

地域公共交通計画について

地域公共交通計画の概要

地域公共交通計画とは

- 地域公共交通計画は、「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする「**マスタープラン**」としての役割を果たすもの。
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて活性化再生法に基づく協議会を開催しつつ、**交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成**する。
- 令和2年度の法改正により、**計画の作成が努力義務化**されており、令和5年11月末までに全国で893件の計画が作成されている。



▽ 前身の地域公共交通網形成計画を含めて、全国で893件が作成済

地域公共交通計画の作成状況一覧(中部・中国・四国・九州・沖縄) 国土交通省

- 令和5年11月末時点で、893件の地域公共交通計画が作成。(令和5年7月末時点で、424自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都府県: 527))
- 令和5年11月末時点で、88件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

中部	中国	四国	九州	沖縄
<p>愛知県</p> <p>岐阜県</p> <p>静岡県</p> <p>長野県</p> <p>山梨県</p> <p>富山県</p> <p>石川県</p> <p>福井県</p> <p>滋賀県</p> <p>京都府</p> <p>大阪府</p> <p>兵庫県</p> <p>奈良県</p> <p>和歌山県</p> <p>徳島県</p> <p>香川県</p> <p>高松市</p> <p>愛媛県</p> <p>高知県</p> <p>福岡県</p> <p>佐賀県</p> <p>熊本県</p> <p>大分県</p> <p>鹿児島県</p> <p>沖縄県</p>	<p>山口県</p> <p>広島県</p> <p>岡山県</p> <p>広島市</p> <p>山口市</p> <p>徳島県</p> <p>香川県</p> <p>高松市</p> <p>愛媛県</p> <p>高知県</p> <p>福岡県</p> <p>佐賀県</p> <p>熊本県</p> <p>大分県</p> <p>鹿児島県</p> <p>沖縄県</p>	<p>香川県</p> <p>高松市</p> <p>愛媛県</p> <p>高知県</p> <p>福岡県</p> <p>佐賀県</p> <p>熊本県</p> <p>大分県</p> <p>鹿児島県</p> <p>沖縄県</p>	<p>福岡県</p> <p>佐賀県</p> <p>熊本県</p> <p>大分県</p> <p>鹿児島県</p> <p>沖縄県</p>	<p>沖縄県</p>

地域公共交通計画を作成するメリット

- ① **地域公共交通政策の「憲法」**
 ・地域公共交通計画は、「市としてはこのような考え方で公共交通の提供を行う」という宣言文
 ・事業実施の説明や要望への回答にも、**ビジョン**や**政策推進の観点から根拠を示す**ことが可能
- ② **まちづくりや観光施策との連携と協働の強化**
 ・計画ではまちづくりや観光施策等と連携した公共交通の提供も検討
 ・他分野との連携は交通事業の推進だけでなく、**関係分野の事業推進**や**重複する事業の統合**、**効率化**等にもつながる
- ③ **関係者間の連携と協働の強化**
 ・計画策定に向けた協議を通じて**関係者間の連携・協働が強化**
 ・意見や情報の交換は、**交通関連人材の育成**にもつながり、**地域公共交通全体のスパイラルアップ**にもつながる
- ④ **交通機関同士の役割分担明確化と連携強化**
 ・計画は単一交通事業者の運行計画ではなく、**効率的な地域公共交通の充実化**につなげるもの
 ・計画作成をきっかけに、**地域公共交通全体の連携強化**や**役割分担の議論を促進**
- ⑤ **地域における公共交通施策の継続性**
 ・多様な関係者との協議を経て作成されているため、**職員の異動があっても政策継続性が担保**
 ・計画にPDCAが位置付けられているため、**モニタリングによる問題発見、早急な対応が可能**

地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画の一般的な構成イメージ

- 地域公共交通計画は、**必要な記載事項については法令に定め**があり、国土交通省作成の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引きについて」では、ある程度一般的な計画の構成について示されている。
- しかし、その**記載内容の濃淡**について特段の定めはなく、その時々状況や住民ニーズ等に応じて、地域が必要な内容を記載することができる。
- ただし、**地域公共交通計画に基づき補助メニューを活用する場合**には一定の記載を求められる場合もある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第五条第1～5項

(地域公共交通計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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

二 地域公共交通計画の区域

三 地域公共交通計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

3 地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項

二 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に関する事項

三 観光の振興に関する施策との連携に関する事項

四 前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。

5 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

▽手引きに示される地域公共交通計画の構成例

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・ 計画作成の趣旨及び位置付け
- ・ 計画の区域 ★
- ・ 計画の期間 ★

1. 地域の現状等

- ・ 地勢・地理
- ・ 社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・ 総合計画
- ・ 都市計画マスタープラン
- ・ 立地適正化計画
- ・ 観光圏整備計画
- ・ その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・ 地域旅客運送サービスの整備状況
- ・ 地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・ 地域旅客運送サービスの役割
- ・ 地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針 ★

6. 計画の目標 ★

7. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携 ★

8. 計画の達成状況の評価 ★

参考資料

- ・ 法定協議会の構成員・開催状況
- ・ 地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・ 目標・数値指標・目標値設定の根拠 等

計画の概要

1. 計画の概要

1.1 背景と目的

本町は鉄道がなく、町外の鉄道駅等への移動手段としての役割を担う路線バスが2路線(西能勢線と妙見口能勢線)を運行しています。一方で、町域が98.75km²、東西約15km、南北約12kmと比較的広いことから、バス交通を補完するため、平成17年に福祉有償運送、平成19年に過疎地有償運送(現:公共交通空白地有償運送)を開始しています。

しかしながら、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、利用者の減少とともに、バス乗務員は慢性的に不足しており、現在のサービス水準の維持が困難な状況にあることから、路線バスの一部区間の廃止や減便が実施されています。また、バス路線の維持についても、地方バス路線維持費補助金の公費負担が増加しています。さらに、高齢化の進展による生活交通に対するニーズの高まりや、高校生等の通学対策など、移動手段の確保がより求められている状況にあります。

このため、各交通モード^(*)単独で利便性や生産性の向上を図るのではなく、各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図るために、現在の運行状況や役割を踏まえ、「基幹交通」、「地域交通」に機能分類し、公共交通のあり方として、将来の公共交通ネットワークを示した公共交通の目指すべき基本的な考え方を令和2年(2020年)3月にまとめています。

今後、将来の公共交通ネットワークの実現を目指し、新たな交通システムの導入等の取組みを進めていく必要があります。将来の公共交通ネットワークを実現させる観点から、まちづくりをはじめ多様な分野に関する施策と連携した公共交通施策を推進し、今後の公共交通施策の推進に係る公共交通のマスタープランとなる「通計画」を策定します。

1.2 目標年次

計画期間は、令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)までの5年間とします。また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化等に応じて、必要な見直しを行うこととします。

(*) 印の付いている用語は、巻末の用語集に説明を記載しています。

1

その他
 ・計画の位置付け
 ・計画対象範囲等を記載

公共交通をとりまく現状

2.7 路線バス利用者の推移

これまで通勤・通学等で、町内各地と町外の鉄道駅へのアクセスとして利用していた団塊世代の定年退職や少子高齢化^(*)の進展に伴い、町内における路線バスの利用者は平成23年度(2011年度)から減少しています。

令和2年度(2020年度)の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響や新しい生活様式による行動変化等により、前年(平成31年度(2019年度))と比べて、約3割減少しています。

これまでに、町内の路線において一部区間の休止・廃止及び減便が実施されています。

路線バスの利用推移

年度	合計(西能勢線+妙見口能勢線)	西能勢線	妙見口能勢線
平成20年度(2008)	324	285	39
21年度(2009)	303	269	34
22年度(2010)	333	291	41
23年度(2011)	321	292	29
24年度(2012)	287	261	26
25年度(2013)	279	251	27
26年度(2014)	257	227	31
27年度(2015)	232	204	28
28年度(2016)	228	198	30
29年度(2017)	214	185	30
30年度(2018)	192	164	28
31年度(2019)	172	145	27
令和2年度(2020)	124	107	17

※阪急バス株式会社資料をもとに作成

◆ 町内における路線バス運行の効率化を図ることは困難

町内の路線バスは、能勢町外への鉄道駅アクセスを担うという路線の性格上、往路・復路のうち何れかが、利用者がいない空車状態となるケースが多く見受けられ、往復で見ると収支が非常に厳しい状況にあります。

仮に利用者が少ない片方向だけを回送運行したとしても、所要時間や人件費はほぼ変わらないため、効率的な運行は難しい状況にあります。

20

その他
 ・人口分布、施設立地
 ・公共交通のカバー状況
 ・市民意識等を記載

公共交通に関する課題

6 公共交通をとりまく現状

6.4 公共交通をとりまく現状・問題点と課題

上位関連計画や公共交通の現状・問題点として以下のような状況があり、と考えられます。(公共交通の現状は参考資料 1 にも掲載しています)

分類	現状・問題点	課題
都市構造・特性	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を中心に住宅地が広がり、山間部の旧集落は低密 ・山間地を切り拓き造成された開発団地では坂道が多く、市域が広いため、生活のためには何らかの移動手段が必要 ・生活に必要な都市機能がそろっている住宅地は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・集約型都市構造の実現 ・公共交通の維持・確保
上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・総合計画、都市計画マスタープランとも、目指す都市構造は“集約連携都市(ネットワーク型コンパクトシティ)” ・基本目標の一つで“潤い・快適・活力のにぎわいのまち”を目指す ・集約連携都市実現のため、魅力ある拠点の確立と基幹公共交通の維持を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・集約連携都市に資する公共交通の構築 ・外出先や目的の創出(上位・関連計画との密な連携が必要)
人口・高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ・総人口は平成12年をピークに減少している一方、高齢者人口は増加傾向 ・高齢化が急激に進行し、大阪府内の市でトップの高齢化率 ・昭和40年代の宅地開発による転入世代の高齢化 ・市内でも特に天見小学校区、南花台小学校区で人口が大きく減少 ・20～30歳代の転出率が特多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の中での公共交通の維持 ・高齢化に対応した利用しやすい公共交通の構築 ・利便性の向上(定住率や定住意向の向上)
移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学は市内だけでなく、市外も多い ・市外への通勤通学手段は鉄道、自家用車、バスの順で多く、市内は自家用車、徒歩、自転車順に多い ・交通手段のうち、鉄道・バスの分担率は減少傾向で、平成22年で鉄道は15.8%、バスは1.9% ・平日よりも休日の外出率が低く、特に高齢者は外出率が低い ・65歳未満は休日の方が平日よりも自動車分担率が高い ・駅へのアクセスはバスの他、自動車も存在している 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の向上(市内外への移動) ・公共交通分担率の向上 ・高齢者の外出応援 ・外出先や目的の創出(庁内関係部局との連携)
公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線軸となる鉄道駅からバス路線が放射状のネットワークで接続し、乗換えをすれば主要なところへ行ける ・公共交通空白・不便地域が存在 ・鉄道、バスの利用者数は減少傾向 ・モックルコミュニティバスの利用者数は3～5年前に比べて低い値に留まっており、休日は平日に比べて利用が少ない ・モックルコミュニティバスは、朝の運行時間や、路線バスとの乗継ダイヤの改善等の要望が増えている ・日野・海澄コミュニティバスの利用者数は減少傾向が続いたが、ここ数年は乗客数が増え、改善傾向がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ負担の軽減 ・地域のニーズに応じた移動手段の確保 ・市民ニーズに対応した改善 ・観光との連携

公共交通をとりまく現状に対応した課題

その他
・上位、関連計画との整合等を記載

基本方針及び取組の方向性

7 計画の基本方針(改訂 公共交通のあり方)

人口減少・高齢化 → 外出率低下 → 公共交通利用の減少 → まちの衰退

元氣な高齢者の活躍[※]が不可欠
※まちづくり施策で、外出先や活躍の場等の創出の検討

高年齢者の移動をサポート → まちの賑わい・活性化

③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進

“協働の取り組みの展開に向けた市民意識の醸成”は、公共交通は交通事業者だけでなく、行政や地域住民も一体となり社会全体で支えていく必要があると考えから、これまでも取り組んできた課題です。協働の取り組みが推進の結果は、特に楠ヶ丘地域乗合タクシー[※]するまで顕著に見られますが、地域の主体性の芽生えや運行の持続性といった成果が出ています。こうした取り組みを他地域へ拡大することは、人口減少や高齢化が進む中で、日常生活の移動が困難になった場合やその備え、また、公共交通の衰退といった問題解決の糸口となるものです。このため、交通事業者等の事情や本市の財政状況等も理解してもらえよう取り組みながら、今後社会全体で公共交通を支える意識づくりの醸成や、地域住民や交通事業者等の関係者との協働が重要と考えられます。

以上ことから、基本方針と取り組みの方向性を以下のように設定します。

(基本方針と取り組みの方向性)

基本方針	取り組みの方向性
① まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり、観光等様々な分野との連携 ・広域的視点による近隣市や鉄道沿線地域との連携 ・人口減少による公共交通の利用者減少を見据えた、地域に応じた移動手段確保の検討 ・鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携
② 高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が利用しやすい公共交通環境の整備による外出の支援 ・運転に不安を感じられる方が安心して免許を返納できる交通環境の整備 ・多様な交通手段の情報収集および福祉分野との連携 ・利用環境向上の取り組みの推進 ・市民ニーズに対応した公共交通サービスの実現
③ 利用者利便と運行効率を考慮した、市・地域住民・交通事業者等の協働による取り組みの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性とニーズに応じた運行の検討 ・沿線施設や交通事業者等との連携 ・需要喚起のための公共交通情報の提供 ・市民の積極的な参加を促進する働きかけ ・社会全体で支える意識の醸成 ・地域住民や交通事業者等の関係者との協働や連携を推進

公共交通ネットワークイメージ

第3章 公共交通の目標及び基本方針

市内の北部および中部、南部の各エリア間を結ぶバスなどの公共交通を軸とした交通ネットワークを形成するとともに、各エリア内においては民間・行政・地域が協働し、現ニーズに応じたサービスを展開することで、移動しやすい環境の実現を目指す。

公共交通ネットワークの将来イメージ・エリアごとの方針

北部エリア

<現状>
居住 低密度なエリアだが、一部地域では住民主体の取組が行われている
交通 国道423号が南北を結ぶ基幹軸として機能

<エリアの方針>
・国道423号を運行する路線を、多くの層が利用できる基幹軸に位置づけ
・伏尾台などの周辺部は、地域と連携しながら基幹軸につながる交通を創出し、ネットワークを形成

中部エリア

<現状>
居住 比較的高密度な市街地が広がる
交通 路線バスによるサービスが充実

<エリアの方針>
・サービスレベルの高い路線バスをエリア全体の交通軸とし、多くの層が利用できるよう成熟化
・バス利用が難しい層への対応手段として、新たな交通手段を検討し、路線バスとの役割分担を図る

南部エリア

<現状>
居住 平坦で低～中密度な市街地や工場・業務地域が広がる
交通 路線バスのサービスレベルは高くない

<エリアの方針>
・地域特性やニーズを踏まえて路線バスを適正化しつつ、多くの層が利用できるよう、地域との連携などにより多様なサービスを展開
・バス利用ができない地域・層に対し、新たな交通手段を検討し、路線バスとの役割分担を図ることで交通手段を確保

将来の地域公共交通ネットワークの考え方

施策体系

第4章 目標達成のための施策

4-1 施策体系

前章で整理した将来的な目指す姿や目標などを達成するため、今後、以下の順次取り組んでいくこととする。

基本的な方針

(1)持続的な公共交通体系構築と役割分担の整理

(2)各モードやゾーンの連携強化や利用促進による全体的・総合的な対応

施策方針

- 1)基幹交通の確保・維持
- 2)交通結節点等の環境整備
- 3)施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段の検討
- 4)ラストワンマイルへの対応検討

- 1)交通機関や目的地等の連携強化
- 2)地域と連携した取組実施
- 3)わかりやすい情報発信
- 4)モビリティマネジメント等の利用促進策の実施

具体的な施策

- 運行サービスの継続的な提供
- 行政による適切な支援
- ドライバー不足への対応
- 交通拠点の整備
- バリアフリー環境の整備
- 待合環境の確保
- 施設循環福祉バスの適正化の検討
- タクシーの活用検討
- 次世代モビリティ等の導入検討
- タクシーの活用検討【再掲】
- 伏尾台における持続的な交通維持
- MaaSの推進
- 地域団体等と連携した取組
- 店舗・商業施設と連携した取組
- 公共施設と連携した取組
- 一括的な情報提供の実施
- 拠点等での情報提供
- ITリテラシーの向上
- 利用促進策の実施
- モビリティマネジメントの実施

—施策の実施時期について—

各施策について、具体的な取組時期のイメージは以下のとおりとする。

- ・継続的な取組として実施・・・現在取り組んでいるものを中心に、今後も継続的に実施
- ・必要に応じて適宜実施・・・社会情勢等を踏まえ、必要性を考慮した上で実施
- ・短～中期的な取組として実施・・・なるべく早期の実現を目指し、第1期計画での実施を目指す
- ・中長期的な取組として実施・・・将来的な実現を目指し、第2期から第3期での実施を目指す

個別施策の記載イメージ

8.事業の概要及び事業の実施主体(第2期網形成計画)

基本方針	④まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	⑤高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	⑥利用者利便と運行効率を考慮した市、地域住民、交通事業者等の協働による取り組みの推進
-------------	----------------------------	---------------------------	--

①まちづくり、観光等様々な分野との連携

まちづくり、観光等の分野と連携した公共交通に係る取り組みの推進

移動は目的があって初めて発生する派生需要であり、交通単体での取り組みではなく、まちづくりや観光をはじめ、様々な分野との連携が必要になります。

- まちづくり施策との連携

河内長野市では、資源を活かして工夫を重ね、新たな価値を創造するまちを「スマートシティ」とし、「スマート」をキーワードに、以下を三つの柱として、人々に「選ばれる」まちづくりを推進している。

- 1.定住人口の維持を目指した「スマートライフ」
- 2.交流人口の増加を目指した「スマートツーリズム」
- 3.行政改革の推進を目指した「スマートガバメント」

★スマートライフとは？
自然が豊かで子育て環境にうってつけの市の暮らしの魅力に加え、先輩住民の体験談やライフスタイルを伝え、転入・定住促進に取り組んでいます。市内に親世帯が在住している若年夫婦又は子育て世帯の住宅取得に対して親子近居同居促進マイホーム取得補助制度を実施しています。

★スマートツーリズムとは？
本市の国主・重要文化財の数は84件(府内2位)のほります。豊富な文化財や中世の面影をテーマに、現在(H29年度)は文化庁日本遺産の認定申請中で、地域の歴史的な魅力や資源を積極的にPRしています。

資料:河内長野市

市内の既存取組

公共交通は、スマートシティの実現を支えていくための手段の1つ

連携① スマートライフ～定住人口の維持を目指して～

- ・本市ホームページ等で公共交通網情報を積極的に発信(交通の利便性を)
- ・転入者にはバスマップや電車・バスの時刻表等の配布
- ・子育て世代の利用率が高い子ども・子育て総合センター「あいっく」や図書館等で市内移動に便利なバス・鉄道の時刻表やタクシー連絡先の張り出し等

連携② スマートツーリズム～交流人口の増加を目指して～

- ・公共交通利用促進チラシ等で“文化財の宝庫”という本市の強みを強調
- ・文化財間を結ぶ公共交通需要の調査研究
- ・日本遺産のテーマに沿った観光地へのアクセス方法の積極的な発信等

河内長野市には、観光・文化財へのバスでのアクセス方法を

資料:河内長野市地域公共交通会議

具体的な実施内容

8.事業の概要及び事業の実施主体(第2期網形成計画)

基本方針	④まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	⑤高齢化の進展や市民ニーズに対応した公共交通の実現	⑥利用者利便と運行効率を考慮した市、地域住民、交通事業者等の協働による取り組みの推進
-------------	----------------------------	---------------------------	--

④鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携

乗継ぎ環境(ダイヤ・運賃・バス待合施設等)の改善等による結節点での接続性の向上

市内には幹線の鉄道と支線(フィーダー)のバス路線等が走っていますが、必要に応じて複数の交通手段を乗り継いで目的地へ行くことがあります。結節機能を強化することでネットワークが充実し、より利用しやすくなると考えられます。

- 乗り継ぎを考慮したダイヤの改善
- 乗り継ぎによる料金負担を軽減する運賃設定
- 結節点となるバス待合施設等の改善

具体的実施内容

- 鉄道⇔バス等の乗り継ぎでダイヤが接続していない待ち時間が発生し、移動の負担が大きい。そのため、できるだけスムーズな乗り継ぎができるよう、乗り継ぎを考慮したダイヤを検討します。
- 鉄道とバス、バスとバスを乗り継ぐ際、それぞれに初乗りの運賃がかかるため、乗り継ぎなしで乗車するよりも料金が割高になります。これを、乗り継ぎの場合は料金を割引したり、電車とバスに乗り継ぎできる企画乗車券を発行したりすることで、乗り継ぎによる料金抵抗が緩和されると考えられます。

他地域の事例

【鉄道⇔バスの乗り継ぎ割引の例】

特電では、ICカード IruCa を利用した電車⇔バスの乗り継ぎが20円引きから100円引いた。また、定期 IruCa の場合は、その日に鉄道利用がなくても全てのバス運賃が100円引き。

平成26年3月1日(日)より

電車⇔バス 乗継割引拡大!

この日、公共交通に乗り継ぎを100円引き!

【IruCa】カード利用で電車⇔バスを乗り継ぐと

●バスより100円引きの例あり!

●バスと電車100円引き!

●乗継で電車が100円引き!

●定期 IruCa 利用でもバス運賃100円引き!

●「定期 IruCa」活用できるお楽しみ!

●全てに適用

資料:高松市HP

【バス待合施設整備の例】

福井駅西口「U-CAN ビル」階に路線バスの待合所・案内所が整備されました。バス発車案内装置も設置され、待合所の中にもバスが来たことが分かるようになっています。冷暖房も完備されている他、無線LAN設備も整備されていますので、快適にバスの待ち時間をお過ごしいただけます。

実施主体・実施時期

実施予定時期	平成30年度～平成34年度
実施主体	河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

個別施策の記載イメージ

第4章 目標達成のための施策

3) 施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段の検討

【施策 1-3-1】 施設循環福祉バスの適正化の検討

実施内容

施設循環福祉バスは利用者層や利用実態に偏りが生じているほか、必要としている人が利用できていないなどの現状があることから、福祉バスのあり方について検討が必要となっている。福祉バスのあり方検討にあたっては、既存の公共交通機関も含めた全体的な交通体系の含めて検討する必要がある。

具体的な
実施内容

取組イメージ

- 現行の施設循環福祉バスに係る行政負担を踏まえ、市民全体に対する波及効果について評価しつつ、そのあり方について再整理を行う。
- 現行の施設循環福祉バス利用対象である高齢者、障がい者、妊産婦等への対応を含め、必要な機能を維持しながら効果的・効率的なサービス提供方法について検討し、既存の路線バスやタクシーの活用なども含めた全体的な交通体系の再構築を行う。

施設循環福祉バスの見直しイメージ

- ルートや停留所の見直し
- 既存のバス、タクシー等への転換支援
- 既存の運行のまま適正化(予約制、座席指定、有料化など)
- コミュニティバス・乗合タクシー等への転換
- 区域型デマンド交通への転換 など

▼既存交通への転換支援(交野市)

令和2年5月1日から
外出支援策が新しくなります!!

「ゆづりバス」は、高齢者、障がい者等の施設循環バスとして運行していましたが、利用の実態を踏まえ、予約制と乗合タクシー等へ転換し、さらなる外出支援の充実を図ります。このため、「ゆづりバス」については、令和2年4月30日をもって、5月1日からこれに代わる新たな外出支援策を実施いたします。

路線バス、電車で外出を支援

施設バスポイントを利用した乗車料最大2,000円分を補助します。
詳細は、「路線バス、電車で外出を支援!!!」をご覧ください。

タクシーで外出を支援

初乗りの乗車料を補助するチケットをお渡しします。
詳細は、「タクシーで外出を支援!!!」をご覧ください。

出典: 交野市

図 4-11 福祉バスの適正化事例(外出支援策)

▼オンデマンド交通への転換(三重県玉城町)

玉城町で運行していた福祉バス

乗車料 乗車料なし
乗車時間 約15分
乗車人数 約20人
乗車回数 約1,000回/年
乗車回数 約1,000回/年

オンデマンド交通への導入

元来バス利用の風景

他地域の
事例

実施主体・実施時期

実施主体	池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

第4章 目標達成のための施策

4) ラストワンマイルへの対応検討

【施策 1-4-1】 次世代モビリティ等の導入検討

実施内容

近年の技術革新などによって ICT 等を活用した新たなモビリティが開発されており、これまで対応が難しかったニーズや地域特性に応じた様々な手法が登場している。

こうした情勢に鑑み、池田市においても地域課題に適切に対応する手法については積極的な可能性を検討し、交通事業者だけでなく行政も積極的にその導入を後押ししていく必要がある。

具体的な
実施内容

取組イメージ

- 地域のニーズや交通事業者の状況等を踏まえ、AI 配車によるオンデマンド交通や自動運転等の実現可能性などについて検討する。
- また、グリーンスローモビリティや電動キックボードなど、先進的な車両を用いた移動手段の確保などについても、他地域の事例などを踏まえつつ、地域への適用可能性について検討する。

AIの活用

- AIによる最適な運行ルートの決定
- ・記序予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、視界希望路線まで移動が可能
 - ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】



図 4-12 AI オンデマンド交通

出典: 国土交通省



図 4-13 グリーンスローモビリティ

実施主体・実施時期

実施主体	池田市(各交通事業者と連携して実施)
実施時期	中長期的な取組として実施

個別施策の記載イメージ

5.取組みの施策体系と取組むべき施策

5.2 目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上


5.2.1 施策5 利用環境の改善

路線バスや新たな交通システムの利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら、交通事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチ、運行情報の案内の整備などにより待合い環境の向上を図ります。

利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピング等による親しみやすい環境づくりの実施に向けた検討を行います。例えば、車両ラッピングは地域のバスとして、路線バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できます。


【事例】バスベンチ設置の補助(豊中市)

豊中市では、市民からの要望が多いバスベンチの設置を推進するため、バス事業者が実施するバス停のベンチ設置に対して補助を行っている。バス事業者が実施するバスベンチ設置に要する費用の1/2を市が補助するものとしている。



【事例】ラッピングバス(※5)の運行(吹田市)

吹田市では、令和2年に市制施行80周年を迎え、吹田市制80周年記念事業の一環として、市内を運行するバス路線において、ラッピングバスを運行している。吹田市内にあるPanasonic Stadium Suita(市立吹田サッカースタジアム)を本拠地とするサッカーチーム『ガンバ大阪』との協働によるラッピングバスも運行している。



具体的な
実施内容

他地域の
事例

実施主体

事業スケジュール

実施主体			事業スケジュール					
市民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○						

42

5.取組みの施策体系

5.3.2 施策10 地域で公共交通を支える仕組みづくり

地域で公共交通を守り・育てる意識の機運醸成を図るために、停留所周辺の地域住民や民間事業者等と連携して、停留所周辺の日常の手入れや環境改善などに取り組む体制づくりや、公共施設をはじめ商業店舗などの施設内での待合スペースの確保や運行情報の提供に努めます。

【事例】「バスまちスポット」・「まち愛スポット」登録制度(埼玉県)

埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として協力してもらっている。



出典:埼玉県HP

【事例】ベンチ設置費用の寄附募集(滋賀県大津市)

大津市では、広告を目的とした無許可のベンチの設置を防ぐために、ベンチ設置費用の一部の寄付を募集し、バス停にベンチを設置している。




具体的な
実施内容

他地域の
事例

実施主体

事業スケジュール

実施主体			事業スケジュール					
市民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○						

47

分科会での意見交換・検討のイメージ

- 分科会では、**計画の具体的な内容(方針・施策等)**、**施策実施に向けた進め方・体制**などについて協議・検討を行う
- 本会では、分科会の協議結果を踏まえた事務局案に対して、意見交換を実施

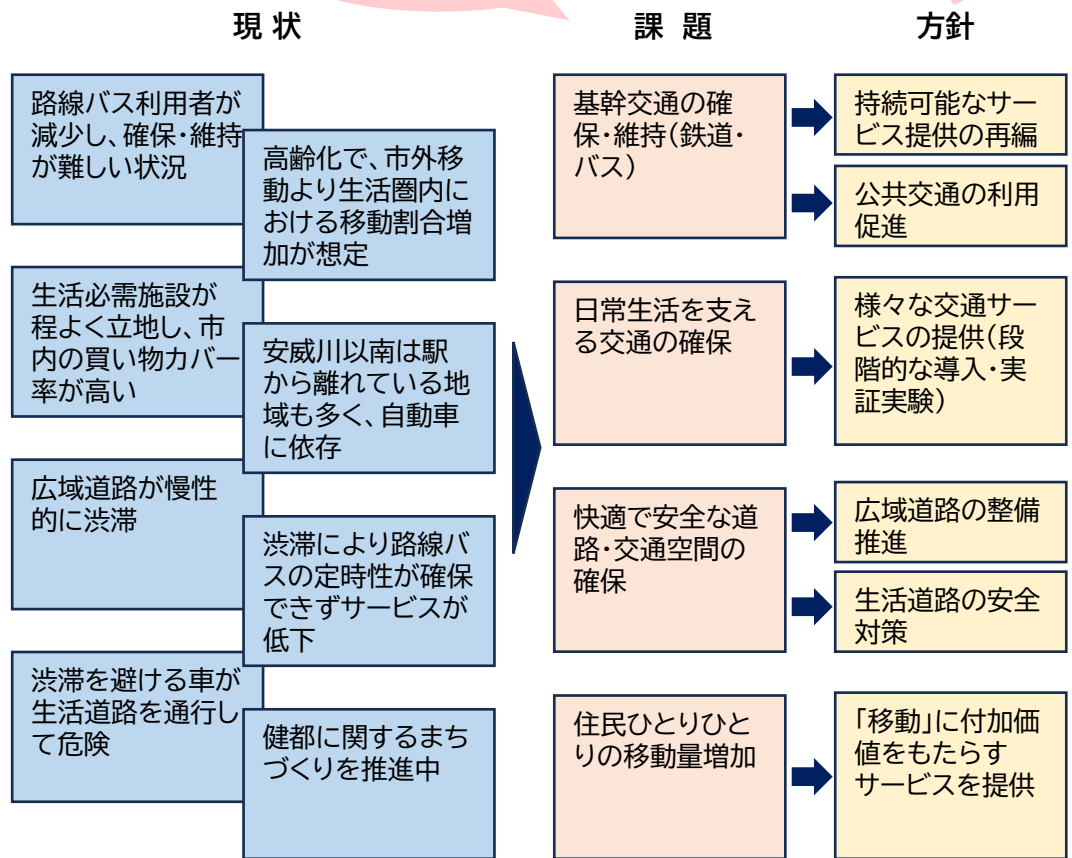
現状と課題/施策方針

施策の具体内容

解決すべき課題に漏れがないか？

共創の観点から、公共交通で解決できるまちの課題はないか？

課題に対して、どのような方針で取り組んでいけばよいか？



8.事業の概要及び事業の実施主体 (第2期編成計画)

基本方針	①まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築	高齢化の進展や市街一帯に対応した公共交通の充実	利用時間帯と運行路線を考慮した、市、地域別に対応した公共交通の充実
------	----------------------------	-------------------------	-----------------------------------

④ 鉄道・バス・乗合タクシー等の様々な公共交通サービスの連携

乗継ぎ環境(ダイヤ・運賃・バス待合施設等)の改善等による結節点の向上

市内には幹線の鉄道と支線(フィーダー)のバス路線等が走っていますが、必ずしも乗り継いで目的地へ行くことがあります。結節機能を強化することでネットワークがスムーズになると考えられます。

- 乗り継ぎを考慮したダイヤの改善
 - 鉄道⇄バス等の乗り継ぎでダイヤが接続していないと待ち時間が発生し、移動の負荷が大きくなります。そのため、できるだけスムーズな乗り継ぎができるよう、乗り継ぎを考慮したダイヤを検討します。
- 乗り継ぎによる料金負担を軽減する運賃設定
 - 鉄道とバス、バスとバスを乗り継ぐ際、それぞれに初乗の運賃がかかるため、乗り継ぎなしで乗車するよりも料金が割高になります。これを、乗り継ぎの場合は料金を割引したり、電車とバスに乗り継ぎできる企画乗車を発行したりすることで、乗り継ぎによる料金負担が緩和されると考えられます。

【鉄道とバスの乗り継ぎ割引の例】

ICカード IruCa を利用した電車⇄バスの乗り継ぎが 20 円引から 100 円引に拡大されました。また、定期 IruCa の場合は、その日に鉄道利用がなくても全てのバス運賃が 100 円引きとなっています。

資料:高松市IDP

● 結節点となるバス待合施設等の改善

乗り継ぎ環境の改善には、バスを待つ環境の改善も効果があります。雨天時や寒い時期もバスを待てる施設があると、乗り継ぎへの負担が緩和されると考えられます。

【バス待合施設整備の例】

福井駅西口「U-CAN ビル」1 階に路線バスの待合所・案内所が整備されました。バス発車案内装置も設置され、待合所の中にもバスが来たことが分かるようになっていきます。冷暖房も完備されている他、無線 LAN 設備も整備されていますので、快適にバスの待ち時間をお過ごしいただけます。

実施予定時期 平成 30 年度～平成 34 年度

実施主体 河内長野市地域公共交通会議、河内長野市、交通事業者

具体的に何が出来るか？

まずは何から取り組んで行くか？

誰とどう連携し、どういうステップ・展開で進めていくか？