

3 コラム ～見直し基準に基づく交通手段の運行形態や運行条件の見直し～

令和2年11月に改正された活性化再生法では、①地方公共団体による地域公共交通計画の作成に努めること、②当該計画には、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支等の定量的な目標を設定すること、③計画に基づく状況について、毎年度、調査、分析及び評価を行うよう努めることとされ、地域公共交通の確保・維持が困難となる中、データに基づくPDCAサイクルを強化していくことが制度化された。

今回調査した都道府県や市町村の中には、法改正以前から、交通手段の運行形態や、便数や運行ルート等の運行条件を見直すに当たっての基準をあらかじめ設定するという取組を行っているところもみられた。

これらの都道府県や市町村の取組は、今後上記のPDCAサイクルを回していく上でも参考になると考えられることから、以下、コラムとして4事例を紹介する。

事例① 再編計画において路線の見直し基準を設定している事例（兵庫県宍粟市）

(1) 宍粟市の交通手段の変遷

民間事業者が業績悪化により撤退した路線について、市がデマンド型の交通手段や、路線定期運行のコミュニティバスを導入していたが、それらの利用者数の減少が続いていた。

また、外出が困難で交通手段を持たない高齢者等を医療機関等まで送迎する市の外出支援サービス事業などの実施による財政負担が重くなってきていた。

そのため、市では、幹線と支線を結節点で結ぶ交通ネットワークの構築、交通空白地を無くすための路線の拡大により、高齢者等の移動手段を確保することで、外出支援サービス事業の事業費の抑制にもつながるとして、市の公共交通全体の見直しを平成26年から27年にかけて実施した。

その結果、大幅な再編を行い、多数の路線の細かなダイヤの接続等を実現するためには、民間事業者のノウハウが必要であると判断し、平成27年11月から従来のコミュニティバスやデマンド型の交通手段を廃止し、市内を走行するバスは全て民間事業者が運行する路線定期運行の路線バスに変更した。これにより、旧4町域（山崎町、一宮町、波賀町、千種町）を結ぶ幹線（市外連絡路線）は4路線、集落と幹線を結ぶ路線（市内完結路線）は25路線になり、交通空白地が（※）解消された。

※ 宍粟市は自治会集会所を中心として300m以内に路線がない集落を交通空白地と定義しており、平成27年度以前は市内29自治会が交通空白地であった。

(2) 見直し基準の設定

宍粟市は、「宍粟市公共交通再編計画」（平成27年4月策定）において、路線ごとの見直しに資するため、路線の存続、見直し又は廃止を決定するために路線の見直し基準を設定している（表1）。

この見直し基準に基づき、運行開始から1年ごとに路線を評価し、需要が少ない路線については3年をめどに減便又は路線の廃止を検討することとしている。

表1 宍粟市の路線見直し基準

路線区分	路線の見直し基準
市外連絡路線	平均乗車密度(注2) 2人以上
市内完結路線	1便当たりの利用者数 1.5人以上

(注)1 当省の調査結果による。

2 1便当たりのバスに乗った乗客数を全線で平均したものであり、算出式は輸送人キロ÷実車走行キロである。なお、輸送人キロとは、輸送の規模を表すために、それぞれの利用者が乗車した距離を全て積み上げたものである(例:1人の利用者を5km輸送した場合には5人キロ、3人の利用者をそれぞれ2km輸送した場合には6人キロとなる。)(「地域公共交通確保維持改善事業における乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する調査報告書～真の意味の生産性向上を目指して～」(平成31年3月国土交通省中部運輸局)に基づく)。

なお、表1中の市外連絡路線の見直し基準については、地域公共交通確保維持改善事業地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象基準の一つに、「一回当たりの輸送量が2人以上であるもの」と定められていることを踏まえて設定されたものである。

(3) 基準を踏まえた見直し

市は運行開始から3年間(平成27年11月～30年9月)の各年度の利用実績を集計した結果、市外連絡路線は4路線全て見直し基準を満たしていたため、現状維持とすることとした。

一方、市内完結路線25路線については、過去3年間で見直し基準を満たしていたものは4路線のみであった。

この結果を受け、市は見直し基準を満たさない21路線のうち、特に利用の少ない7路線の沿線集落に出向き、現在の利用状況の説明や路線の統合等について説明を行った。

その後、見直し基準を満たさない21路線については、路線統合や市外連絡路線との重複区間の見直しなどの路線統合案を作成するとともに、その他の4路線については見直し基準を満たすため、地域や利用者の意見要望を基に、軽微変更案を作成し、平成31年4月1日から適用された。

この路線統合等により、市内完結路線は従来の25路線から20路線となった(このうち2路線については一部区間が廃止されている)。

事例② 見直し基準に基づいてデマンド型の交通手段に転換した事例（兵庫県香美町）

(1) コミュニティバスの導入

兵庫県香美町は、収益悪化による民間路線バスの路線休止を受けて、平成 20 年 10 月、町役場、商業施設、医療施設などが集まっている JR 香住 駅と山間部とを接続する 村岡 香住 線及び 畑 香 住 線と、JR 香住駅を中心として日本海沿岸部の東側の 相 谷 地区と西側の 御 崎 地区とを結ぶ相谷御崎線の 3 路線について、路線定期運行のコミュニティバス「香美町民バス」の運行を開始した。

(2) 見直し基準及び見直しの考え方

香美町民バスのいずれの路線も利用者数が減少の一途をたどっていたことから、平成 25 年 3 月の香美町地域公共交通会議において路線の見直し基準が検討され、基本的に、乗合バスの最低限の乗車人数が 1 便当たりの平均乗車人数 1.00 人いるか否かが見直し基準となった。

なお、路線ごとに沿線の人口や利用者層、運行便数、他の交通機関との接続状況はまちまちであることから、路線ごとに同基準に照らした見直しを行うこととした上で、路線の年間の利用実績が同基準以下となり、その後 6 か月間の利用実績も同基準以下となった場合には、更に 6 か月後に運行区間の見直しや一部の便の休止などの対策を実施することとした。

(3) 見直し基準に基づく見直しの実施

相谷御崎線については、町の中心部を挟んだ長距離の路線となっており、地域によっては利用しづらい時間帯にしかバスが来ないという状況もみられていたことなどから、同路線全体における 1 便当たりの平均乗車人数は、平成 26 年度は 0.73 人、27 年度は 0.96 人と見直し基準を下回る状況が続いていた。このため、平成 28 年 10 月、町は、中心部の町役場、商業施設、医療施設などを巡回できるよう、同路線の運行範囲を香住地区～御崎地区間に縮小した上で、香住御崎線に改称するとともに、相谷御崎線の特に利用が少なかった区間（相谷地区～JR 佐津 駅間）について、相 谷 佐 津 線に改め、デマンド型（路線不定期運行）に転換した（図 1）。

なお、運行範囲を縮小しつつも相谷地区から香住地区へ移動する際に JR 佐津駅において畑香住線にスムーズに乗り継げるよう、5 分間の乗り継ぎ時間を設定するなど、効率的な運行と利便性の確保のバランスを保つことに努めている。

事例③ 見直し基準を設定し、その基準に該当する路線も多くみられるものの、一定の需要があるため、現状を維持している事例（広島県庄原市）

(1) 庄原市における交通手段

庄原市が運営している交通手段は庄原地域、西城地域、東城地域、口和地域、高野地域、比和地域及び総領地域の7地域（旧市町）ごとに運行形態や運行条件が異なる（表1）。

なお、市内の各地域を結ぶ路線は事業者が運行している。

表1 庄原市が運営する交通手段（平成30年9月時点）

地域	名称	運行形態
庄原地域	地域生活バス	路線定期運行
	市営バス	路線定期運行（土曜日のみ予約による運行）
	ひまわりバス（庄原市街地循環バス）	路線定期運行
西城地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
東城地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	お通りバス（東城市街地循環バス）	路線定期運行
口和地域	定時定路線乗合タクシー	路線定期運行
	予約乗合タクシー（区域運行）	デマンド型
高野地域	廃止代替等バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
比和地域	市営バス	路線定期運行
	予約乗合タクシー	デマンド型
総領地域	市営バス（広域路線、地域内完結路線）	路線定期運行

(注) 当省の調査結果による。

(2) 見直し基準の設定

庄原市は独自に市が運営する交通手段の見直し基準を定めており、経常収益率又は利用者数を指標にしている（表2）。

表2 庄原市の見直し基準等

区分	内容
見直し基準	経常収益率20%未満又は1便当たり利用人数が2.0人未満
見直し方針	①継続運行、②系統の統合、③系統の短縮、④運行ルートの変更、⑤運行回数の変更、⑥運行ダイヤの変更、⑦運行形態の変更、⑧運賃の変更、⑨系統廃止

(注) 当省の調査結果による。

(3) 基準を踏まえた検討

平成 29 年 10 月 1 日から 30 年 9 月 30 日までの期間における市が運営する交通手段の経常収益率をみると、44 路線（庄原地域 10 路線、西城地域 4 路線、東城地域 5 路線、口和地域 3 路線、高野地域 3 路線、比和地域 11 路線、総領地域 8 路線）が見直し基準に該当する状況となっている。

庄原市は、市の見直し基準に基づき、運行ルート、運行ダイヤ、運行形態の変更（路線定期運行からデマンド型への変更）を検討している路線もあるものの、路線定期運行の路線については、通学等で必要性があることから継続運行としているものもあるとしている。

また、デマンド型の路線については委託先であるタクシー事業者との委託費の調整に関して、市が経費を削減した場合、当事業者の事業の維持に影響があると考えられるため、バランスを見極めながら経費削減に向けて取り組んでいるとしている。

事例④ 民間バス事業者の路線について、県主導で維持、減便、廃止等の仕分を検討している事例（奈良県）

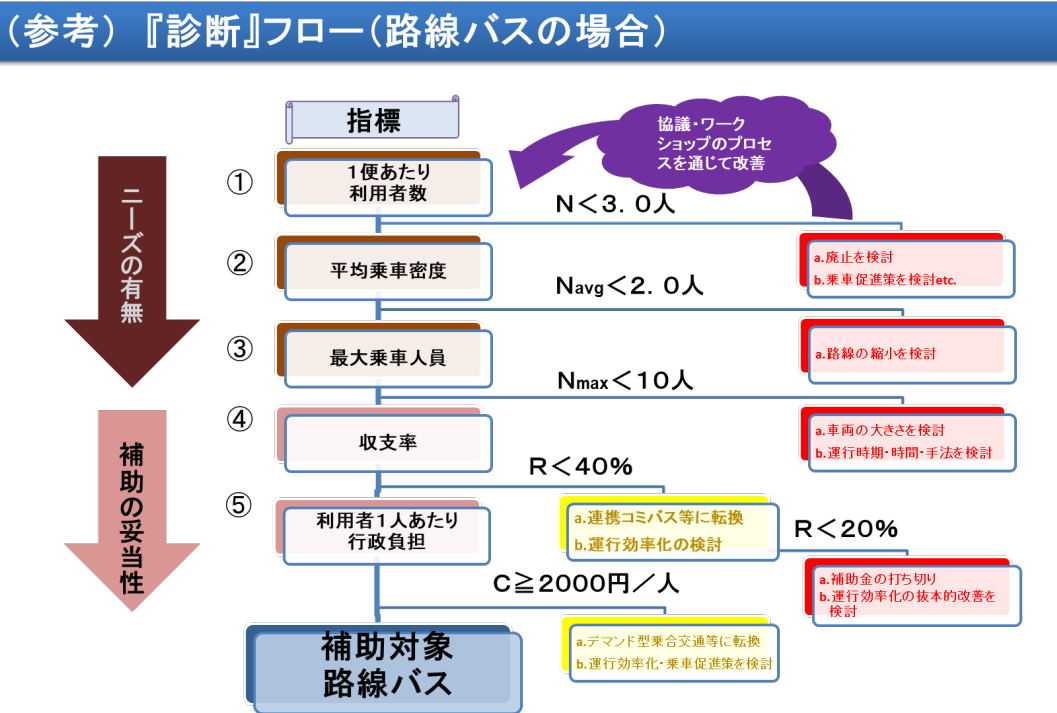
(1) 見直し等の経緯

奈良県地域交通改善協議会に対し、県内大半の路線バスを運行している民間バス事業者から、平成 24 年 10 月、広域路線バスの維持が困難となった県中南部地域の路線（25 路線 45 系統）の廃止・縮減等に関する協議開催の申入れがあった。

これを受け、平成 25 年 2 月に、知事を会長とし、市町村長や交通事業者の代表者等を委員とする奈良県地域交通改善協議会において、路線バスだけでなく、県内の交通全般の在り方について協議を開始することとした。

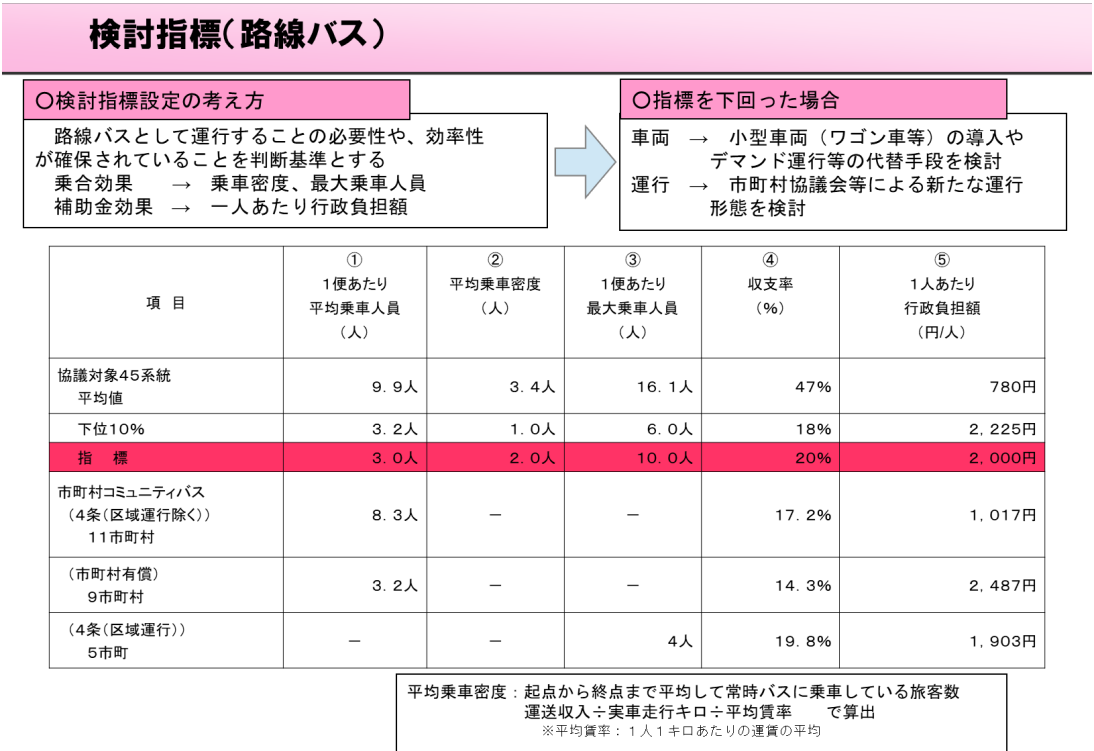
同協議会では、路線バスを①路線の存続、②路線の縮小、③廃止、④運行効率化の抜本的検討などの四つに区分する基準（診断フロー）が取りまとめられた。同基準では、路線に対するニーズの有無や補助の妥当性を判断するための診断指標として、1 便当たり利用者数、平均乗車密度、最大乗車人員、収支率、利用者 1 人当たりの行政負担の五つが設定されている（図 1 及び 2）。

図 1 診断フロー（路線バス）



(注) 奈良県地域交通改善協議会資料による。

図2 検討指標（路線バス）



(注) 奈良県地域交通改善協議会資料による。

同協議会において、上記の基準に基づき、協議対象となっている25路線45系統について協議を重ねた結果、平成26年9月、45系統のうち、現状を維持するもの17系統、運行計画を見直して維持するもの18系統、廃止するもの10系統との一定の結論を得た。

奈良県地域交通改善協議会では、その後も診断フローに基づき診断を実施するとともに、改善が必要な路線バスについては、より移動ニーズに適した交通モードへの転換や適切な運行ダイヤの設定等の利便性向上を図る取組を行っている。(※)

※ なお、協議結果を受けた路線の廃止や見直し、他地域の路線・系統の追加を経て、令和3年度時点では、31路線35系統について協議を行っている。

(2) 調査対象とした市町村における見直しの状況

今回当省が調査対象とした奈良県内の市町村が運営する交通手段の中には、こうした診断フローによる検討の結果、最終的に廃止されることとなった民間路線バスの代替手段としてコミュニティバスが導入されているのがみられる。

これらの民間路線バスについては、平成26年9月時点の奈良県地域交通改善協議会による診断では、運行を見直して維持とする扱いであった。

しかし、平成27年度に実施した診断により、熊野線について、依然利用状況に改善がみられないため、路線廃止が決定された。

このため、熊野線の代替として、大淀町、吉野町、川上村、上北山村及び下北山村の2町3村で構成される南部地域公共交通活性化協議会において広域連携コミュニティバスを運行することで合意し、平成27年10月から南部地域連携コミュニティバスの運行を開始した。その後、沿線地域の中核病院への乗り入れによる通院需要の取り込み、吉野町内の停車停留所の増加や割引券の発行といった利用促進の取組を併せて行うことにより、利用者数の増加や収支の改善を実現した。

また、平成 28 年度に実施した診断により、奥宇陀線の収支率が路線バスとして維持する診断指標に満たなかったため、路線バスを廃止し、宇陀市、曾爾村、御杖村の 1 市 2 村が連携するコミュニティバスに転換するとともに、宅配事業者と連携し、バス車両後部に宅配貨物を積載する貨客混載を実施し、収支の改善を実現した。導入に当たっては、1 市 2 村で構成される宇陀地域公共交通活性化協議会を平成 28 年 9 月に設置しており、同協議会が運営主体として 29 年 10 月から宇陀地域連携コミュニティバス（奥宇陀わくわくバス）の運行を開始している。

近年では、令和元年度に実施した診断により、十津川線の平均乗車密度、収支率、利用者 1 人当たりの行政負担が路線バスとして維持する診断指標に満たなかったため、路線バスを廃止し、五條市、十津川村の 1 市 1 村が連携するコミュニティバスに転換するとともに、沿線地域の中核病院への乗り入れによる通院需要の取り込み、一部区間をバイパス道路を通るルートに変更することで所要時間を短縮し、利用者の利便性向上につながる取組を実施した。コミュニティバスの導入に当たっては、1 市 1 村で構成される五條・十津川地域公共交通活性化協議会を令和 2 年 9 月に設置しており、同協議会が運営主体として同年 10 月から五條・十津川地域連携コミュニティバスの運行を開始している。