

資料②：南城市地域公共交通網形成計画に  
ついて

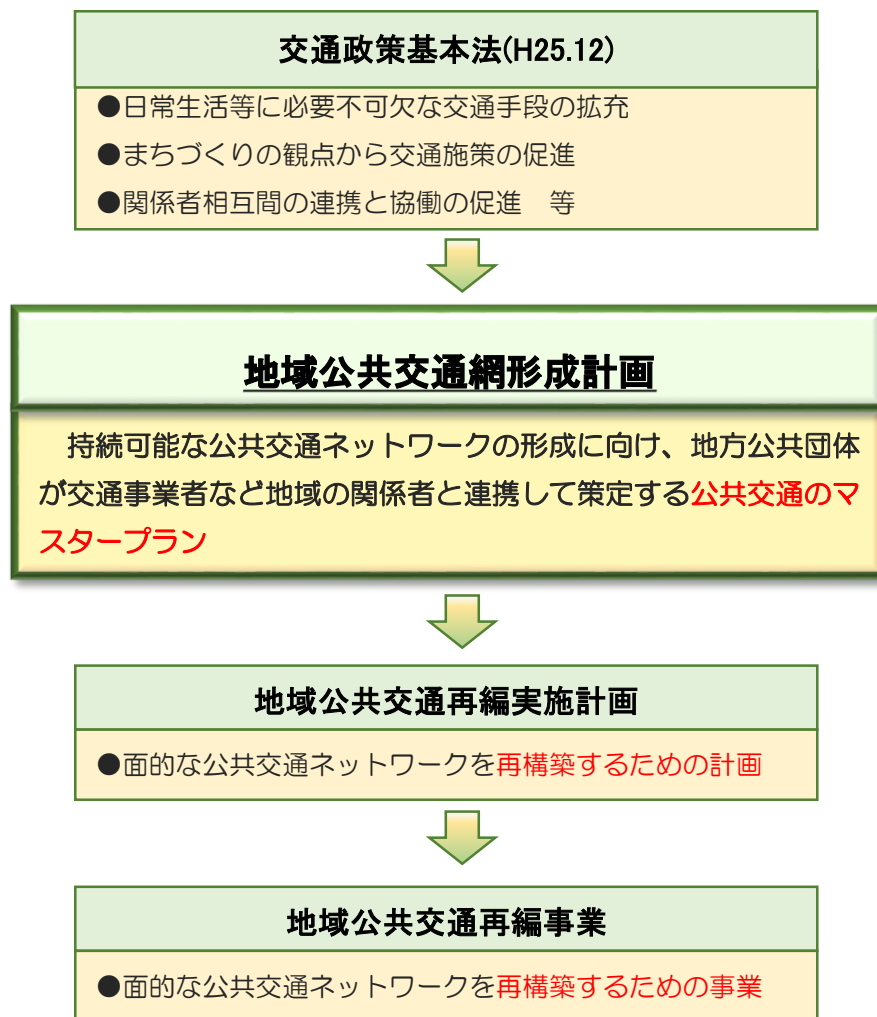
平成 29 年 1 月

南 城 市

# 1 地域公共交通網形成計画の概略

## 1.1 地域公共交通網形成計画の目的と位置づけ

- 平成 25 年 12 月に施行された「交通政策基本法」では、地方公共団体が中心となり、**まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを構築**することを求めており、そのためのマスタープランとして「**地域公共交通網形成計画**」（略称：網形成計画）が創設されました。
- 地域公共交通を一体的に形作り、持続的な交通体系の形成に向け、網形成計画では**地域全体の公共交通システムのあり方及び住民・交通事業者・行政の役割**を定めます。
- なお、網形成計画で検討した公共交通ネットワークの再構築を支援する事業として、「地域公共交通再編事業」があり、同事業を実施するための計画として「**地域公共交通再編実施計画**」があります。



参考：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（国土交通省）

図-1.地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 1.2 網形成計画策定のメリット

●手引き（地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き）では、網形成計画策定のメリットとして、「**地域公共交通政策の『憲法』**」、「**まちづくりとの連携強化**」、「**関係者間の連携強化**」、「**公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化**」、「**公共交通担当者の『遺言』（政策の継続性）**」の5つが示されています。

### メリット① 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画・再編実施計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個人事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができますようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられます。

### メリット② まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現

### メリット③ 関係者間の連携強化

法定会議を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

### メリット④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、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るものです。網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全体で考えたりすることができる点がメリットです。

### メリット⑤ 公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）

地方公共団体の職員は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた公共交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、網形成計画・再編実施計画が「遺言」として次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、公共交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができるメリットもあります。

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き

## 1.3 網形成計画への記載事項

- 手引きには、網形成計画の構成例として、「はじめに」の他に、「地域の現状等」、「上位関連計画の整理」、「公共交通の現状等」、「地域公共交通の役割と課題整理」、「網形成計画策定の背景」、「基本的な方針」、「計画の目標」、「目標達成のための施策・事業」、「計画の達成状況の評価」の9項目が示されています。
- 「南城市地域公共交通網形成計画」は、おおむね手引きに沿った構成で策定します。

### はじめに

- ・計画策定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. 上位計画の整理

- ・総合計画
- ・都市計画マスタープラン
- ・その他の関連計画

### 3. 公共交通の現状等

- ・公共交通の整備状況
- ・公共交通の利用状況
- ・利用者の意向等

### 4. 地域公共交通の役割と課題整理

- ・地域公共交通の役割
- ・地域公共交通の課題整理

### 5. 網形成計画策定の背景

### 6. 基本的な方針

### 7. 計画の目標

### 8. 目標達成のための施策・事業

### 9. 計画の達成状況の評価

### 参考資料

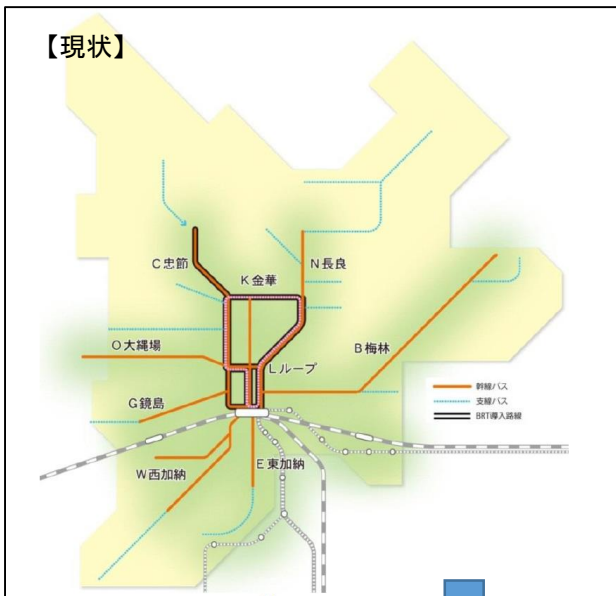
- ・法定協議会の構成員・開催状況
- ・地域の現状、公共交通の現状等の詳細整理結果の紹介
- ・目標・目標値設定の根拠 等

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き

図-2.網形成計画の構成例

～参考 将来の交通ネットワーク形成のイメージ（岐阜市地域公共交通網形成計画）～

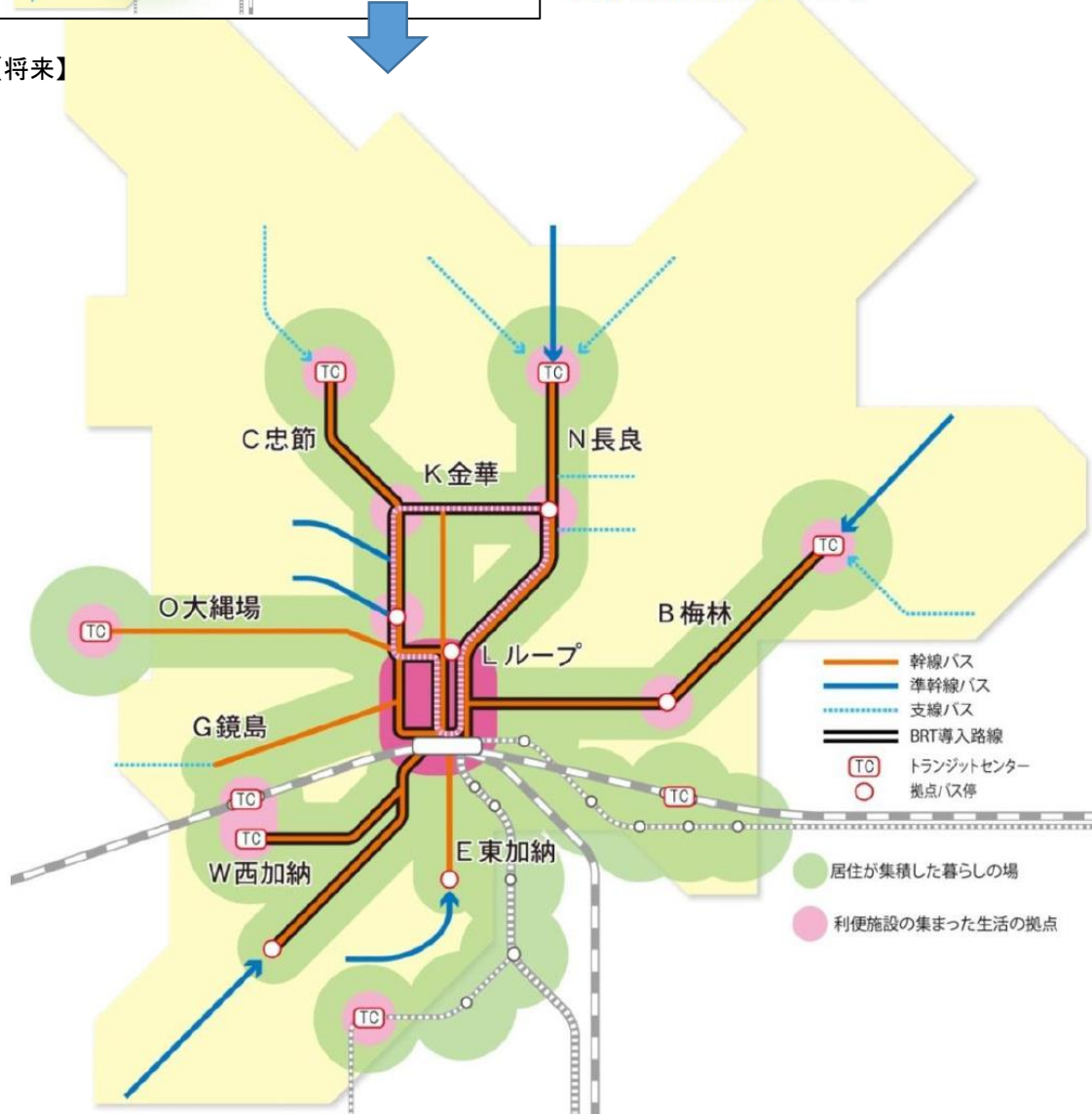
【現状】



「岐阜市地域公共交通網形成計画」では、現状と将来の交通ネットワークのイメージが示され、将来は「中心市街地」と「利便施設の集まった生活の拠点」が幹線バスや、BRTの公共交通軸で結ばれ、その周辺に「居住が集積した暮らしの場」が形成されるイメージが示されています。

※バス路線：幹線バス（＝橙線）、支線バス（＝水色点線）で表示  
 ※都市機能集積：“住居機能の集積”を緑色圏域で表示。  
 現状では圏域が明確でない。

【将来】



～参考 基本方針、目標、評価指標、目標値の例（久留米市地域公共交通網形成計画）～

「久留米市地域公共交通網形成計画」（福岡県）では、基本方針、目標、目標値が段階的に、体系的に整理されています。

▼計画の目標と数値指標

基本方針	目標	評価指標	単位	上段：現況値
				下段：目標値
	目標1 公共交通に対する 市民の満足度向上	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	-	3.23
				3.40
基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通網を形成します。	目標2 市内外の交流の活発化	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）※1の年間平均乗降回数	回/人・年	76
				80
基本方針2 魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する地域公共交通環境を形成します	目標3 中心拠点への外出機会増加と回遊促進	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	%	※4
基本方針3 地域資源を活かした観光振興を支援する地域公共交通環境を形成します	目標4 地域資源を活かした観光振興を支える交通環境の整備	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	万人/年	515
				700
基本方針4 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます	目標5 より多くの市民等への公共交通サービスの提供	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※2	Km <sup>2</sup>	90
				45
基本方針5 誰にとっても安全な地域公共交通環境を整えていきます	目標6 公共交通を誰もが利用しやすい環境の整備	⑥主要駅のバリアフリー化率 市内の主要駅（12駅）※3のうち、バリアフリー化された駅の割合	%	33
				58
基本方針6 環境負荷が小さい移動手段である公共交通への転換を図ります	目標7 人の移動に係る環境負荷の低減	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）	千t-CO <sub>2</sub> 年	※5
基本方針7 公共交通利用者の維持・拡大を図ります	目標8 地域公共交通の持続可能性の向上	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	回/人・年	134
				143

※1：中心拠点の拠点駅（JR久留米・西鉄久留米）、地域生活拠点の中心駅、鉄道路線の分岐駅を対象とする。

※2：平成22年国勢調査の500mメッシュデータで人口が1人以上となっているメッシュのエリアのみを対象とする。

※3：中心拠点の主要駅（JR久留米・西鉄久留米・花畑・試験場前）、地域生活拠点の中心駅、鉄道路線の分岐駅を対象とする。

※4：『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等を設定する。

※5：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削減目標値を踏まえて目標値等を設定する。

～参考 目標達成のための施策例（佐世保市地域公共交通網形成計画）～

「佐世保市地域公共交通網形成計画」（長崎県）では、基本方針のもと、ネットワークの見直しや、公共交通機関相互の連携、競合区間の見直しの他、情報提供、IC カードの機能拡充といった利用促進のためのサービス向上に関する施策についても検討されています。

【施策体系】

基本方針	施 策	
(1) まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する	① 幹線・支線ネットワークの構築	i) バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定
	② 基幹的な路線の利便性改善	i) 基幹的な路線でのダイヤ改善
	③ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	i) 補完系統の輸送サービスの改善
		ii) 交通不便地区対策の充実（住宅地等） iii) 交通不便地区対策の充実（郊外）
④ 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成	i) 交通結節点の整備・形成	
(2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する	① 鉄道―バス、鉄道―鉄道の連携による利便性向上	i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大
		ii) 鉄道―鉄道（JRとMR）の連携による利用促進①
iii) 鉄道―鉄道（JRとMR）の連携による利用促進②		
iv) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上		
② 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用	
(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	① 需要と供給に見合ったサービスの適正化	i) 需要と供給に見合ったサービスの適正化
	② 競合区間の見直し	i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化
		ii) 相浦方面の路線の見直し
		iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し
		iv) その他路線の見直し
③ 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用	i) 事業者間の営業所機能等の融通 ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置	
④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入	i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討	
⑤ 労働力不足への対応、労働環境の改善	i) 労働力不足への対応、労働環境の改善	
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	① 利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	i) 来訪者に対する情報提供の充実
		ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進
		iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上（再掲）
		iv) バスロケーションシステムの導入検討
	② すべての人が移動しやすい環境整備	i) 低床車両の導入促進 ii) バス停の乗り降りしやすい環境の整備
	③ 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用（再掲）
④ ICカードの機能拡大	i) ICカードの更新を踏まえた機能拡大の検討	
⑤ 地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	i) 鉄道駅や停留所等の有効活用	
	ii) 観光・商業施策等との連携	
	iii) 健康・福祉施策等との連携	
⑥ ホスピタリティーの充実	i) 外国人来訪者等への対応	

～参考 スケジュールの検討例（由利本庄市地域公共交通網形成計画）～

「由利本庄市地域公共交通網形成計画」（秋田県）では、個別の事業毎に実施主体、事業概要、イメージ、実施スケジュール等をカルテ形式でコンパクトに整理しています。

施策1	地域拠点間のアクセス強化						
事業2	広域バスの運行機能強化						
実施主体	由利本荘市	バス事業者		鉄道事業者		その他	
	○	○				○（近隣自治体）	
課題への対応							
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8
○	○					○	
事業概要							
<p>○複数市町にまたがる広域バス路線の運行ダイヤ・経路・立ち寄り地を見直し、アクセス性および利便性を向上させ、他市町との広域連携を強化します。特に、由利本荘市都市計画マスタープランで位置付けられた地域連携軸に基づき、将来的なまちづくりを見据えた路線網の再構築を行います。広域バス路線とは以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急行秋田線 = 由利本荘市～秋田市：経路・立ち寄り地の検討</li> <li>・急行横手線 = 由利本荘市～横手市：東由利地域に地域拠点を設置し、地域内はフィーダー路線を配することから、市域をほぼ同一経路で運行する「黒淵線」を廃止し、急行横手線へ統一する。これにより分散していた乗客を集客し、横手市と連携しながら目標として国庫補助路線の格上げを狙う</li> <li>・象潟線 = 由利本荘市～にかほ市：経路・立ち寄り地の検討</li> </ul>							
イメージ図							
<p><b>従来</b></p>  <p>↑北上 横手</p> <p>他市町との連携、利用者ニーズへの対応が必要</p> <p>↑新幹線 青森</p> <p>←秋田 →酒田</p> <p>中心市街地 →にかほ</p>				<p><b>将来</b></p>  <p>↑北上 横手</p> <p>本市と他市町を結ぶ路線の強化</p> <p>↑新幹線 青森</p> <p>←秋田 →酒田</p> <p>中心市街地 →にかほ</p> <p>まちなみと連動した広域連携</p>			
実施期間							
実施項目	実施主体	H27	H28	H29	H30	H31	
事前調査	市						
運行ルート等の検討	市、バス、近隣自治体						
関係機関協議・調整	市、バス、近隣自治体						
運用開始	市、バス						
アンケート調査・検証	市、バス						



## 2 南城市地域公共交通網形成計画の策定方法

### 2.1 将来の公共交通ネットワークのイメージ

- 将来の公共交通体系は、南部東道路を活用した那覇市中心部・那覇空港と中核地を結ぶ路線バスを基幹軸に考えます。
- 中核地と各拠点(玉城、知念、佐敷、大里)を結ぶ路線バスやコミュニティバス、また、公共駐車場を活用したP&Rにより、中核地へのアクセスを確保します。

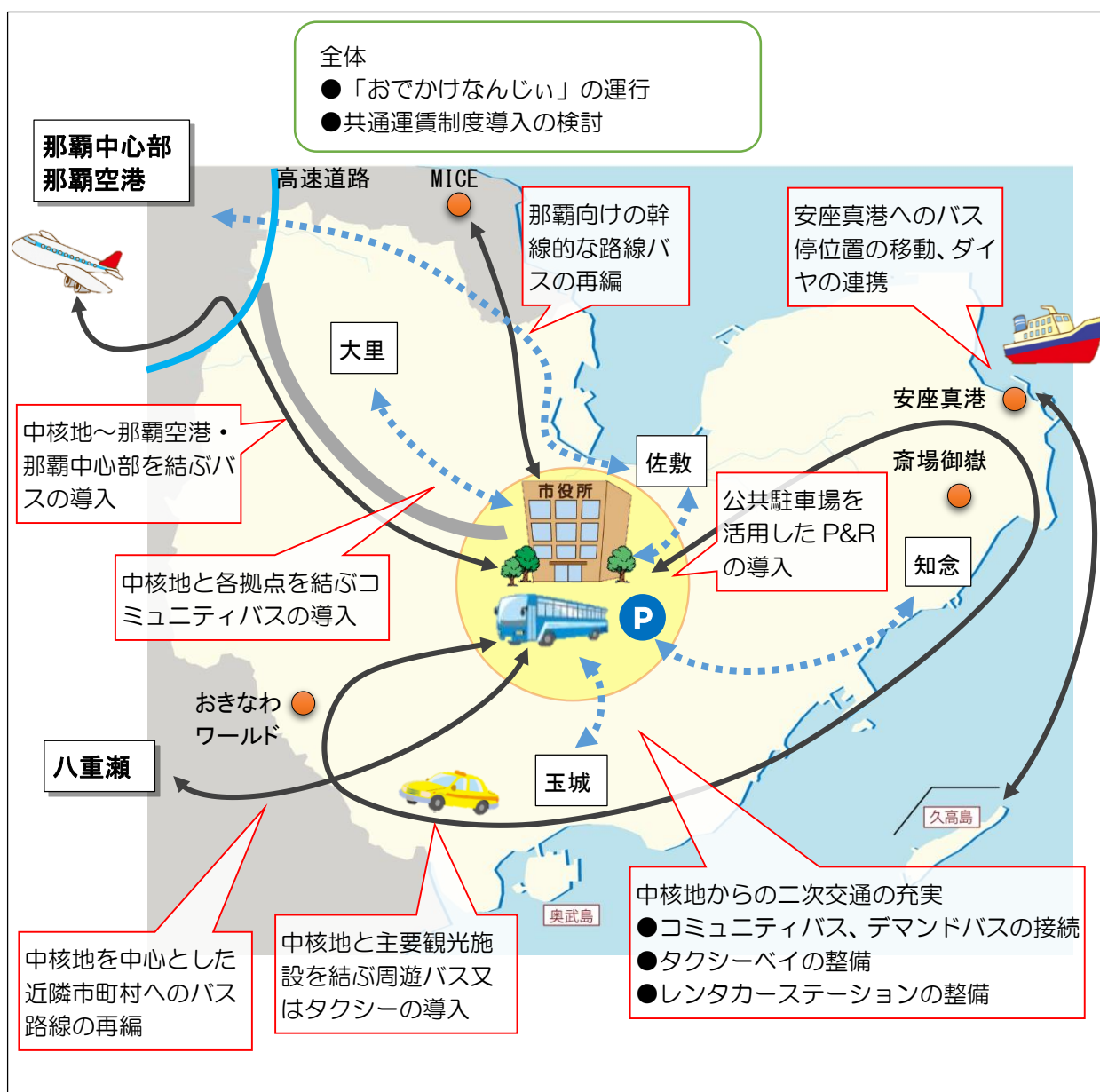
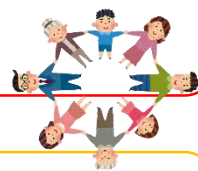


図 将来の公共交通ネットワークのイメージ

## 例えば・・・

中核地～那覇市中心部・那覇空港を連絡する路線バスを導入することで、

**市民**は、那覇市までの定時性、速達性が高まり、通勤・通学や、通院、買い物、レジャー等の利便性が高まります。また、空港まで送迎する必要もなくなります。



**観光客**は、これまで空港から乗り継いで南城市に来ていた方が、直通で南城市まで往復でき、また、空港、那覇市との所要時間が短縮することで、観光に回せる時間が増加します。



**観光事業者**は、観光客の南城市への訪問機会、滞在時間が増加することで、増収が期待されます。



**バス事業者**は、一定の利用が見込まれる路線を運行することで、収益の柱にすることが期待できます。(空港と海洋博公園等北部地域を結ぶ「やんばる急行バス」は、訪日外国人の増加もあり、2013年から2015年で利用者数が5倍に増加しています)



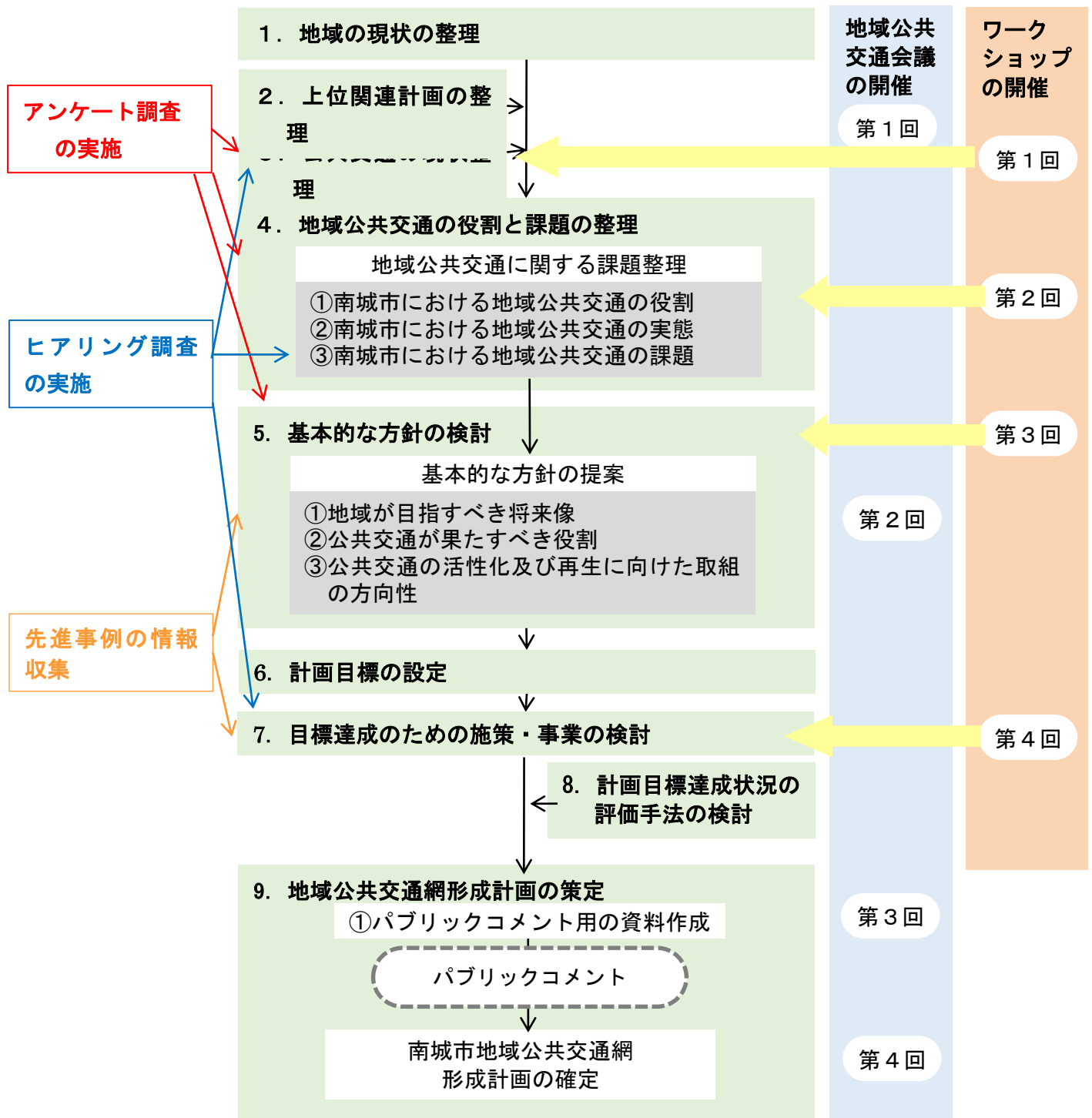
**タクシー事業者**は、多くの観光客が中核地まで訪れることで、中核地からの南城市内の斎場御嶽やおきなわワールドなどの観光地までの送迎の需要や、中核地からの観光タクシーの運行等が期待されます。

**船舶事業者**は、中核地から安座真港までの路線バス等の連絡手段が確保されることで、観光客の利用増加が期待されます。



## 2.2 網形成計画策定の流れ

- 網形成計画は、下記のフローで策定します。
- 計画策定のため、過年度調査結果の活用その他、「アンケート調査」、「ヒアリング調査」、「先進事例の情報収集」、「ワークショップ」を実施しました。



網形成計画の記載内容は、下記に示すとおりであり、過年度調査結果（「おでけなんじい」利用者や、観光客へのアンケート調査結果等）の他、今年度実施したアンケート調査や、ヒアリング調査等の結果を活用します。

