

# 白井市地域公共交通網形成計画

---

## 策定に向けて

# 計画の策定の背景

## 社会的背景

自家用乗用車の普及

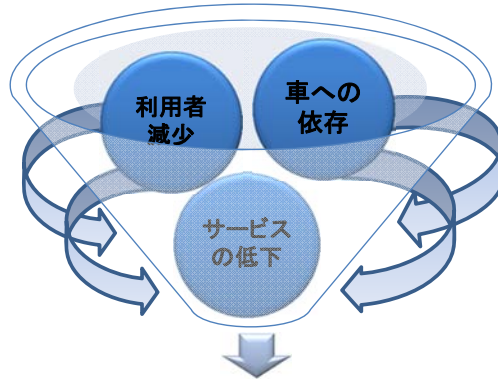
人口減少

少子化・高齢化

公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

全国的には

- ・一般路線バス…5年間（H22～H26）で約8,000kmの路線が完全廃止
- ・鉄軌道…15年間（H12～H26）で37路線・約750kmが廃止



公共交通利用者の更なる減少(負のスパイラル)

※国土交通省資料から

1

## 公共交通に求められる役割

### 地域住民の移動手段の確保

運転できない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保

### コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供

### まちなぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちなぎわいの創出や、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進

### 人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活発化

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらす。

まちづくりと連携した公共交通の再編を進める

※国土交通省資料から

2

# ■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 (H26.11月施行)

## 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

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 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

#### 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) ...

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

#### 地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

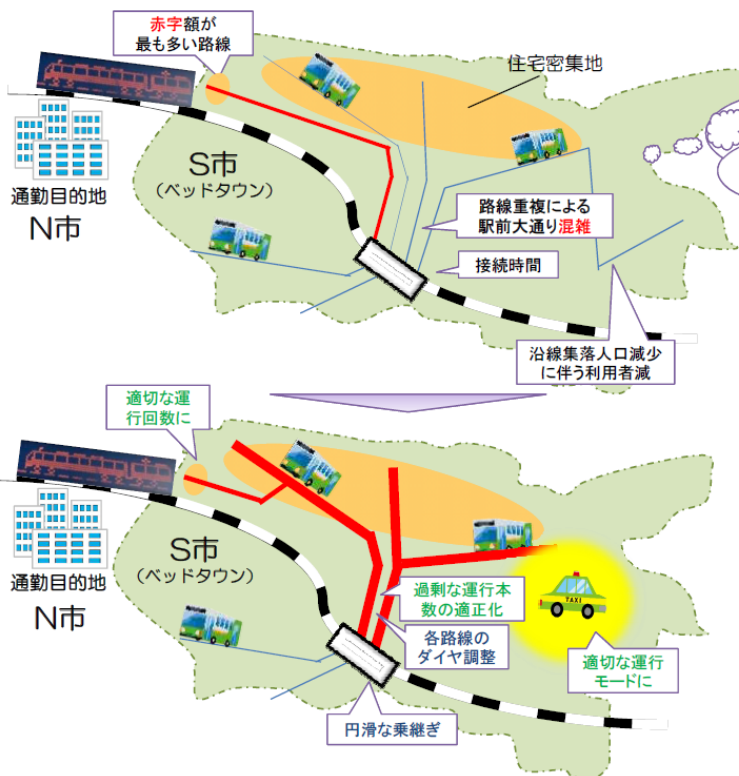
地方公共団体が事業者  
等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

※国土交通省資料から

3

## ■ 公共交通ネットワークの面的な再構築が求められる理由



状況の悪い個別の路線について見直し、廃止、減便をしても、利便性の低下しか見込めない。(ますます人が乗らなくなる。)

- 人の移動目的は、1つの交通手段を使うだけでは達成されない。
- ネットワーク全体のバランスを考慮することで、効率性、利便性をバランスを取りつつ図ることができる。

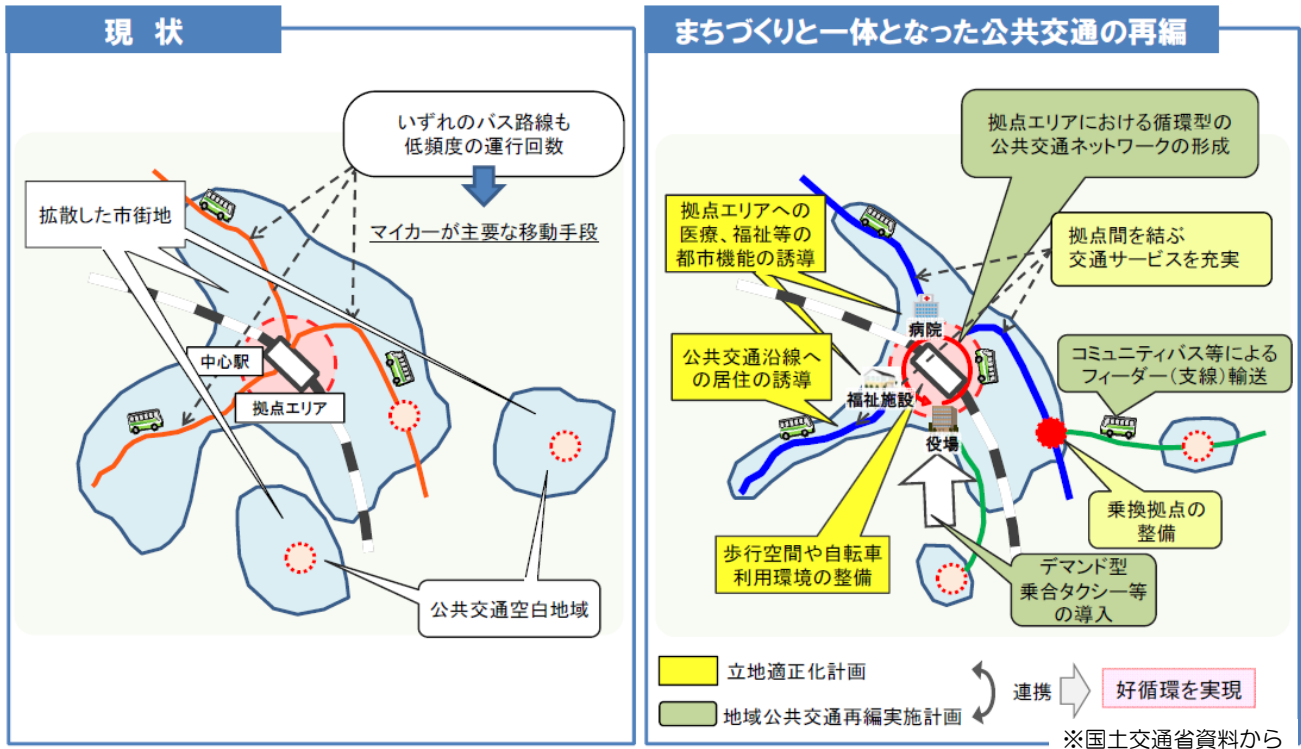
持続可能な地域公共交通

※国土交通省資料から

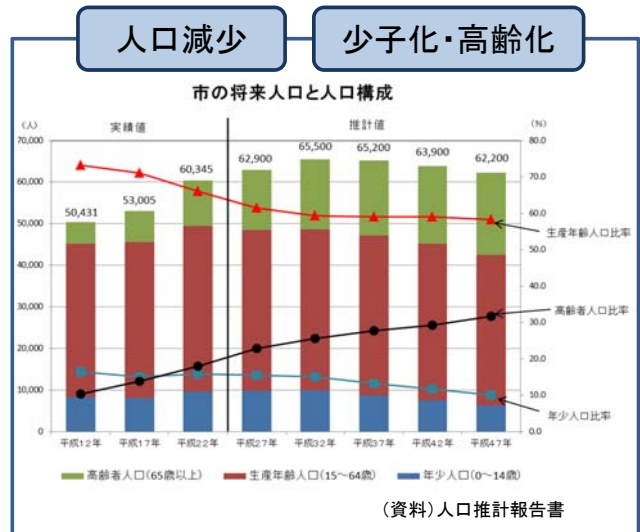
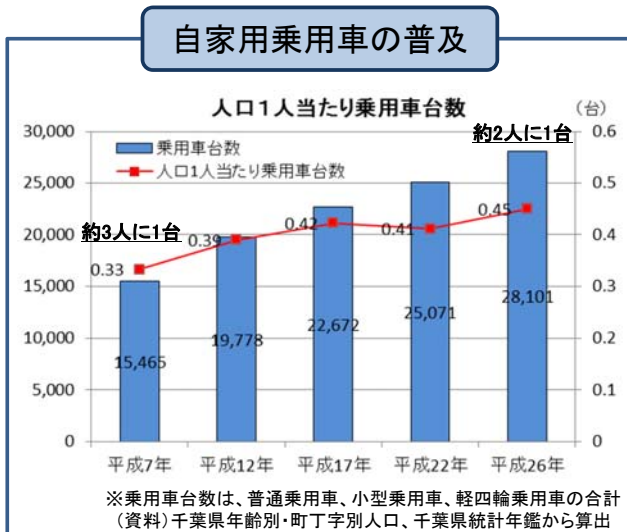
- 効率性のみを追求 → 利便性が低下し、ますます利用者が減少
- 利便性のみを追求 → 財政負担が増加し、事業者等を圧迫

4

# ■ コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



## 白井市でも...



- ・通勤・通学需要の減少による路線バス利用者の減少
- ・高齢化の地域間での相違
- ・循環バス運行経費の負担
- ・国道16号線より北東側エリアにおける交通空白地域

### 白井市地域公共交通網形成計画の策定

- ・交通分野だけでなく、市のまちづくりに資するよう、公共交通網の再編を進める。
- ・地域特性やニーズに対応した、持続可能な公共交通網を形成する。



# 計画策定のポイント



## Point① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

総合計画や都市マスタープランにおける将来都市構造や地域公共交通に関する方針を踏まえた上で、都市と公共交通の利便性・効率性が可能な限り相乗効果を生みながら向上し、その持続可能性が増すよう、地域特性に応じたまちづくりとの連携を模索する。

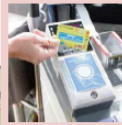
- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

### 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

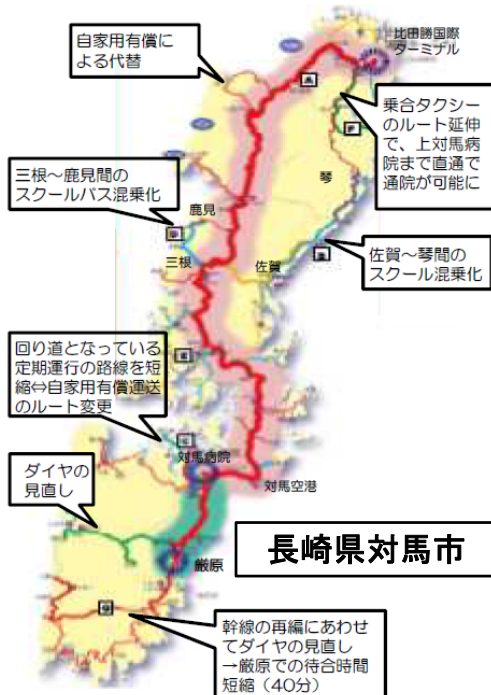
※国土交通省資料から



## Point② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

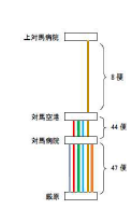
個別の地区や事業といった部分最適の考え方ではなく、地域公共交通ネットワーク全体の望ましいあり方に向けて、地域全体を見渡した全体最適の発想を持つ。

- 長大な幹線路線について、対馬市の新たなまち拠点にあわせて交通結節点を見直し、路線ごとの需要に応じて配分しつつ支線路線についてもあわせて交通モードの効率化、ダイヤの調整などで、持続的な公共交通ネットワークを再構築する。



### 「新たなまちの拠点づくりと需要動向を踏まえた幹線システムの再編」

厳原のバス停留所に観光情報館「ふれあい処つしま」や統合で新たに設立された対馬病院などにあわせて、幹線システムを再編することとした。



- 空港線が大きな不採算路線となっていたため、飛行機の便にあわせて適正化
- それに伴い、対馬病院を拠点にシステムを効率的に再構築
- 北部を運行する縦貫線については、韓国人観光客の多い比田勝ターミナルまで延伸するとともに、対馬病院をハブとして路線を短縮

### 支線システムの再編

幹線ネットワークの再構築にあわせて、支線システムのダイヤの調整等を行うとともに、乗合タクシーの延伸等を行う。

そのほか、以下の方針に基づいて支線を効率化

1. スクールバスが豊富に運行していることから、スクールバス混乗化の実施（佐賀～琴間及び鹿見～三根間）をするとともに、
2. 混乗化が困難な路線については、自家有償運送の導入を行う。

※国土交通省資料から



### Point③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

特定の交通手段だけに特化するのではなく、複数の交通手段を横断的に取り扱い、相互の連携や役割分担について検討する。

- 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。



9



### Point④ 広域性の確保

市民の通勤、通学、買い物、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して、関係市町村が連携して、地域にとって最適な公共交通ネットワークを検討する。

- 人吉球磨定住自立圏域において、各市町村に点在する公共施設(病院など)への足を確保しつつ、圏域内の結びつきを強化するため、また圏域外との交流を図るため、バス路線の利用状況を踏まえつつ再編を行い、効率化・利便性の向上を図ろうとしている。

#### 人吉市・球磨地域

#### 長大な路線バスの非効率な運行⇒幹線系統を中心に路線再編

▶ 今後、各地方公共団体において支線の将来像について確定のうえ、人吉・球磨地域公共交通網形成計画に反映する。

重複系統の集約、幹線支線分割により、効率化

また、高速バスへの乗継ぎのため、人吉ICへの延伸等も検討

交通結節点整備等による利便性向上  
人吉駅など

交通拠点、交流拠点となるバス停

観光需要への対応

交流人口の拡大を目指し、共通乗車券の導入検討



定住自立圏の結びつき強化、交流人口増加のために必要な、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築

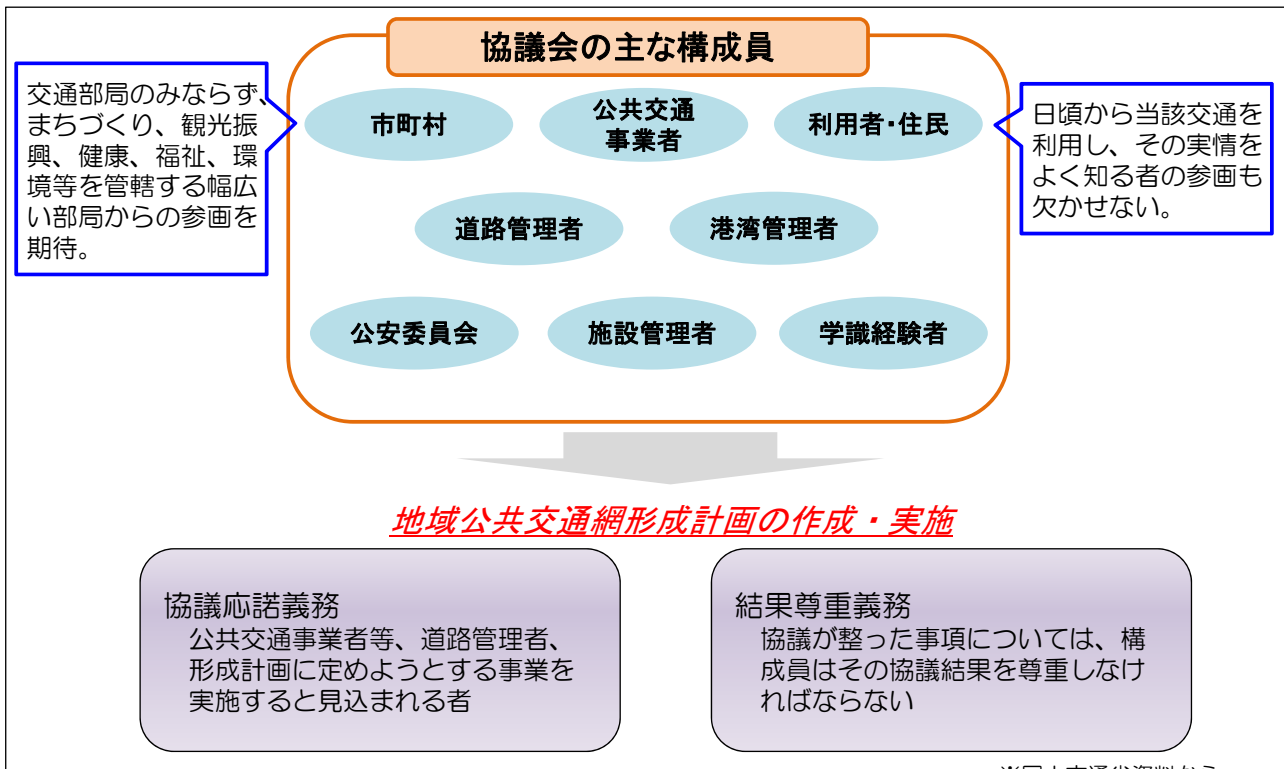
※国土交通省資料から

10



**Point⑤ 住民の協力を含む関係者の連携**

計画の策定においては、協議会の役割が非常に重要であり、協議会は、単なるオーソライズ機関ではなく、利用者や交通事業者等が現状・問題点を共有し、今後の公共交通の再編を推進していく上での「推進本部」となる。



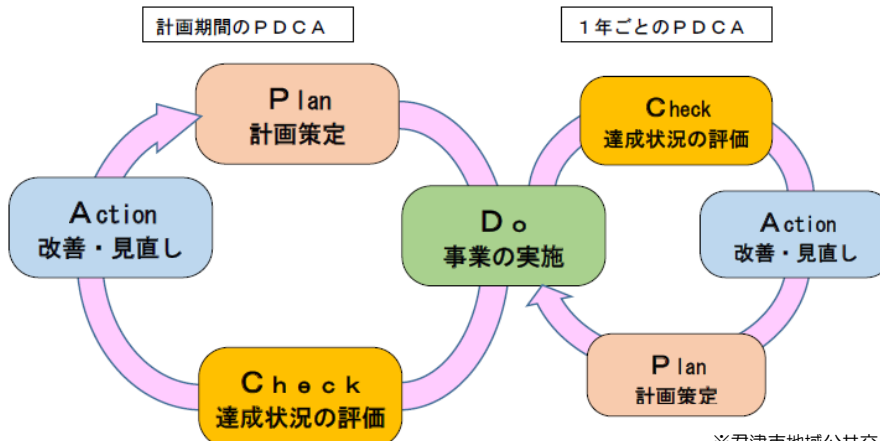
※国土交通省資料から

**Point⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定**

関係者が共通認識をもって取り組めるよう、具体的かつ明確な目標を設定し、目標値と実績値を比較することにより、取組の達成状況の評価を行い、取組の充実を図る。

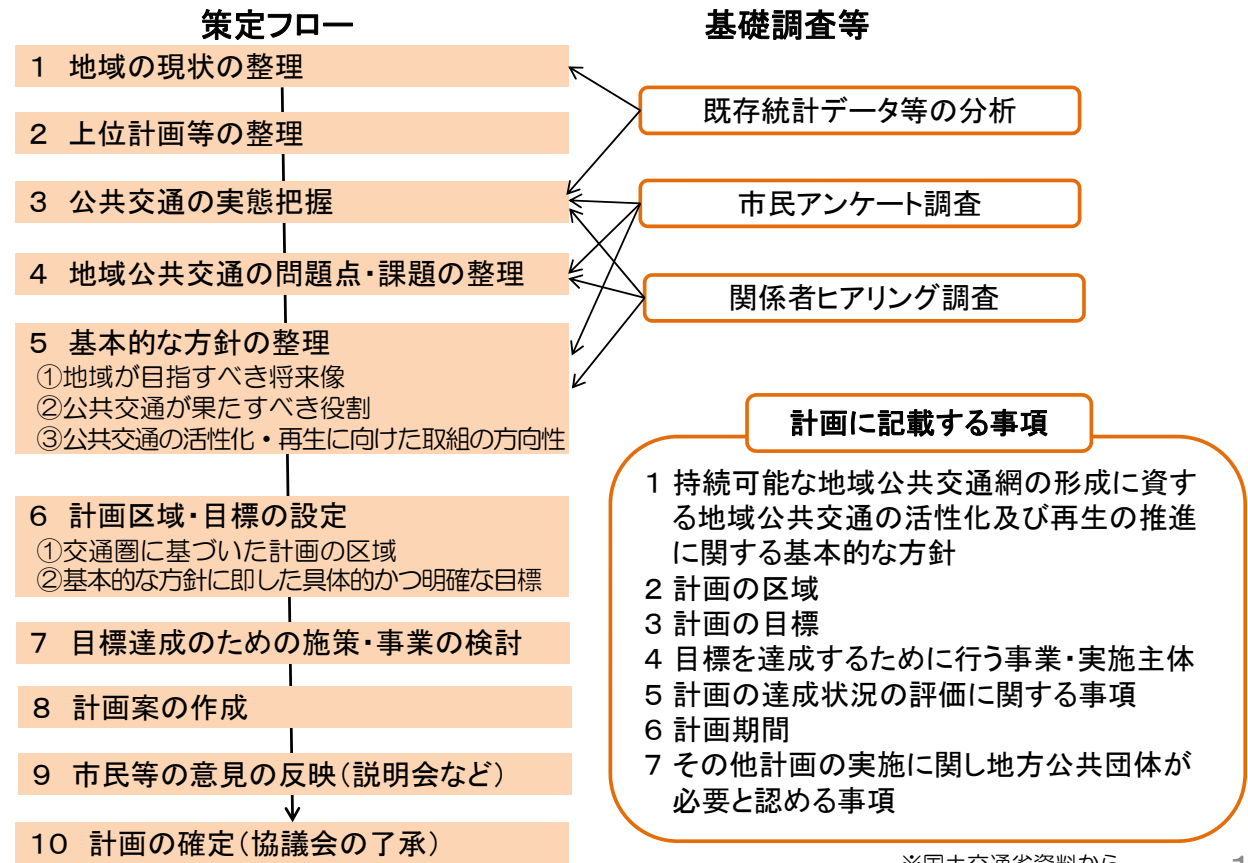
評価指標	指標の定義	現況値 (H26)	目標値 (H34)
公共交通利用者数	高速バス利用者数 (君津市内バス停の利用者数)	758,533 人	781,300 人
	路線バスの利用者数 (補助路線)	746,176 人	755,200 人
	コミュニティバスの利用者数	238,732 人	240,000 人
	デマンドタクシーの利用者数	16,268 人	20,000 人
	デマンドタクシーの観光利用客数 (利用登録がない方の利用)	451 人	600 人

■PDCAサイクル



※君津市地域公共交通網形成計画から

# 計画策定の流れ

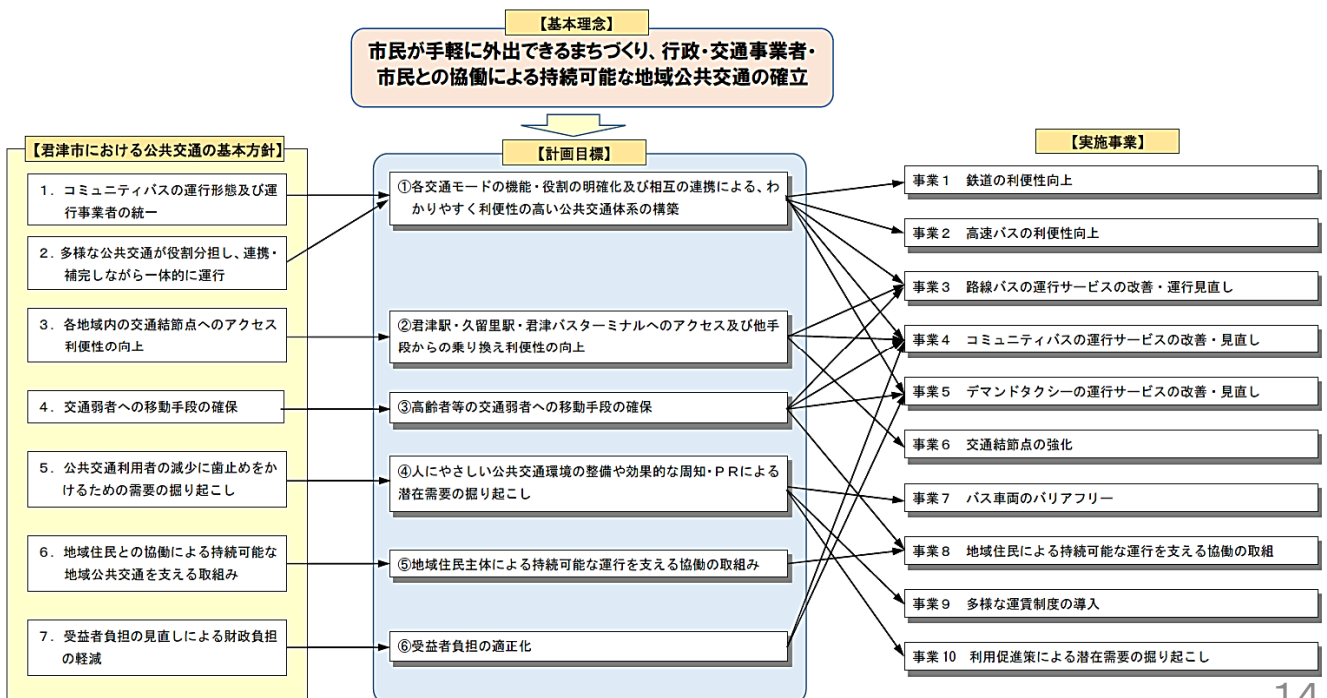


# 計画のイメージ

## ～基本方針・目標・事業のイメージ～

【参考】君津市地域公共交通網形成計画

公共交通に関する基本方針、計画目標、目標を達成するために実施する事業を体系的に示している。交通ネットワークの見直しのほか、効果的な周知・PRなどの利用促進策、住民主体で運行する交通システム、受益者負担などについて検討している。

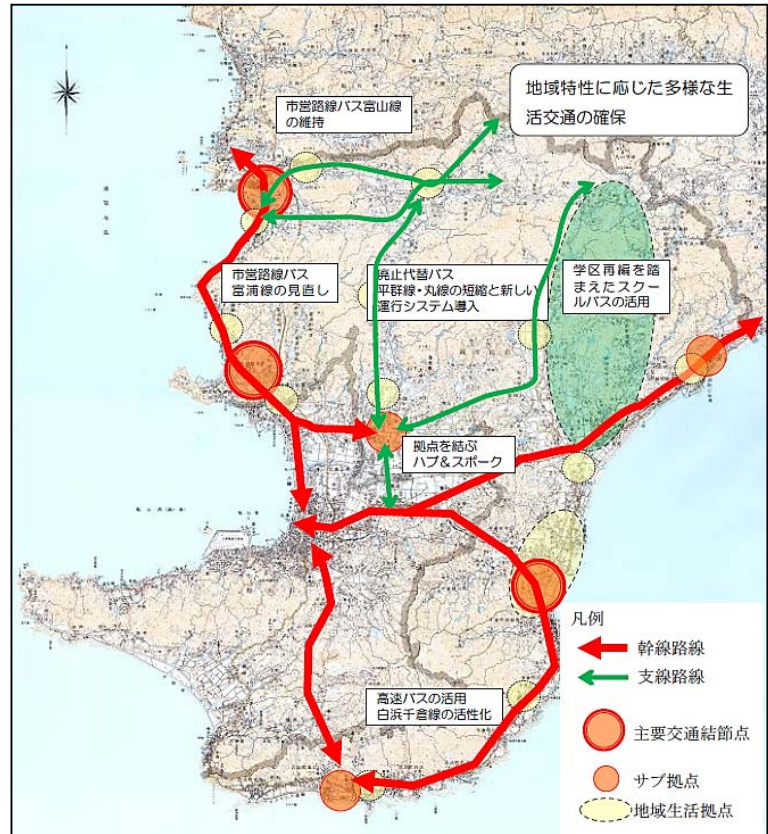




## ～交通ネットワーク形成のイメージ～

【参考】南房総市地域公共交通網形成計画

計画目標として、「各交通モードの機能・役割を明確化した再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の全ての交通モード相互の連携を図る」ことを掲げ、右図のような交通ネットワークのイメージを示している。



15

## ～実施事業のイメージ～

【参考】君津市地域公共交通網形成計画

事業の実施の目的、事業の概要、実施主体を具体的に示すとともに、補足的に写真を活用して、事業の内容を分かりやすく伝える工夫をしている。

### ■事業1 鉄道の利便性向上

#### 【目的・概要】

君津市の公共交通の基幹軸としての機能を果たす鉄道は、市民の移動手段として、また市外からの通勤・通学・観光等の来訪者の交通手段として重要な役割を果たしている。

そのため、内房線及び久留里線の運行を維持・確保するとともに、久留里線における交通系ICカードの導入など利用者にとって利用しやすい運行サービスの提供など鉄道事業者への要望を継続する。

また、久留里線においては、沿線の豊富な観光資源を活かし、各種イベントの開催や環境美化活動など地域及び沿線市とも連携しながら利用促進を図る。

- JR内房線及び久留里線の維持・確保、運行サービスの向上
- JR久留里線における一部時間帯の上総亀山駅までの延伸及び交通系ICカード利用の導入要望
- 久留里線沿線地域における利用促進活動

#### 【実施主体】

- 君津市
- 鉄道事業者
- 市民

久留里線ラッピング列車  
(期間限定)



16

## ～評価指標・目標値のイメージ～

### 【参考】

#### 久留米市地域公共交通網形成計画

数値によって定量的に測定できる指標と目標値を設定している。

指標の定義や目標値の考え方も明記し、目標値と実績値を比較することで、取組の達成状況の評価を行うことができる。

No.	評価指標	上段:指標の定義	単位	現況値	目標値
		下段:目標値設定の考え方			
①	市民の公共交通に対する満足度	○「市民意識調査」において、行政の取り組みについての満足度を問う設問のうち「バス・電車などの公共交通網の整備」に対する回答結果を得点化 ○満足度が全体値を下回る地域の値を全体値程度まで引き上げるものとして設定	-	3.23	3.40
②	人口に対する市内主要鉄道駅の乗降客数	○市民一人当たりの市内主要駅（10駅） <sup>※1</sup> の年間平均乗降回数 ○人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして設定	回/人・年	76	80
③	中心拠点内の乗降客数割合	○市内の年間の公共交通総乗降客数に占める中心拠点内の乗降客数の割合 ※『都市機能誘導区域』指定エリアが明らかになった段階で目標値を設定する	%	-	-
④	久留米市の年間観光入込客数	○久留米市内の年間の観光入込客数 ○「久留米市観光・MICE 戦略プラン」における目標を踏まえて設定	万人/年	515	700
⑤	公共交通空白地域の面積	○久留米市内における公共交通空白地域の面積 <sup>※2</sup> ○公共交通空白地域の5割に対して新たに公共交通サービスを提供するものとして設定	Km <sup>2</sup>	90	45
⑥	主要駅のバリアフリー化率	○市内の主要駅（12駅） <sup>※3</sup> のうち、バリアフリー化された駅の割合 ○新たに3駅のバリアフリー化を実施するものとして設定	%	33	58
⑦	久留米市の温室効果ガス排出量	○久留米市の年間の温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算） ※目標値は平成27年6月に国が発表した2030年度に向けた国内の温室効果ガス排出量削減目標値を踏まえて設定する	千t-CO <sub>2</sub> 年	-	-
⑧	地域公共交通利用率	○市民一人当たりの地域公共交通の年間平均乗降回数 ○人口が減少していく中でも、現在の乗降客数を維持していくものとして設定	回/人・年	134	143

17

## 今後のスケジュール

	4月	7月	10月	1月	3月
地域公共交通網形成計画		← アンケート等 → ← 課題の整理 → ← 基本の方針・事業の検討 →		← 説明会等 →	■ 国へ送付
地域公共交通活性化協議会		■ 第1回	■ 第2回	■ 第3回	■ 第4回

平成29年5月 計画策定を支援する事業者と契約  
※計画策定経費に対して国庫補助金を充てるため、補助金の交付決定後に速やかに契約

平成29年6月頃 地域公共交通活性化協議会の開催  
・市民アンケートなどの調査手法の説明  
・具体的スケジュールの確認 など

18