

策定方針

山梨県バス交通ネットワーク再生計画（H29年3月策定）の考え方を踏襲しつつ、見直す

- 「バス交通ネットワーク計画」策定から5年以上が経過し、社会情勢の変化を踏まえた見直しが必要。
- 地方自治体は「地域公共交通計画」（法定計画）の作成が努力義務化され、地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の確保をはじめ、国の補助が必要な路線については計画に位置づけることが条件となった。
- 「地域公共交通計画」を単体で作成するのではなく、「バス交通ネットワーク計画」を見直して法定事項を加え、公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援ができる計画とする。

県バス交通ネットワーク再生計画改正（県地域公共交通計画策定）の意義

- ① 自治体や地域の交通事業者、利用者などにより構成される協議会を通じて作成し、**県内公共交通のあるべき姿（マスタープラン）を県民と関係機関が共有**する。
- ② 県内を切れ目なく公共交通でつなぐため、幹線は県が計画を策定し、支線については市町村が担当し、**県、市町村、事業者の役割を明確にする**。
- ③ 定量的な目標（利用者数・収支等）の設定、毎年度の評価を実施することにより、**各事業者は効率的な運行計画と収支改善が可能となり、自治体の歳出削減につながる**。
- ④ **既存計画の改正により、計画策定の効率化が図られるとともに、実効性の高い法定計画の策定が可能となる**。

バス交通ネットワーク計画の基本方針

● 目指すべき姿

県内の主要拠点間を短時間で結ぶ広域的路線と地域をきめ細かく巡る地域内路線が円滑に乗り換えできるよう路線を再編・整備し、県民のライフステージに応じた生活を支え、観光客の移動を円滑にする利便性の高いバス交通ネットワークの構築を目指す。

● 数値目標

バス輸送人員
1014万人(2013(平成25)年度)
→1047万人(2018(平成30)年度)

現状で不足する点

- 作成年度が古いいため、他計画との一体性や課題整理と現状が乖離している。
- 補助の必要性や有効性、定量的な目標及び評価方法が設定されていない。

主な改正点

※下線は法定事項

- 地域公共交通計画（法定計画）を兼ねる。
- 地域の合意形成に基づいた計画策定を行う。
- 必要な公共交通ネットワークを明確にする。
- 利用者、行政、交通事業者の費用負担を含めた役割分担を明確にする。
- 利用者数、収支、公的負担額等の数値目標の設定及び評価を行う。

※交通空白地における移動手段（スクールバス、福祉輸送、自家用有償輸送等）の確保を行う。
（市町村が検討）

策定方法

1 計画策定エリア

山梨県全域

2 検討体制

県、市町村、交通事業者、有識者などをメンバーとする法定協議会及び地域部会（6地域）を設立

3 策定の考え方

現状認識を踏まえ、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワーク計画を検討

- ・長期化するコロナの影響もあり、利用者の減少により事業者の赤字が拡大し、それに対応するため、**不採算路線の減便等が行われ、そのことが更なる利用者の減少を招いている。**
- ・地域の公共交通において確保維持が必要な路線の位置づけ・役割を考え、**補助の必要性を明確**にしていく必要がある。



現状認識

策定スケジュール

令和4年度：計画策定着手（調査、検討分析などはコンサルへ業務委託を想定）
令和5年度：計画策定・公表

計画期間

令和6年度～令和10年度まで**5年間** ※国の手引きでは5年間を原則としている

（参考）地域公共交通活性化再生法の改正

地域公共交通活性化再生法が令和2年1月に改正され、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの形成のほか、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバスなど）を総動員した移動手段の確保、定量的な目標（利用者数、収支率等の設定など）を地域公共交通計画に盛り込むこととされた。

