

平成27年度霧島市地域公共交通会議事業計画（案）

平成27年7月14日
霧島市地域公共交通会議

I 平成27年度事業計画

- 本市の公共交通機関は、九州でも2番目の旅客乗降客数を誇る鹿児島空港、福岡県北九州市や熊本県八代市等と連結するJR日豊本線・肥薩線の鉄道が乗入れており、その他主要な道路ネットワーク（九州縦貫自動車道、東九州自動車道や国道・県道等の主要幹線）が整備され、南九州三県の交通の要衝として位置付けられている。
- バス運送事業については、主に民間三事業者（いわさきバスネットワーク(株)、三州自動車(株)、南国交通(株)）が運行する路線バス、並びに市が運行主体であるコミュニティバス（ふれあいバス・デマンド交通）、市運営有償運送、主に中心市街地を運行する市街地循環バス及び観光客等にターゲットを絞った霧島連山周遊バス等で構成されている。また、利用者は限定されるが、朝夕のスクールバスも運行している。
- これらの運送事業は、平成20年度に市が策定した「霧島市地域公共交通計画」を踏まえて運行され、通勤、通学、通院及び買物等の市民の「生活の足」として日常生活に必要不可欠な交通移動手段となっているが、**自家用自動車への依存等による地域公共交通の位置付けの相対的な低下、ライフスタイルの変化に伴う市民ニーズの変化等を背景に輸送人員の減少に歯止めがかからないのが実態である。**
- **年間約600万人を超える観光客の回遊性を高めるための移動手段（二次アクセス）の確保が課題となっている**ほか、輸送人員の減少等に伴う民間事業者の経営悪化や市の財政負担の増大など、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増している。

I 平成27年度事業計画

- 平成27年3月に策定した「霧島市公共施設管理計画」において、中山間地域においては、地区の拠点を定め、暮らしに必要な施設を集約化することとしており、**各集落から地区の拠点、地区の拠点から市街地又は他地区の拠点までの交通手段を検討する必要がある**、同計画と連携した公共交通体系の構築を実現していくことが求められている。
- 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、教育等の様々な分野で大きな効果をもたらすものである**。
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)
- 民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある。
- 住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通ネットワークの構築を進める！



「交通政策基本法(平成25年12月4日施行)」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年11月20日施行)」に基づき、

霧島市地域公共交通会議において、市の公共交通に関する基本方針等を盛り込んだ**「霧島市地域公共交通網形成計画」**を平成27年度中に策定する。

I 平成27年度事業計画

| スケジュール | | |
|--------|---------------------|--|
| 月 | 地域公共交通会議 | 事務局 |
| 7月 | 第1回交通会議の開催（7/14） | <ul style="list-style-type: none"> ○コンサルタントの選定 ○各種調査・分析実施 ○基本的な方針・目標（骨子）の検討 ○主要な施策・事業の検討 |
| 8月 | 必要に応じて分科会の 設置・開催 | |
| 9月 | | |
| 10月 | 第2回交通会議の開催 | <ul style="list-style-type: none"> ○基本的な方針・目標の検討 ○施策・事業の検討 |
| 12月 | 必要に応じて分科会の 設置・開催 | |
| 1月 | 第3回交通会議の開催 | ○パブコメの実施、結果の反映 |
| 2月 | | |
| 3月 | 第4回交通会議の開催 | <ul style="list-style-type: none"> ○計画の決定 ○国への送付 |

I 平成27年度事業計画

コンサルタントの選定方法

地域公共交通網形成計画の策定及び策定に必要な調査等を実施するため、企画提案を募集し、プロポーザル方式*でコンサルタント業者を選定する。

<企画提案業務の内容>

(1) 地域公共交通の現状把握・課題の整理

- ア 関連する法令・計画等の整理
- イ 霧島市の地域公共交通に関する地域特性の把握
- ウ 公共交通機関利用者における移動実態及びニーズ（要望・需要）の把握
- エ 住民移動の実態及びニーズの把握

(2) 現状把握及び課題整理を踏まえた対応策の検討

まちづくりとの連携、面的な公共交通ネットワークという視点をもって、中心市街地及び中山間地域の活性化策、観光客の利便性の良い交通アクセスの確保策等、本市の関連計画も含めた上で、効率的な公共交通ネットワークの実現に向けた対応策を提案する。

(3) 霧島市地域公共交通網形成計画の作成

- ア 基本方針及び計画期間等の検討
- イ 計画の達成度の評価方法等の検討
- ウ 霧島市地域公共交通網形成計画の策定及び再編実施計画の検討

(4) 霧島市地域公共交通会議の運営支援

調査内容及び調査結果の資料作成、会議内での説明補助等を行い、運営を補助する。

※プロポーザル方式とは

主に、業務の委託先を選定する際に、複数の目的に対する企画を提案してもらい、その中から優れた提案を行った者を選定すること。

Ⅱ 参考資料

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要

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

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

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

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)
...

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概要

Ⅱ 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ①

地域公共交通網形成計画の記載事項

基本方針に基づき作成することが必要

記載する事項（法§5②）

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。

- ① 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**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
- ④ ③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§5④）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **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§5③）

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

II 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ②

①-①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

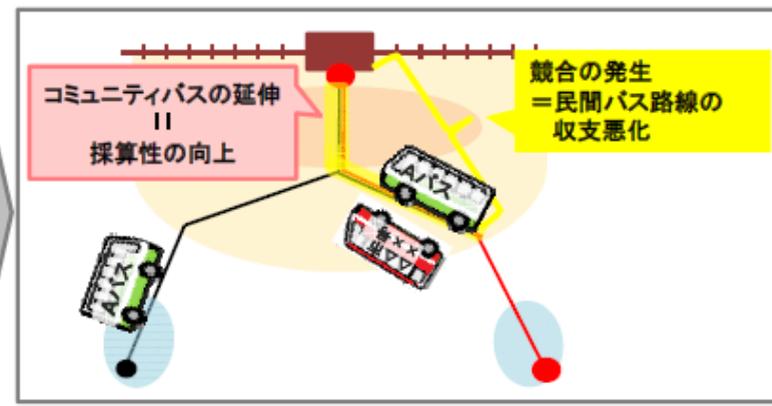
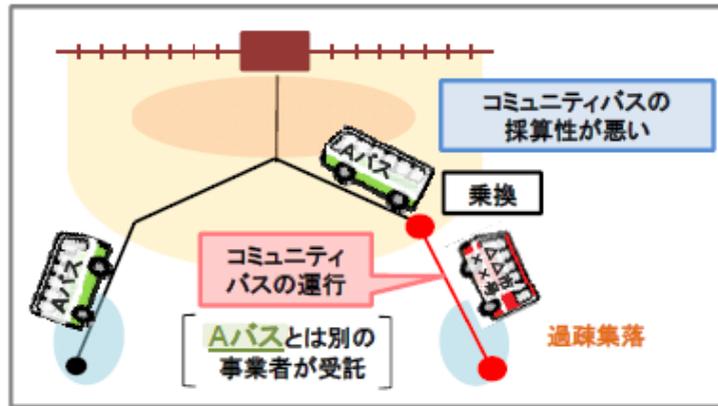
買い物目的の外出機会の増加

Ⅱ 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ③

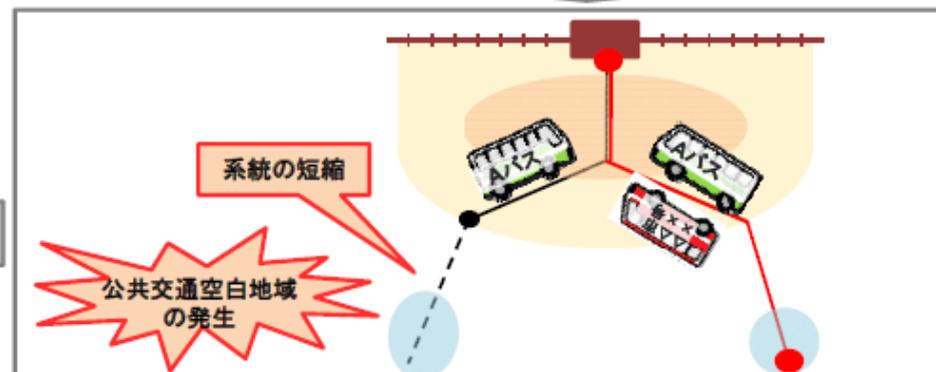
①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

- 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①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

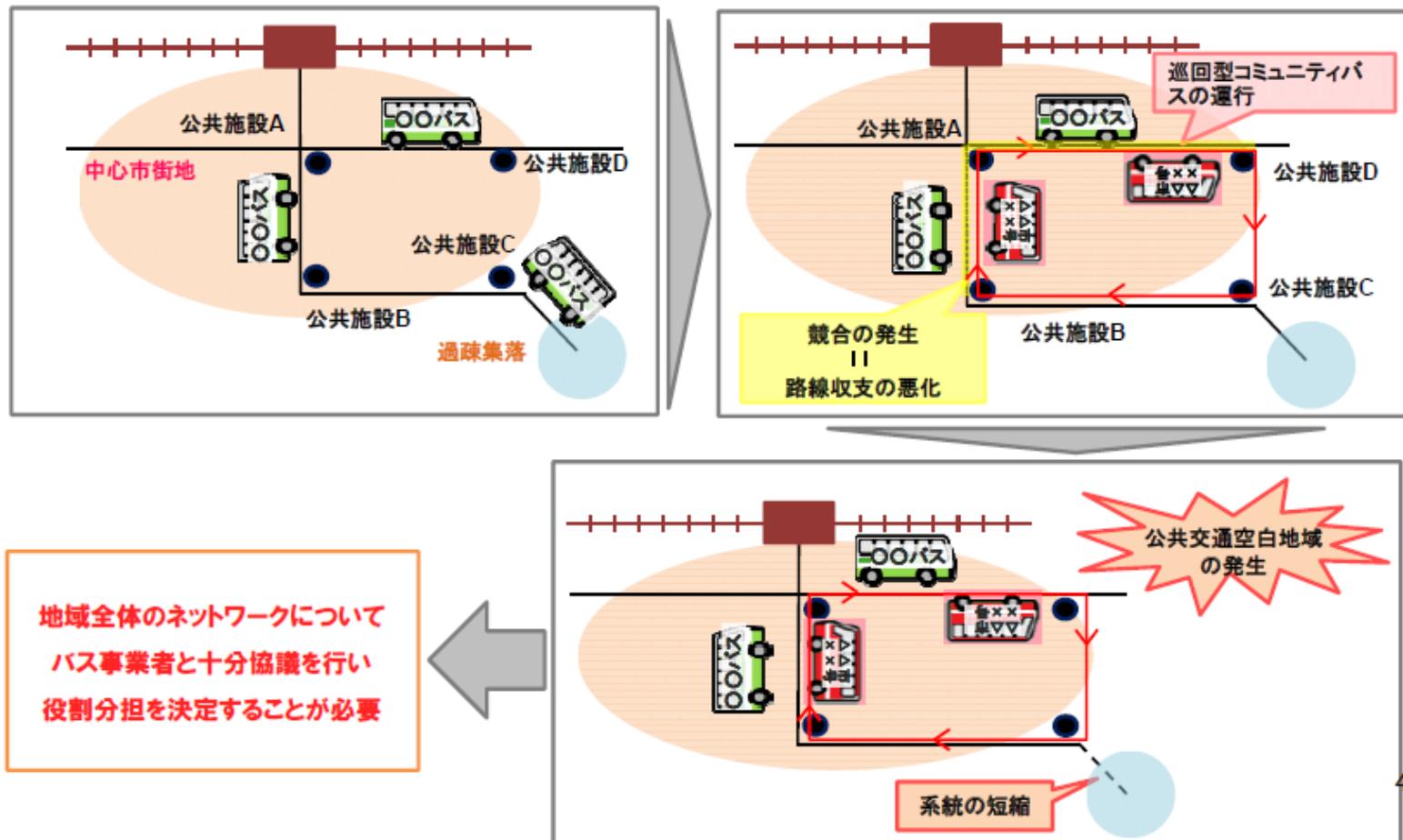


Ⅱ 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ④

①-② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

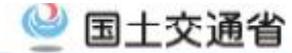
問題事例:コミュニティバスと民間バスの競合(パターン②公共施設巡回型)



II 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ⑤

①-③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



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）

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



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

※ 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

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

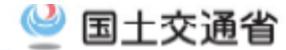
イナカー（市営・デマド）

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

II 参考資料

「地域公共交通網形成計画」の内容 ⑥

②区域：広域性の確保



- 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



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

II 参考資料

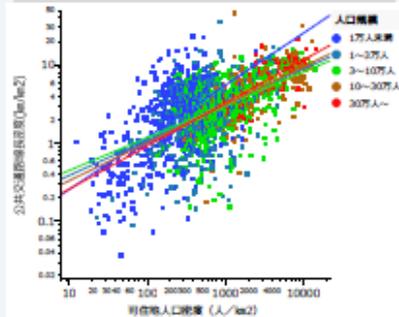
「地域公共交通網形成計画」の内容 ⑦

③ 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。

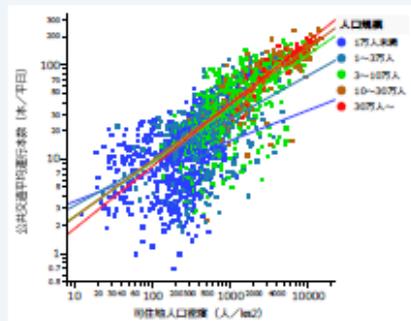
公共交通のアクセシビリティ(行きやすさ、乗りやすさ)に係る国土交通省の試算・分析に関する検討

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＝
(鉄道路線長＋バス路線長)／可住地面積(km/km²)

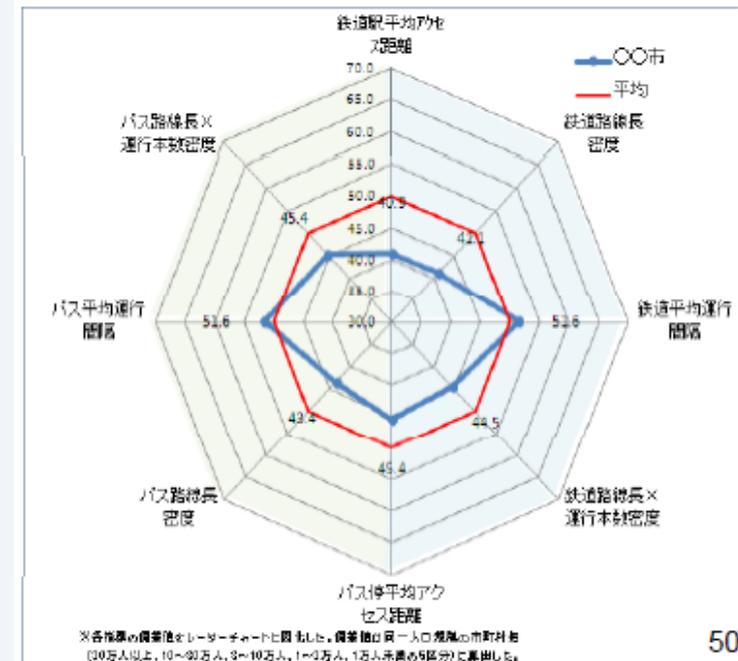
公共交通の運行本数と人口密度の関係のイメージ
(=時間的アクセシビリティ)



※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



50

Ⅱ 参考資料

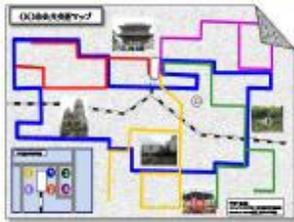
「地域公共交通網形成計画」策定の財政的メリット

「地域公共交通網形成計画」に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価（協議会運営、フォローアップ等）に要する経費を国が支援

○補助率：1／2

○補助対象期間：計画策定から最大2年間

支援の対象となる利用促進のイメージ



公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ラッピング・方面別カラーリング



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

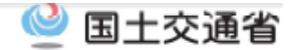
- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証（満足度調査、OD調査等）
- ・検証結果を踏まえた事業改善方策の検討（協議会委員の旅費・日当等）

地域公共交通再編実施計画の概要

II 参考資料

「地域公共交通再編実施計画」のイメージ ①

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

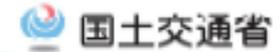
バスフロート船を利用しつつ、島内・本土側のバス路線を統合しつつ、併せて両岸の複数路線の新設、分割、経路変更、廃止等を行う。

第1号

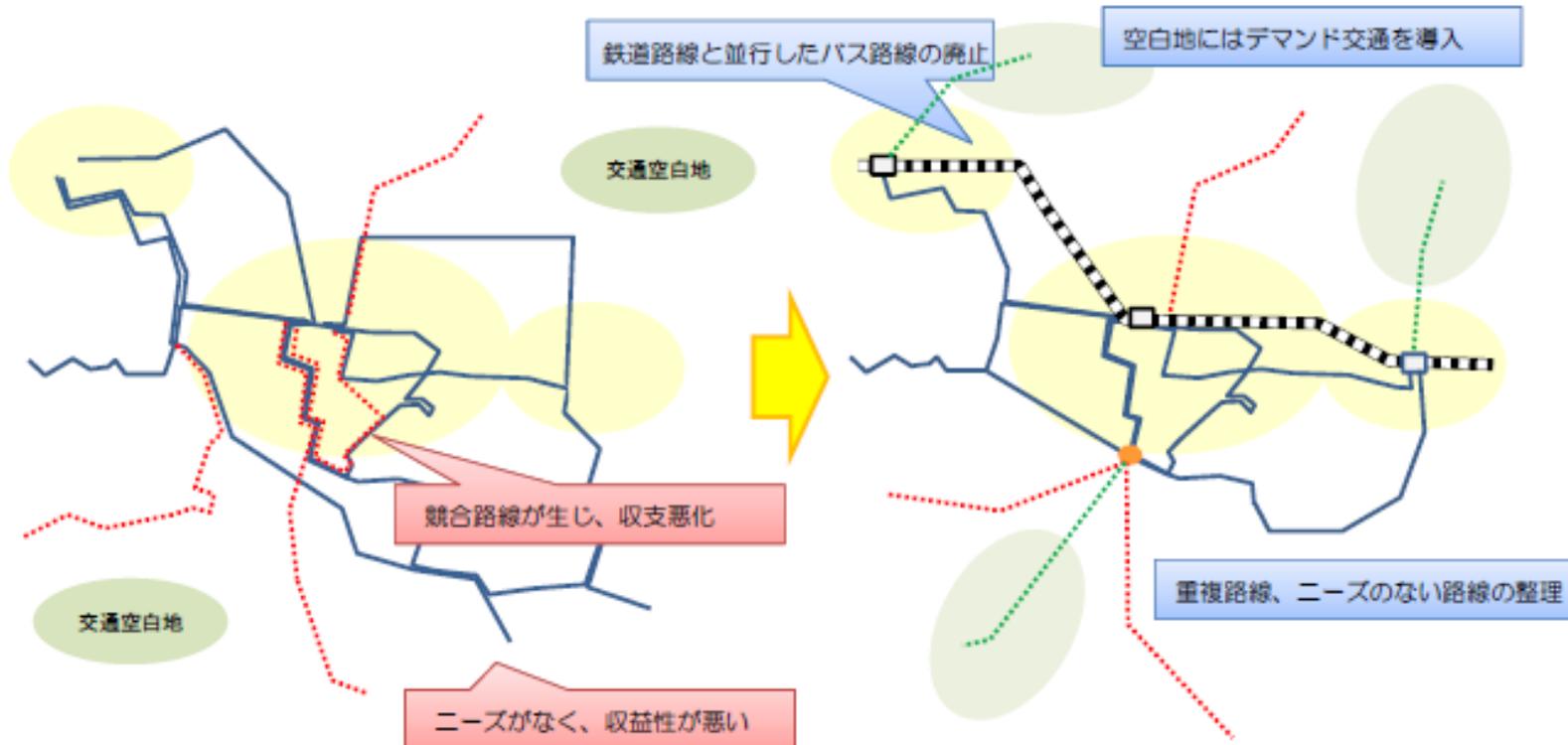
Ⅱ 参考資料

「地域公共交通再編実施計画」のイメージ ②

再編事業の具体的イメージ①(全面的見直し)



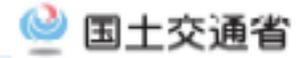
- 鉄道路線の新設に伴い、並行するバス路線を整理。
- 市街地の中心部の競合路線については、乗継拠点を設定するとともに整理。
- デマンド型の交通を導入し、交通空白地を解消。



Ⅱ 参考資料

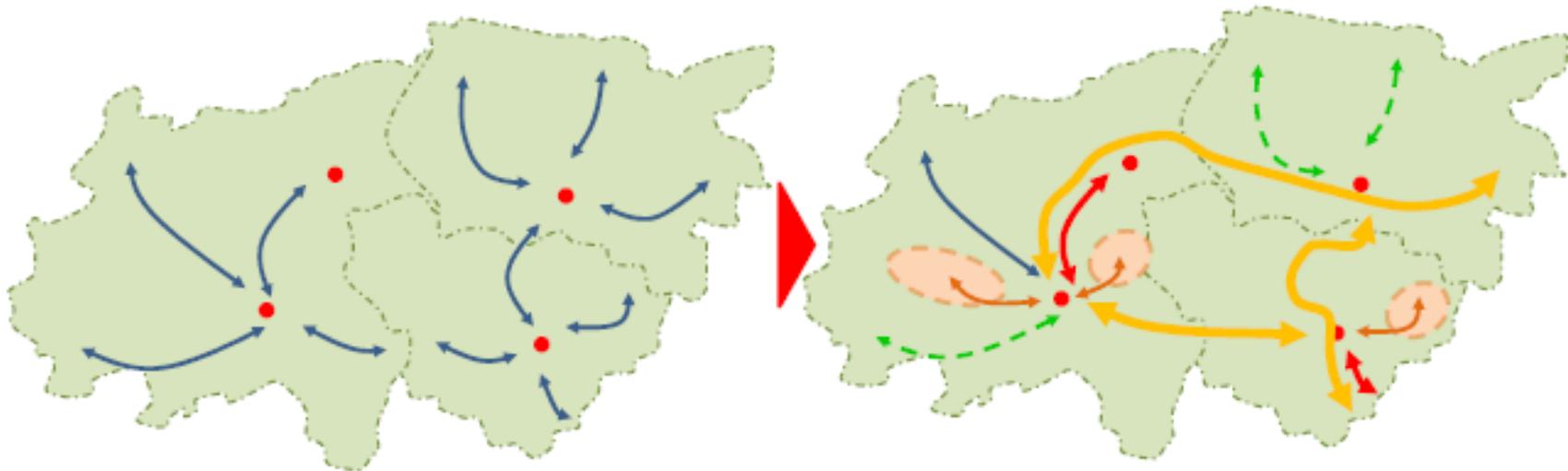
「地域公共交通再編実施計画」のイメージ ④

再編事業の具体的イメージ③（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

Ⅱ 参考資料

「地域公共交通再編実施計画」策定の財政的メリット

| | 従来の支援内容 | 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容 (下線部分が充実箇所) |
|------------------------------|---|---|
| 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 | 計画策定 (定額:上限2,000万円) | 計画策定 (定額:上限2,000万円) <u>利用促進・事業評価</u> (補助率:1/2) ※地域公共交通網形成計画については最大2年間 |
| 路線バス・デマンド型タクシーの運行 | 対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの (補助率:1/2) | 対象系統 【地域間幹線系統】 イ. <u>路線再編により、従来の補助対象系統を基幹バスと支線バスに分ける場合の再編後の系統</u> ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ロ. <u>イ.の対象となる系統以外の系統</u> ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: <u>政令市、中核市、特別区以外とする地域限定の解除</u> ②の要件: <u>従前から運行している系統のみなし適合</u> (補助率:1/2) |
| 路線バスからデマンド型タクシーへの転換 | — | <u>デマンド運行に用いる小型車両・予約システムの導入</u> (補助率:1/2) |
| 離島航路の運営 | 対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2) | 対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する <u>人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業</u> (補助率:1/2) |
| LRT・BRTの整備 | 低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 (補助率:1/3) | 低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。 |
| 地域鉄道の安全対策 | 安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2)) | 安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、 <u>自治体が負担する費用負担相当分については1/2</u>)) |