

地域公共交通総合連携計画に関する他自治体の事例について

財団法人 運輸政策研究機構 公共交通支援センター ホームページ

(http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/jirei/)

(1) 事例の検索について

上記 URL にアクセスすると、下記(事業概要検索画面)に示す通り、自治体別、交通モード等別に事例を検索し、事業概要を閲覧することができる。

また、その他国土交通省のホームページ(下記 URL)等でも自治体別に事業概要を閲覧することができる。

(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_fr_000056.html)

【事業概要検索画面】

| 地方 | 都道府県 |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 北海道・東北地方 | <input type="checkbox"/> 北海道 <input type="checkbox"/> 青森 <input type="checkbox"/> 岩手 <input type="checkbox"/> 宮城 <input type="checkbox"/> 秋田 <input type="checkbox"/> 山形 <input type="checkbox"/> 福島 |
| <input type="checkbox"/> 関東地方 | <input type="checkbox"/> 茨城 <input type="checkbox"/> 栃木 <input type="checkbox"/> 群馬 <input type="checkbox"/> 埼玉 <input type="checkbox"/> 千葉 <input type="checkbox"/> 東京 <input type="checkbox"/> 神奈川 <input type="checkbox"/> 山梨 |
| <input type="checkbox"/> 信越・北陸地方 | <input type="checkbox"/> 新潟 <input checked="" type="checkbox"/> 富山 <input type="checkbox"/> 石川 <input type="checkbox"/> 長野 |
| <input type="checkbox"/> 中部地方 | <input type="checkbox"/> 福井 <input type="checkbox"/> 岐阜 <input type="checkbox"/> 静岡 <input type="checkbox"/> 愛知 <input type="checkbox"/> 三重 |
| <input type="checkbox"/> 近畿地方 | <input type="checkbox"/> 滋賀 <input type="checkbox"/> 京都 <input type="checkbox"/> 大阪 <input type="checkbox"/> 兵庫 <input type="checkbox"/> 奈良 <input type="checkbox"/> 和歌山 |
| <input type="checkbox"/> 中国地方 | <input type="checkbox"/> 鳥取 <input type="checkbox"/> 島根 <input type="checkbox"/> 岡山 <input type="checkbox"/> 広島 <input type="checkbox"/> 山口 |
| <input type="checkbox"/> 四国地方 | <input type="checkbox"/> 徳島 <input type="checkbox"/> 香川 <input type="checkbox"/> 愛媛 <input type="checkbox"/> 高知 |
| <input type="checkbox"/> 九州・沖縄地方 | <input type="checkbox"/> 福岡 <input type="checkbox"/> 佐賀 <input type="checkbox"/> 長崎 <input type="checkbox"/> 熊本 <input type="checkbox"/> 大分 <input type="checkbox"/> 宮崎 <input type="checkbox"/> 鹿児島 <input type="checkbox"/> 沖縄 |
| <input type="checkbox"/> 海外事例 ※人口、人口密度、高齢化率、財政力指数は国内事例のみ適応しています。海外事例は、これらの条件で絞り込むことはできませんのでご了承下さい。 | |

詳細検索

※人口、人口密度、高齢化率、財政力指数は国内事例のみ適応しています。海外事例は、これらの条件で絞り込むことはできませんのでご了承下さい。

| | | | |
|-------|--|--|--|
| 人口 | <input type="checkbox"/> 5千人未満 | <input type="checkbox"/> 5千人以上～1万人未満 | <input type="checkbox"/> 1万人以上～5万人未満 |
| | <input type="checkbox"/> 5万人以上～10万人未満 | <input type="checkbox"/> 10万人以上～30万人未満 | <input type="checkbox"/> 30万人以上～50万人未満 |
| | <input type="checkbox"/> 50万人以上～100万人未満 | <input type="checkbox"/> 100万人以上～ | |
| 人口密度 | <input type="checkbox"/> 25人/km2未満 | <input type="checkbox"/> 25人/km2以上～50人/km2未満 | <input type="checkbox"/> 50人/km2以上～100人/km2未満 |
| | <input type="checkbox"/> 100人/km2以上～500人/km2未満 | <input type="checkbox"/> 500人/km2以上～1,000人/km2未満 | <input type="checkbox"/> 1,000人/km2以上～3,000人/km2未満 |
| | <input type="checkbox"/> 3,000人/km2以上～6,000人/km2未満 | <input type="checkbox"/> 6,000人/km2以上～ | |
| 高齢化率 | <input type="checkbox"/> 15%未満 | <input type="checkbox"/> 15%以上～20%未満 | <input type="checkbox"/> 20%以上～25%未満 |
| | <input type="checkbox"/> 25%以上～30%未満 | <input type="checkbox"/> 30%以上～35%未満 | <input type="checkbox"/> 35%以上～40%未満 |
| | <input type="checkbox"/> 40%以上～45%未満 | <input type="checkbox"/> 45%以上～ | |
| 財政力指数 | <input type="checkbox"/> ～0.30 | <input type="checkbox"/> 0.31～0.50 | <input type="checkbox"/> 0.51～0.75 |
| | <input type="checkbox"/> 0.76～1.00 | <input type="checkbox"/> 1.01～ | |
| 交通モード | <input type="checkbox"/> バス | <input type="checkbox"/> タクシー | <input type="checkbox"/> 鉄道 |
| | <input type="checkbox"/> 路面電車(LRT) | <input type="checkbox"/> 旅客船 | <input type="checkbox"/> 自転車 |
| | <input type="checkbox"/> 航空 | <input type="checkbox"/> その他(上記以外) | |
| テーマ | <input type="checkbox"/> コミュニティバス | <input type="checkbox"/> デマンド交通 | <input type="checkbox"/> 福祉交通 |

詳細事例情報(PDFファイル)付の事例のみ検索対象とする


詳細事例情報の有無

(2) 事例の抜粋

事業概要では、プロフィール（概要）、事業効果、注目点、詳細情報の入手先がまとめられている。参考に、ホームページより入手した4市の事業概要を添付する。

兵庫県豊岡市

公共交通を維持するための基準を設定した計画策定事例

| 豊岡市有償旅客運送「市営バス énacar(イナカー)」 | | 兵庫県>豊岡市 | | |
|--|--|---------|-------------------------|---------|
|  | プロフィール | 人口: | 89,208 人 | |
| | バス事業者による路線休止や市町合併を機に、既存のコミュニティバスやスクールバスを統合・再編する形で導入された市営バス。導入時には、既存車両の改装や最低限の設備投資などで経費を節減した。一定の条件を基に、路線自体は毎年、存廃を判断される。 | 面積: | 697.66 km ² | |
| | | 人口密度: | 127.9 人/km ² | |
| | | 運営主体: | 豊岡市 | |
| | | モード | ステータス | 実施年 |
| | | バス | 実証運行 | 平成 20 年 |
| 効果 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none">バス事業者による既存の路線バスが休止されることにより、通院・通学や買物など日常生活が不便となる地域（交通空白地域）の発生が懸念されたが、市営バス「イナカー」の運行によってそれを防止することができた。月間利用者数は、一般利用が約2～3千人、通園通学利用が約5～7千人で、合計約8千人～1万人となっている。病院や学校へのアクセスを考慮するとともに、定時運行路線だけでなくデマンド運行路線を導入するなど需要特性に応じた路線としたため、運行経費の抑制を図ることができた。また、運行開始時には、市所有の車両を活用したり、スクールバス車両を転用したりすることなどで、導入費用も抑制した。既存のコミュニティバス路線やスクールバス路線を統合・再編することにより、市全体のバス交通（輸送手段）を効率化することができた。 | | | | |
| ここに注目！ | | | | |
| <ul style="list-style-type: none">■ 導入時コストの低減化を図るため、既存車両を有効利用したり、車両改装を最低限にとどめたりなどの工夫がなされている。■ 「地域公共交通」という概念を独自に定義し、存続条件を明確にして住民との協議を円滑に進められるようにした。 | | | | |
| 【背景】 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none">・ 少子高齢化、過疎化などの進展により、全但バスの利用者数の減少が顕著となっていた。赤字が拡大していた全但バスは、平成19年9月、豊岡市を含む但馬地域で運行するバス路線の約3割を1年後に休止すると発表した。・ 豊岡市は平成17年4月に近隣の1市5町が合併してできた新しい市であり、各自治体で運行していた既存のコミュニティバスやスクールバス路線についても再編が求められる状況にあった。 | | | | |
| 【検討経緯】 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none">・ 平成19年11月より、豊岡市、兵庫県、バス・タクシー事業者、JR、住民代表、学識経験者などからなる「豊岡市地域公共交通活性化協議会」での議論が始まった。路線バス廃止に対して、次の方針により対応することとなった。<ul style="list-style-type: none">➢ 「市民の足は確保する」を基本に検討する。➢ 地域の需要特性に応じた対応策を路線ごとに検討する。➢ 地域で支え合う生活交通を模索する。➢ 事業の評価と見直しの仕組みを構築する。 | | | | |

- ・ 地域の需要特性を分析し、需要に応じた運行計画を策定した。市町合併前から一部地域で運行されていたコミュニティバスについても市営バス「イナカー」として再編するとともに、併走するスクールバスを廃止してイナカーに統合するなど、バス交通全体について効率化が図られた。
- ・ 平成 21 年 9 月現在の運行車両 13 両のうち、3 両は地域公共交通活性化・再生総合事業の補助制度で購入した車両であり、残り 10 両は市の公用車を改良したりスクールバスを改装したりするなど既存車両の転用によるものである。また、車両の小型化、デマンド運行の導入などにより、運行経費も抑制した。自動放送機器の設置も省き、運転手の案内により乗降を行うこととした。
- ・ 運行は、全但バスを含めた 4 事業者に委託されている。安全面を考慮し、道路運送法第 4 条の免許を持つ事業者の入札（総合評価方式）により、委託先を決定した。
- ・ 運行車両には一目見て「イナカー」とわかるようなデザインを施した。また、市広報紙に利用状況などを掲載し、積極的に利用してもらうように周知した。
- ・ 平成 20 年 10 月から平成 23 年 3 月までを実証運行期間とし、利用者数、採算性等を元に、1 年ごとに路線の存廃を判断する仕組みとした。

【事業内容】

- ・ 市内 12 の路線で、平日 125 便、土日祝日 45 便の定期、デマンド路線が運行されている。路線バスやJRとの乗り継ぎに配慮したダイヤ設定とした。
- ・ 既存の路線バス運賃を上回らない範囲で、わかりやすく、使いやすい運賃設定とした（初乗り（2.5km 未満）が 100 円で、以後 2.5km ごとに 100 円加算（上限 400 円））。

【財政負担】

- ・ 平成 20 年度の総事業費（運行経費や運行準備経費など）約 7 千万円に対して運賃収入は約 1 千万円であり、不足分については、市の負担金と活性化・再生総合事業の補助がそれぞれ約 3 千万円ずつという構成になっている。

【知見・教訓】

- ・ 利用者の多くは幼稚園・小中学校への通園通学利用であり、現在の運行形態を維持・向上させるためには一般利用者の増加が不可欠である。既にバスを利用している人（バスを必要とする人）のみならず、地域全体で「私たちのバス」という意識を醸成する必要がある。
- ・ 事業性の極めて低い地域における公共的な交通の確保が課題となっている。NPO 法人による運営形態なども考えられるが、核となる人材の確保など、実現に向けてはクリアすべき点が多い。
- ・ イナカーは、道路運送法第 78 条の市町村運営有償運送として運行されている。車両改装などの点で、78 条適用による導入が適当との判断があった。
- ・ 学識経験者のアドバイスもあり、豊岡市では、地域公共交通を「不特定多数の移動の目的を束ねた乗合交通手段」と定義した。これにより、特定の目的に特化せず路線の統合・再編に取り組むことが可能になるとともに、「1 便当り 1 人超の利用（＝不特定多数の利用）」という明確な路線存続条件を設定した上での住民説明も可能となった。
- ・ 事業の関係主体が多岐に渡るため、現場の声を施策として吸い上げていくためには、行政による事前の調整が不可欠である。協議会を主催する市の担当者にとって、協議会の運営そのものはもちろんのこと、事前の調整に多大な労力を要する状況となっている。

もっと詳しく…

- ・ 豊岡市ホームページ：<http://www.city.toyooka.lg.jp/www/genre/0000000000000/1212715039245/index.html>

| 篠山市バス路線維持 | | 兵庫県＞篠山市 | | |
|---|---|----------------------------|--------------------------|----------------|
|  | プロフィール 市内で路線バスを運営していた民間バス事業者の撤退申し出により、公共交通サービスの維持を迫られた篠山市では、需要に応じた交通モードを導入することで路線バス廃止へ対応した。 | 人口: | 45,245 人 | |
| | | 面積: | 377.61 km ² | |
|   | | 人口密度: | 119.82 人/km ² | |
| | | 運営主体: | 篠山市 | |
| | | モード コミュニティバス ・乗合タクシー | ステイタス 実運用 | 実施年 平成 14 年 |
| 効果 <ul style="list-style-type: none"> 市内 8 路線の路線バス廃止に対して、平成 14 年、篠山市では需要に応じた交通モードを導入することにより、利用者の公共交通サービスの維持や生活交通確保が実現した。 平成 19 年 10 月からは、路線バスの輸送力とタクシーの機動性の中間的な輸送特性を有し、福祉サービスの中間に位置するものとして、コミュニティバス「ハートラン」が運行されており、全路線計で月に 700~800 人の利用がある。 | | | | |
| ここに注目！ <ul style="list-style-type: none"> バス事業者からの路線廃止の申し出に対しての存続判断、財政支援の方法について、篠山市では対応ルールを確立し、それぞれのケースに合った交通モードを導入することとした。路線バスの他事業者への移管、廃止代替バスの運行委託、スクールバスの活用、乗合タクシーの運行、が路線に応じて導入された。スクールバスへの混乗など当時ほとんど実現事例がなかったため、事業認可取得にむけて、国土交通省近畿運輸局と手探りの状態から協議が進められた。 路線バス、スクールバスには国・県・市からの補助を受けている。廃止代替バスは隣接の京都府園部町（現南丹市）とを結ぶ路線であり、町内のみでの代替バスを検討していた園部町に対して、高校通学ニーズのある篠山市からの協議申し出により、共同運行委託し、費用は距離按分することで合意した。 乗合タクシーの運行については、地元自治会が負担すると決めた場合に運行を維持することとした。最終的には地元自治会が一部負担して維持するとの結論を出した。 | | | | |
| もっと詳しく… <ul style="list-style-type: none"> 篠山市企画課ホームページ http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/kikaku3-jr.html 篠山市コミュニティバス「ハートラン」ホームページ http://www.city.sasayama.hyogo.jp/sctkikaku/cb.html | | | | |

富山ライトレール

富山県>富山市



プロフィール

富山市は総合的な公共交通計画のもと、「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」を目指すという方針を打ち立て、旧 JR 西日本の富山港線 LRT 化を推進した。日本発の本格的な LRT の導入と言われる。

| | | |
|-----------|--------------------------|----------------|
| 人口: | 421,239 人 | |
| 面積: | 1,241.85 km ² | |
| 人口密度: | 339.20 人/km ² | |
| 運営主体: | 富山ライトレール(株) | |
| モード 軌道 | ステイタス 実運用 | 実施年 平成 18 年 |

効果

- ・ 駅を 5 駅新設（富山駅北含む）、バリアフリーに対応した車両と地上施設を導入した上、ダイヤはピーク時で従来の 30 分間隔を 10 分間隔に改善した。
- ・ 開業前と開業後（平成 18 年 10 月）の比較で、1 日あたり利用者数は平日 2,266 人から 4,988 人、休日（土日祝日）で 1,045 人から 5,576 人へと大幅な増加となった。
- ・ 開業後の市民アンケートでは、市民の約 9 割が富山ライトレールを評価するとしている。
- ・ 富山市では、今後の人口減少と超高齢化に備え、『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指している。

ここに注目！

- ・ 北陸新幹線建設に関連して、富山駅周辺の JR 北陸本線連続立体交差事業が策定されたことを契機に、富山港線を高架化する案や廃止してバス代替とする案と併せて、LRT 化して存続する案が浮上した。富山市による検討の結果、LRT として存続しその経営を JR 西日本から第 3 セクターの富山ライトレールに移管し、施設整備や車両導入を公的負担により実施することとなった。
- ・ LRT の整備は、既存の鉄道インフラを上手に活用し、市全体の公共交通ネットワークを構築する第一歩と位置付けられている。

もっと詳しく…

- ・ 富山市ホームページ（公共交通政策）
<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/koutsuseisaku/>
- ・ 富山市ホームページ（公共交通沿線居住推進事業）
<http://www.city.toyama.toyama.jp/division/toshiseibi/toshiseibi/jutakusuisin.htm>
- ・ 富山ライトレールホームページ <http://www.t-lr.co.jp/>
- ・ 富山県交通政策研究グループHP <http://www1.tcnnet.ne.jp/kusunoki/koutuken/t200.pdf>
- ・ 富山ライトレール記録誌編集委員会「富山ライトレールの誕生」、鹿島出版会、2007
- ・ 深山 剛、加藤浩徳、城山英明「なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか？—政策プロセスの観点からみた分析—」運輸政策研究、Vol.10、No.1、pp.22-37、2007

岐阜市バス路線網再編計画

岐阜県>岐阜市



プロフィール 岐阜市では、市中心部の人口減少が顕著で、高齢化も進行している。現在の自動車に極端に依存した交通体系、郊外拡散型都市構造から、公共交通の利用増、集約型都市構造に転換を図るため、バス路線網の再編を行っている。再編により、利用者の利便性が向上し、安定した運行が確保できるなどの効果が発現している。

| | | |
|-----------|--------------------------|----------------|
| 人口: | 421,371 人 | |
| 面積: | 202.89 km ² | |
| 人口密度: | 2076.8 人/km ² | |
| 運営主体: | 岐阜市、岐阜乗合自動車(株) | |
| モード バス | ステイタス 試運用 | 実施年 平成 20 年 |

効果

- ・ 幹線と支線に区分することにより、幹線が定時発車（岐大病院）になったことから、利用者の利便性が向上し、安定した運行が確保された。
- ・ 幹線バスは、増便による利便性の向上が確認された。また、幹線バスへの乗継抵抗の軽減策による効果も確認された。（岐阜大学病院線：乗客数 11%増加、快速便により 2～6 分の時間短縮）
- ・ 便数が増加していない路線においても、乗客数が増加していることから、路線の選択肢が増加したことによる効果が発現していると考えられる。
- ・ 利用者から、「支線バスが増えた」「乗継割引で運賃が安くなった」の意見が届いており、支線バスにおいても、効果が発現している。

ここに注目！

- 自動車利用から公共交通利用への転換のために路線バスサービスの質を向上
- 幹線と支線の役割分担を明確にし、利用者によりやすいルートの設定・ダイヤの改善
- IC カードを利用した乗継割引制度の導入による利用者の乗継抵抗の軽減
- 運行頻度、定時性、速達性の向上により、公共交通利用の減少に歯止め

【背景】

- ・ 市内を運行していた路面電車が廃止され、岐阜市内の公共交通は路線バスが主体となっているものの、路線バス事業の収支状況が悪化していた。
- ・ JR 岐阜駅、名鉄岐阜駅前のバスターミナルは、容量不足や分かりにくさ等の課題を抱えており、利用者視点にたった公共交通網を構築する必要があった。
- ・ 岐阜市では公共交通利用者の減少と自動車利用者の増加が進んでおり、公共交通の活性化と自動車から公共交通への転換が課題となっている。

【検討経緯】

- ・ 岐阜市では、利用者の視点に立った公共交通網の構築や、バス事業者の経営改善と路線維持は、古くからの懸案事項で、岐阜市バス利用促進総合計画などにより対策が講じられてきた。
- ・ 平成 18 年には、だれもが自由に移動できる交通環境確保を目指して総合交通政策を策定している。そして、集約型の市街地構造を目指した総合的な交通政策を推進するため、平成 19 年度に、岐阜市地域公共交通総合連携計画、その後、平成 20 年には岐阜市総合交通戦略を策定している。地域公共交通総合連携計画では、都市内交通におけるバスの役割を重視し、バス路線を、「わか

りやすく」「便利で」「使いやすい」幹線・支線へと再編することを位置づけている。

- ・ バス交通ネットワーク調査（平成20年）では、再編の基本方針として、以下を示している。
 - ① 幹線と支線による路線網を構築し、幹線、支線、他モードとの円滑な乗り継ぎ拠点の設置
 - ② 幹線を8放射とし、運行頻度を高くし、定時性を確保し、快適なバス利用環境を創出
 - ③ 支線区間は地域のニーズに応じた運行サービスを提供し、必要に応じて幹線からの乗り入れ
 - ④ 利用者の視点にたった情報提供によるバス利用のわかりやすさの向上

【事業内容】（実験内容）

- ・ 幹線（高頻度、定時運行）
上り70便/下り79便⇒上り77便/下り83便
内直行快速便 上り20便/下り16便⇒上り28便/下り27便（以上、平日）
- ・ 支線（幹線との乗継時間は10分以内）
伊自良線 上り7便/下り8便⇒上り9便/下り10便 掛洞宝珠線 上り14便/下り13便⇒上り14便/下り14便 本巣線 上り10便/下り8便⇒上り13便/下り13便（以上、平日）
- ・ 乗り継いだ場合の運賃は、現状の通し運賃と同額とする。さらに、アユカ利用時は40円引。

【財政負担】（平成20年度）

- ・ 総事業費は6億1134万円。市負担分は4983万3千円、事業者負担は3億4161万9千円である。地域公共交通活性化・再生総合事業補助金として2億1988万8千円出ている。

【利用者数】

- ・ 路線再編実証運行（岐阜大学・病院線 関連路線の利用者数）
路線全体において、乗客数が減少する中、当該路線の減少率は低くとどまっている。
- ・ 支線バス、コミュニティバスの実証運行
利用者数は減少傾向にあるため、更なる利用促進の取り組みが必要である。

【知見・教訓】

- ・ 公共交通機関に対する市民のニーズと事業者採算性のバランスを如何に確保するかが重要であり、工夫が必要である。
- ・ バス利用を促進するために、磁気カード導入時に設定した屋間のポイント向上を図った。
- ・ 路線再編時には、公共交通機関（主に、バス）による各地へのアクセスを確保することを検討し、利用者にとってマルチモーダルを確保した。駅等への速達性を確保することにより、利便性を確保した。
- ・ 今後は、コミュニティバスや支線から幹線への乗継の更なる円滑化やピーク時間帯の良好な走行環境の確保について検討を行う。

もっと詳しく…

- ・ 岐阜市ホームページ：<http://www.city.gifu.lg.jp/c/02030000/02030000.html>
- ・ 岐阜乗合自動車ホームページ：<http://www.gifubus.co.jp/noriai/index.html>