

■ 今後の進め方について

1．地域公共交通総合連携計画の扱いについて

(1)現在の地域公共交通総合連携計画の計画期間

平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月末（今年度末で終了予定）

(2)地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴う影響

- 「地域公共交通総合連携計画」の項目に下記 2 項目が追加
 - ・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
- 「地域公共交通網形成計画」に転換される予定（詳細不明）

これにより、飛島村地域公共交通総合連携計画を「地域公共交通網形成計画」に転換させていく必要があると思われる。

追加 2 項目等の内容を協議する一定の時間が必要であり、新計画の策定までの空白期間の扱いについて要確認。

2．飛島コミュニティバスの扱いについて

(1)バス検討委員会の協議結果

- ・対応措置の実施（代替手段の要請、廃止もやむなしとの意見あり）。

(2)対応措置判断のための「住民への周知活動+経過措置」と「見直し基準の制度化」

- 見直し基準の制度化
 - ・飛島コミュニティバスの廃止見直し基準を設定していないため、「見直し基準」の制度化を行う。
 - ・次回 3 月の法定協議会にて事務局案を提示・協議予定
- 住民への周知活動+経過措置の実施
 - ・飛島コミュニティバスの利用実態と見直し基準を住民に周知する。
 - ・周知後、飛島コミュニティバスの利用状況等を確認し、見直し・対応措置を実施する。

上記理由等から、現行の地域公共交通総合連携計画の計画期間を「1 年程度延長」し、その延長期間で、飛島コミュニティバスの対応措置内容を確認し、これを反映した「地域公共交通網形成計画」の策定を目指すこととしたい。

(参 考)

■ 公共交通見直しの基準（兵庫県豊岡市の場合）

兵庫県豊岡市では、乗合型地域公共交通である市営バス「イナカー」の全市統一的な評価基準として、以下のように路線維持に関する基準を定め運用しています。基本となる考え方としては、地域公共交通とは、不特定多数の移動目的を束ねた「乗合」型交通手段と捉え、例えば特定の需要のみの場合は、個別サービスへ転換することも含めて検討するものです。

路線評価基準（需要種別）を設定：乗合型の地域公共交通としての健全性を評価

→特定の需要のみである場合は個別サービスへ転換（スクールバスなど）

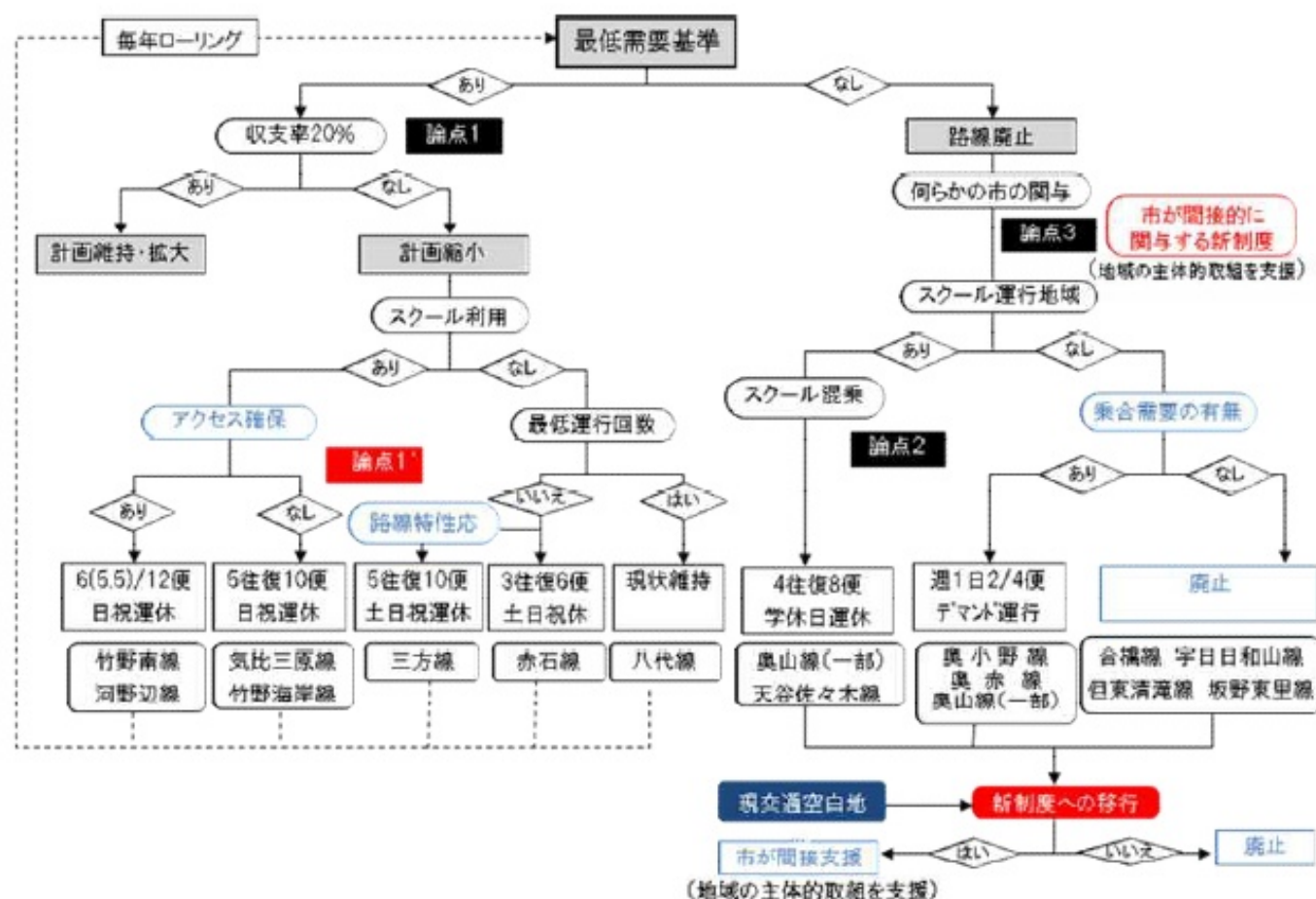
最低需要基準を設定：市が支援し維持を図るべき需要の有無を評価

→年間利用者数／年間運行日数×6便（最低運行回数）＝1人超／便

最低需要基準を満たさなければ路線廃止、最低需要基準を満たせば最低運行回数は維持

市負担限度額（収支率）を設定：事業採算性、運行計画の妥当性を評価

→補助金支出限度額を運賃収入の3倍（すなわち収支率25%）として設定



資料：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」(H24.3)より