

幹線路線のあり方 (維持確保の視点・方向性等)

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)

幹線路線

B町(生活圏域内地域)

- 1 広域性: 複数市町村にまたがるもの
- 2 拠点接続: 都市機能拠点(駅・病院・学校・商業施設等)に接続
- 3 一定の輸送: 居住集約地域等をつ結び一定の輸送量

拠点中心市街地

拠点駅



病院



学校



商業施設

【幹線路線】

地域拠点

コミュニティバス(コミバス)

居住地域



居住地域



幹線路線



地域内交通



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

駅

1 幹線路線とはどのようなものか

- (1) 幹線路線が果たすべき役割
- (2) 幹線路線の評価手法

2 幹線路線の持続性をどのように確保するか

1 国庫補助 (地域間幹線系統補助)

運行目的	生活交通路線
運行形態	路線定期運行
広域性	複数市町村にまたがるもの (H13. 3. 31現在の市町村区域による)
拠点接続	いずれかの必要があるもの ① 広域行政圏の中心市町村への需要 ② 都道府県庁所在地への需要 ③ 総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると都道府県協議会等が認めたものへの需要
運行頻度	1日あたりの計画運行回数が 3回以上
輸送量	1日あたりの 輸送量が15人～150人 と見込まれる
その他	・赤字路線であるもの ・補助対象期間の末日において引き続き運行される予定であるもの

岩手県生活交通路線指定基準(抜粋)

(1) 生活交通路線の基本的定義

生活交通路線とは、地域住民が通勤、通学、通院、買い物といった日常生活上通常利用するバス路線であって、他に代替できる公共的交通機関がないものとする。

(2) 生活交通路線として指定しない路線は、おおむね次のとおりとする。

市町村判断

- ① 生活交通路線として指定することについて、関係市町村が同意しない路線
- ② 関係市町村の同意を得て休廃止の確定している路線

輸送目的

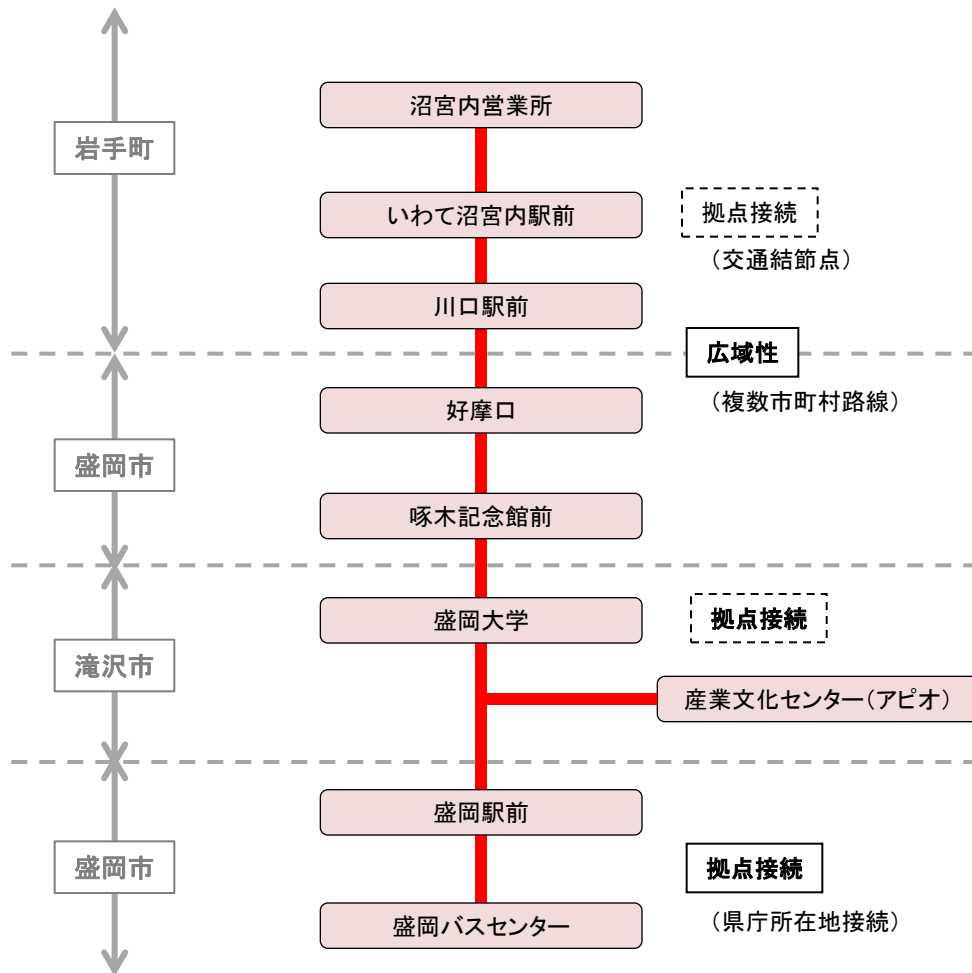
- ③ 観光路線
- ④ 都市間輸送需要に基づく急行的路線
市と市を結び、実態として急行的な需要に基づく路線

鉄軌道との競合

- ⑤ 都市間相互を連絡する路線で、鉄軌道とおおむね並行して運行されている路線
市の相互間を連絡する路線で、鉄軌道と概ね1km以内の間隔で並行している路線

幹線路線の例(国庫補助:沼宮内線)

2系統	アピオ経由	アピオ非経由	
運行回数	4. 4回	5. 4回	運行頻度
平均乗車密度	5. 3人	5. 9人	輸送量
輸送量	23. 3人	31. 8人	



青森県地域公共交通網形成計画等

- 1 持続可能な交通ネットワークを構築・維持していくため、移動ニーズ等を踏まえて拠点を設け、**拠点同士を階層的につなぐ「階層型交通ネットワークの構築」**を目指す。
- 2 青森県地域公共交通網形成計画では、**全県の拠点を階層的に整理(拠点)**し、これを**階層的に広域幹線路線で繋ぐ(軸)**ことにより、交通ネットワークの構築を図ることとしている。

⇒ **幹線路線の重要機能は、「拠点」を機能的に結ぶこと(全県的な交通骨格の要となる「拠点」の整理が重要)**

1 「階層型」交通ネットワーク

移動ニーズ等を踏まえて拠点を設け、拠点同士を階層的につないでいく「階層型」交通ネットワーク



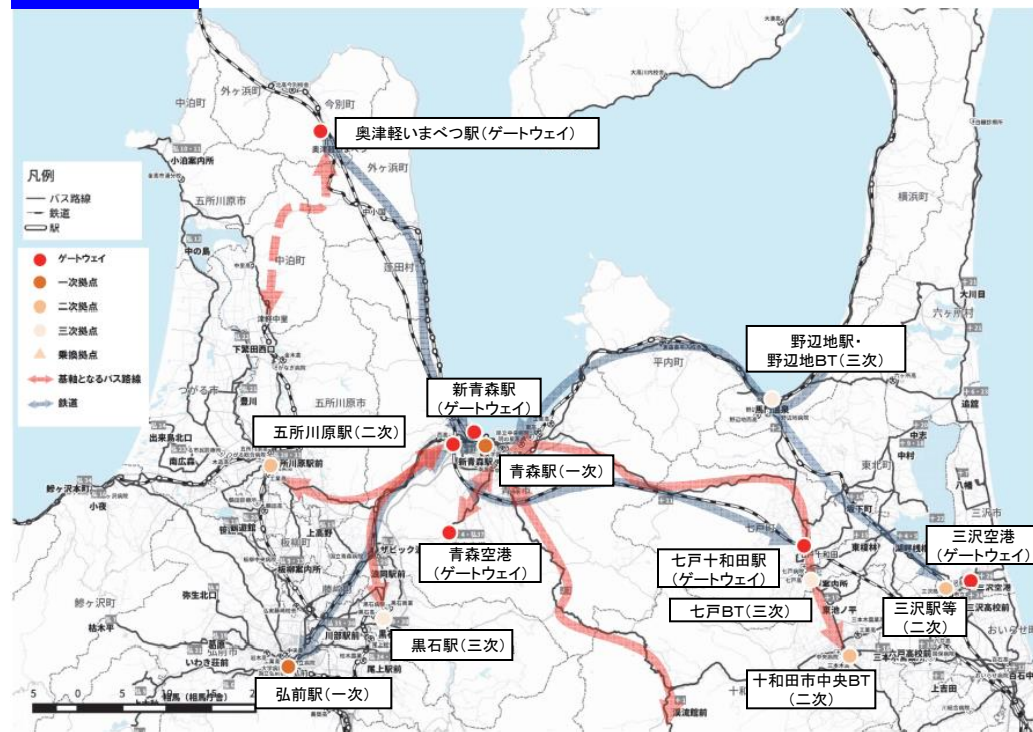
2 「スポーク型」交通ネットワーク

主要なポイントへ直接接続し、路線を全方位型に多数配置する「スポーク型」交通ネットワーク



【拠点と基幹バス路線等】

青森都市圏



	階層型	スポーク型
メリット	必要最低限の路線での運行が可能となり 維持コストが低く抑えられる	乗り継ぎを必要としない 直接移動が可能となる箇所が多い
デメリット	直接移動できる箇所が少なくなるため、 乗り継ぎが発生する	多数の路線を維持するための車両・人員等と必要とするため、維持コストが高くなる

1 拠点の設定

1 ゲートウェイ(玄関口)

他都道府県との移動手段である新幹線及び航空域の発着点であり、他都道府県とを結ぶ一次交通の玄関口となる地点

2 一次拠点

観光・ビジネス交通と生活交通双方に高い移動ニーズを有し、ゲートウェイ及び地域間と交通ネットワークが集中する地点

【条件】

- (1) 一次拠点の条件として、観光・ビジネス交通面での高い移動ニーズにつながる多数の事業所、広域行政機関、宿泊施設、高度医療機関等が域内に存在すること。
- (2) また、生活交通面で県内の他地域との高い移動ニーズにつながる多くの通勤先、高等教育機関、医療機関、商業施設等が域内に存在すること。

3 二次拠点

観光・ビジネス交通では、観光等の特定目的の移動ニーズは高いものの、一次拠点のような恒常的な移動ニーズはやや低いが、生活交通面では、通勤・通学等の日常生活で高い移動ニーズを有する。ゲートウェイとの交通ネットワークは限定的だが、地域間の交通ネットワークが集中する地点

【条件】

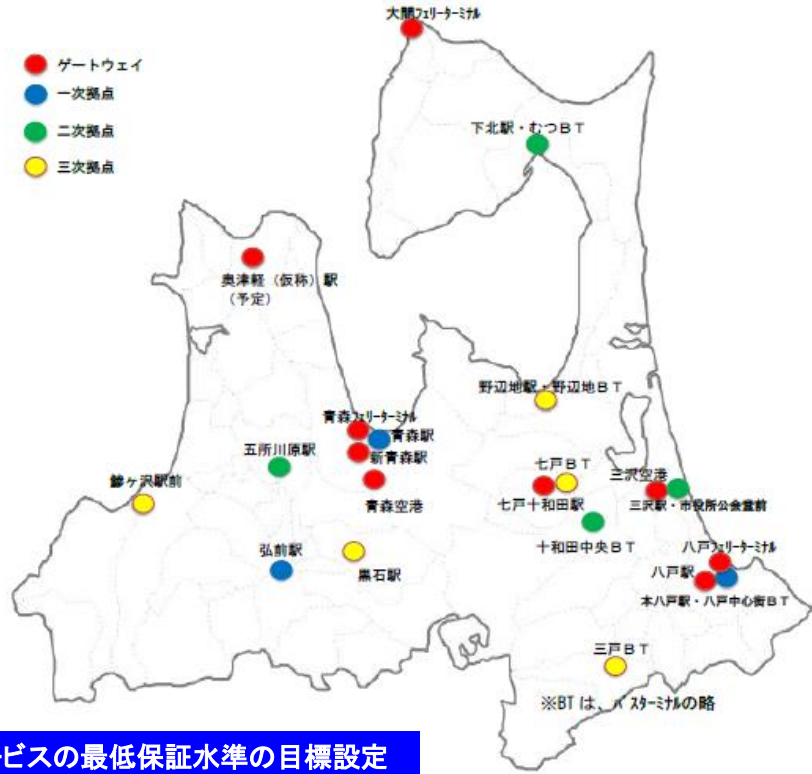
- (1) 二次拠点の条件として、観光・ビジネス交通面で一定の移動ニーズにつながる認知度の高い観光コンテンツ等及び利用者の受入機能(宿泊・飲食・物販等のサービス施設)等が域内に存在すること。
- (2) また、生活交通面で県内の他地域との高い移動ニーズにつながる多くの通勤先、高等教育機関、医療機関、商業施設等が域内に存在すること。

4 三次(地域中継)拠点

観光・ビジネス交通の面では、ゲートウェイとの直接的な移動ニーズは低い、生活間交通の面では、限定的ではあるものの周辺地域から通勤・通学等の日常的な移動ニーズを有する。生活交通ネットワークの中では、一次又は二次拠点と周辺地域との乗継、接続機能が大きい地点

【条件】

- (1) 三次拠点の条件として、生活交通面で県内の他地域との移動ニーズを有することから、規模的には小さいものの地域内に通勤先、高等学校、医療機関、商業施設等が存在する。
- (2) また、周辺地域と一次、二次拠点とを結ぶルート上で、鉄道又は道路の経由、分岐点としての存在が大きいこと。



2 サービスの最低保証水準の目標設定

【観光・ビジネスにおける接続】

区分	ゲートウェイ	一次拠点	二次拠点	三次拠点
ゲートウェイ	△	高	中	(低) ※1
一次拠点		— ※2	中	(低) ※1
二次拠点			— ※3	低
三次拠点				—

【接続水準】

「高」：一次交通の本数に対して当該拠点へ接続する交通手段の本数が1：多となる接続
 「中」：一次交通の本数に対して当該拠点への接続する交通手段の本数が1：1程度となる接続
 「低」：一次交通の本数に対して当該拠点への接続する交通手段の本数が1：0.5未満となる接続 たたし、需要の多い時間帯等に運行
 「△」：特定のニーズに対応した交通手段の設定を前提とした接続

【生活交通における接続】

区分	一次拠点	二次拠点	三次拠点	他の市町村拠点
一次拠点	高	高	(中) ※1	(低) ※2
二次拠点		— ※3	中	(低) ※2
三次拠点			(低) ※1	低
他の市町村拠点				(低) ※2

【接続水準】

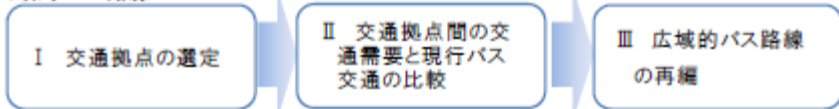
「高」：交通手段が平均として1時間に1本以上となる接続 (※)
 「中」：交通手段が平均として1時間に0.5～1本程度となる接続 たたし、需要の多い時間帯等に運行
 「低」：交通手段が平均として1時間に0.1～0.5本未満となる接続 たたし、需要の多い時間帯等に運行

○ 山梨県バス交通ネットワーク再生計画(H29.3策定)

【交通拠点(全28拠点)の選定結果】

1 再編の具体的な考え方

・ 広域的バス路線



2 交通拠点の設定

交通機関の交通結節点となる鉄道駅や商業施設、病院、学校などの移動の目的地となる施設等を交通拠点として選定することとし、具体的に次の点に着目し、交通拠点を選定

(1) 県外とのゲートウェイ、交通の結節点、移動の目的地となる地点を抽出

- ① ゲートウェイ: 県外からの来訪客が交通機関から下りて始めて山梨県内に足を踏み入れる場所
- ② 交通の結節点: 主要鉄道駅
- ③ 移動の目的地: 県民のくらしや観光客の目的地

(2) 県民のくらしや観光客の移動の目的地を次の視点から選定

(1) 県民が生涯にわたり安心して暮らせる社会の実現に向け必要な **都市機能の集積地**

- ① 子育て … 地域子育て支援施設、図書館
- ② 教育 … 大学・短期大学・高等学校
- ③ しごと … 従業人口1,000人以上の地域
- ④ 医療 … 病院
- ⑤ 買い物 … 床面積10,000㎡以上の大規模集客施設

(2) 観光客の円滑な移動の確保に向け**観光入込客数の多い地域**



凡例

- ① 交通拠点
- 鉄道
- - - リニア新幹線走行ルート

○交通拠点

甲府盆地南西地域	関東地域	城北地域
① 甲府駅周辺	⑬ 石和温泉駅周辺	⑳ 藤崎駅周辺
② リニア駅周辺	⑭ 山梨市駅周辺	㉑ 長坂駅周辺
③ 県立中央病院周辺	⑮ 塩山駅周辺	㉒ 小瀬駅周辺
④ 南甲府駅周辺	⑯ 身延町駅周辺	㉓ 北社市役所周辺
⑤ 市立甲府病院周辺	⑰ 身延町駅周辺	富士北麓地域
⑥ 南アルプス市役所周辺	⑱ 富士山駅周辺	⑳ 富士山駅周辺
⑦ 山梨大学甲府キャンパス周辺	⑲ 富士山駅周辺	㉑ 河口湖駅周辺
⑧ 栗花輪駅周辺	⑳ 市田大門駅周辺	諏訪地域
⑨ 〆〆〆甲府南船・東本町駅周辺		⑳ 大月駅周辺
⑩ 〆〆〆甲府南船・東本町駅周辺		㉑ 上野原駅周辺
⑪ 富士駅周辺		㉒ 都留市駅周辺
⑫ リニア駅周辺・塩山駅周辺		

3 幹線路線とは (2)維持確保の判断基準-① 本県幹線路線の輸送量等の低下

1 幹線バス路線(国庫補助)の平均乗車密度

【平成28年度実績】

- ◆ 国庫補助の基準 ① 平均乗車密度5人以上(当該基準に満たない場合は補助金減額)
- ② 輸送量15人以上(当該基準に満たない場合は補助対象外)

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	藤沢	1.5	7.3	岩手県交通
2	藤崎	1.6	5.2	岩手県交通
3	岩黒	1.6	5.7	岩手県交通
4	岩手県立大学(滝沢駅着)	1.6	5.7	岩手県北自動車
5	大籠	1.8	7.5	岩手県交通
6	岩手県立大学(盛岡農高経由)	1.9	6.4	岩手県北自動車
7	馬留	2.0	11.2	岩手県交通
8	国道南(水沢~前沢)	2.0	14.0	岩手県交通
9	陸前高田住田	2.1	9.2	岩手県交通
10	中井	2.2	6.1	岩手県交通
11	土沢	2.2	15.1	岩手県交通
12	国道北(奥州~金ヶ崎)	2.3	17.4	岩手県交通
13	国道北(北上~金ヶ崎)	2.4	14.8	岩手県交通
14	本郷	2.4	16.0	岩手県交通
15	胆沢病院	2.4	27.6	岩手県交通
16	狛鼻溪	2.5	16.5	岩手県交通
17	国道南(一関~前沢)	2.6	35.8	岩手県交通
18	日詰(盛岡BC発)	2.8	34.1	岩手県交通
19	石鳥谷	2.9	26.6	岩手県交通
20	崎浜	3.0	8.7	岩手県交通
21	九千沢	3.0	14.7	岩手県交通
22	本宮(流通会館経由)	3.0	15.3	岩手県交通
23	国道南(水沢~胆沢病院~前沢)	3.0	15.3	岩手県交通
24	南インター川久保	3.1	23.5	岩手県交通
25	本宮(湯沢団地経由)	3.2	22.7	岩手県交通
26	北高田	3.4	15.6	岩手県交通
27	網張温泉	3.7	14.4	岩手県交通
28	和井内	3.7	15.5	岩手県北自動車
29	二戸	3.7	29.9	岩手県北自動車
30	見前回り志和	3.9	14.8	岩手県交通
31	小本	3.9	26.9	岩手県北自動車
32	矢巾温泉	4.0	14.8	岩手県交通
33	田老	4.1	11.8	岩手県北自動車
34	軽米	4.1	18.8	ジェイアールバス東北
35	赤浜	4.3	25.3	岩手県交通
36	繋鶯宿	4.5	28.8	岩手県交通
37	長岡(盛岡BC発)	4.6	15.1	岩手県交通
38	大野	4.6	15.1	岩手県北自動車
39	平庭高原	4.6	23.0	ジェイアールバス東北
40	長岡(盛岡駅前発)	4.9	15.1	岩手県交通
41	好摩直通	5.0	13.0	岩手県交通
42	日詰(盛岡駅前発)	5.0	33.5	岩手県交通
43	松川温泉	5.1	15.3	岩手県北自動車
44	平館駅前	5.1	17.8	岩手県北自動車
45	八幡平ロイヤルH前(東八病院経由)	5.1	33.1	岩手県北自動車
46	沼宮内(産業文化センター経由)	5.3	23.3	岩手県北自動車
47	八幡平ロイヤルH前(大更駅経由)	5.3	26.5	岩手県北自動車
48	釜石船越	5.4	57.7	岩手県交通
49	早坂高原	5.6	21.8	ジェイアールバス東北
50	沼宮内	5.9	31.8	岩手県北自動車
51	大更駅前	6.1	18.9	岩手県北自動車

2 幹線バス路線(県単補助)の平均乗車密度

【平成28年度実績】

- ◆ 県単補助の基準:平均乗車密度4人以上(当該基準に満たない場合は補助対象外)

番号	路線名	平均乗車密度	輸送量	事業者
1	葛巻	1.3	3.9	岩手県北自動車
2	大迫石鳥谷	2.0	14.6	岩手県交通
3	東部B・D	2.8	5.6	岩手県北自動車
4	東部A	2.9	2.9	岩手県北自動車
5	貝沢	3.1	5.2	岩手県交通
6	東部C	3.3	3.3	岩手県北自動車
7	長岡	3.8	6.0	岩手県交通
8	北上	3.9	6.6	岩手県交通
9	青山松園	4.0	8.0	岩手県交通
10	生母	4.0	10.0	岩手県交通
11	吉ヶ沢	4.0	12.0	岩手県北自動車
12	中山	4.1	10.2	岩手県北自動車
13	伊保内一戸	4.3	4.3	岩手県北自動車
14	成田	4.3	12.9	岩手県交通
15	二戸	4.4	6.1	ジェイアールバス東北
16	山伏	4.5	7.2	岩手県交通
17	細浦経由高田	6.0	5.4	岩手県交通

3 幹線バス路線の平均乗車密度の状況

- (1) 国庫補助または県単補助の基準である平均乗車密度5人(国庫)または4人(県単)未達の路線は68路線中48路線(70.6%)
- (2) 「乗合」として、常時2人以上乗っていない、平均乗車密度2人未達の路線は68路線中7路線(10.3%)

	国庫補助		県単補助		合計	
	H23	H28	H23	H28	H23	H28
路線数	57	51	20	17	77	68
うち平均乗車密度5人(国庫)または4人(県単)未達の路線	34 (59.6)	40 (78.4)	3 (15.0)	8 (47.1)	38 (49.4)	48 (70.6)
うち平均乗車密度2人以下の路線	1 (1.8)	6 (11.8)	1 (5.0)	1 (5.9)	2 (2.6)	7 (10.3)

※ 括弧内は路線数に占める割合(%)

- 1 青森県では、地域公共交通網形成計画の策定にあたり、**県内の全広域路線**(国庫補助路線を含む109路線)を**評価・分析**
- 2 「**広域バス路線として維持することに**に関して**相対的に課題が多い路線**」と「**運行経路自体の課題や**域内路線や鉄道との**リンクに関する課題**」を抽出し、**対応の役割分担と緊要度等を整理**

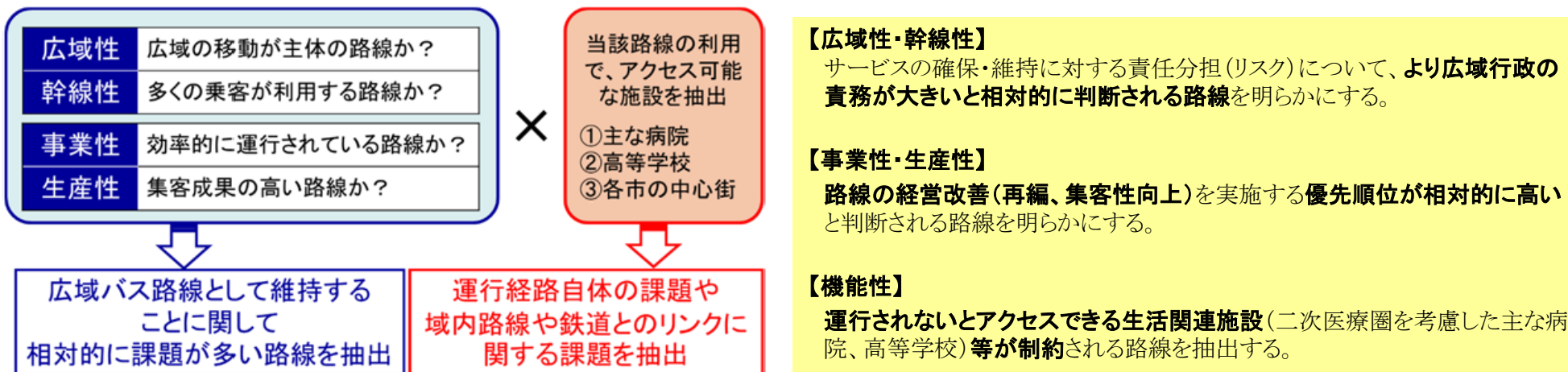
1 路線評価方法

- (1) 青森県内を運行する**広域バス路線を抽出**
(4事業者109路線＝地域間幹線系統(国庫補助路線)に関わらず複数市町村にまたがる系統)
- (2) 抽出したバス路線に関して、「**広域性**」「**幹線性**」「**事業性**」「**生産性**」「**機能性**」の**5つの観点**で、各路線の実態を客観的に分析・評価
- (3) 評価は、抽出した路線全体の平均から見た**相対比較による評価(標準偏差値評価)**

2 評価指標

指標	視点	基本的考え方	具体指標
広域性	広域の移動が主体の路線か	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長いか	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	より多くの乗客が乗っているか	年間利用者数
事業性	効率的に運行されている路線か	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保されているか、あるいは経費がリーズナブルか	キロ当たり経常収支額
生産性	集客効果の高い路線か	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか	期待利用者数との差
機能性	生活と密着した路線か	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出	施設等への代替移動手段の有無

【評価の全体像】




3 判定方法

幹線性 × 広域性		広域性	
		高い	低い
幹線性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

事業性 × 生産性		生産性	
		高い	低い
事業性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

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
◎	当該路線しかない
○	アクセス手段の一つであるが代替手段がある
空白	沿線に施設なし

4 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	

【広域バス路線の評価(広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性評価)一覧(抜粋)】

番号	系統名	運行回数(1日)	平均乗車密度	輸送量(1日)	広域性×幹線性評価	広域性評価			幹線性評価			事業性×生産性評価	事業性評価			生産性評価		機能性評価			評価結果を踏まえたグルーピング
						評価	路線長に占める平均乗車キロ割合		評価	年間利用者(人)			評価	キロ当たり経常収支額		評価	期待利用者数との差	通学	通院	おでかけ	
							偏差値			偏差値				偏差値							
2	弘前浪岡線	7.6	5.0	38.0	A	広域性高	56.7	45.8%	幹線性高	53.5	60,753	A	事業性高	52.0	▲38.2	生産性高	15,558	◎	○	○	Gr1
17	深浦線	3.9	5.1	19.8	B-2	広域性高	55.4	43.7%	幹線性低	48.6	36,648	C	事業性低	44.5	▲114.1	生産性低	▲11,402	◎	◎		Gr2
6	相馬線	5.7	2.7	15.3	B-2	広域性高	58.2	48.2%	幹線性低	46.3	25,171	C	事業性低	44.3	▲116.1	生産性低	▲811		○		Gr3
23	北浜木崎野線	1.0	1.4	1.4	C	広域性低	45.0	26.7%	幹線性低	42.3	5,186	C	事業性低	41.3	▲146.2	生産性低	▲9,214			○	Gr4

奈良県では、奈良交通(株)から25路線45系統の廃線の申し入れを契機とし、知事が会長、各市町村長等を構成員とした「奈良県地域交通改善協議会」を設置し、路線の維持継続の可否・改善の方向性などを整理

1 路線評価方法

- (1) 奈良交通(株)からの25路線45系統の廃線の申し入れを契機とし、指標に基づき**路線評価(絶対評価)**を実施。
- (2) 「Demand Side(需要面)」と「Supply Side(供給面)」の2つ視点から、各路線の実態を客観的に分析・評価



2 Demand Side(需要面)

『乗っていないのであれば、バスとしてのニーズは存在しないのではないか?』

(1) 1便当たり利用人数(乗車人員) : 3.0人/日

- ① 乗車人員が乏しいにもかかわらず運行していないか。
- ② 広域的の人数輸送を目的とするバスとしてはtoo muchではないか。

※県内のデマンドタクシーにおける平均乗車人員:3.2人/日

(2) 平均乗車密度 : 2.0人

路線の区間で乗車人員が偏っていないか。「乗合」として2人以上乗っているか。

(3) 最大乗車人員 : 10.0人

乗車人員に対応した車両の規模・ダイヤとなっているか。
※ジャンボタクシーの乗車定員:10名

3 Supply Side(供給面)

『行政負担が多くなり、非効率なのではないか?』

(1) 収支率:40%(路線バス『維持』) 20%(市町村連携『代替』)

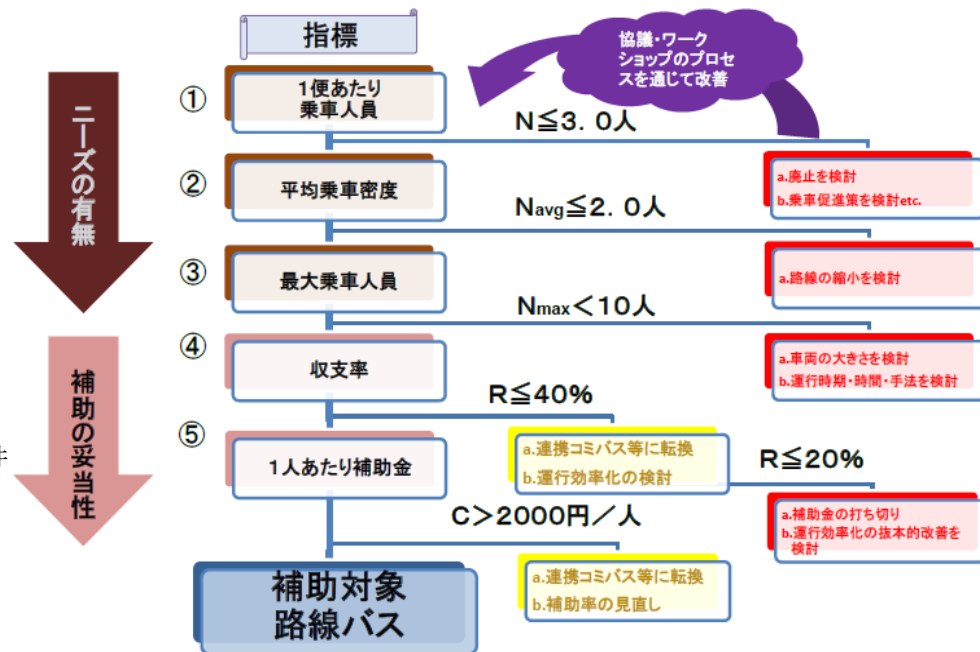
- 【40%】 交通事業者のバス路線として、経費はかかり赤字であるものの、一定規模の利用者がいるか。
※『25路線・45系統』の平均収支率:47%、現行、市街地においては40%以上が補助要件
- 【20%】 赤字であってもデマンドタクシー以上のバスの特性を有しているか。
※県内のデマンドタクシーの収支率:19.8%

(2) 1利用者当たりの補助金 : 2,000円/人

- ① デマンドタクシー以上の特性を發揮し、バスの乗車人員に見合うような補助をしているか。
- ② デマンドタクシーに転換した方が効率的でないか。

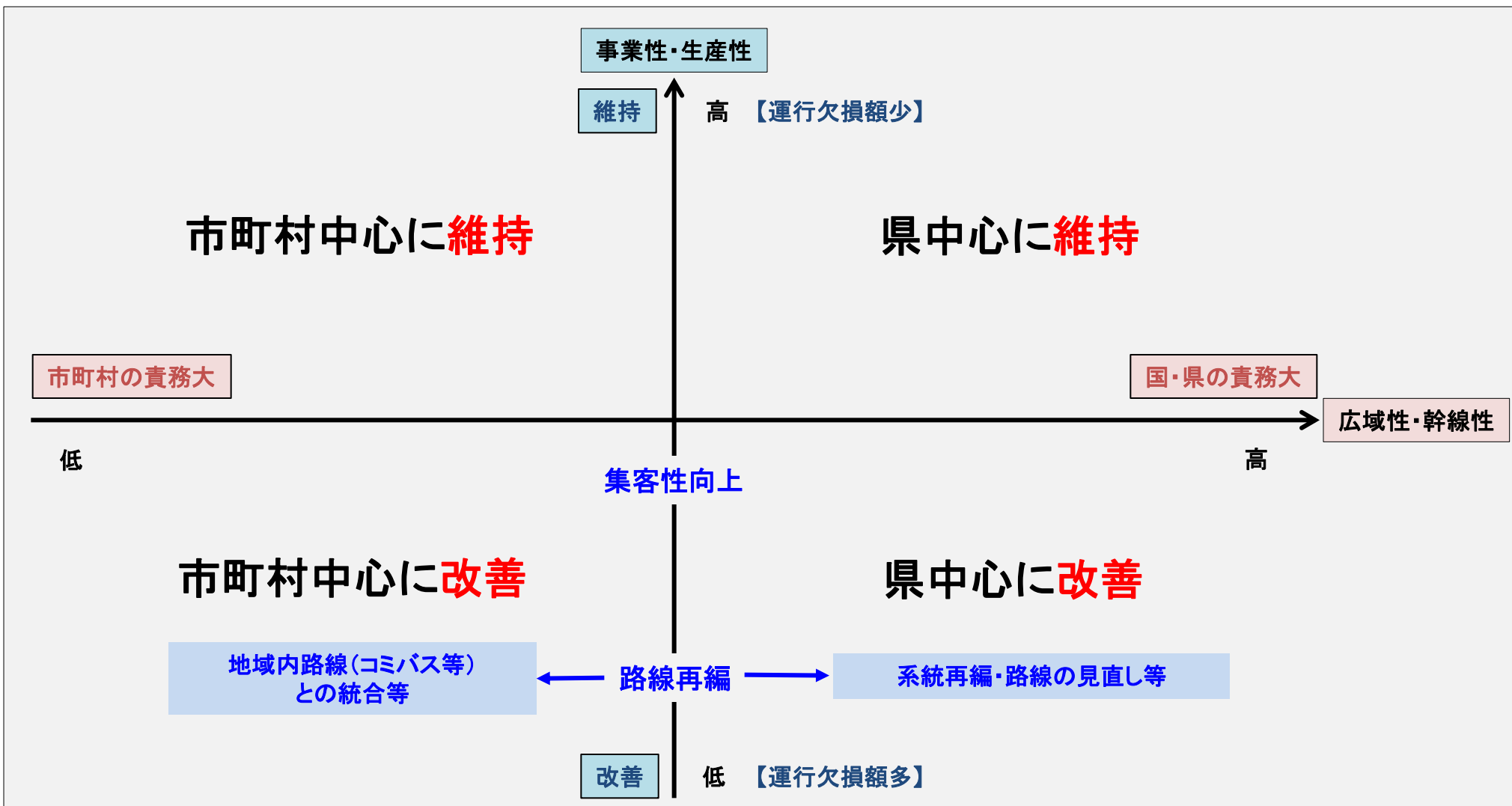
※県内のデマンドタクシー1人当たりの平均行政負担額:2,000円/人

【 路線バスの診断フロー 】



青森県

- 1 複数市町村にまたがる広域路線109路線を路線評価(相対評価)
- 2 「広域性・幹線性」の高低に応じ、県と市町村の役割分担を整理した上で、「事業性・生産性」の高低により、事業改善(①集客性向上②路線再編(系統再編・地域内路線との統合等))を行う。



奈良県

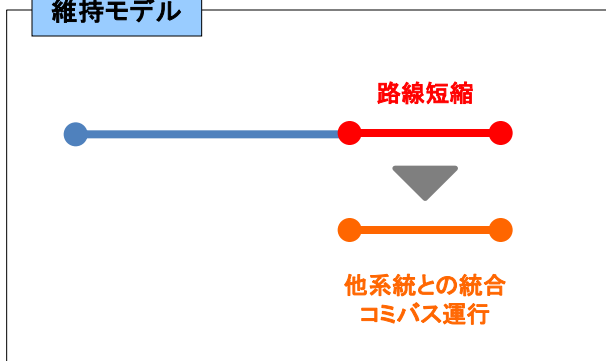
- 1 奈良交通(株)から25路線45系統の廃線の申し入れを契機とし、指標に基づき**路線評価(絶対評価)**を実施。
- 2 指標により仕分けた結果、改善が必要な路線については、「**維持モデル**」「**代替モデル**」「**根本的な見直し**」などの**路線改善・再編**を実施。

指標

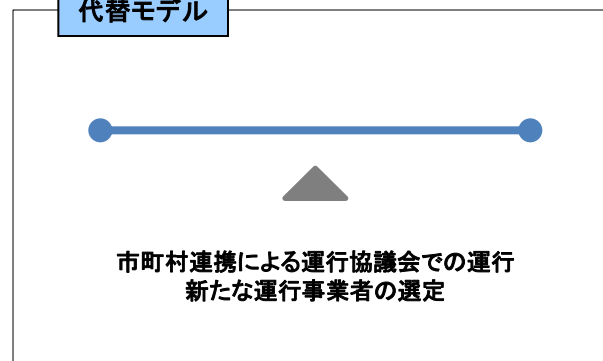
- ①1便当たり利用人数(乗車人員) 3.0人以上 ② 平均乗車密度 2.0人以上 ③ 最大乗車人員 10人以上
 ④ 収支率 40%以上 ⑤ 1利用者当たりの補助金 2,000円以下

評価結果	改善方向性	対応例
全指標クリア	利用促進	(1) 補助金による現行サービスの維持 (2) 実効性ある利用促進策の実施
指標基準以下あり	運行の効率化	(1) 維持モデル(路線短縮・減便等) (2) 代替モデル(市町村連携による運行協議会での運行・新たな運行事業者の選定)等
全指標基準以下	根本的な見直し	(1) デマンド交通(区域運行) (2) 市町村運営有償運送(沿線市町村連携) (3) 交通空白地有償運送 の導入等

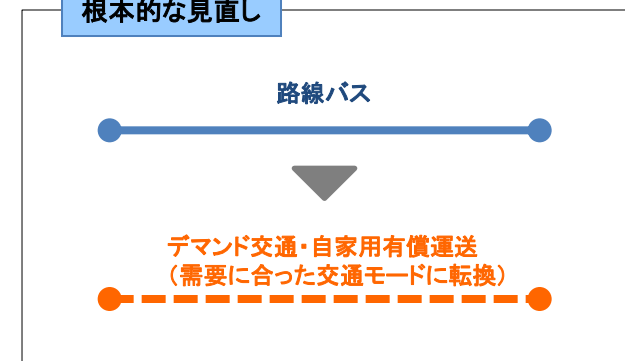
維持モデル



代替モデル



根本的な見直し



路線の効率化

青森県

経営改善の名の下に交通ネットワークが機能しなくなることを避けなければならないため、**路線廃止や大規模な減便を促すのではなく、拠点に基づくネットワーク構築を促す仕組みや集客性の向上を図る取組**を経営改善スキームとして優先させる。

(出典：「持続可能なバス交通ネットワーク再編に向けたワーキング会議報告書」)

奈良県

潜在的な移動ニーズに対応していないものや移動ニーズの変化に対応せず非効率なものがあることから、交通事業者・行政等の資源にも限界があることを踏まえ、交通網に対する**「スクラップ・アンド・ビルド」**を行いつつ、**移動ニーズに合った形で移動の確保**を図る。

(出典：「奈良県地域公共交通網形成計画」)

① 利用促進

(集客性の向上等)

② 路線改善

(競合整理、ルート・ダイヤの見直し等)

③ 路線再編

(コミバス、デマンド交通、自家用有償運送の導入などへの転換・組み合わせ等)

路線の効率化に当たっては、

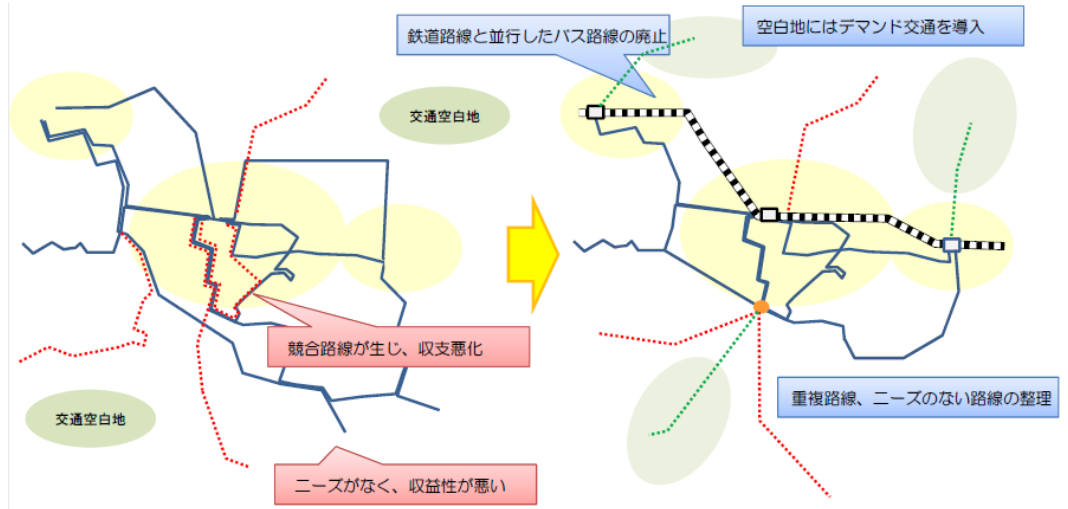
交通ネットワークの空白をつくらないことが重要な視点

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で定める「地域公共交通再編事業」(法第2条第11号)として想定されている事業の例 (出典:国土交通省資料)

1 路線等の全面的な廃止と新設

⇒ 需要に応じた交通モードへの転換・組み合わせ

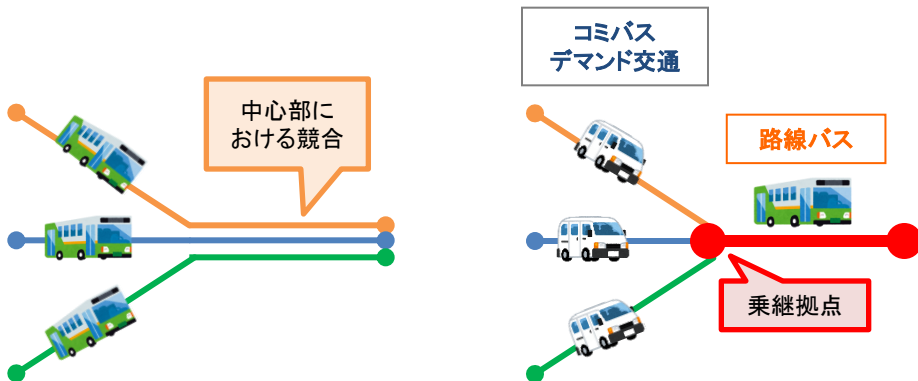
- 【例1】 市内交通の太宗を担うコミュニティバス複数路線を全て廃止し、
 - ① 朝夕のコミュニティバス(定時定路線)複数路線
 - ② デマンド交通(区域運行)複数区域
 を新設
- 【例2】 市内の民間バス路線の半分以上を廃止し、幹線部分を引き続き民間バスで運行し、
 - ① コミュニティバス(4条乗合)(市内循環)
 - ② コミュニティバス(自家用有償運送)(定時定路線、デマンド路線)
 - ③ 交通空白地有償運送
 を新設
- 【例3】 市内の民間・公営バス2事業者の路線を全面的に整理・統合



2 幹線・支線への分割

⇒ 拠点ネットワーク設定のうえ、広域圏での路線再編

- 【例1】 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
- 【例2】 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

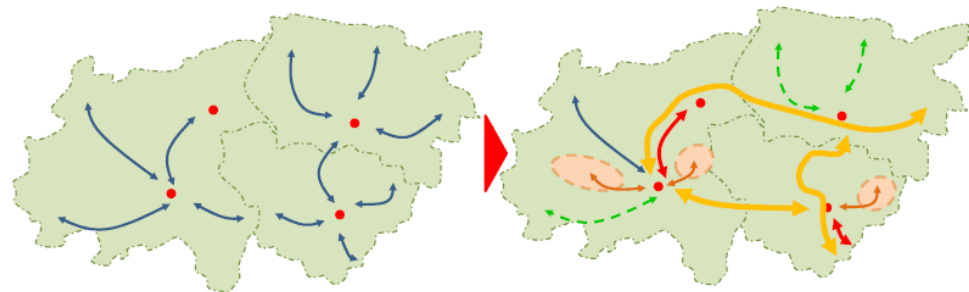


3 モード転換等に伴う路線等の編成の変更

⇒ 広域圏での再編・モード転換

- 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

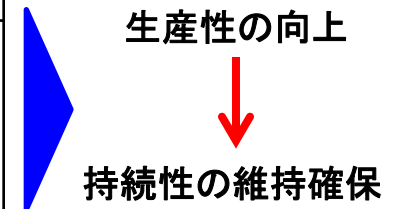
《具体的イメージ》 ※愛知県北設楽郡の取組を参考に作成



- 【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

1 効率化により期待される効果

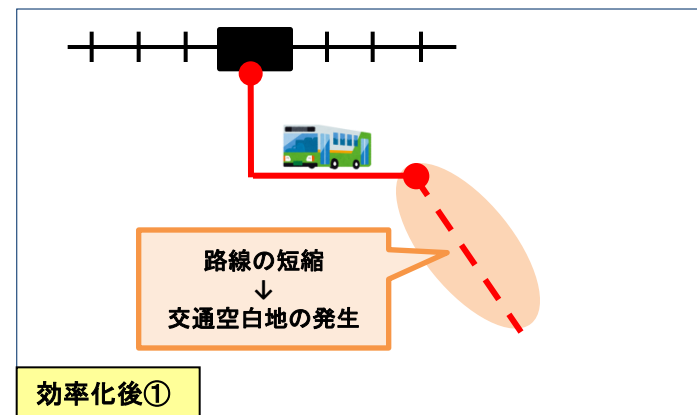
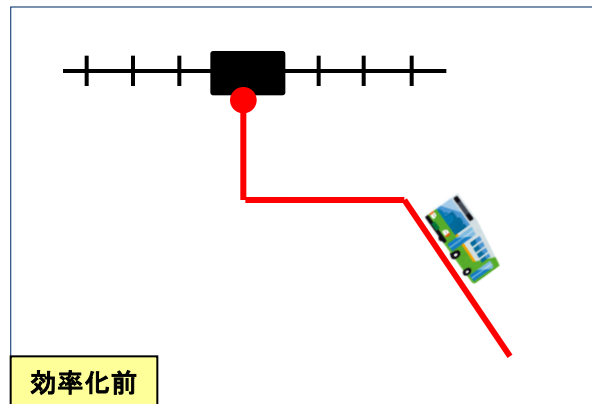
<p>(1) 路線の収支改善</p>	<p>① 運行欠損額の改善(圧縮) ② 平均乗車密度や輸送量等の改善 → 国庫及び県単補助による支援</p>
<p>(2) 公共交通資源(運転士・車両・財源(資金))の有効活用</p>	<p>① 運転士不足への対応(要員の効率的な運用) ② 必要路線への車両の投入(車両の効率的な運用) ③ 収支改善に伴う投資の強化(施設整備・車両購入・サービス改善・運転士の雇用改善等)</p>
<p>(3) 幹線路線と地域内交通等の連携・補完による利便性の維持確保</p>	<p>鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの連携により、限られた交通資源でより利便性の高い公共交通ネットワークを構築</p>



2 効率化を行うにあたっての留意点

(1) 代替交通等の対応の必要性

利用者数の少ない区間の廃止により、交通空白地が発生することが懸念されることから、利用者数や利便性(運行本数)、サービス圏域規模(面積・運行距離)、輸送経費などのバランスを考慮し、地域に合った交通モードを導入する必要がある。

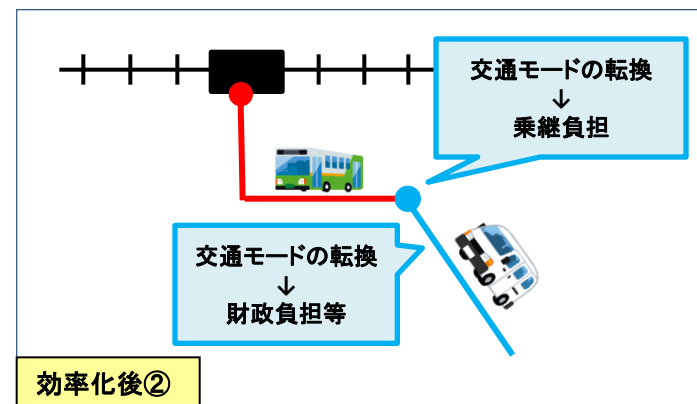


(2) 利用者の乗り継ぎの負担

乗り継ぎ時の待ち時間をできるだけ短くするようなダイヤ調整や乗り継ぎ割引の実施などにより、利用者の乗り継ぎに対する不便感・抵抗の軽減を図っていく必要がある。

(3) 新たな交通モードへの転換に係る負担等

市町村等が新たな交通モードを導入するにあたっては、導入体制や人員の整備、一定の財政負担などが必要。



国庫補助要件が大幅に緩和される「被災地特例」が平成32年度までの措置(激変緩和措置は当分の間)であることから、平成33年度以降、**通常の補助要件を満たさない補助路線が多く発生する恐れ**

(1) 国庫補助路線(H28実績)

路線種別			路線数 ※全51路線	補助額(千円) ※国・県合計額
特例	被災地特例	応急仮設住宅を運行する路線	11	147,216
		うち輸送量15人未満の路線	6	75,097
	激変緩和措置	輸送量15人未満の路線	12	63,236
通常路線	輸送量15人以上の路線		28	257,056

影響

全51路線のうち、合計 18路線 138,333千円は被災地特例等が適用されない場合、補助が受けられない。(補助要件割れ35.3%)

(2) 県単補助路線(H28実績)

路線種別			路線数 ※全17路線	補助額(千円) ※県・市町村合計額
特例	被災地特例	応急仮設住宅等を運行する路線	1	1,263
	激変緩和措置	平均乗車密度4人未満の路線	8	31,266
通常路線	平均乗車密度4人以上の路線		8	18,169

影響

全17路線のうち、8路線31,266千円は被災地特例等が適用されない場合、補助が受けられない。(補助要件割れ47.1%)

【国庫補助】被災地特例のうち要件割れ路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	中井	2.8	2.2	6.1	27,782	岩手県交通
2	崎浜	2.9	3.0	8.7	26,261	岩手県交通
3	田老	2.9	4.1	11.8	26,559	岩手県北自動車
4	大籠	4.2	1.8	7.5	22,420	岩手県交通
5	陸前高田住田	4.4	2.1	9.2	35,300	岩手県交通
6	藤沢	4.9	1.5	7.3	17,584	岩手県交通
					計	155,906

【国庫補助】激変緩和措置(要件割れ)路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	好摩直通	2.6	5.0	13.0	28,958	岩手県交通
2	藤崎	3.3	1.6	5.2	20,693	岩手県交通
3	岩手県立大学(盛岡農高経由)	3.4	1.9	6.4	16,290	岩手県北自動車
4	岩手県立大学(滝沢駅着)	3.6	1.6	5.7	18,000	岩手県北自動車
5	岩黒	3.6	1.6	5.7	12,859	岩手県交通
6	矢巾温泉	3.7	4.0	14.8	49,752	岩手県交通
7	見前回り志和	3.8	3.9	14.8	48,725	岩手県交通
8	網張温泉	3.9	3.7	14.4	31,544	岩手県交通
9	九千沢	4.9	3.0	14.7	26,016	岩手県交通
10	馬留	5.6	2.0	11.2	22,224	岩手県交通
11	国道北(北上~金ヶ崎)	6.2	2.4	14.8	29,796	岩手県交通
12	国道南(水沢~前沢)	7.0	2.0	14.0	24,025	岩手県交通
					計	328,882

【県単補助】激変緩和措置(要件割れ)路線

番号	路線名	運行回数	平均乗車密度	輸送量	輸送人員	事業者
1	東部A線	1.0	2.9	2.9	3,442	岩手県北自動車
2	東部C線	1.0	3.3	3.3	6,989	岩手県北自動車
3	長岡線	1.6	3.8	6.0	28,388	岩手県交通
4	貝沢線	1.7	3.1	5.2	28,538	岩手県交通
5	北上線	1.7	3.9	6.6	11,561	岩手県交通
6	東部B・D線	2.0	2.8	5.6	11,486	岩手県北自動車
7	葛巻線	3.0	1.3	3.9	6,166	岩手県北自動車
8	大迫石鳥谷線	7.3	2.0	14.6	20,472	岩手県交通
					計	117,042

国庫・県単輸送人員 計 601,830 人

平成33年度までに被災地特例路線等への対応を行う必要があり、「**路線の効率化による対応**」は有力な選択肢

1 対応の選択肢

財政支援

- (1) 現行の路線のまま、県や市町村の財政負担で維持する
 - ※ 被災地特例終了による新たな財政負担 169,599千円

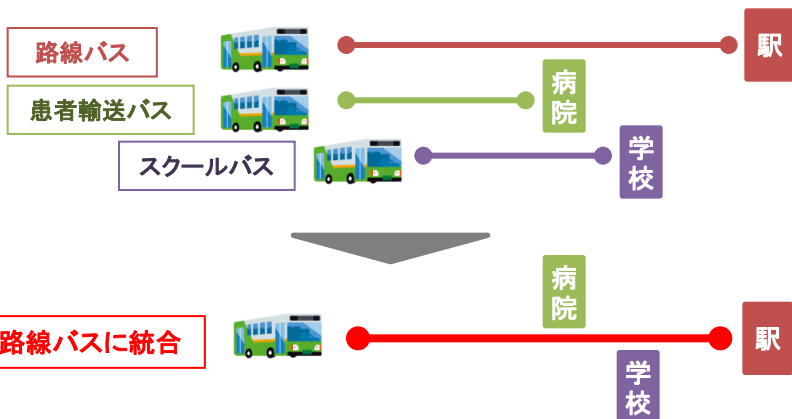
効率化による対応(例)

利用促進

- (2) 幹線路線の利用促進等の取組により利用を増やす
 - ※ 利用啓発活動(モビリティマネジメント・イベントの実施)
 - ※ 情報・広報活動(バスマップ・時刻表の配布)

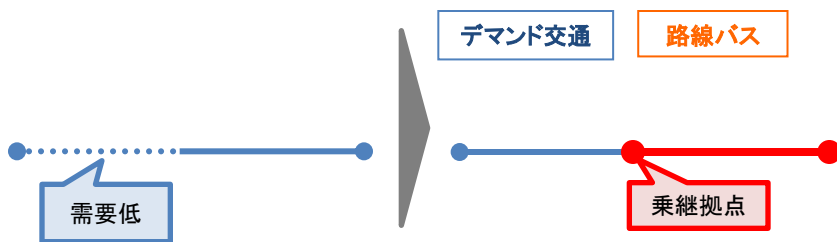
路線改善

- (3) 幹線路線との競合路線の整理により、平均乗車密度を上げる



路線再編

- (4) 路線の短縮等を行い、代替交通として新たな交通モードを接続



2 被災地特例路線の例(中井線)

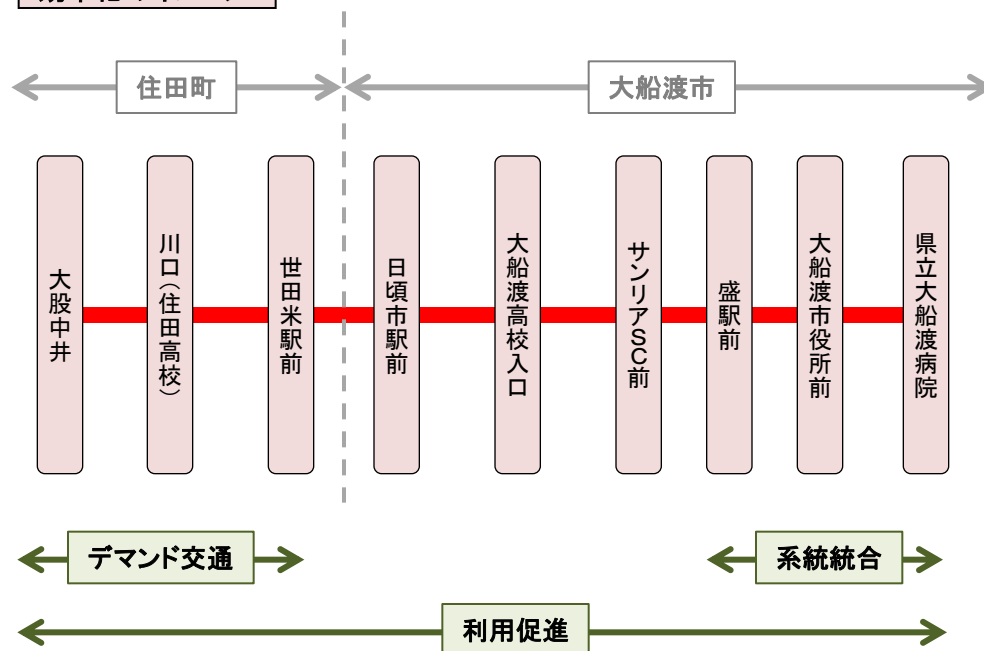
運行回数	2.8回
平均乗車密度	2.2人
輸送量	6.1人
補助額(国・県計)	14,704千円

主な利用目的

- ・大船渡方面から住田高校への通学に利用
- ・住田方面から大船渡市内の高校への通学に利用
- ・住田方面から大船渡病院等への通院、大船渡市内でのお買い物に利用

被災地特例終了により維持が困難となった場合、通学・通院などの移動に支障

効率化のイメージ



- (1) 先発事例では、**幹線路線**を「**広域性**」、「**拠点接続**」、「**幹線性**」(一定の輸送量/頻度等)を有する**基幹的**路線と位置づけている。
 - (2) **幹線路線の果たす役割(重要機能)**としては、広域的な交通結節点等の「**拠点**」を**機能的に結ぶ**(青森県:「**階層型**」交通ネットワークによる接続)ことであり、公共交通ネットワークの構築にあたっては、全県的な**交通骨格の要となる「拠点」の整理も重要な課題**。
 - (3) 幹線路線の**持続性を確保**するためには、**路線の評価を客観的指標に基づき行い、幹線性(需要等)や事業性(収支率、補助投入効果)等が低い路線について、「効率化」を図っている**。
 - (4) 「**効率化**」とは、
 - ① 「**県や市町村等の役割分担を整理**」したうえで、「**利便性と事業性のバランスに優れた**」公共交通ネットワークの**改善※**を図る取組であり、
 - ② 「**利用促進**」、「**路線改善**」(競合整理、ルートダイヤの見直し)、「**路線再編**」(需要等に応じた適切な交通モードへの転換、組合せ等)の取組により、「**交通ネットワークの空白をつくらない**」ことが**重要な視点**。
- ※ 「**効率化**」により、「**幹線路線と地域内公共交通の連携・補完による利便性の維持・確保**」のほか、「**路線の収支改善**」(路線効率の向上)、「**公共交通資源(運転士、車両、資金等)の有効活用**」などを図り、「**生産性の向上**」につなげる。
- (5) 平成32年度の**被災地特例終了も見据え、特例適用の国庫補助路線等の維持確保**の方策を検討する必要があり、「**効率化**」による対応は**有力な選択肢**。