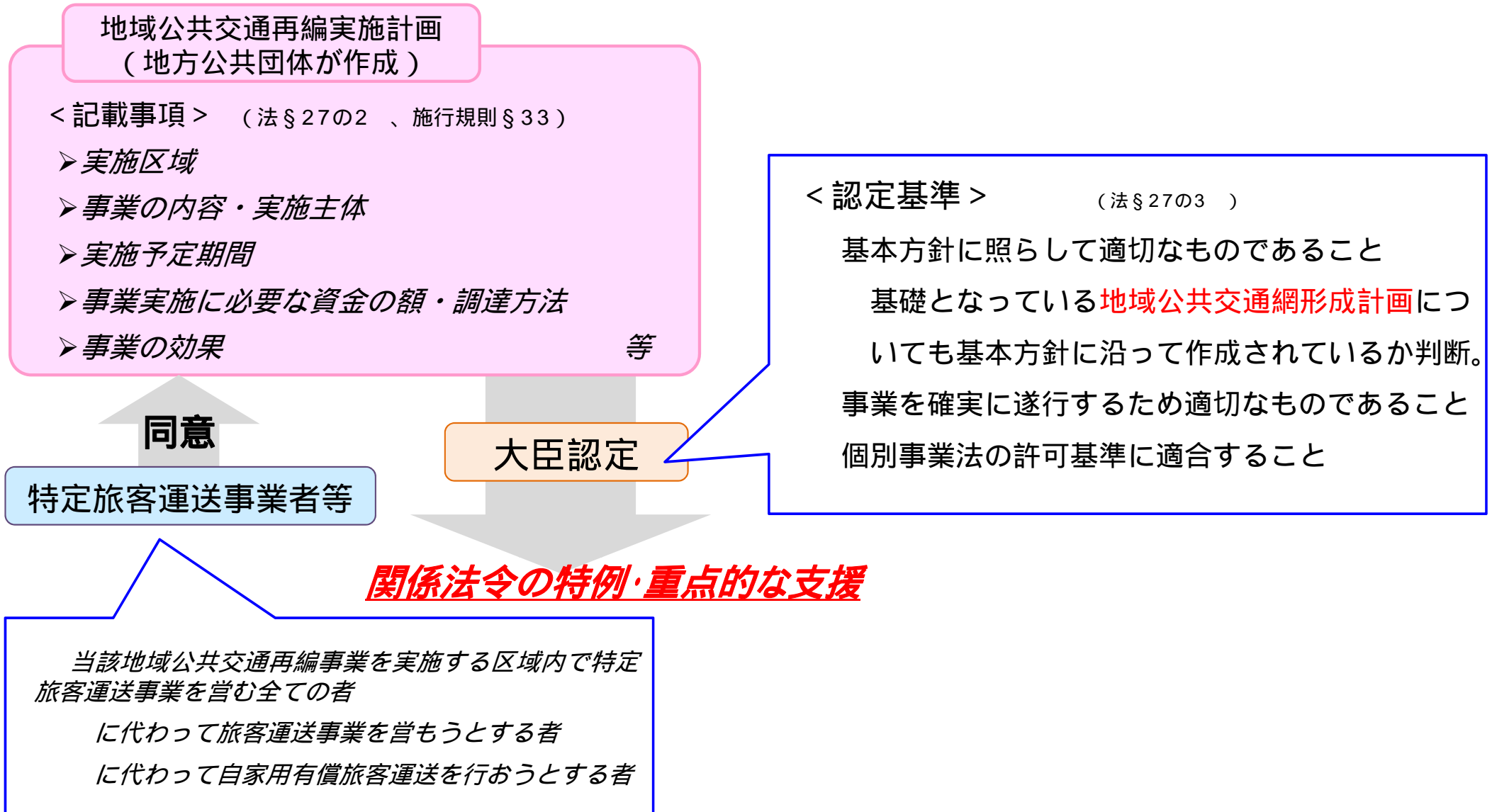
- 地域公共交通再編事業とは、「地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ・・・国土交通省令で定めるものを行う事業」（法第2条第11号）
- 「国土交通省令で定める事業」 = 「地域公共交通再編事業」ではない点に留意

国土交通省令で定める事業について(施行規則第9条の2)



地域公共交通再編実施計画の認定

- 地域公共交通再編実施計画は、地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関する事項を定めた上で作成する実施計画（法第27条の2第1項）
- 地域公共交通再編実施計画の認定に当たっては、基本方針との整合性等を審査。



地域公共交通再編実施計画の認定

- 再編実施計画の認定に当たっては、基礎となっている地域公共交通網形成計画についても基本方針に沿って作成されているか判断。
- その際、地域公共交通再編事業が、公共交通ネットワークの「面的」な再構築のために位置づけられている必要がある。
- また、網形成計画に位置づけられた事業により、再編後の公共交通ネットワークの**効率性・利便性・持続可能性の向上**が図られることが必要。



地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

…地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上させることが必要…

…事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、持続可能な地域公共交通網の形成の観点から、当該形成計画の区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とした上で…

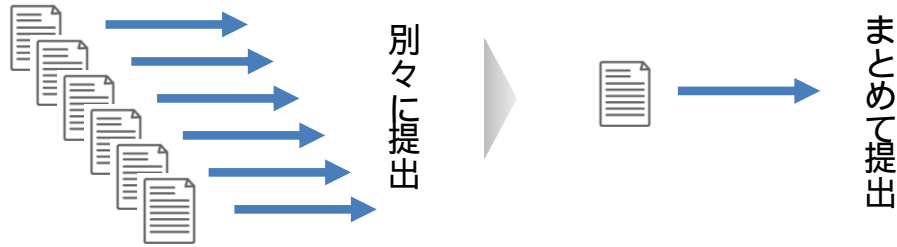
…各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要…

地域公共交通再編実施計画の認定を受けるメリット

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合には、手続きのワンストップ化などの特例を受けることが可能（法第27条の4～第28条）

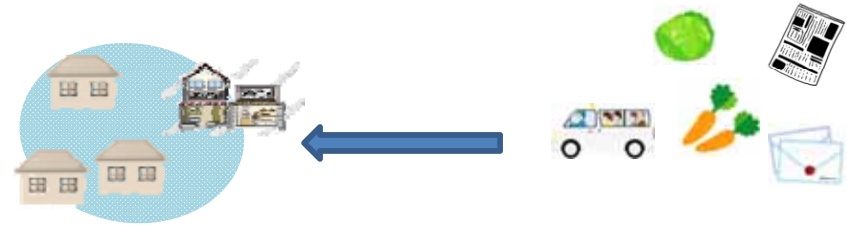
手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。



少量貨物の特例

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。（自家用有償旅客運送のみ）



計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。

計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。

（一般乗合旅客自動車運送事業のみ）

国土交通大臣による勧告・命令

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。（協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合）

4 . 再編事業の対象となる事業

- 「地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ・・・**国土交通省令で定めるもの**を行う事業」として、**国土交通省令で定めるもの**の具体的イメージは以下のとおり。

第1号

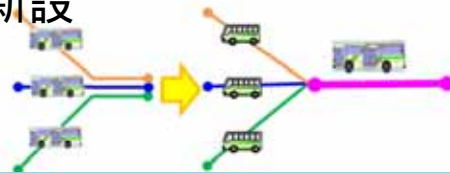
路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更

具体例

- ・地域のバス路線の変更(分割や経由地変更)、新設等による編成変更

【補足】編成変更として行われる具体的取組の一例

- ・幹線のフィーダーと幹線への細分化
- ・公共交通空白地域へのデマンドタクシーの導入
- ・市街地中心部のバス路線の集約化
- ・中心市街地への循環バスの新設



第2号

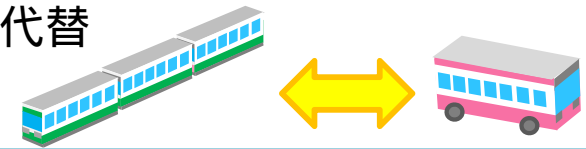
他の種類の旅客運送事業への転換

具体例(第2号)

- ・旅客鉄道事業を廃止し、一般乗合旅客自動車運送事業へ転換
- ・一般乗合旅客自動車運送事業を廃止し、一般乗用旅客自動車運送事業へ転換
- ・定期航路事業から海上タクシーへの転換 等

具体例(第3号)

- ・一般乗合旅客自動車運送事業を廃止し、自家用有償旅客運送により代替



第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う

異なる公共交通事業者等の間の乗継ぎ円滑化のための運行計画の改善

共通乗車船券の発行

乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

第1号

路線・運行系統・航路又は
営業区域の編成の変更

第2号

他の種類の
旅客運送事業への転換

第3号

自家用有償旅客運送に
よる代替

第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う

異なる公共交通事業者等
の間の乗継ぎ円滑化
のための運行計画の改善

共通乗車船券の発行

具体例

- ・乗継改善のためのダイヤ調整、増便

- ・市街地フリー乗車券、観光施策と連携した企画乗車券等の導入
複数の事業者で利用できるものである必要がある。

乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入
その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

具体例

- (交通結節施設における乗降場の改善)
- ・鉄道駅、バス停等の新設(再編路線が乗り入れることが必要)
- ・鉄道駅の駅前広場整備
- ・駅、停留場、停留所、船着場の改良(上屋、ベンチの設置等)

(旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供)

- ・バスロケーションシステムの導入
- ・バスの方面別ラッピング・カラーリング
- ・公共交通に関する情報提供資料の作成・配布
- ・電光掲示板、案内標識、ホームページ等の作成
単独一社での取組ではなく、複数事業者間の乗継ぎ円滑化に資するものであることが必要

(その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置)

- ・ゾーン運賃の導入
- ・バスの方面別ラッピング・カラーリング(再掲)

第4号に該当しない事業の例 具体例

- ・パーク&ライド駐車場の整備
- ・鉄道駅の駅舎のバリアフリー化整備
- ・主要バス路線へのノンステップ車両の導入
- ・バスの定時性の確保のための措置(PTPSの導入)
- ・地方鉄道の安全設備整備
- ・運転免許返納者に対する公共交通機関の運賃割引

単体では再編事業の対象とならない事業の例

- 公共交通ネットワークの「面的」な再構築のために地域公共交通再編事業が活用される必要があり、以下のような取組は、単体では再編事業の対象とならない。

「再編するための事業」ではないものの例

路線等・営業区域の見直し

既存バス路線の見直しを行わないまま、これと区間が重複する、又は至近の民間バス・コミュバスの路線の新設。

デマンド交通(区域運行又は定路線)の路線・営業区域の部分的見直し
(一部路線の新設・廃止・短縮・延長、営業区域の拡大・縮小)

民間バス・コミュバス路線の部分的見直し
(一部路線の新設・廃止・短縮・延長)

交通空白地に対する路線等の新設

デマンド交通～定時定路線相互の運行の態様の変更

デマンド交通のうち、需要の高い部分を、部分的に定時定路線型に変更

コミュバス(定時定路線型)のうち、需要の低い部分を、部分的にデマンド交通に変更

「国土交通省令で定めるもの」ではないものの例

デマンドのシステムをより柔軟なものに変更

デマンド交通(区域運行)について、定時から随時に変えることや、事前予約を不要とするようシステム変更

高度化、ダウンサイジング等

一般的なバスからBRTへの高度化

一般的な軌道からLRTへの高度化

再編事業の対象となりうる事業の例

路線等の全面的な廃止と新設

第1号

市内交通の太宗を担うコミュバス複数路線を全て廃止し、朝夕運行のコミュバス(定時定路線)複数路線と、デマンド交通(区域運行)複数区域を新設。

市内の民間バス路線の半分以上を廃止し、幹線部分を引き続き民間バスで運行し、
 ・コミュバス(4条乗合)(市内循環)
 ・コミュバス(自家用有償旅客運送)(定時定路線、デマンド定路線)
 ・過疎地有償運送(路線)を新設

第1号
第3号

市内の民間・公営バス2事業者の路線を全面的に整理・統合

第1号

幹線・支線への分割

中心部から放射状に伸びるバス路線について、途中に乗継拠点を設け、幹線と支線に分割。

第1号

各町村内に留まっていた複数町村の町村営バス路線を廃止し、民間バス路線と併せ、基幹バス・支線バスを開設。

第1号

航路の本土側の発着港を変更し、離島側の発着港数を減らすとともに、島内にコミュバス路線を新設。

第1号

モード転換等に伴う路線等の編成の変更

鉄道をLRT又はBRTに転換するとともに、これと競合するバス路線を廃止しつつ、フィーダーバス路線(4条乗合)を新設

第1号
第2号

旅客船から海上タクシーへ転換するとともに、本土側のコミュバスについてもデマンド化

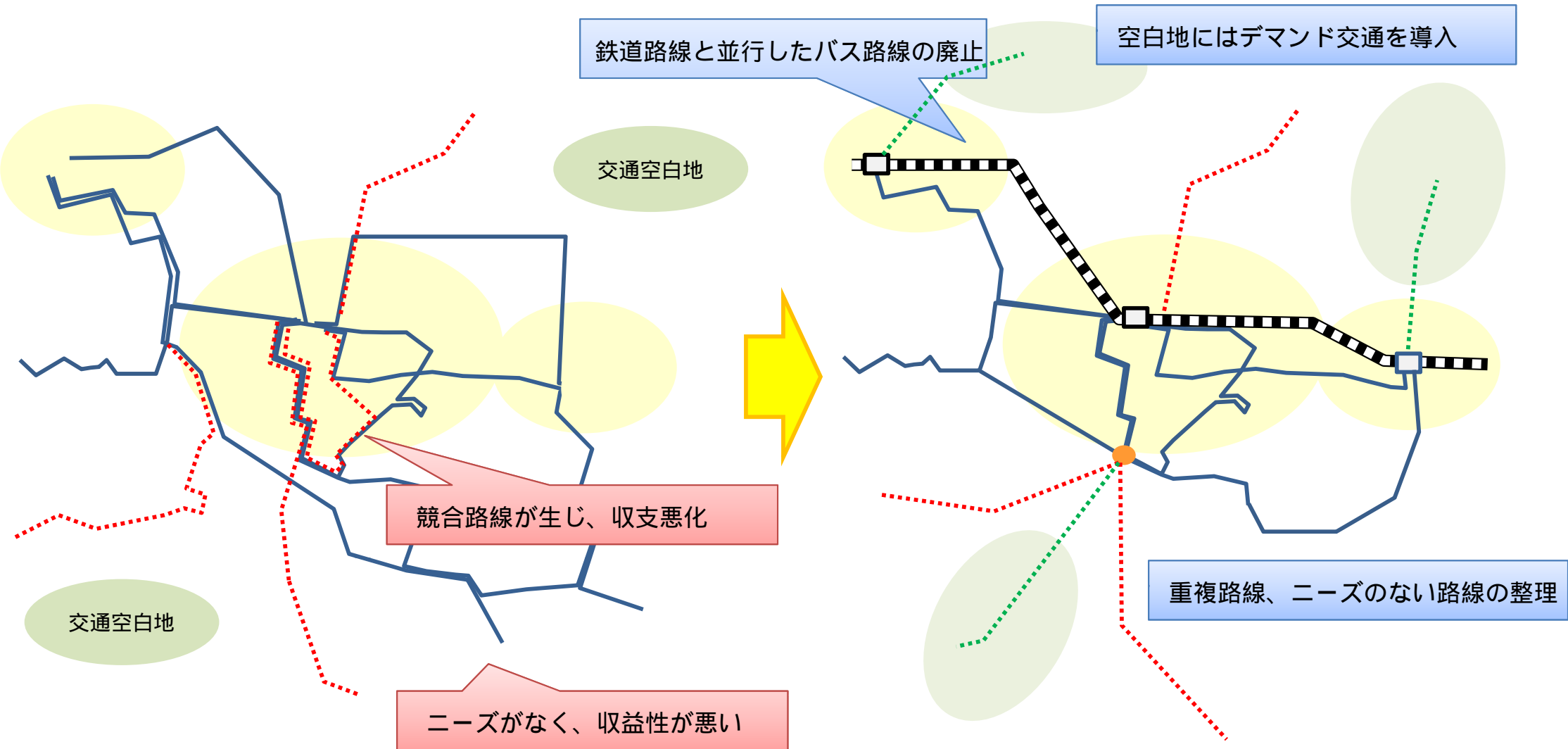
第2号

バスフロート船を利用しつつ、島内・本土側のバス路線を統合しつつ、併せて両岸の複数路線の新設、分割、経由地変更、廃止等を行う。

第1号

再編事業の具体的イメージ (全面的見直し)

- 鉄道路線の新設に伴い、並行するバス路線を整理。
- 市街地の中心部の競合路線については、乗継拠点を設定するとともに整理。
- デマンド型の交通を導入し、交通空白地を解消。

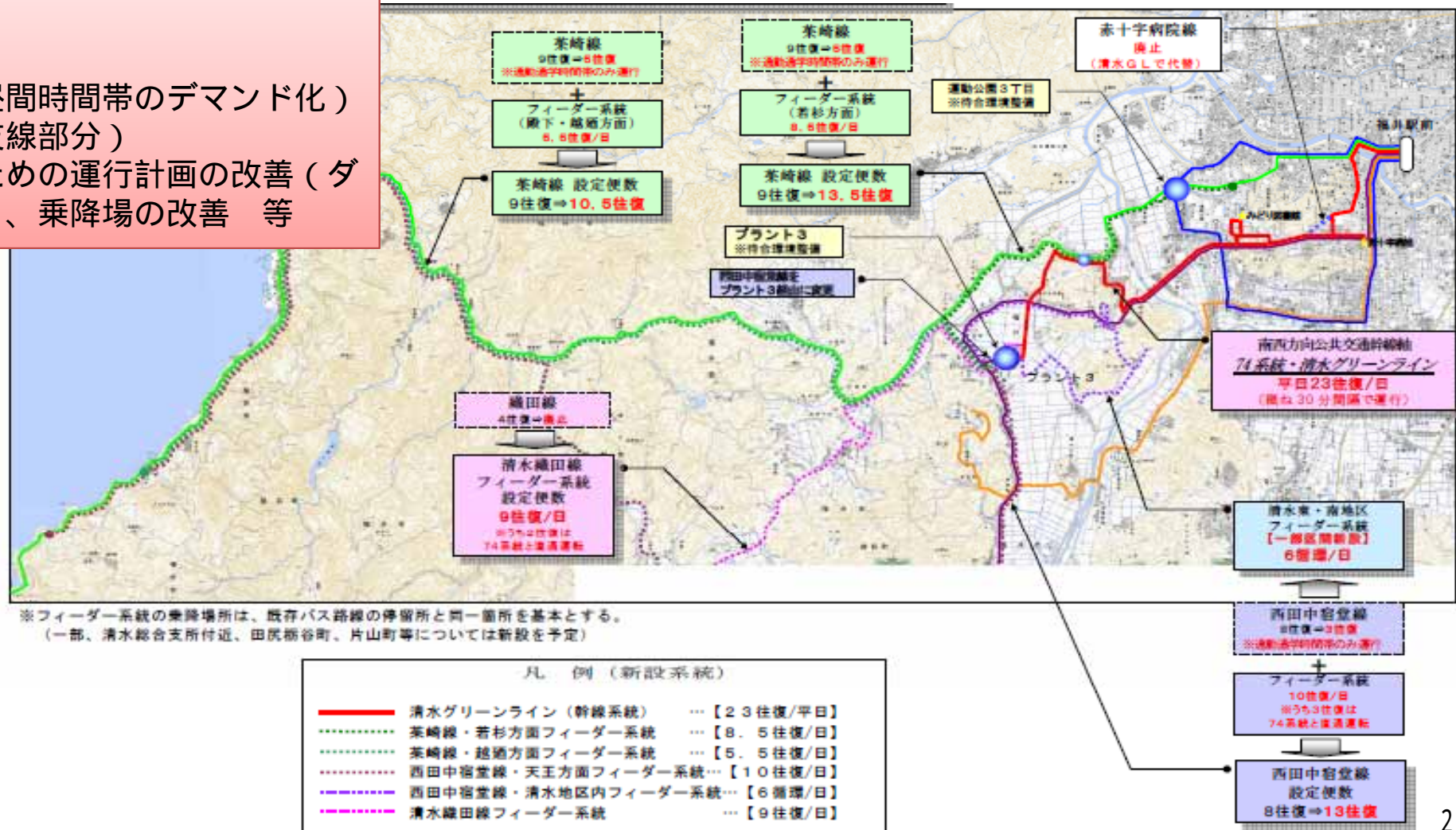


再編事業の具体的イメージ (幹線と支線への分割)

- 中心市街地と生活拠点の大型スーパーを結ぶ幹線バス路線の新設。
- 既存バス路線を、従来どおりの直通路線とスーパーを起点とする支線(デマンド型)に変更。
- 運賃体系の変更(幹線に300円、700円の上限額を導入。支線にゾーン制運賃を導入。)
- スーパーに冷暖房完備の待合室(接近表示案内板付)を整備

【変更点】

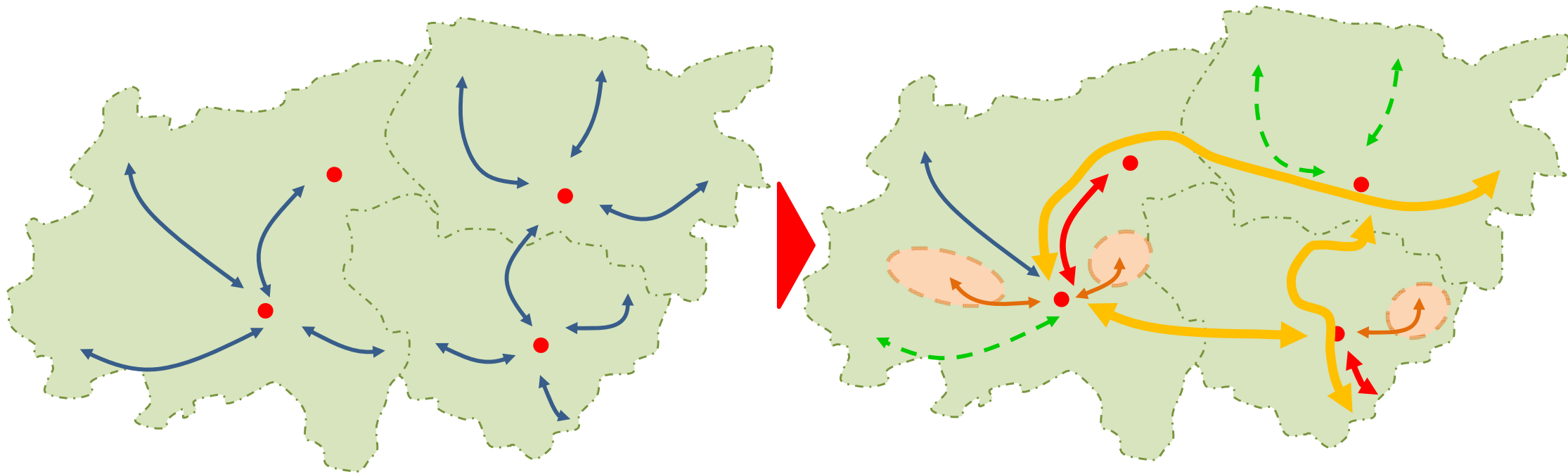
- ・路線の編成
- ・運行の態様(昼間時間帯のデマンド化)
- ・運行事業者(支線部分)
- ・乗継円滑化のための運行計画の改善(ダイヤ変更・増便)、乗降場の改善等



再編事業の具体的イメージ (路線の編成の変更)

- 3町村の連携により町営・村営バスの運行を一体化。
- 民間バス路線を含め、路線を「基幹バス」、「支線バス」、「予約バス」等に分類し、役割を明確化。町村を跨る町村営バスは相互に乗り入れ。
- 交通空白地へのデマンド交通の導入

具体的イメージ 愛知県北設楽郡の取組を参考に作成



【変更点】

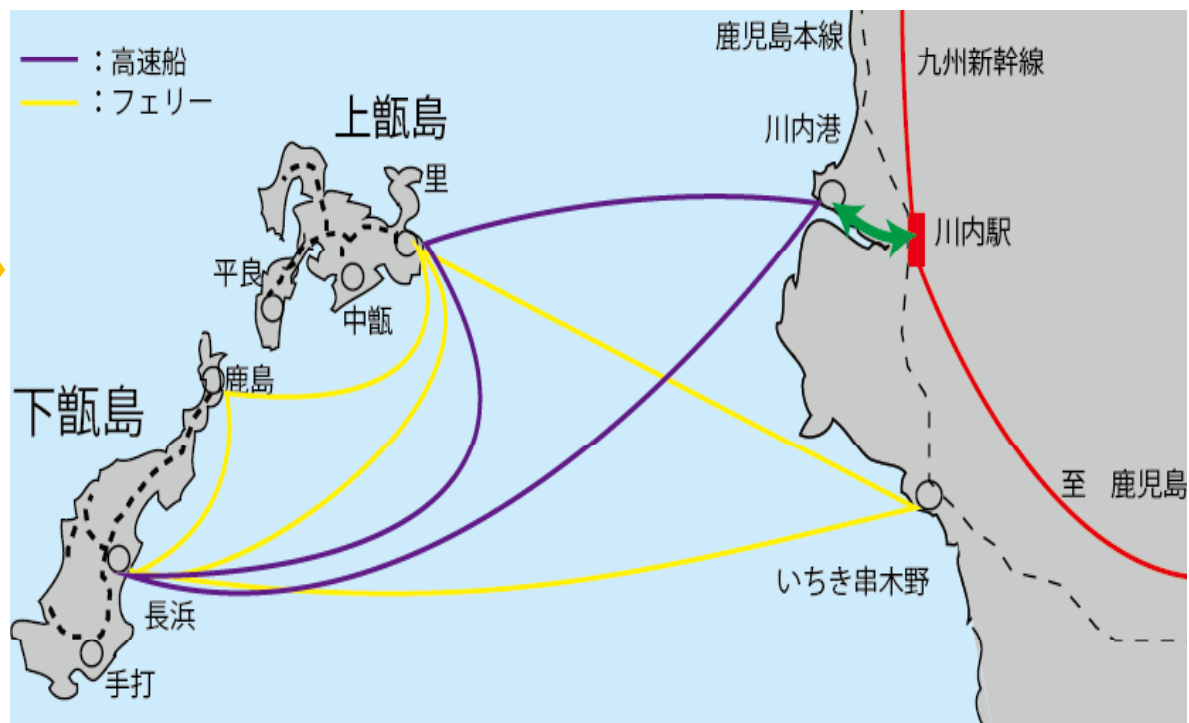
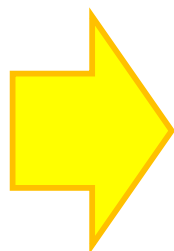
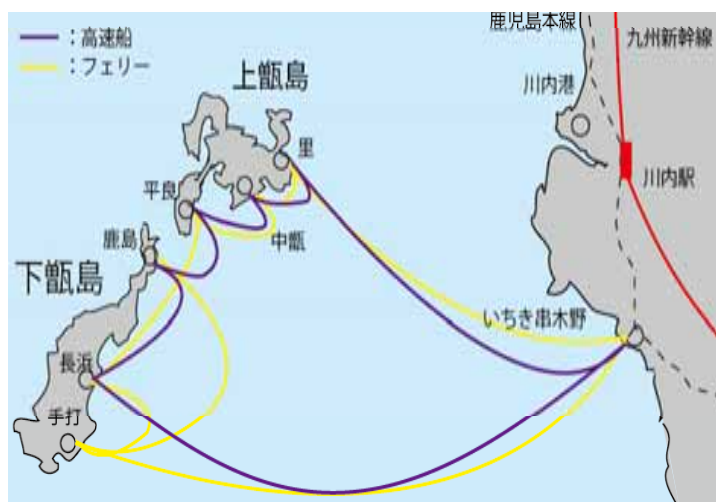
- ・ 路線の編成 (他市町村への直通路線の新設、デマンド交通の導入、運行ルート変更)
- ・ 乗継円滑化のための運行計画の改善 (ダイヤ変更)、乗降場の改善 等

再編事業の具体的イメージ (航路等の編成の変更)

- 本土側の航路の起点を変更するとともに、中央駅との間でシャトルバスを運行
- 離島側の寄港地数を減少するとともに、島内にフィーダーバスを新設

【変更点】

- ・ 航路（旅客船）・路線（バス）の編成



計画策定全般に係る参考資料

現在、地域公共交通網形成計画 / 再編実施計画策定のための手引きの作成を進めておりますが、現時点においては、以下のような資料もございますので、適宜ご参照ください。



「なるほど！！公共交通の勘どころ」（九州運輸局）

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05/kandokoro25.pdf>

「地域公共交通総合連携計画策定の手引き」（北陸信越運輸局）

http://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/H19tebiki.pdf

「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」（近畿運輸局）

<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/manual.htm>

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人

