

地域交通網形成計画について

1. 第2次黒部市地域公共交通網形成計画の現状について

本市においては、令和2年3月に第2次黒部市地域公共交通網形成計画を策定し、「①鉄道を軸とした公共交通の維持」、「②公共交通網を支える潜在的需要の開拓」、「③公共交通網の維持に向けた運行体系の確立」、「④新幹線効果の維持・向上」、「⑤利便性と魅力を高める公共交通環境の提供」及び「⑥「コンパクトかつ公共交通等ネットワークが充実したまちづくり」の推進」を基本方針に位置付け、それらの基本方針に沿った事業を進めてきましたが、新型コロナウイルス感染症拡大や燃料価格高騰など、公共交通を取り巻く社会情勢が変化し、一部の実施事業の進捗に支障を来しているほか、利用者数については、本計画策定時の利用者数から大きく減少しています。

【参考】市内公共交通利用者数

利用者数	計画策定における現状値(H30)	計画の目標(R5)	令和3年度(計画3年目)
鉄道(※)	3,471,161人/年	3,674,000人/年	2,146,565人/年
路線バス	189,787人/年 (集計期間 H30/4~H31/3)	200,000人/年	131,361人/年 (集計期間 H30/4~H31/3)

(※) 各鉄道会社から提供された市内駅の1日平均利用者に365日をかけて算出しています。

2. 地域公共交通網形成計画からの移行（地域公共交通計画の策定）について

近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。

「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきた中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携し、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正法が令和2年11月に施行されました。

その中で「地域公共交通確保維持事業」に該当する乗合バスについて、補助金による支援(※)を継続するためには、従来の「地域公共交通網形成計画」では、記載義務がなかった個別路線の利用者数や収支の指標及び補助事業活用の必要性を示すことが必要となりました。（地域公共交通計画等作成と運用の手引きから一部抜粋）

本市においては、「石田三日市線」、「愛本コミュニティタクシー」、「デマンドタクシー」がこの「地域公共交通確保維持事業」の路線に該当しています。

このことから、現在の「第2次黒部市地域公共交通網形成計画」の公共交通全体の基本方針は踏襲しつつ、路線バス分野について、個別路線の利用者数や収支の指標及び補助事業活用の必要性を記載した「地域公共交通計画」へ移行していくことが必要となっています。

(※) 現行制度（地域公共交通網形成計画）での「地域公共交通確保維持事業」による補助の経過措置は令和6年事業年度（令和5年10月1日～令和6年9月30日）まで）

3. 地域公共交通計画について

地域公共交通計画とは、「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です。

国が定める「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（以下、基本方針と呼びます。）」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（法定協議会）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。

（地域公共交通計画等作成と運用の手引きから一部抜粋）

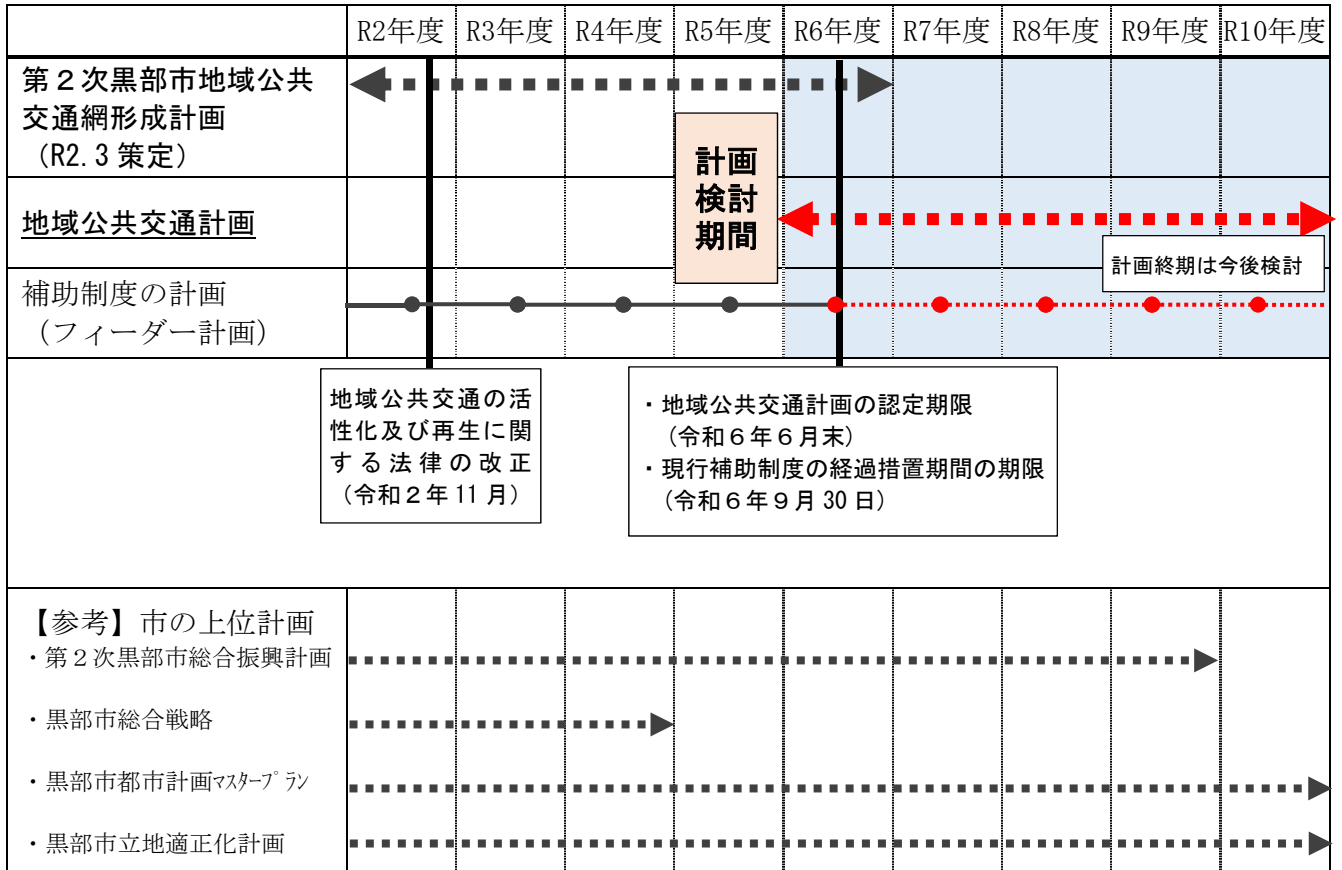
4. 地域公共交通網形成計画との連動について

（1）「地域公共交通計画」と「地域公共交通網形成計画」の違い

	地域公共交通計画	地域公共交通網形成計画
計画の対象	<ul style="list-style-type: none">・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	<ul style="list-style-type: none">・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする
位置付け	<ul style="list-style-type: none">・地方公共団体による作成を法的に努力義務化・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	<ul style="list-style-type: none">・地方公共団体による作成が可能
実効性確保	<ul style="list-style-type: none">・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化・定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	<ul style="list-style-type: none">・可能な限り具体的な数値指標を明示・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価
（補助系統バス路線の位置付け）（※）	<ul style="list-style-type: none">・地域公共交通計画に「補助系統バス路線の位置付け」、「補助事業活用の必要性」、「収支指標」等を記載することが補助を受けるために必要	<ul style="list-style-type: none">・地域公共交通網形成計画に補助に関する事項を記載する必要なし（補助制度との連動なし）

（※）補助系統バス路線について、地域公共交通計画に位置付けがない場合、その路線は補助対象外となります。

(2) 「地域公共交通計画」と「補助制度の計画（フィーダー計画）」の連動について



計画
検討
期間

計画終期は今後検討