

近年の地域公共交通に関する国の施策

H25.12:「交通政策基本法」施行

・交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにするための、**交通政策基本法**が平成25年12月に公布・施行された。

(交通政策基本法の規定)

- ・基本理念等(§2~§7)
 - 基本的認識、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、関係者の連携・協働、交通の安全の確保 等
- ・国の施策
 - 豊かな国民生活の実現(日常生活の交通手段確保、高齢者・障害者等の円滑な移動)適切な役割分担と連携(総合的な交通体系の整備、まちづくり、観光等との連携) 等

H27.2:「交通政策基本計画」閣議決定

・交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の「**基本的方針**」、「**目標**」、「**講ずべき施策**」を定める**交通政策基本計画**が平成27年2月に閣議決定された。
 ・3つの基本的方針(A~C)の下、施策毎に具体的な数値目標を定めている。
 例)地域公共交通網形成計画の策定総数【2013年度 → 2020年度 100件】

調和
連携・整合

H27.8:「国土形成計画」閣議決定

H27.9:「社会資本整備重点計画」閣議決定

H27.6:「交通政策白書」閣議決定

・交通政策基本法第14条に基づき、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告等を毎年作成する。
 ・平成27年6月に、同法に基づく**初めての「交通政策白書」**が閣議決定された。

H19.10:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

H20:「地域公共交通活性化・総合事業」創設

H23:「地域公共交通確保維持改善事業」創設

H26. 1:地域公共交通部会 中間とりまとめ

・地域公共交通活性化再生法の改正の方向性の提示
(解決の方向性)
 ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ ・広域性の確保
 ・住民の協力を含む関係者の連携 ・具体的に可能な限り数値化した目標設定

H26. 7:国土のグランドデザイン2050

・コンパクト・プラス・ネットワークの考え方の提示

H26.11:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

・「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」と一括審議(コンパクト・プラス・ネットワーク)
 ・交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、**まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るための、地域公共交通網形成計画**の作成制度を創設
 ・地域公共交通の再編を進めるための地域公共交通再編事業を創設し、同事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の認定制度を創設。

H27.8:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」施行

・地域公共交通活性化再生法の枠組みに基づく取組の実効性を担保していくために、国土交通大臣の認定を受けた取組に対し、**(独)鉄道・運輸機構を通じた出資等**を行う制度を創設。

(今後の取組)

・関係省庁、地方運輸局等と連携・協働しつつ、交通政策基本計画に基づく施策を着実に実施及び同計画のフォローアップを実施
 ・相談対応、手引き等の充実や地域公共交通確保維持改善事業、出資等を通じた地域公共交通網形成計画等の作成や同計画に基づく事業実施の支援

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 平成19年度制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組を進める制度を創設。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)の普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備3件、鉄道の再構築4件)

【問題点】

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組に欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

地域公共交通の活性化・再生



地域公共交通活性化再生法等改正の概要

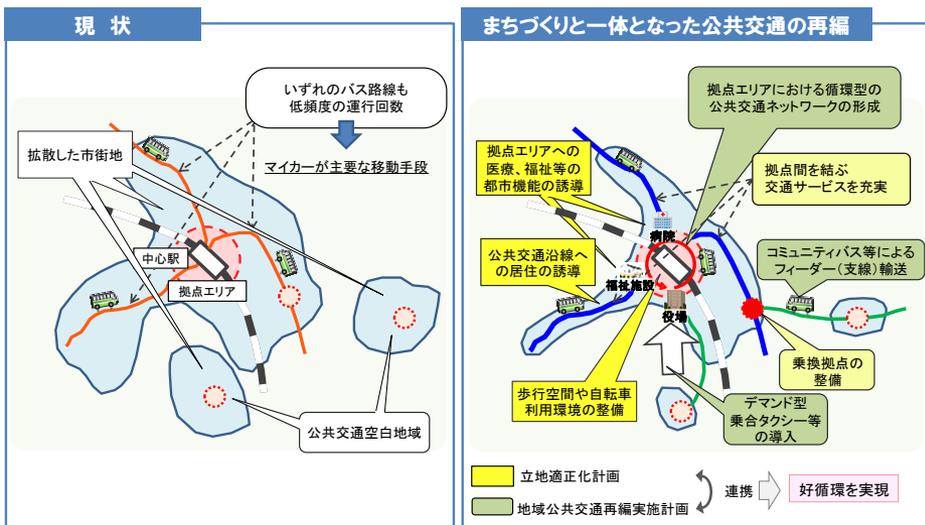
○地域公共交通活性化再生法の一部改正法（平成26年5月公布・11月施行）

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定 まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、**地方公共団体**が協議会を開催し策定

- 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

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が**地方公共団体**の支援を受けつつ実施

軌道運送高度化事業 (LRTの整備)

鉄道事業再構築事業 (上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

○地域公共交通活性化再生法及び鉄道・運輸機構法の一部改正法（平成27年5月公布・8月施行）

地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた**地域公共交通ネットワークの再構築**を図る事業に対する**産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組み**を創設し、支援の充実・多様化を図る。



(LRT)



(BRT)



(ICカード)

- ・平成29年6月末までに**303件**の**地域公共交通網形成計画**が国土交通大臣に送付された。
- ・平成29年6月末までに**15件**の**地域公共交通再編実施計画**が認定された。
- ・**142団体**が、**地域公共交通網形成計画の作成** (平成29年度中) **について具体的検討の意向**を示している。
- ・**29団体**が、**地域公共交通再編実施計画の作成** (平成29年度中) **について具体的検討の意向**を示している。

地域の実情に応じたネットワークの形成(奈良県の事例①)

- ① 奈良県地域交通改善協議会メンバーの交通事業者・市町村などに対し、路線バス・コミュニティバス等の路線別データの提供を求める

- ② データに基づき、路線バス・コミュニティバスの指標・目標と照らし合わせ路線毎に『診断』を実施

診断指標

- ③ 『診断』の結果を踏まえ、関係市町村・交通事業者・道路管理者・警察・住民代表等で、路線毎の望ましい姿について協議・ワークショップを行う

路線別検討会議

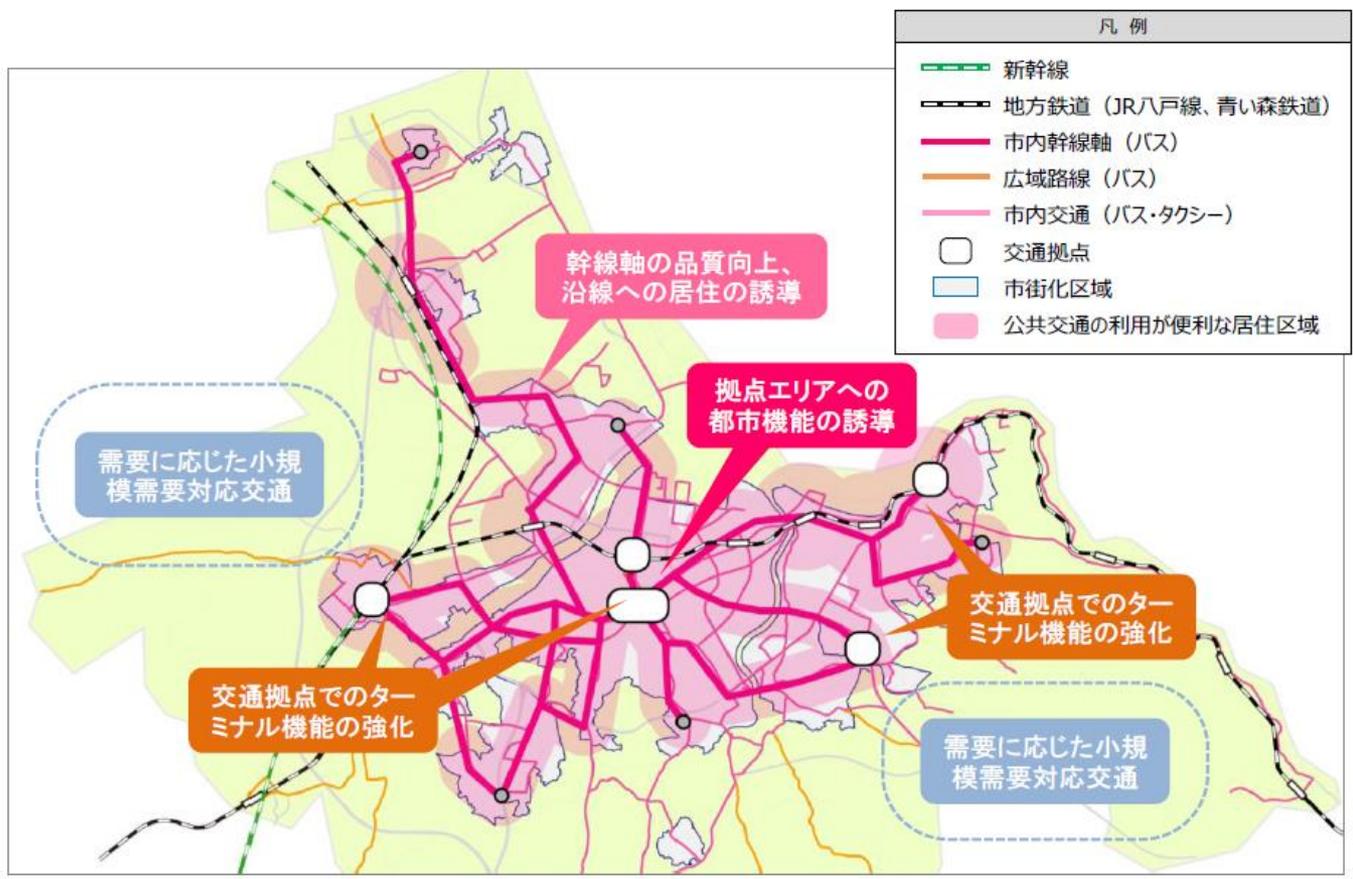
- ④ 協議・ワークショップにおいて、まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携を踏まえ、公共交通とまちづくりのあり方、観光振興等と絡めた利用促進策等に関するアイデア出しを行う

- ⑤ 複数の市町村に跨がる路線バス等を中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した『公共交通とまちづくりのデッサン』を作成

※ 県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、更に路線ごとに19グループに細別

地域の実情に応じたネットワークの形成(八戸市の事例①)

- ◆ 「中心街ターミナル」を起点に、12区間を「幹線軸・準幹線軸」に設定。10～20分(準幹線は30分)間隔の運行維持を表明し、沿線と鉄道駅周辺を「公共交通の利用が便利な居住区域」と表現。
 - ✓ 事業者間・系統間で「一体的な運行計画の設定」を求める。



地域の実情に応じたネットワークの形成(八戸市の事例②)

■ 八戸駅線の共同運行化・・・「競争から共創」の契機に

- ◆ 八戸駅⇔中心街(三日町)間を運行する、2事業者22系統の運行計画を八戸市の調整下で一体的に設定し、「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を実現。

【運行ダイヤの比較】 * 八戸駅発平日時刻

(従前) 9:03* 9:17 9:28* 9:31* 9:40 9:43* 9:46* 9:59
⇒ 2社が **112.5往復／日**を運行

(現在) 9:00 9:10* 9:20 9:30* 9:40 9:50* 10:00
⇒ 2社が **90.5往復／日**を10分間隔で運行(08年4月～)
⇒ 2社の **定期券共通化+**のりば共通化

➡ 【効果】 両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)
(乗車人員) 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
(収支) 1,567万円の「赤字」 → 2,556万円の「黒字」

公共交通の利便性の向上

【ICTを活用した情報提供の充実例】

番号	行先	発車時刻
広島駅ゆき		
広島電鉄 [3]	広島駅	12:40 6分
その他の行先		
6 広島電鉄 [6-3]	牛田早稲田	12:50 1分
21 広島バス [21]	広島駅・向洋大原	12:43 1分
▲▲まもなく到着します▲▲		
222 広島バス [222]	広島駅 温品四丁目	12:51 2分
現在時刻	12:43	



第2回懇談会 広島県
ご発表資料より抜粋

【待合環境の改善例】



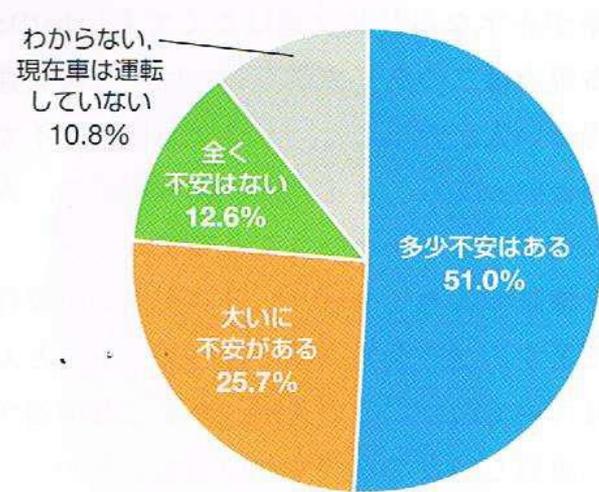
上屋やベンチの設置



百貨店内のバス接近表示

第2回懇談会 吉田委員ご発表資料より抜粋

需要の創出①



第2回懇談会
鈴木委員
ご発表資料より抜粋

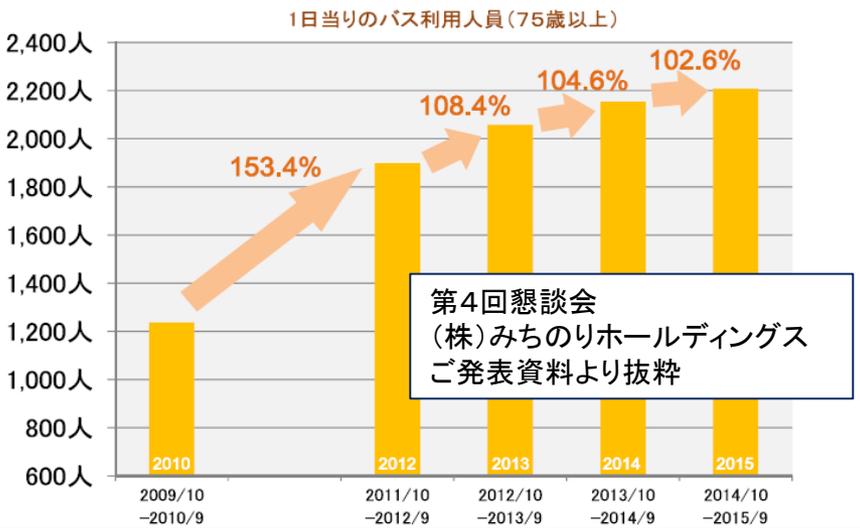
図-2 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果
「将来の車の運転への不安」(n= 3292)
(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))



第3回懇談会
全但バス(株)
ご発表資料より抜粋

【学生への働きかけの事例】

高齢者への公共交通利用促進事例(無料パス)



おしるぎを実現に KIRIN

×全但バス ×道の駅「神鍋高原」

神鍋Beer Night!

男性2,800円、女性2,500円で飲み放題、食べ放題
女子会での利用も大歓迎!!

毎回ビンゴ大会を開催します。
(KIRIN、全但バス、道の駅神鍋高原から豪華景品を準備)

全但バスご利用の方は特典として
江原駅までのお帰りの全但バス乗車券
or
ゆとろぎ入浴無料券
をプレゼント



場所 道の駅「神鍋高原」
東口駐車場
※雨天時は道の駅内レストラン

時間 18:00~22:00

開催日 7月20(金)、27(金)

8月 3(金)、10(金)、17(金)、24(金)、31(金)

※27日(金)はフフとハワイアン演奏も有ります。

全但バス

江原駅発 → ゆとろぎ前着	ゆとろぎ前発 → 江原駅着
18:00	18:26
19:00	19:23
	22:05
	20:10
	22:35

問合せ先 道の駅「神鍋高原」 ☎0796-45-1331

神鍋でビールを飲もう!

【「おでかけ」のきっかけ作りの事例】

需要の創出②



【バス待合所に
外国人案内所
の機能を持たせ
た事例】

第3回懇談会
全但バス(株)
ご発表資料より抜粋

平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型 通称:丹タク

EV乗合タクシー

ご予約制

ご自宅の玄関前から病院・駅・スーパーへ。
EV乗合タクシーに停留所はありませんので、
対象地域内ならどこへでも、
安心・安全・快適に目的地までご案内します!

乗車できる地域: 網野町全域 久美浜町全域

降車できる地域: 京丹後市全域 豊岡市内の市街地周辺

通院や買い物
お出かけの時は
お気軽にご利用
ください!

運行日時: 年中無休・予約制 (ただし、天候など、安全運行が確保できない場合は運休とします。)
午前8時30分～午後5時30分

運賃: お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内)
小学生は上記運賃の半額 (未就学児は保護者同伴で無料)
※網野町・久美浜町を越えて降車される場合には、
区域外運賃として1回毎に250円が別途かかります。
※グループ割引あり (乗車人数に応じて割引あり)
※お1人様はご1回限りです。
※お1人様はご1回限りです。

対象者: 地域住民の皆様・観光客など

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹タク)の 代行・輸送サービス

網野町・久美浜町域のみ

買い物代行 料金 15分ごとに400円
買い物と代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。
※お客様から購入へ、お持ち帰りの商品(購入後のお帰りの準備)と支払いの準備をお願いいたします。
※本サービスではお持ち帰りの商品(購入後のお帰りの準備)と支払いの準備をお願いいたします。
※本サービスではお持ち帰りの商品(購入後のお帰りの準備)と支払いの準備をお願いいたします。

網野町・久美浜町域のみ

見守り代行 料金 別途見積り
1人暮らしの高齢者のお宅へ向い、郵便物が滞っていないかなど、見守り・安否確認をいたします。

網野町・久美浜町域のみ

図書館代行 料金 15分ごとに400円
利用カードをお預かりし、本の借入・返却を代行いたします。
※お客様から図書館へお持ち帰りの本(借入)と予約をお願いいたします。(予約方法: 図書館ホームページ・案内カウンター)図書館へ行ってから本館の本を探す場合、貸し出し中でありません。貸し出しの可能性があるためです。※休日の代行サービスは別途お申し込みください。【休館日: 月曜日(祝日の場合は火曜日)、毎月1日は、日の曜日の場合は火曜日・年中無休など】

網野町・久美浜町域のみ

病院予約代行 料金 15分ごとに400円
診察券をお預かりし、診察順番の申込みを代行いたします。

網野町・久美浜町域のみ

小荷物輸送サービス 料金 15分ごとに400円
忘れ物・農作物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。
※お客様の上記の、生鮮食品(お魚・野菜・肉類・果物・惣菜・惣菜・惣菜)・危険物・貴重品など、荷物によってはお預かりできない場合がございます。あらかじめご確認ください。※お客様が先方へお預かりした際と、お客様にはお預かりした際の責任はお客様にお願いいたします。

※見守り代行以外、お客様から代行・輸送サービスをお願いするまでの待機料金はとなります。
※予約制ですが網野町・久美浜町で列車を受け取るため、右記の時間帯は駅に待機します。乗降: 近隣の駅の上、到着時刻に駅に合わせることにより予約される場合はご予約いただけません。

●特別料金(ご利用1号の到着時刻)
●特別料金(ご利用1号の到着時刻)
●特別料金(ご利用1号の到着時刻)
●特別料金(ご利用1号の到着時刻)
●特別料金(ご利用1号の到着時刻)

丹後海陸交通株式会社

予約専用 ☎0772-42-0390 (ご予約は随時承ります (受付時間 7:30~18:30))

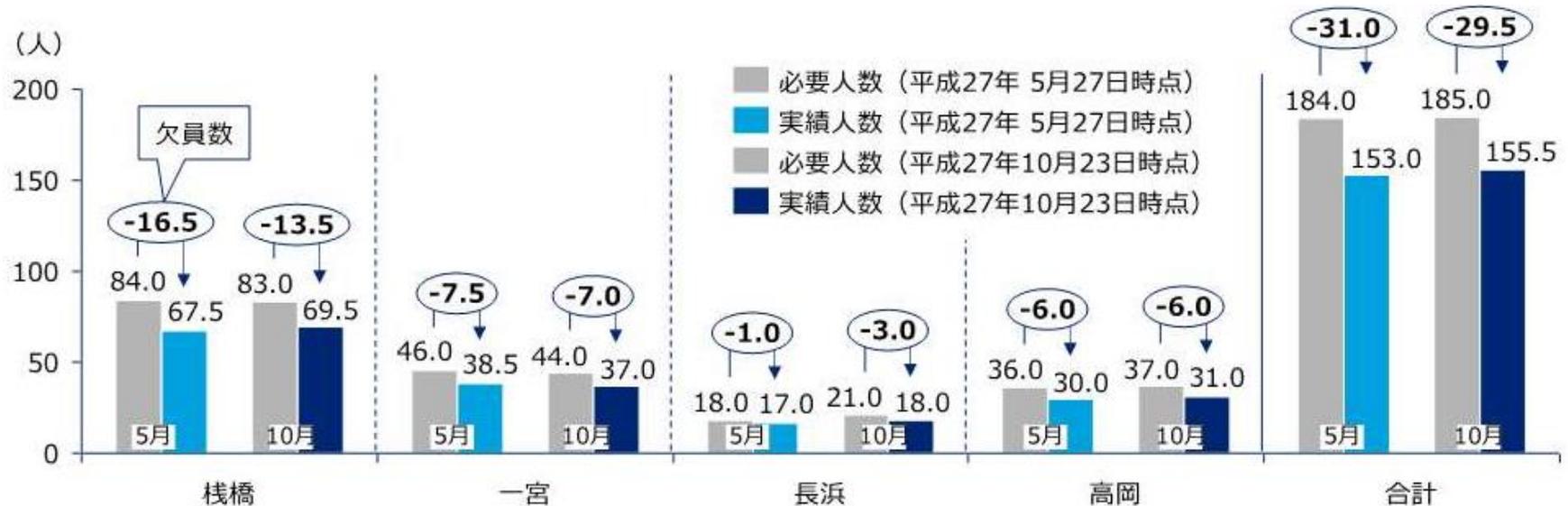
京丹後市EV乗合タクシー(丹タク)に 丹後海陸交通株式会社 本社営業課 ☎0772-42-0321
関するお問い合わせはこちら 京丹後市役所 企画政策課 ☎0772-69-0120

【旅客運送と併せて実施可能な
様々なサービスを提供している
事例】

第3回懇談会
加藤委員
ご発表資料より抜粋

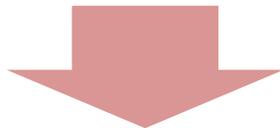
運転者不足(とさでんの事例)

とさでん交通においては、路線再編と併せたダイヤ改正により、欠員改善をしたものの、いまだ各営業所が欠員状態である。



必要人数…各営業所の本作業数に予備率1.31を掛けて算出
 実績人数…OB乗務員は0.5人として集計
 欠員数(不足人数) = 必要人数 - 実績人数

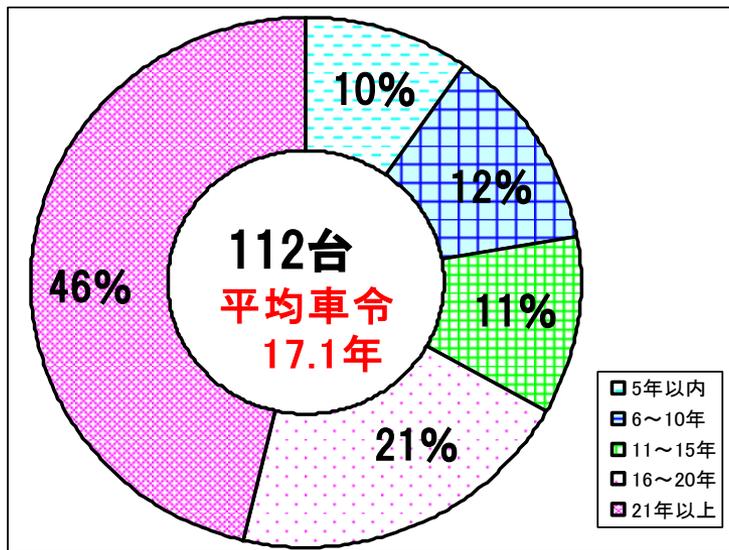
出典:とさでん交通HP



欠員分については、時間外勤務や休日出勤、
貸切バス運転者起用で対応

車両の老朽化

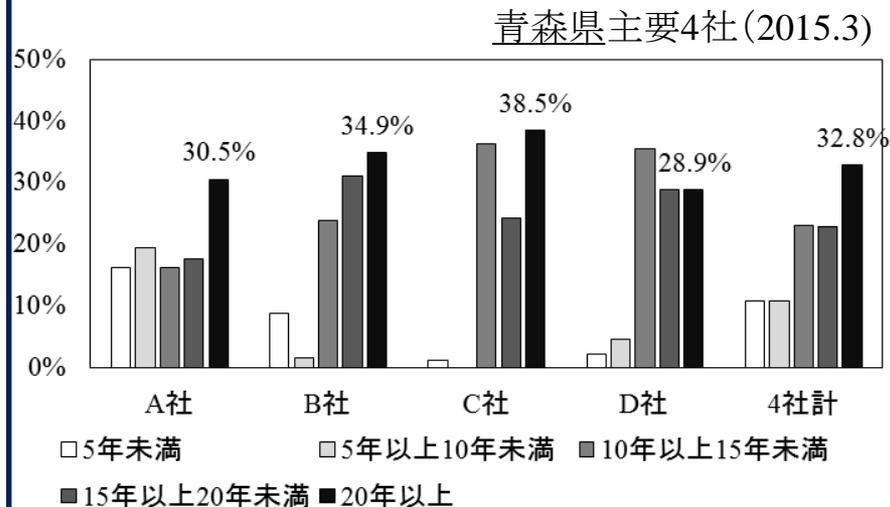
- 昔は都市部で10年程度、中古で地方にあって5-7年程度使われるのが多かったが、今では都市部でも15年以上使われるケースも増え、地方では25-30年車齢の車両も出てきている。
 - その結果、バリアフリーの進展も、特に地方で遅れている。
 - 中古車価格の高騰により、地方部で車両の調達が困難になってきている。
 - 車両故障、最悪の場合、火災事故も心配され、車両が動かなくなり路線休止という事態もありうる。
 - 都市部の車齢の若い中古車両を、きちんと地方部で活用できるような補助のスキームが考えられないか。
- (第4回懇談会 鎌田委員ご発表資料より抜粋)



高年式の車両が多く、修理費負担が高額化

第2回懇談会 日立電鉄交通サービス(株)
ご発表資料より抜粋

乗合バス車両の高車齢化



第2回懇談会 吉田委員ご発表資料より抜粋

官民 ITS 構想・ロードマップ 2016 (平成 28 年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を踏まえ作成(※1)

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途
<p>実用化が見込まれる自動走行技術</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 車間距離の維持 車線の維持  <p>(本田技研工業HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路における <u>ハンドルの自動操作</u> - 自動追い越し - 自動合流・分流  <p>(トヨタ自動車HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間) 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動走行  <p>(Rinspeed社HPより)</p>
<p>自動車メーカー等による開発状況</p>	<p>市販車へ搭載</p>	<p>試作車の走行試験(2020年頃の実用化を目標)</p>	<p>IT企業による構想段階</p>	<p>課題の整理</p>
<p>政府の役割</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実用化された技術の普及促進 正しい使用法の周知 	<ul style="list-style-type: none"> <u>ハンドルの自動操作に関する国際基準(※2)の策定(2016～2017年)</u> → 日本・ドイツが国際議論を主導 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年までに必要な実証が可能となるよう制度を整備 技術レベルに応じた安全確保措置の検討 開発状況を踏まえた更なる制度的取扱いの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動走行車に対応した制度の整備 - 安全担保措置 - 事故時の責任関係

(※1)「世界最先端IT国家創造宣言工程表」(2013年6月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)中の「10～20年程度の目標を設定した官民ITS構想・ロードマップを検討し、策定する」との記載を踏まえ策定。

(※2)現在の国際基準では、時速10km超での自動ハンドル操作が禁止されている。

<例>

【バス(改定前)】

バス 800円



【バス(改定後)】

バス 600円



【JR+バス】

JR 480円

バス 160円

合計 640円

【データを活用した運賃見直し事例】

茨城交通 - 通学定期券の販売強化

高校生生徒数は2010年比で4.5%減少する一方、通学定期券収入は28.5%増加



【学生への働きかけ事例】

第4回懇談会
みちのりホールディングス
ご発表資料より抜粋

バス業界

乗客数の減少 ⇒ 路線網の維持が困難

生産性の向上 が課題

物流業界

ドライバー不足等 ⇒ 物流網の維持が困難

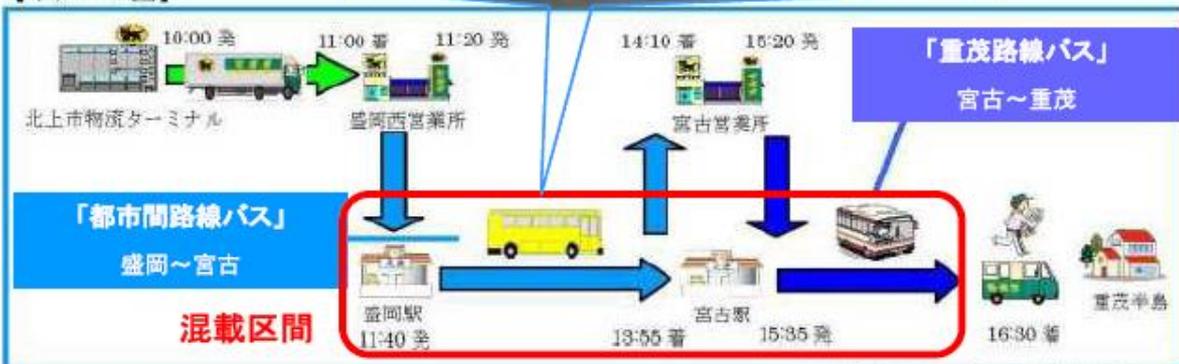
物流の効率化 が課題

「貨客混載」によるメリット

- バス路線の生産性向上
- 物流の効率化
- CO2排出量の低減



【イメージ図】



「ヒトものバス」の開発

- 後部座席に荷台スペースを確保
- 専用ボックスに宅急便を入れて輸送



【路線バスを活用した貨物輸送の事例】

公有民営方式（若桜鉄道(鳥取県若桜町、八頭町)の事例）

厳しい経営環境のなか、自治体が施設を保有し、鉄道事業者は運行業務に特化する『公有民営方式』への転換と、地域の関係者による利用促進等を実施

■鉄道事業再構築事業

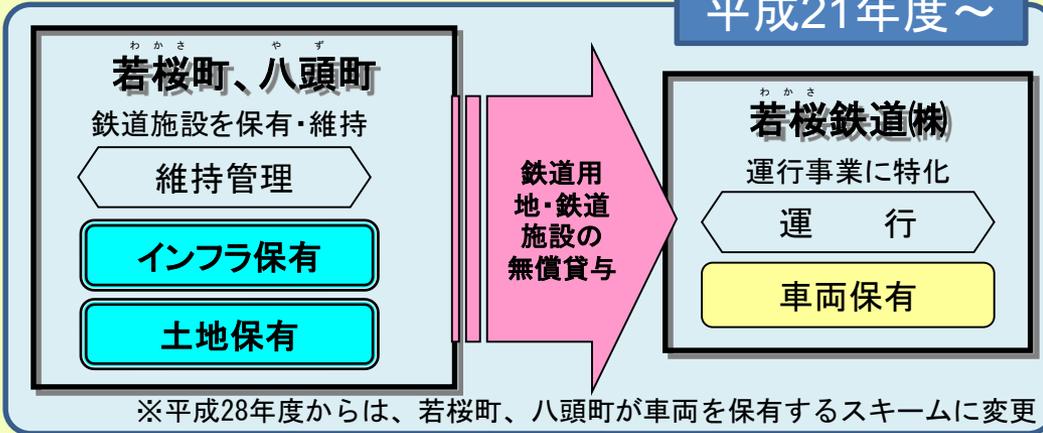
◇若桜鉄道が保有する用地・施設を若桜町・八頭町が無償で譲り受け、維持管理を行い、若桜鉄道に無償貸与。

■地域が一体となって展開する利用促進

- ◇自治体職員による利用促進
 - ・若桜町、八頭町職員の鉄道通勤へのシフト、公務利用 等
- ◇沿線住民による利用促進
 - ・自治会等による計画的な回数券購入 等

■観光資源を活用した需要喚起

- ◇各種イベントの企画・開催
 - ・SL等車両運転体験 等
- ◇観光商品の企画・販売
 - ・団体ツアー誘致、関連グッズ販売 等



鉄道再構築事業の実績

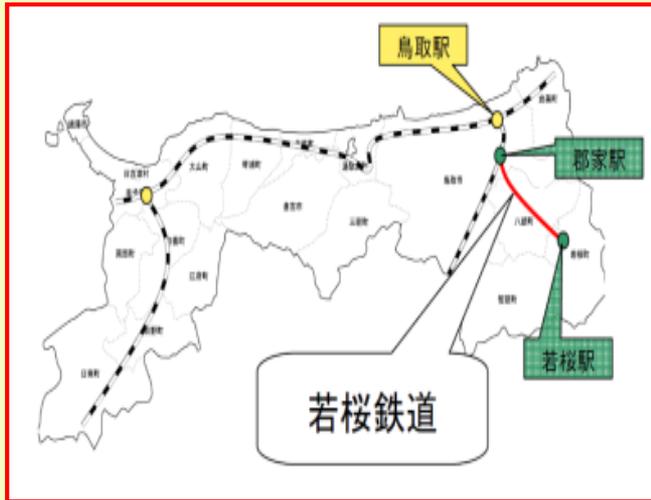
- ◆ 三陸鉄道
- ◆ 福井鉄道
- ◆ 若桜鉄道
- ◆ 信楽高原鐵道
- ◆ 北近畿タンゴ鐵道
- ◆ 近畿日本鐵道(内部線、八王子線)



(若桜鉄道のSL)



(観光ツアーの様子)



地元住民の主体的な参画（岐阜市の事例①）

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

**運行の継続は
地域の努力次第**

地域は最大限努力
(明確な収入目標)
地域負担(運賃・広告)
地域に応じて
15~40%

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民
地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政が
地域の努力を支える
行政負担(補助金)
地域に応じて
60~85%

行政(市)
運営の支援

交通事業者
バスの運行

運営協議会の様子

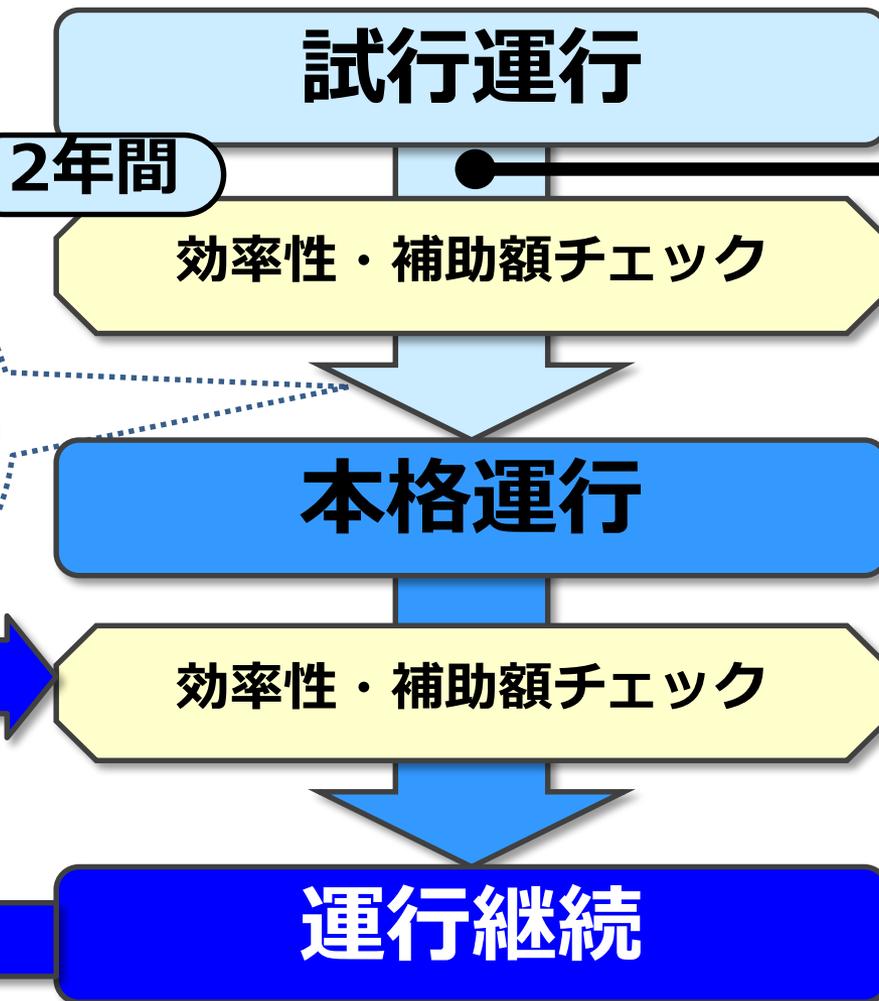


記念式典の風景



地域の人のバスガイド
バス停の組み立て

- 地域の努力によって利用者が増え続ける持続可能なコミュニティバスシステムを構築
- 地域に運行継続基準を明確に示し⇒地域が基準を達成
この成功体験が地域の絆づくりに繋がり、さまざまな活動を展開



地域住民による

- ・運行計画の見直し
- ・収支改善策の検討
- ・運賃の見直し
- ・広告収入の検討 等

- 地域の努力がサービス向上につながった代表的な事例
- ・本格運行移行のため自発的に運賃100円→200円へ値上げの後、地域努力で利用を増やし、**運賃200円→100円に値下げを実現**→値下げにより利用者がさらに増加する好循環