

第6回検討会 参考資料集

国土交通省
総合政策局公共交通政策部
自動車局旅客課
平成31年2月15日



地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

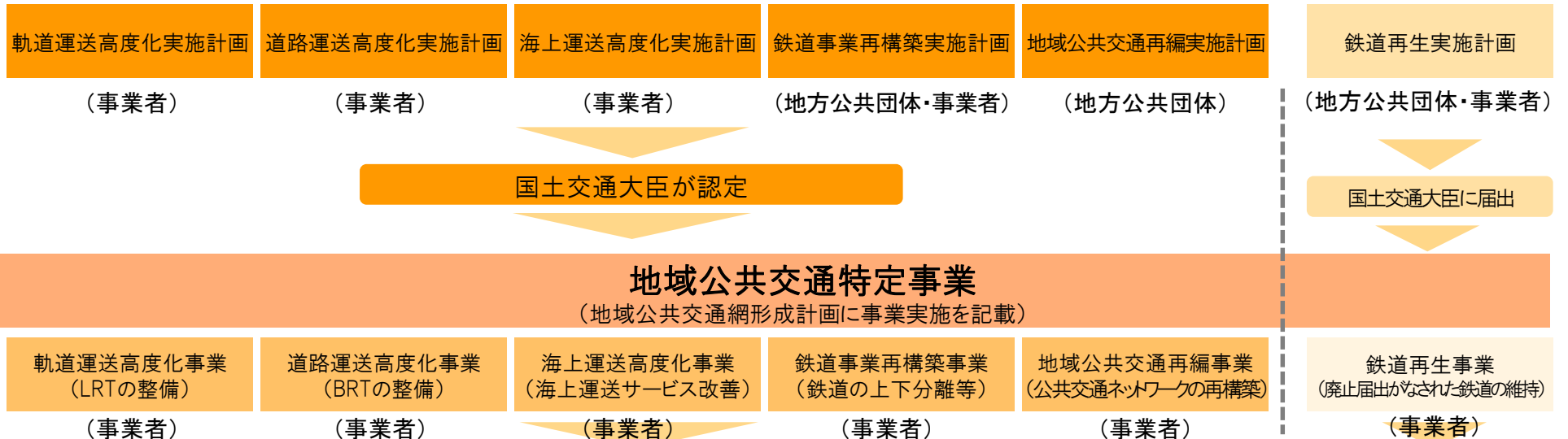
- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が策定）

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



協議会を開催し策定
 （地方公共団体・交通事業者・
 道路管理者・利用者・学識者等
 から構成）



法律の特例措置等により計画の実現を後押し

平成31年度予算額 220億円
 (対前年度比 1.05)
 【平成30年度補正予算額 34億円】

地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域公共交通確保維持事業 (地域の特性に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

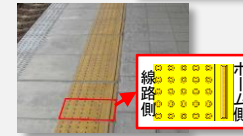
- 幹線バス交通の運行
 地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
 過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
 離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の構築)

<支援の内容>

- ノンステップバス、福祉タクシーの導入、
 鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による先行的な取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

平成31年度予算額 9億円
 (東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

地域公共交通ネットワークの再編に係る特例措置の概要

- 需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバン等の車両へのダウンサイジングと合わせてデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充。(地域公共交通再編実施計画に基づく特例)

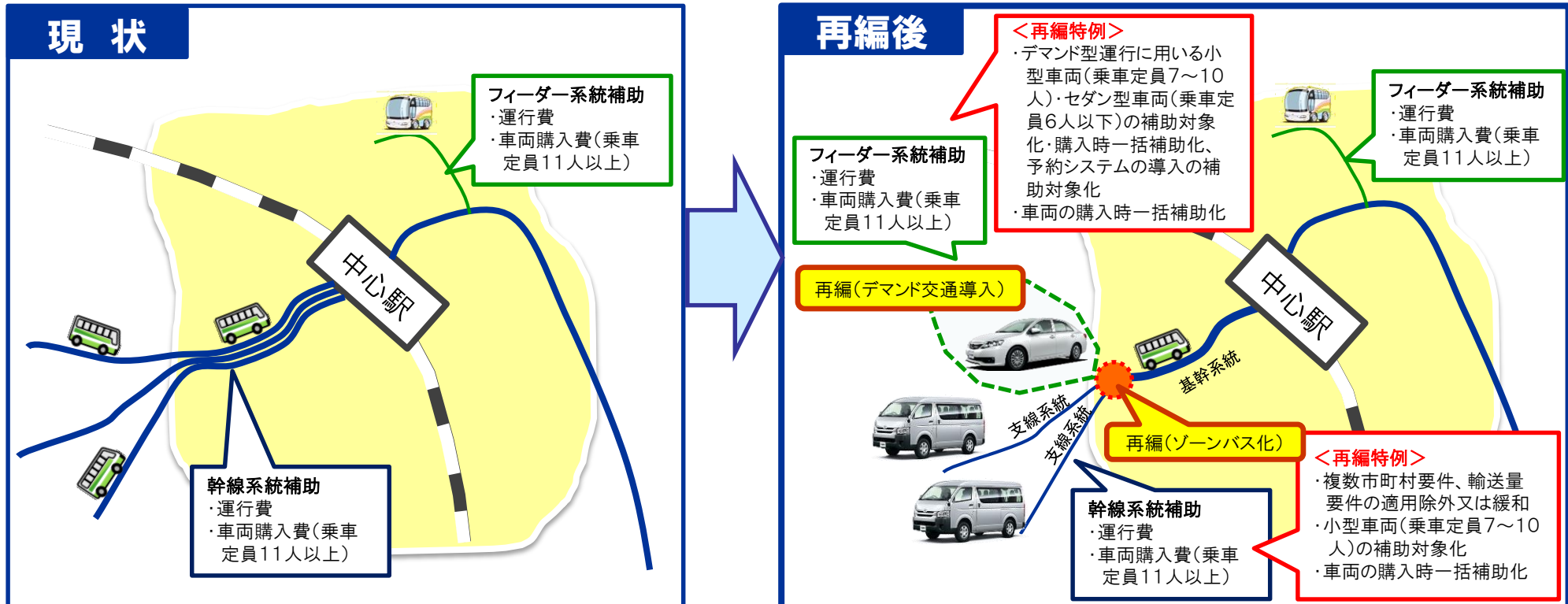
【地域間幹線系統】

- ・**ゾーンバス化等**により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について**輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)**

【地域内フィーダー系統】

- ・過去から継続して運行している系統についても補助対象化(**新規性要件のみなし適用**) 等

※上記のほか、小型車両の補助対象化、車両の購入時一括補助化等の支援拡充。



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

地域住民の協働による取組事例(福島県会津若松市)



■ 狭隘な交通空白地へのコミュニティバス運行について、不調に終わった実証実験後も約2年にわたり住民・市・交通事業者による議論や検証を粘り強く行い、住民主体の運営協議会を立ち上げ本格運行を実現するとともに、地域の関係者が協働した運営を行うことで安定的な運行を確立・維持している。

(取組みの概要)

1. 「みんなが当事者」、住民・市・交通事業者による役割分担

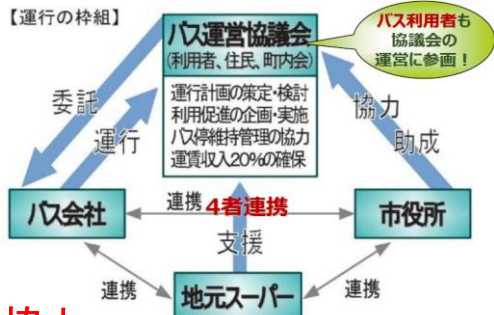
- 約2年にわたる議論の中で、地域の関係者の役割分担を決定。
- 本格運行後も、**地元スーパーや非利用者からの支援・連携を拡大**。(買い物金額に応じたポイント特典、寄付者からの応援メッセージ掲載)

2. 「お願い」からの脱却、住民主体の議論・検証

- 本格運行に向けたヒアリングや記名式アンケートには**町内会が全面的に協力**。
- **利用希望者を住民の口コミで探す運動**を展開。度重なる意見交換によりニーズを把握。
- 住民主体の運営協議会を設立し、本格運行を開始。
- **運賃収益の基準額を設定(運行協定)→基準収益の確保は協議会の使命**

3. 「おらほのバス」の継続に向けた不断の取組

- **毎月1回の運営協議会**の開催、**記名式アンケート**(回収率70%)の実施(運行実績の確認と共有、住民の実情を踏まえた現実的な分析、各種利用促進策(乗車体験ツアー、定期ランチ会等)の検討)
→ **民地へのバス停増設や増便を実現**
- 実証実験時から**運行量は4分の1以下に縮減した一方、利用者は3倍近くに**。



スーパーの特典
金川町・田園町コミュニティバスをご利用の皆様へ
リオンカードポイントカード
特典のご案内

金川町・田園町コミュニティバスをご利用の皆様への特典!!
※リオンカード利用時有効

その1 住民コミュニティバス会員券をお持ちの方 → 20ポイント進呈!

その2 リオンカードポイント券 6枚 → 住民コミュニティバス会員券を交換できます!

全戸配布チラシ(応援メッセージ)

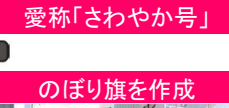
「さわやか号」の運行に多くの応援をいただいています!!

「10年後はお世話になるスタートの時だけ...とならないように」

「10年後には利用する機会がなくなり、利用する機会がなくなり、利用する機会がなくなり...」

「10年後には利用する機会がなくなり、利用する機会がなくなり、利用する機会がなくなり...」

「さわやか号」応援寄付金活動

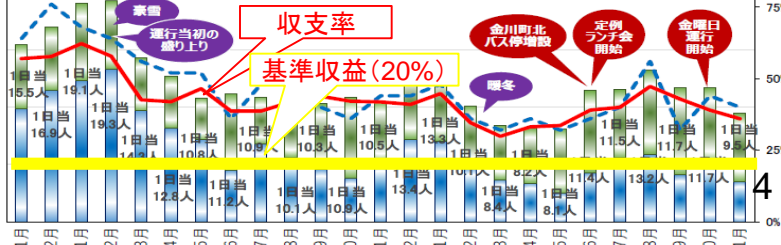


「この週は〇〇さんが通院で使うようになったので利用者が増えている」

不断の取組により基準収益を安定的に上回り、持続可能な運行を実現

実証実験時(H23.7~H24.3)		
一日あたり運行量	一週あたり運行量	一日あたり利用者
9便(3コース)	63便(3コース)	4.1人

本格運行後(H26.11~H29.1現在)		
一日あたり運行量	一週あたり運行量	一日あたり利用者
3便(1コース)	15便(1コース)	11.8人





地域住民の協働による取組事例(大分県大分市)

- 地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。
- 平成29年度より、市内の全ての交通不便地域において導入可能にし、路線バスとのネットワークを構築。
- 開始時より、運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。

(取組の概要)

○ 高齢化が進展し、交通不便地域が多数点在する大分市において、平成16年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。
平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

1. 「真の利用者」、行政、事業者の参画・連携

○ 各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行う「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。

○ 大分市は地域検討会・説明会を精力的に運営。利用者からの意見は大分市地域公共交通協議会において議論し、実運行に反映。その他、ふれあい交通と接続するバス停の上屋・ベンチの整備を重点的に実施。

○ 地域のタクシー事業者全体で運行を担う体制を構築。
ある事業者が運行不能となった場合でも、タクシー協会が調整し、他の事業者が運行を継続。
運行事業者がそれぞれ利用予約を受け、予約人数に応じたサイズの乗用タクシーを配車。

2. 市内全ての交通不便地域を持続的に解消できる仕組みを創意工夫

○ 平成29年度より、市内全ての交通不便地域において、住民の意志で乗合タクシーの提案を可能に。
→ 市内の全ての交通不便地域を解消できる仕組みを実現。路線バスとのネットワークを構築。

○ ふれあい交通から降車の際、利用者は名前を記載した「利用券」をドライバーに手渡し。
→ 全ての利用状況を把握可能。特に頻度の高い利用者には地域検討会に重点的に参画を要請。「利用券」を通じて、「真の利用者」を把握。

○ 各ルートごとに利用登録者数に応じた便数の上限(1週6~20便)を設定。
→ 地域検討会では、限られた便数の中、使い勝手や路線バスの接続時間を考慮した、住民が真に必要なとする運行計画が作り上げられることになり、財政面での持続可能性も担保。

3. 自立的・継続的な運行を実現

○ 平成16年に4ルートから開始した取組みが 現在は23ルートに横展開。利用者増加の系統もみられる。

○ 大分市が行う高齢者向け路線バス100円均一施策(高齢者ワンコインバス事業)をふれあい交通にも適用。路線バスのネットワークとも連携し、地域住民の「おでかけ」を誘発。

地域住民主体の地域検討会



「**テーマ・ヒマ・オジャマ**」の精神

- ・運行形態: 路線不定期(予約制)
- ・週当たり便数: 6~20便
- ・運賃: 200円 (小学生以下とワンコインバスの対象高齢者は100円)

H29年度開催の検討会・説明会一覧

開催日時	開催場所	参加人数	開催内容
2017年10月10日	大分市立公民館	12名	第1回地域検討会
2017年11月15日	大分市立公民館	15名	第2回地域検討会
2018年1月10日	大分市立公民館	18名	第3回地域検討会
2018年2月15日	大分市立公民館	20名	第4回地域検討会
2018年3月10日	大分市立公民館	22名	第5回地域検討会
2018年4月15日	大分市立公民館	25名	第6回地域検討会
2018年5月10日	大分市立公民館	28名	第7回地域検討会
2018年6月15日	大分市立公民館	30名	第8回地域検討会
2018年7月10日	大分市立公民館	32名	第9回地域検討会
2018年8月15日	大分市立公民館	35名	第10回地域検討会
2018年9月10日	大分市立公民館	38名	第11回地域検討会
2018年10月15日	大分市立公民館	40名	第12回地域検討会
2018年11月10日	大分市立公民館	42名	第13回地域検討会
2018年12月15日	大分市立公民館	45名	第14回地域検討会
2019年1月10日	大分市立公民館	48名	第15回地域検討会
2019年2月15日	大分市立公民館	50名	第16回地域検討会
2019年3月10日	大分市立公民館	52名	第17回地域検討会
2019年4月15日	大分市立公民館	55名	第18回地域検討会
2019年5月10日	大分市立公民館	58名	第19回地域検討会
2019年6月15日	大分市立公民館	60名	第20回地域検討会
2019年7月10日	大分市立公民館	62名	第21回地域検討会
2019年8月15日	大分市立公民館	65名	第22回地域検討会
2019年9月10日	大分市立公民館	68名	第23回地域検討会
2019年10月15日	大分市立公民館	70名	第24回地域検討会
2019年11月10日	大分市立公民館	72名	第25回地域検討会
2019年12月15日	大分市立公民館	75名	第26回地域検討会
2020年1月10日	大分市立公民館	78名	第27回地域検討会
2020年2月15日	大分市立公民館	80名	第28回地域検討会
2020年3月10日	大分市立公民館	82名	第29回地域検討会
2020年4月15日	大分市立公民館	85名	第30回地域検討会
2020年5月10日	大分市立公民館	88名	第31回地域検討会
2020年6月15日	大分市立公民館	90名	第32回地域検討会
2020年7月10日	大分市立公民館	92名	第33回地域検討会
2020年8月15日	大分市立公民館	95名	第34回地域検討会
2020年9月10日	大分市立公民館	98名	第35回地域検討会
2020年10月15日	大分市立公民館	100名	第36回地域検討会
2020年11月10日	大分市立公民館	102名	第37回地域検討会
2020年12月15日	大分市立公民館	105名	第38回地域検討会
2021年1月10日	大分市立公民館	108名	第39回地域検討会
2021年2月15日	大分市立公民館	110名	第40回地域検討会
2021年3月10日	大分市立公民館	112名	第41回地域検討会
2021年4月15日	大分市立公民館	115名	第42回地域検討会
2021年5月10日	大分市立公民館	118名	第43回地域検討会
2021年6月15日	大分市立公民館	120名	第44回地域検討会
2021年7月10日	大分市立公民館	122名	第45回地域検討会
2021年8月15日	大分市立公民館	125名	第46回地域検討会
2021年9月10日	大分市立公民館	128名	第47回地域検討会
2021年10月15日	大分市立公民館	130名	第48回地域検討会
2021年11月10日	大分市立公民館	132名	第49回地域検討会
2021年12月15日	大分市立公民館	135名	第50回地域検討会
2022年1月10日	大分市立公民館	138名	第51回地域検討会
2022年2月15日	大分市立公民館	140名	第52回地域検討会
2022年3月10日	大分市立公民館	142名	第53回地域検討会
2022年4月15日	大分市立公民館	145名	第54回地域検討会
2022年5月10日	大分市立公民館	148名	第55回地域検討会
2022年6月15日	大分市立公民館	150名	第56回地域検討会
2022年7月10日	大分市立公民館	152名	第57回地域検討会
2022年8月15日	大分市立公民館	155名	第58回地域検討会
2022年9月10日	大分市立公民館	158名	第59回地域検討会
2022年10月15日	大分市立公民館	160名	第60回地域検討会
2022年11月10日	大分市立公民館	162名	第61回地域検討会
2022年12月15日	大分市立公民館	165名	第62回地域検討会
2023年1月10日	大分市立公民館	168名	第63回地域検討会
2023年2月15日	大分市立公民館	170名	第64回地域検討会
2023年3月10日	大分市立公民館	172名	第65回地域検討会
2023年4月15日	大分市立公民館	175名	第66回地域検討会
2023年5月10日	大分市立公民館	178名	第67回地域検討会
2023年6月15日	大分市立公民館	180名	第68回地域検討会
2023年7月10日	大分市立公民館	182名	第69回地域検討会
2023年8月15日	大分市立公民館	185名	第70回地域検討会
2023年9月10日	大分市立公民館	188名	第71回地域検討会
2023年10月15日	大分市立公民館	190名	第72回地域検討会
2023年11月10日	大分市立公民館	192名	第73回地域検討会
2023年12月15日	大分市立公民館	195名	第74回地域検討会
2024年1月10日	大分市立公民館	198名	第75回地域検討会
2024年2月15日	大分市立公民館	200名	第76回地域検討会
2024年3月10日	大分市立公民館	202名	第77回地域検討会
2024年4月15日	大分市立公民館	205名	第78回地域検討会
2024年5月10日	大分市立公民館	208名	第79回地域検討会
2024年6月15日	大分市立公民館	210名	第80回地域検討会
2024年7月10日	大分市立公民館	212名	第81回地域検討会
2024年8月15日	大分市立公民館	215名	第82回地域検討会
2024年9月10日	大分市立公民館	218名	第83回地域検討会
2024年10月15日	大分市立公民館	220名	第84回地域検討会
2024年11月10日	大分市立公民館	222名	第85回地域検討会

のべ85回開催、
地域からは合計1,711人が参加

大分市内を結ぶ路線バス・ふれあい交通ネットワーク



この4月も23ルート中16ルートで、停留所の新設・運行時刻変更等の運行見直しを実施



「おでかけ」を誘発

「ふれあい交通」運行事業利用券 (ワンコイン)

利用年月日	平成 年 月 日
利用者氏名	
利用区間	① 弓立公民館⇄戸次バス停
利用者確認 (署名又は記名押印)	
有効期限	平成31年3月31日

記名式の利用券

地域住民の協働による取組事例(茨城県日立市)

- 中里地区におけるデマンド型乗合運行においては、地域住民の理解のもと運行主体であるNPO法人の会費という形で地域負担の仕組みを確立。

事業の概要

- ・公共交通空白地有償運送(デマンド方式)
- ・運行主体:NPO法人「助け合いなかさと」
- ・運行車両:8人乗りワゴン車1台、7人乗りワゴン車1台
(中古車リース 750円/1日、電気自動車(無償))
- ・対価 :300円/1外出
(自宅を出てから自宅に戻るまで。回数券制度あり)
- ・利用状況:総乗車人数4,997人(平成29年度)

今までの取組

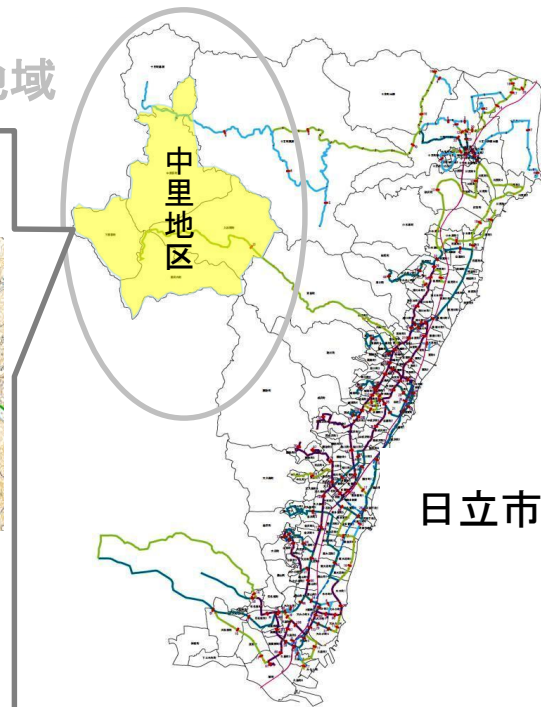
- ・地域住民11名で「中里学区地域公共交通導入検討委員会」を設立。日立市社会福祉協議会及び日立市も会議に参加。
- ・15歳以上の全住民を対象として、アンケート調査を実施した結果、足の確保が必要と思われる人が約50人/日いるということが判明。
- ・これを受け、日立市社会福祉協議会が8人乗りワゴン車2台で過疎地有償運送を試行運行。利用者から好評であったため、乗合タクシーの運営を行うNPO法人の設立を決定。
- ・日立市の基本方針に則り、全世帯から同意と地域負担金を得るため、15~30世帯の自治会ごとに懇談会を実施。
- ・平成21年に地域でNPO法人「助け合いなかさと」を設立して乗合タクシーを運営。
- ・NPO法人の会費として、全世帯から負担金を徴収(約2000円/年)

山間地域

地域が抱えていた課題



人口1,186人、579世帯
 高齢化率 52.9% (※H30.4)
 集落からバス停まで(約1km~)の移動手段が無い。



■乗合タクシー



■地域の方の手作り地図によるオペレーティング



地域住民の協働による取組事例(千葉県市原市)



- 市の方針に基づき、公共交通空白地域において、平成17年以降、5地域において住民運行による地域公共交通が導入(あおばすについては、平成30年10月以降一般路線化)。住民が主体であり、かつ、関係者の役割が明確化された持続可能な地域公共交通を実現。

(取組の概要)

1. 住民主体を明確にするとともに、地域特性を踏まえた機動的な対応を実現

- ・ 市域が広大(約368km²)であることを踏まえ、地区単位の協議会を活動基盤とし、地域特性を踏まえた機動的な対応を可能とするとともに、構成員を住民のみとすることで責任の所在を明確化
- ・ 市は、「黒子」として、データ提供、助言、交通事業者・学識との橋渡し等を実施
- ・ 費用負担については、市の補助を運行経費の1/2の額を上限とし、不足分は地域が負担することとし、負担関係を明確化
- ・ デマンド交通については、1世帯または1人につき1,000円の登録料を徴収し、当事者意識を醸成

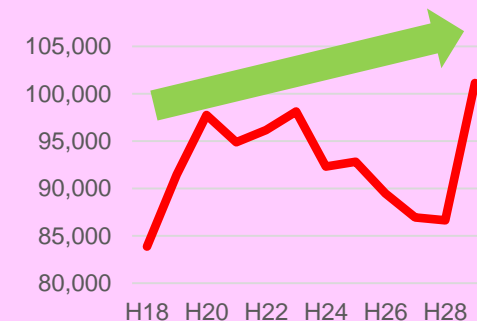


2. 持続可能性を高めるため、地域関係者等の協働を実現

- ・ デマンド交通の運行委託費について、交通事業者の地域貢献としての協力により、実運行回数に応じた費用とすることを可能とし、運行委託費を大幅に抑制
- ・ 地元企業・商店からの協賛金寄付や地元小中学生によるステッカー作成により、経営状況を改善するとともに、マイバス意識を醸成
- ・ 学識から助言を得るとともに、卒業論文のテーマとして扱ってもらうことで、運行改善に活かすとともに、大学生の参加により協議会の活性化を実現

(効果)

○あおばす利用者数(年間利用者数/地区生産年齢人口)



○よろう号1運行当たり平均乗車人数
1. 29人(H25)→1. 39人(H29)



地域住民の協働による取組事例(京都市宇治市)

■ 住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保。住民が主体となった利用促進策や維持資金の募集、行政からの自律的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

(1) 行政・事業者・住民の三者協働

- 「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。
- 市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。

2. 創意工夫

(1) 補助金スキームの工夫

- 「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。

(2) 利用促進

- 観光客の利用も目指し、沿線観光地(三室戸寺)へのアクセス手段としてのバス利用をPR。
- 子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーストとの協働によるスタンプラリーを実施。
- 西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。

3. 自立性・継続性

- 西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って残そう!」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。

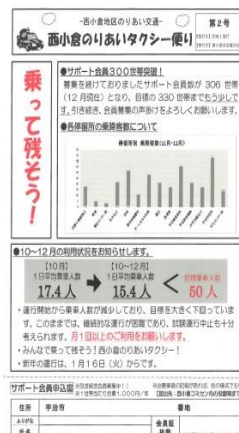
サポート会員数の推移 運行開始日(H29.10.10)282世帯 → (H30.3.5)311世帯 <10%増加>



宇治市のりあい交通事業の「しおり」



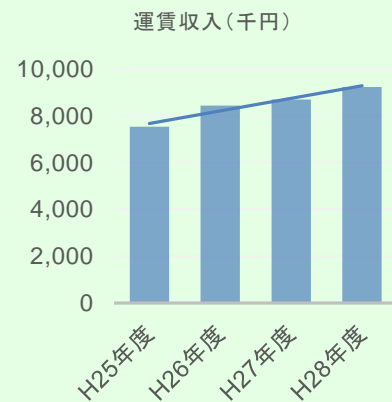
観光利用PRチラシ



西小倉のりあいタクシー便り



ギャラリーバス 新聞記事



明星レインボウバス 運賃収入推移

地域住民の協働による取組事例(愛媛県八幡浜市)



■ 過疎・高齢化が進む中山間地域において、地域住民が立ち上がり、行政との協働により「我がまちの移動手段」をトータルで確保(定時定路線・デマンド・スクール輸送)。運行開始当初と比較し約2.2倍のバス利用者数増を実現し、黒字運営を約10年間継続する等、持続可能な移動手段の仕組みを構築。

(取組の概要)

1. 多様な主体の実質的参画

- (1) 地域住民の熱意と行動
 - 民間路線バス廃止・縮小の危機を受け、**地域住民が立ち上がり**NPOを設立、自ら地域の移動手段を確保
 - **地区住民の会費拠出**による事業運営

(2) 市による本取組への全面支援

- 交通担当部署のみならず、学校教育・福祉等各部署が連携、**クロスセクター効果**による便益向上を目指し、NPOの活動を**全面的にバックアップ**

2. 創意工夫

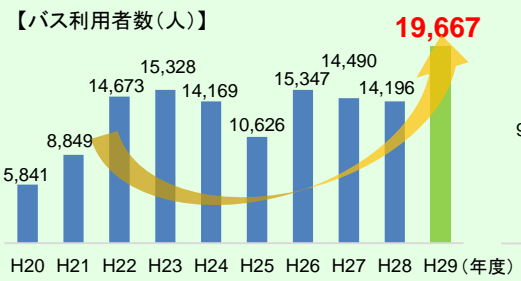
- 『**自分たちのまちは自分たちで**』
- **地域と行政が協働**し、高齢者の移動に加え、児童・生徒の通学を含めた**地域の移動手段をトータルで確保(地区と市街地を結ぶ定時定路線・域内デマンド・小中学校スクール輸送)**
- 自ら運転手を確保、**無償貸与された旧駐在所(遊休施設)**を事務所として有効活用
- 地域ニーズに基づく運行、**高齢者の外出機会創出**(お遍路巡りツアーなど)、チラシでの会員拡大の取組

3. 自立性・継続性

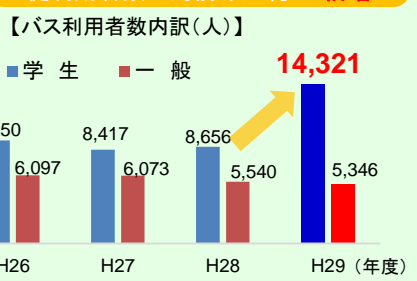
- 事業開始以降、**市・県・国からの運営費補助(欠損補助)が一切なく、10年間黒字運営を継続**、**バス利用者数も約2.2倍増**
- 地域住民の満足度が高く、費用対効果の高い活動を継続して取組中



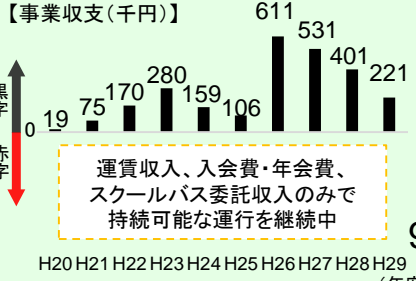
H29年度利用者数はH21年度比約**2.2倍増!**



中学校統廃合により、H29年度の児童・生徒利用者数は対前年比約**1.7倍増!**



開始以降**10年間黒字運営!**



- 地域内交通への国庫補助については、市町村ごとに人口等を基準として設定する上限額の範囲内で補助している。
- 市町村内に複数の対象系統がある場合には、取組の実態等に関わらず、系統ごとに按分した額を充てている。

<〇〇市(人口10万人)の国庫補助上限額の設定と系統毎の配分(イメージ)>

(算定の考え方)

- ・対象人口 : 5万人 ← 原則として、人口集中地区以外の人口と交通不便地域(過疎指定地域等)の人口を比較し、多い人口を対象人口とする
- ・人口密度 : 100人 ← 人口密度が高い(120人以上)場合、国庫補助上限額を補正(補正係数0.7)

⇒ 〇〇市の国庫補助上限額: $5\text{万人} \times 120\text{円} \times 1.0 + 200\text{万円} = 800\text{万円}$
(対象人口) (人口密度補正係数) (基礎定額)

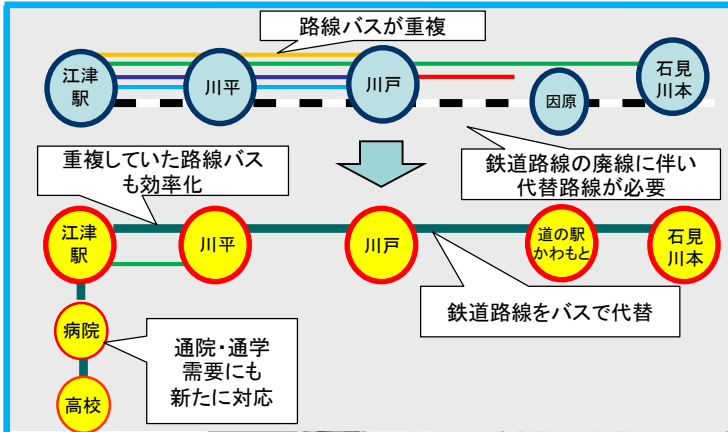
(単位:万円)

	系統	収支差額の1/2	国庫補助上限額
A事業者	①	300	240
	②	100	80
B事業者	③	500	400
C事業者	④	100	80
合計		1,000	800

× 0.8

三江線沿線 再編実施計画

- JR三江線の廃止に伴い、地域公共交通ネットワークをバス路線で代替。
- 併せて重複があるなど非効率な部分があった既存のバス路線を使いやすく効率的なネットワークへ見直し。

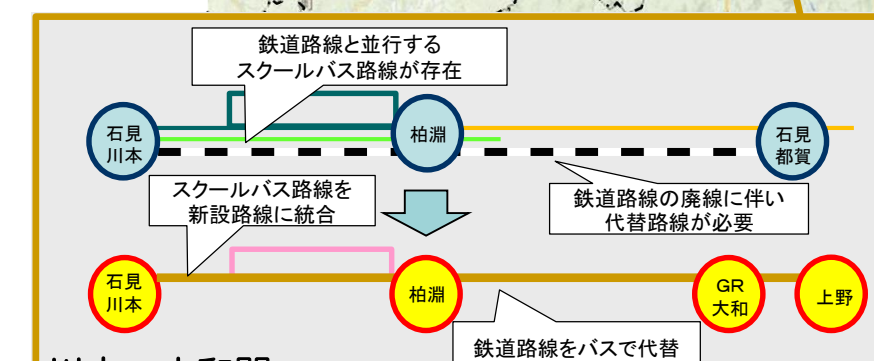


江津～川本間

- 鉄道の代替路線として、江津～石見川本間を運行するバス路線を新設。
- 複数路線を統合し効率化するとともに、通学・通院への需要にも対応

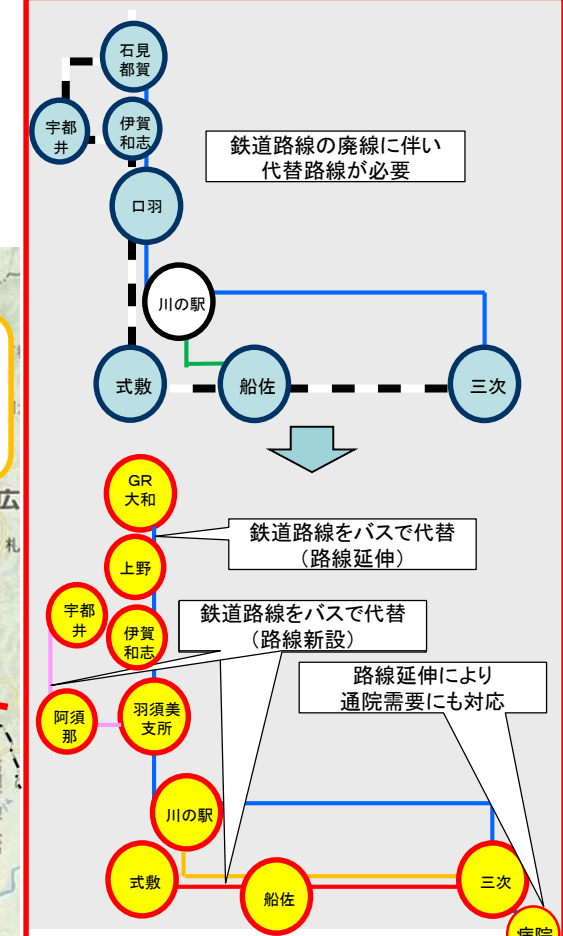
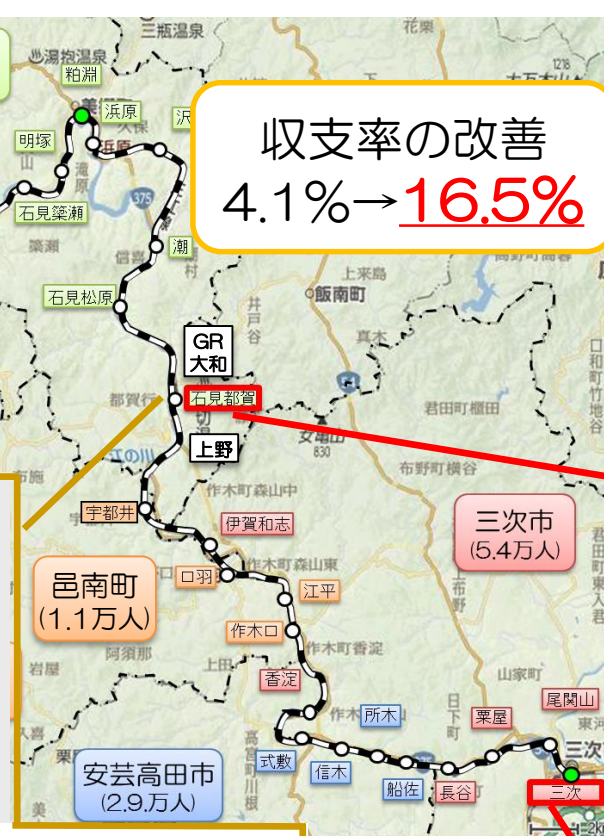


収支率の改善
4.1% → **16.5%**



川本～大和間

- 鉄道の代替路線として、石見川本～上野間を運行するバス路線を新設。
- 複数路線を統合し効率化するとともに、通学への需要にも対応



大和～三次間

- 鉄道の代替として、既存路線の延伸と路線の新設により対応。
- 既存システムのルート・ダイヤの見直し効率化するとともに、通院への需要にも対応

- 通学に対する文部科学省の補助は、中学までの義務教育への通学を対象としており、**高校通学はほぼ対象外**となる。

へき地児童生徒援助費等補助金

30 年度予算額2, 313百万円

1 補助対象経費

- スクールバス・ボート等購入費(597百万円)
- 遠距離通学費等 1,437)
 - ✓ 遠距離通学費(1,262百万円)
 - ✓ 寄宿舍居住費(33百万円)
 - ✓ 高度へき地修学旅行費(117百万円)
- 保健管理費(45百万円)
- 離島高校生修学支援事業(234百万円)
 - ※高校未設置離島の高校生を対象

※小学生、中学生、義務教育学校の児童生徒のみ対象

2 補助率・補助事業者

都道府県・市町村を補助事業車年、原則1／2

3 被災地通学用バス等購入費補助【復興特会】(34百万円)

※東日本大震災の被災地で通学が困難になっている児童生徒の通学条件の緩和を図るために都道府県及び市町村がスクールバス・ボートを購入する事業に対する補助

スクールバス以外にも様々な存在する地域輸送資源

- 病院や大規模商業施設等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者に委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。

大規模商業施設の送迎バス



写真引用元：
イオンスタイル湘南茅ヶ崎HP
https://www.aeon.com/store/イオン/イオンスタイル湘南茅ヶ崎/shop_info/train_bus/34064
IKEAらいふHP
<http://ikeajapan.net/shop/4048/>

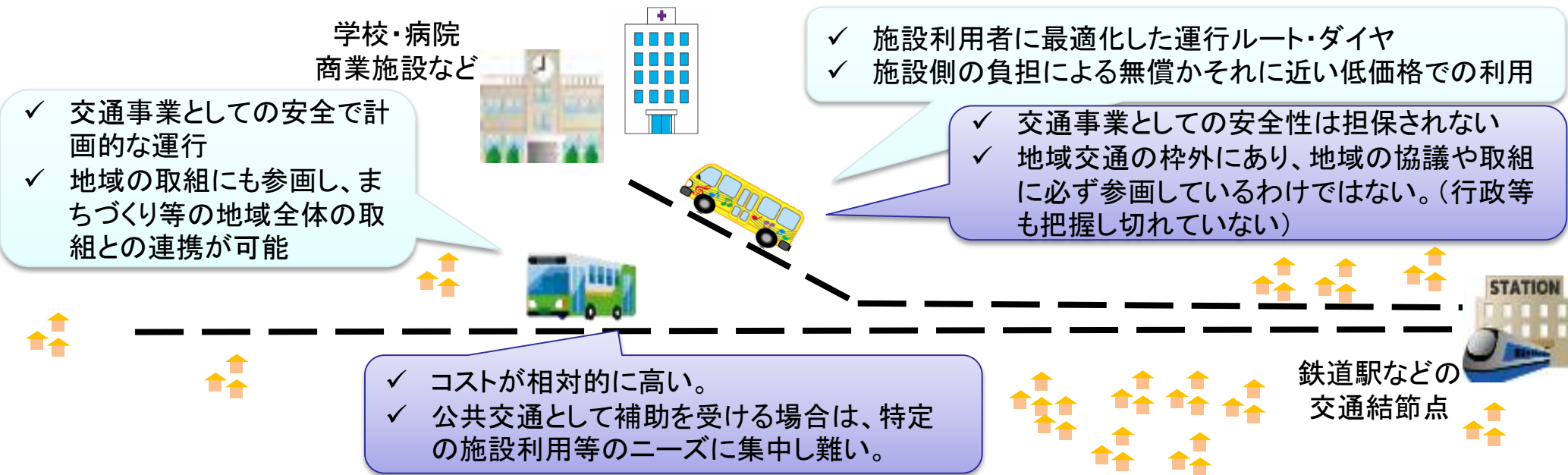
病院・福祉施設の送迎バス



写真引用元：
市立芦屋病院HP
<http://www.ashiya-hosp.com/byouin/bus.html>

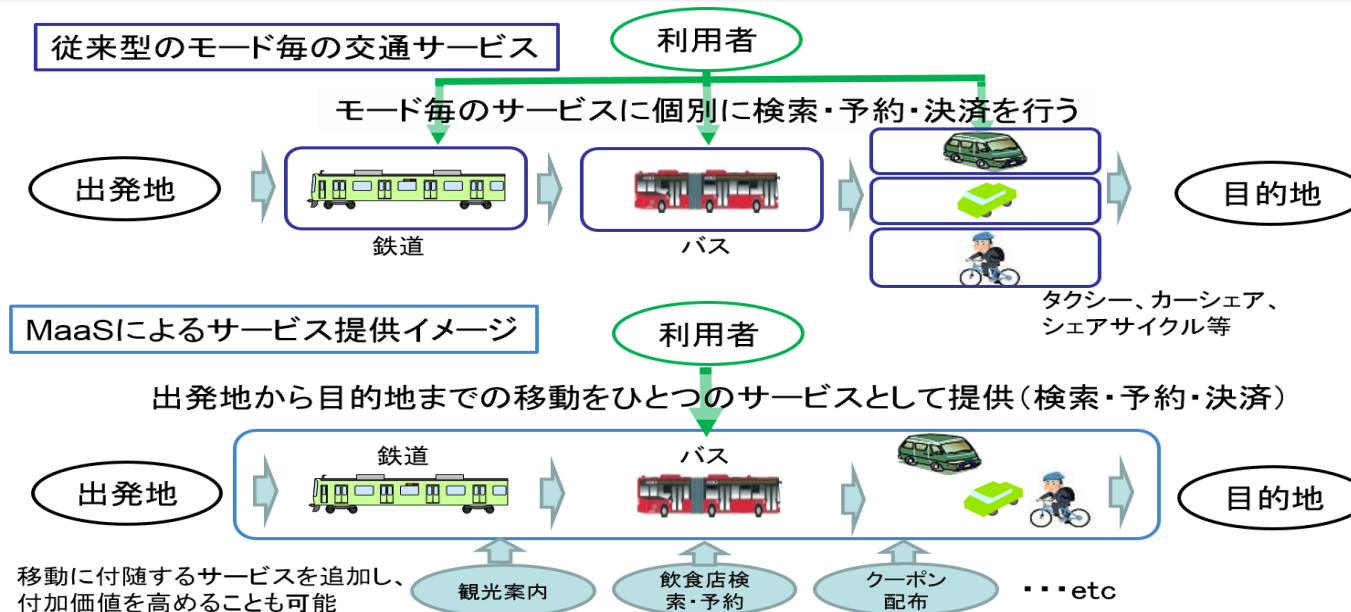
- ◆ 他に、企業オフィス・工場への通勤バスなども。
- ◆ 特定施設での乗降のみ無料としたり(例：競馬開催時の都営バスの大井競馬場降車時)、施設がバス利用券を発行し、実質的に無料送迎バス運用を行うことも。

- 交通事業者による輸送サービスと重複したサービスを施設運営者などが無償で提供してしまうと、運転手や車両などの限られた輸送資源を浪費しながら利用者を既存の交通事業から奪ってしまうおそれ。
- 一方で、既存の交通事業に単純に一本化した場合、施設利用者の利便性低下を招くおそれも。
- 路線バスを施設利用ニーズに適応させつつ一本化する、施設送迎バスに一般客を混乗させる、施設側が路線バスを利用する利用者に運賃相当のクーポンを出す等の協調を図り、地域資源の有効活用と利便性維持向上の双方を図ることが必要。



※また、重複する路線バスの運行事業者と施設送迎バスの受託事業者が同一の場合、交通事業者は重複による路線バスの収益低下のデメリットをあまり感じず、路線バスに補助を行う行政側の負担だけが増大するおそれもある。その場合、行政以外の関係者がサービス調整の必要性を有しないため、包括的な調整が行い難いという事態になりかねない。

- MaaS: Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。



想定される効果

- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキWhimユーザー:48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集(→路線の再編)

出典: MaaS ALLIANCE “White Paper”
ERTICO “VISION PAPER”

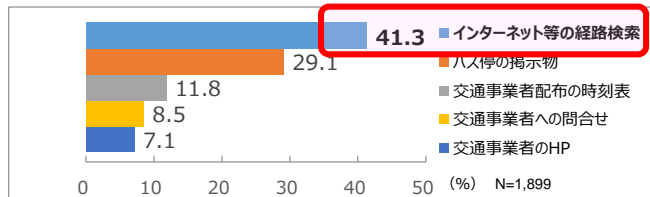
バスの経路検索の充実に向けた取組

- 携帯端末を通じた経路検索サービスは都市部を中心に幅広く利用されるようになってきているが、地方の中小事業者が運行するバス路線やコミュニティバスについてもこうしたサービスへの対応の促進を図っていく。

経路検索サービスの普及

インターネットによる経路検索は広く利用されている。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先 (平成28年12月内閣府世論調査)



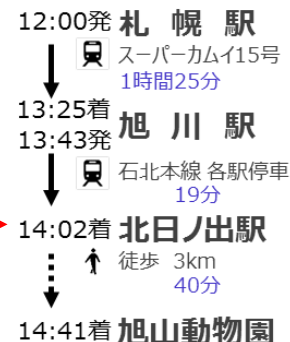
バス事業者の対応状況

多くの中小バス事業者において、経路検索に必要な情報がデータ化されていない。

(※経路検索事業者側で独自にデータ入力している事例あり。)

旭川駅から動物園正門まで
路線バスが運行されているが
未対応のため徒歩を案内

Google Mapsで
札幌駅～旭山動物園まで
検索した場合の例



「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索サービスへの対応を促進

【情報フォーマットの概要】

- 停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目を網羅。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保し、海外からの検索への対応も可能に。

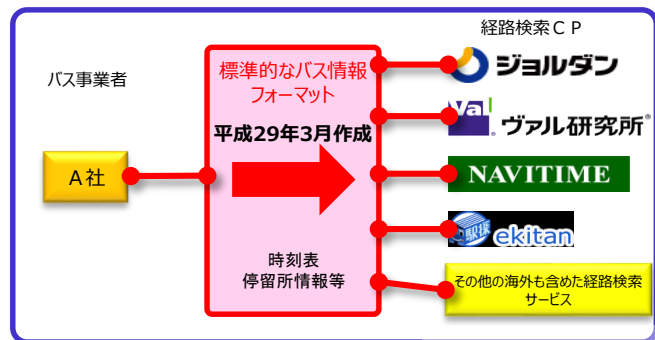
【情報フォーマット整備による効果】

- 中小バス事業者等から経路検索事業者等への情報提供が促進されることで、経路検索におけるバス情報が充実する。

【実証実験の結果を踏まえた更なる普及促進】

- 国内3カ所で行った実証実験の結果を踏まえ、情報フォーマットの普及に向けた活動を加速。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



交通分野におけるQRコードの活用

- QRコードの活用は、スマートフォンの普及や導入コストの低さから、世界的に急拡大。
- 交通分野においても、スムーズな乗車、キャッシュレス決済、情報提供等に活用可能。

スムーズな乗車

【事例】JAL&はるか

- ・ ロサンゼルスから京都までの航空券と空港アクセス鉄道の切符をセットで購入することが可能。
- ・ 乗換えがスムーズになるように、初めて航空券などで採用されているQRコードを鉄道の切符に採用。

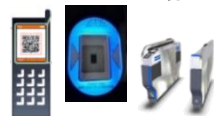


キャッシュレス決済

【事例】沖縄都市モノレール（ゆいレール）におけるAlipay実証実験

- ・ 沖縄都市モノレール（ゆいレール）において、改札機で直接Alipay（支付宝/アリペイ）（※）を利用できるようにする実証実験を実施（平成30年6月～8月）。
- ・ 日本初の鉄道改札機での海外電子決済を実現。
※中国最大のQRコード決済サービス。スマートフォンをQRコードにかざすことで即時決済が可能に。

QRコードで入出場



乗車

【事例】タクシーにおける取組

- ・ 2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応100%（クレジットカード、電子マネー、交通系ICカード、銀聯カード、Alipay、Wechatpay対応）を目指す。
- ・ Japan Taxiが広告配信タブレットを使ったQRコード決済機能を主要都市で展開（神奈川、名古屋、京都、大阪、福岡、札幌を中心に順次全国で展開）

情報提供

【事例】岐阜バス

- ・ 各バス停に掲出されているQRコードを読み取るだけで、発車するバスの時刻と接近情報や周辺の観光情報等を入手可能。
- ・ 東京・埼玉（国際興業バス）、名古屋市（名古屋市交通局）、岐阜市（岐阜バス）、広島（広島電鉄等）、愛媛（伊予鉄）、鳥栖市（西日本鉄道）等各地で同様の取組を実施。



新バス運行情報提供サービス実施中!!

停留所名	主な行先
かんいほけんまえ	左まわり JR岐阜
簡易保険前	左まわり 忠節



10

出典：岐阜バス

【参考】キャッシュレス決済及びQRコードの概要・利用状況

- ・ クレジットカード決済やスマートフォン等によるQRコード決済などのキャッシュレス決済は、世界において急激に増加。
(2015年各国キャッシュレス決済比率：韓国89.1%、中国60.0%、英国54.9%、米国45.0%、インド38.4%、日本18.4%)
- ・ QRコード決済の一種であるAlipay（支付宝/アリペイ）は、取引件数が1日平均1.5億件に達しており、VISA（同2.6億件）やMaster（同1.8億件）等の世界的ブランドにも迫る勢い。日本においてもローソンなどの小売店を中心に、4万店以上で導入済み。

- QRコード決済を含むキャッシュレス決済は、世界において急激に増加しており、交通分野における対応も求められている。
- 沖縄都市モノレール(ゆいレール)は、QRコードを活用したAlipay(支付宝/アリペイ)によるキャッシュレス決済で、モノレール改札機の通過を行う実証実験を実施。

キャッシュレス決済及びAlipay

- ・スマートフォン等によるQRコード決済をはじめとしたキャッシュレス決済は、世界において急激に増加。
(2015年各国キャッシュレス決済比率: 韓国89.1%、中国60.0%、英国54.9%、米国45.0%、インド38.4%、日本18.4%)
- ・Alipay(支付宝/アリペイ)は、アリババグループが提供する中国最大のQRコード決済サービス。
(2016年第4四半期の中国内でのシェア: Alipay54%、WeChat37%)
- ・中国アリババ銀行グループに口座を持っていれば、スマートフォンをQRコードにかざすことで、即時決済が可能に。



Alipayの利用状況

アクティブユーザー	5億人
取引額	1.7兆円(年間)
取引件数(※)	1.5億件(1日平均)

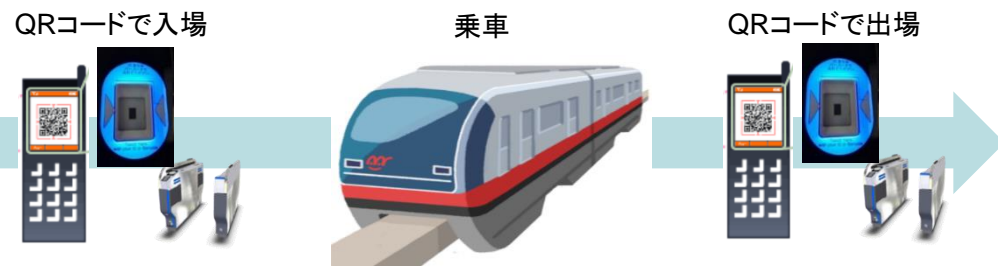
※VISA:2.6億件、Master1.8億件

VISA、Master等の世界的なブランドにも迫る勢い。

- ・日本においてもローソンなどの小売店を中心に、**4万店以上**で導入済みだが、**交通分野**における対応は進んでいない。

実証実験

- ・沖縄都市モノレール(ゆいレール)において、改札機で直接Alipayを利用できるようにする実証実験を実施。
- ・日本初の鉄道改札機での海外電子決済を実現。



実証実験の概要

関連事業者: オリックス(加盟店契約業務)
 TIS(決済中継センターの構築・運営)
 アントフィナンシャルジャパン(Alipay日本法人)
 日本信号(改札機ソフトウェアの改修・運用)
 QUADRAC(サーバ等の提供・運用)

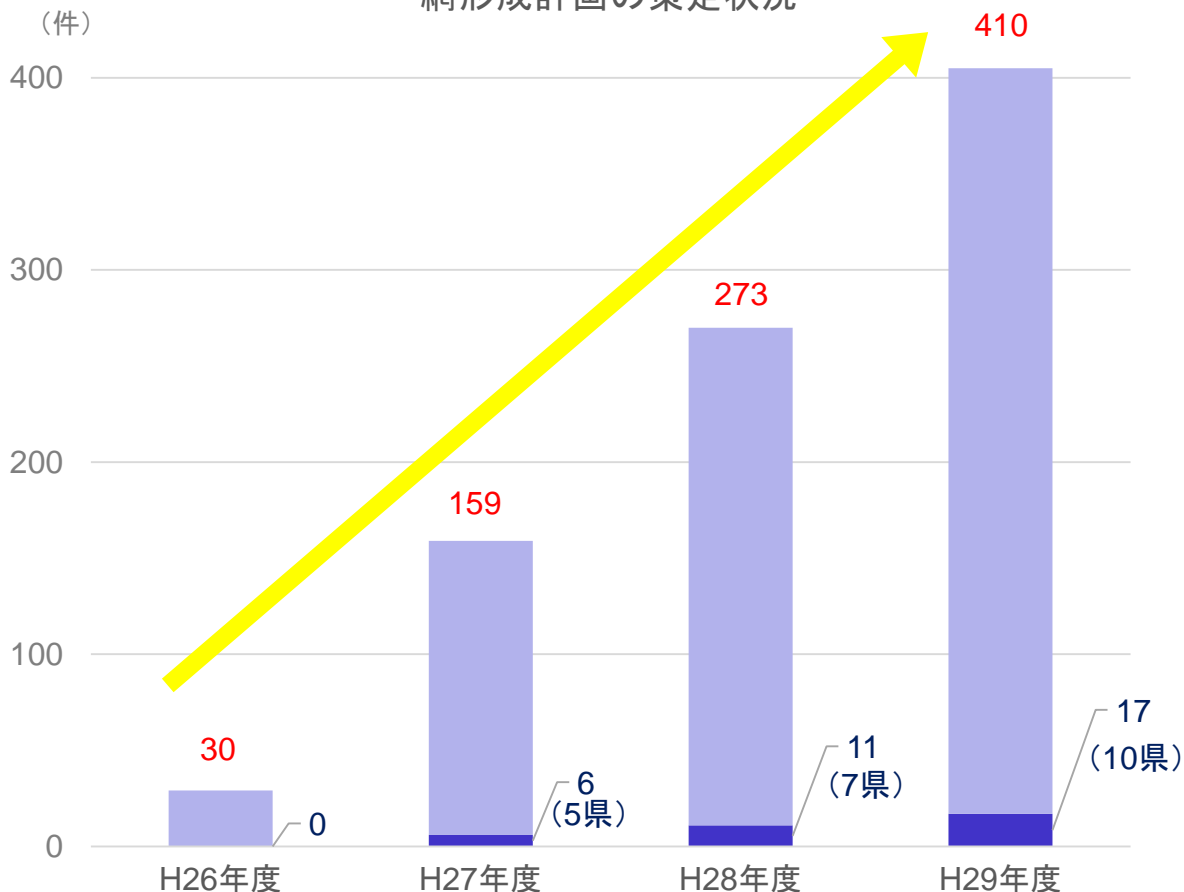
対象区間 : ゆいレール全駅(15駅)
 実験期間 : 平成30年6月22日～8月20日
 実験対象者: Alipayが利用できる中国人観光客
 利用見込数: 約180人/日



網形成計画・再編実施計画 作成自治体数

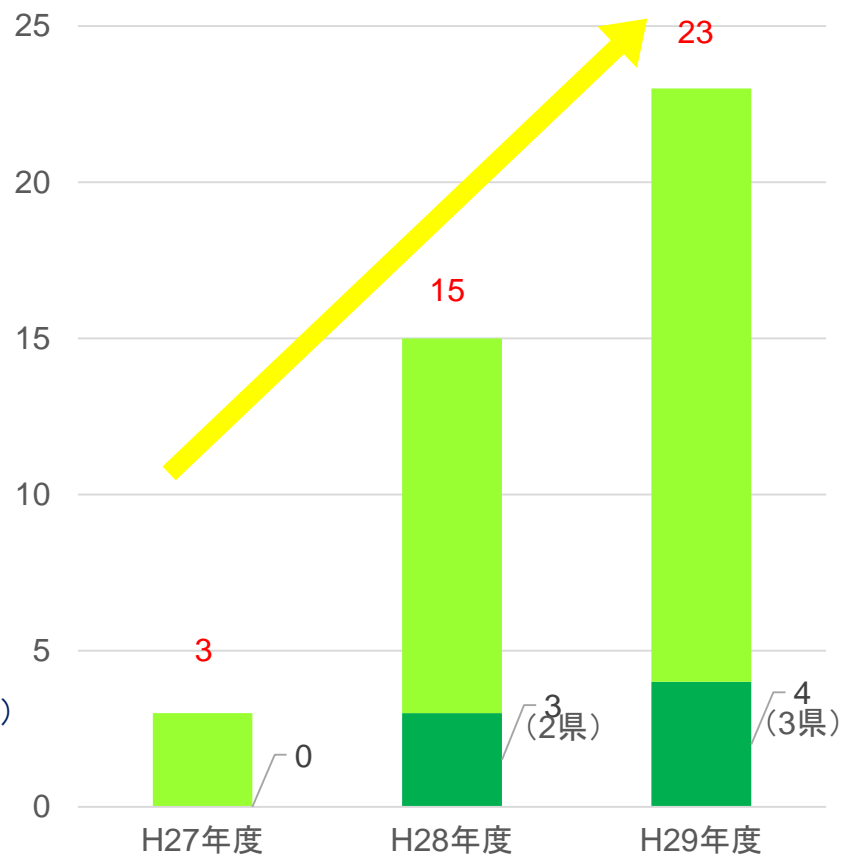
- 平成26年の地域公共交通活性化・再生法の改正以降、市町村を中心に網形成計画や再編実施計画の策定が進んでいる。一方で、都道府県と複数の市町村の連携による広域的な網形成計画等の策定は、一部の先進的な地域に限られている。

網形成計画の策定状況



■ 都道府県が策定主体 (地域鉄道沿線を除く)
 (※上記のほか、地域鉄道沿線地域(3県・6地域)、東京都1地域(BRT関係)で策定)

再編実施計画の策定状況



■ 都道府県が策定主体 (地域鉄道沿線を除く)
 (※上記のほか、地域鉄道沿線地域(1地域)で策定)

計画制度と支援制度の現状

- 現行の支援制度(地域公共交通確保維持改善事業)は、支援に当たって法定計画(網形成計画)の策定を補助要件として求めておらず、法定計画と支援制度は直接的に結びついていない。

計画制度

(地域公共交通活性化再生法)

地域公共交通網形成計画

地方公共団体が関係者と協議会を開催し、地域公共交通に関するマスタープランとして策定



地域公共交通再編実施計画

地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通の再編のための具体的な取組を記載

等

支援制度

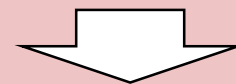
(地域公共交通確保維持改善事業)

- 計画の策定や推進を支援

生活交通確保維持改善計画

地方公共団体が関係者と協議会を開催し、地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供等を図るための取組を記載

※法定計画(網形成計画、再編実施計画)とは別途作成



- 幹線バス、デマンドタクシー等、離島航路・航空路の運行(運航)等を支援
- 地域公共交通のバリアフリー化や地域鉄道の安全性向上を支援

※国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

網形成計画と地域内フィーダー系統補助の関係

- 地域内フィーダー系統補助を活用している地域のうち、ほぼ半数は網形成計画を作成していない。

網形成計画作成団体		地域内フィーダー系統確保維持計画	
網形成計画の作成単位	網形成計画作成数 (括弧内は再編実施計画数) (※1)	協議会数 (括弧内は再編実施計画を作成した団体に限った場合の数) (※2)	
網形成計画作成済み	単独市町村	379 (18)	226 (16)
	複数市町村	22 (0)	28 (0) (※3)
	都道府県 + 市町村	20 (5)	13 (5) (※4)
	都道府県	4 (0)	26 (0)
	合計	425 (23)	293 (21)
網形成計画未作成	-	258	約47%
合計	-	551	

(※1) 平成30年7月末の状況。

(※2) 平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。

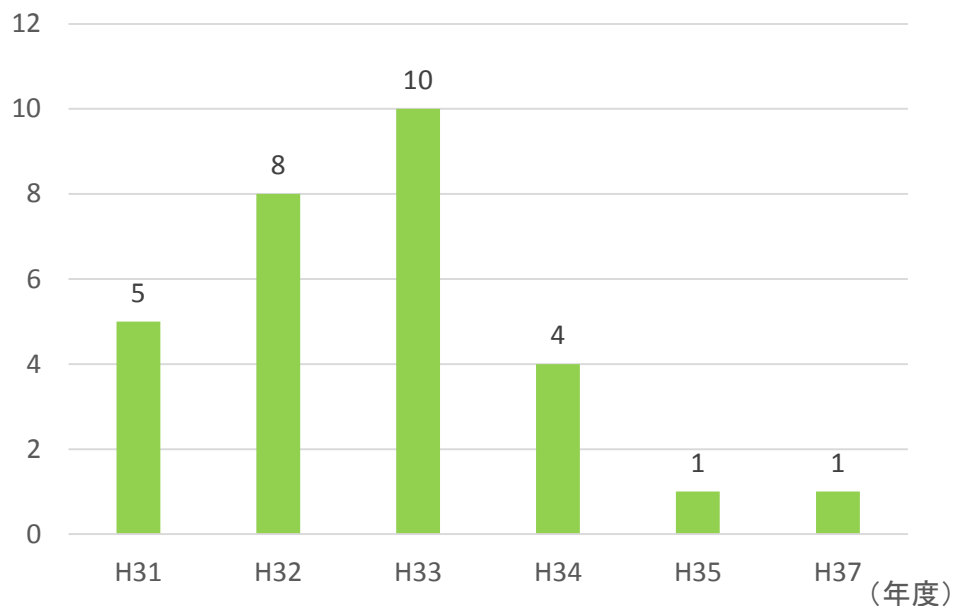
(※3) 複数の市町村で作成した網形成計画の作成主体のうち、単独で網形成計画を策定している市町村(又はその協議会)の数を除いたもの。

(※4) 都道府県と市町村が共同で作成した網形成計画の作成主体のうち、単独又は複数の市町村のみで網形成計画を策定している市町村(又はその協議会)の数を除いたもの。

再編実施計画等の期間満了

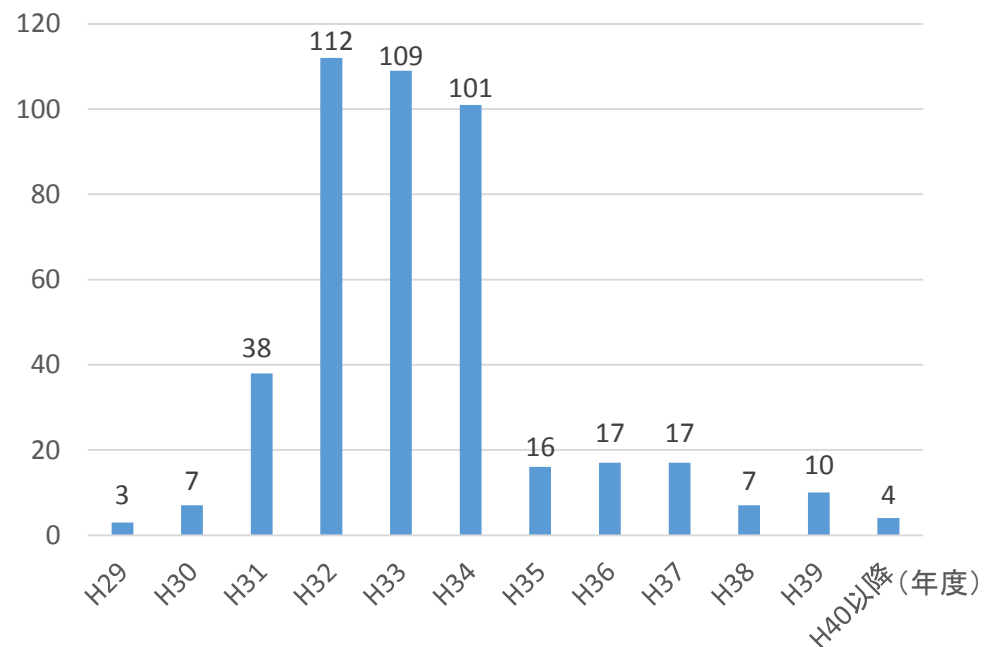
- 網形成計画の計画期間は、5年程度を原則とし、目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げないこととしている。また、再編実施計画は、網形成計画に基づき、網形成計画の計画期間の範囲内で実施されている。これらの計画の期間満了が近づいている地域がある。
- 平成26年の地域公共交通活性化再生法の改正以降、再編実施計画に基づき、需要規模が小さい地方部のバス路線について、車両のダウンサイジングと合わせてデマンド交通への転換を行う取組等に対し、地域間幹線系統補助や地域内フィーダー系統補助の適用要件を緩和する等、特例措置により支援を拡充(P.3参照)。
- 再編実施計画の期間満了により、これらの特例措置がなくなり、国庫補助要件を満たさない場合も生じる可能性がある。

再編実施計画の終了時期



※再編実施計画計29件(平成31年1月末時点)の終了時期の年度の分布を示す。

網形成計画の終了時期

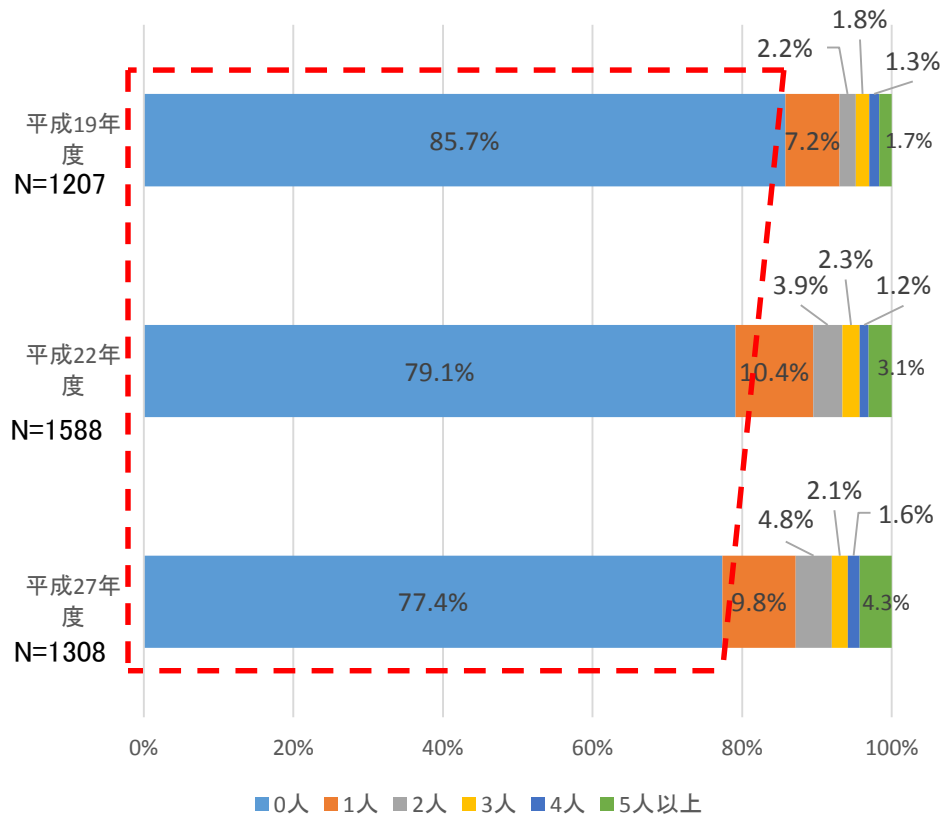


※網形成計画計441件(平成31年1月末時点)の終了時期の年度の分布を示す。

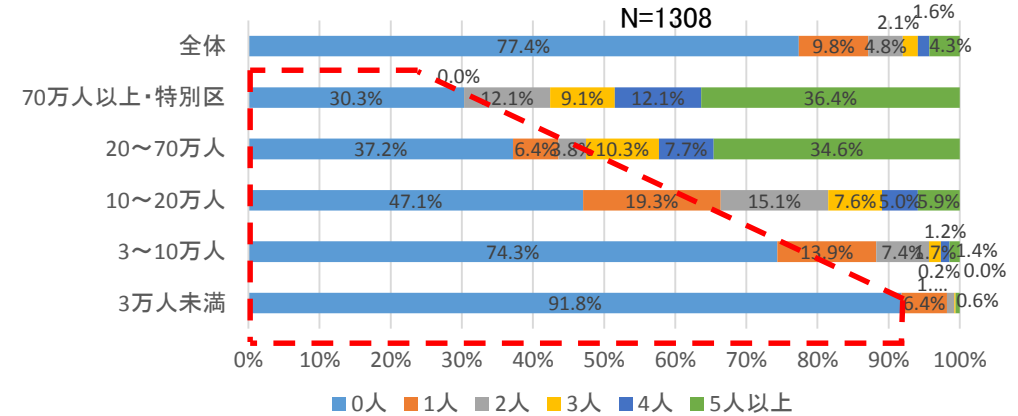
市町村における地域公共交通の組織体制の現状

- 地域公共交通等の専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。特に、人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向にある。
- 兼任担当者の主な業務内容は、「総務・企画・行政」が最も多い(約1/3)。

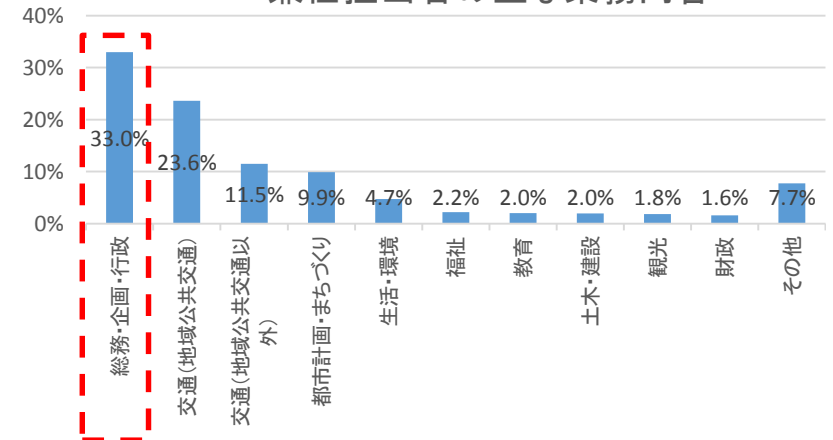
地域公共交通専任担当者数の割合の推移



人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合



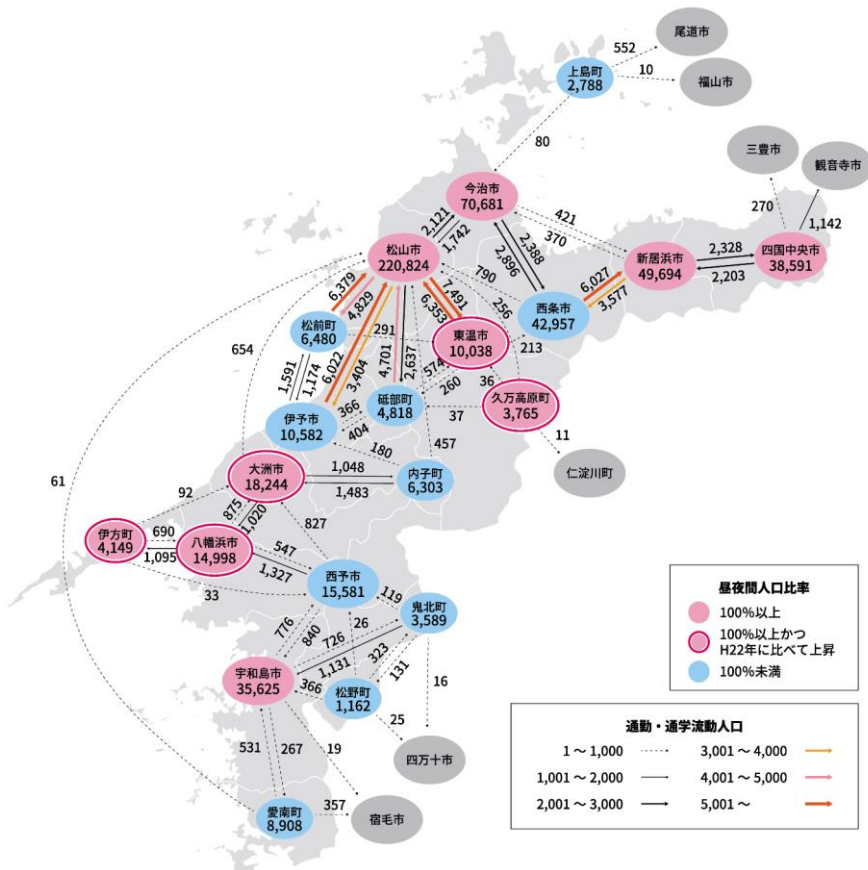
兼任担当者の主な業務内容 N=1308



出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋

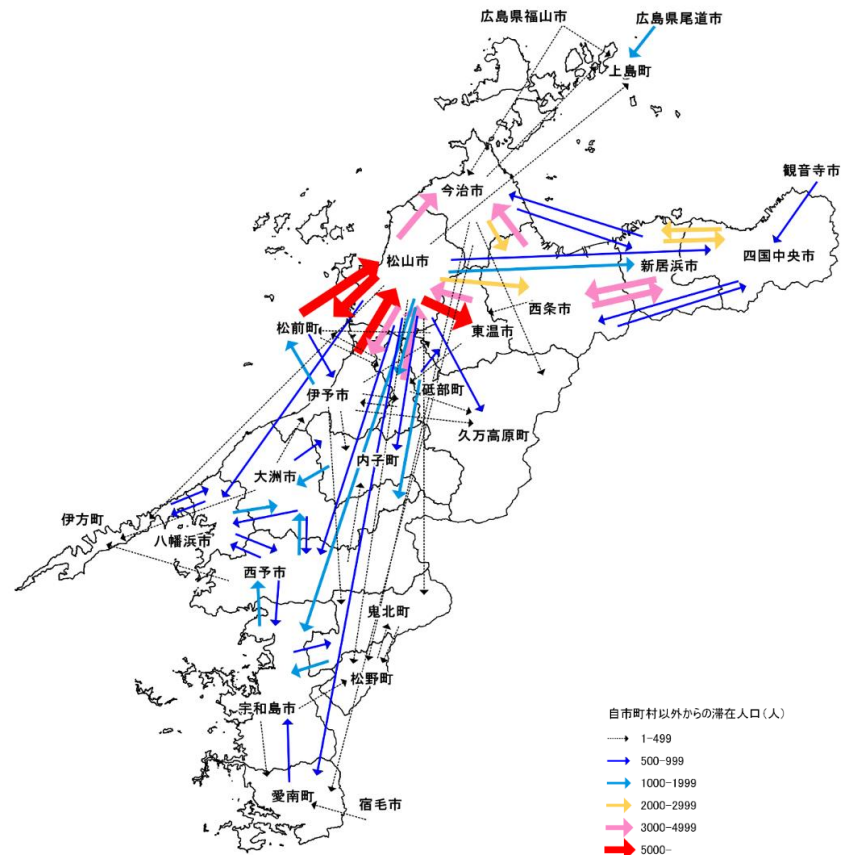
■ 通勤通学流動や滞在人口の分析によって、各市町村の通勤・通学の目的地としての拠点性、隣接する市町村相互間の面的な移動など、**日常生活における広域な地域住民の移動実態やニーズが多く存在。**

通勤通学流動(愛媛県の例)



資料: 総務省「国勢調査」(平成22年、平成27年)より
国土交通省四国運輸局作成

平日日中における人の移動の動向(愛媛県の例)



資料: 地域経済分析システム(RESAS)From-to分析(滞在人口)より
国土交通省四国運輸局作成

広域幹線路線の見直しの例(大分県南部圏)

- 佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い、利便性を確保しながら効率化。
- 併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編。

【作成主体】大分県・佐伯市・津久見市 【区域】佐伯市・津久見市

【計画期間】平成30年10月1日～平成33年9月30日

交通結節点の新設、路線の分割等

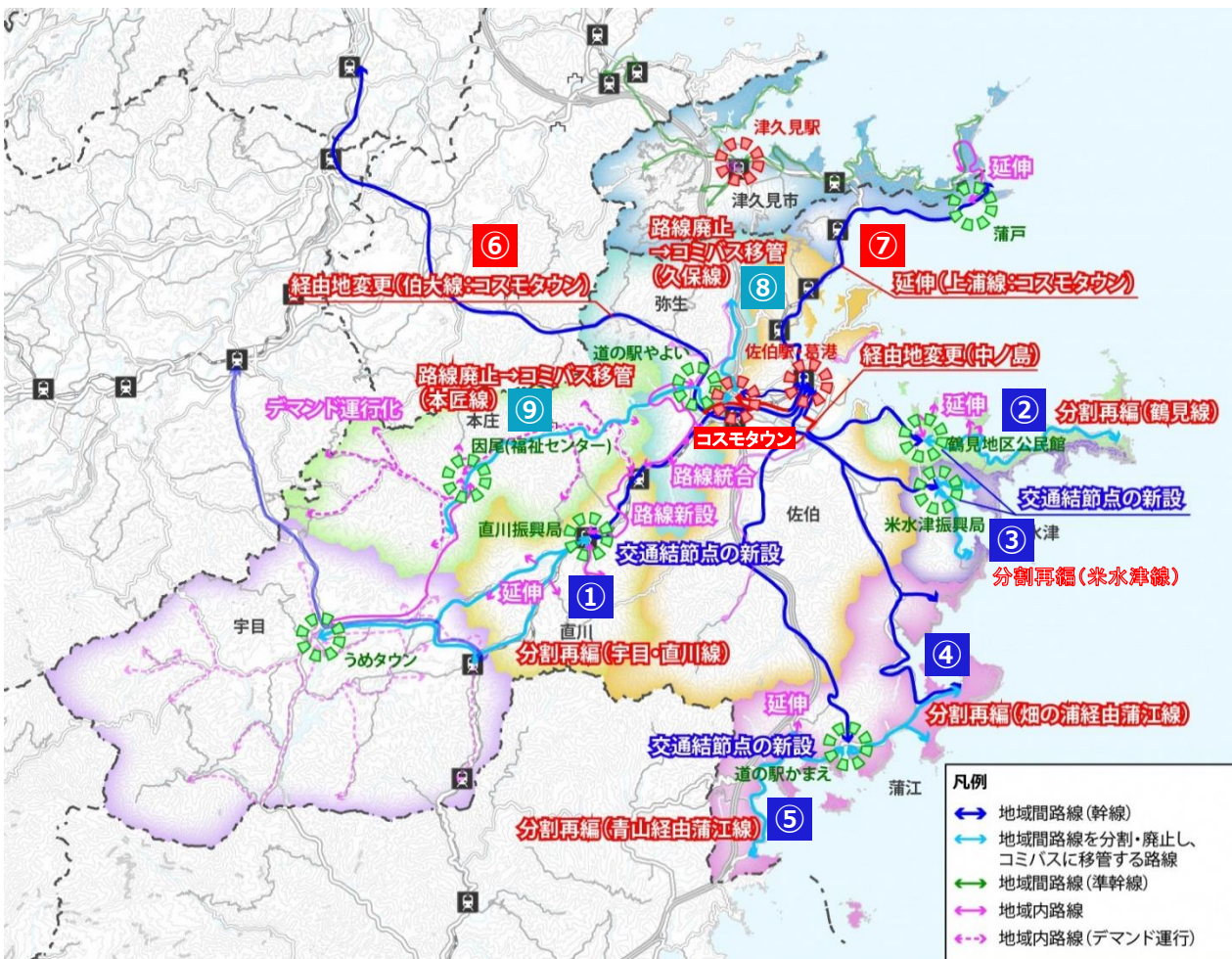
①宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
②鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以东をコミバスに移管
③米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以东をコミバスに移管
④畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	中川原で路線を分割し、中川原以南(～蒲江間)をコミバスに移管
⑤青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえで路線を分割し、道の駅かまえ以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを経由
⑦上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

民間バスをコミバスへ移管

⑧久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨本匠線【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮

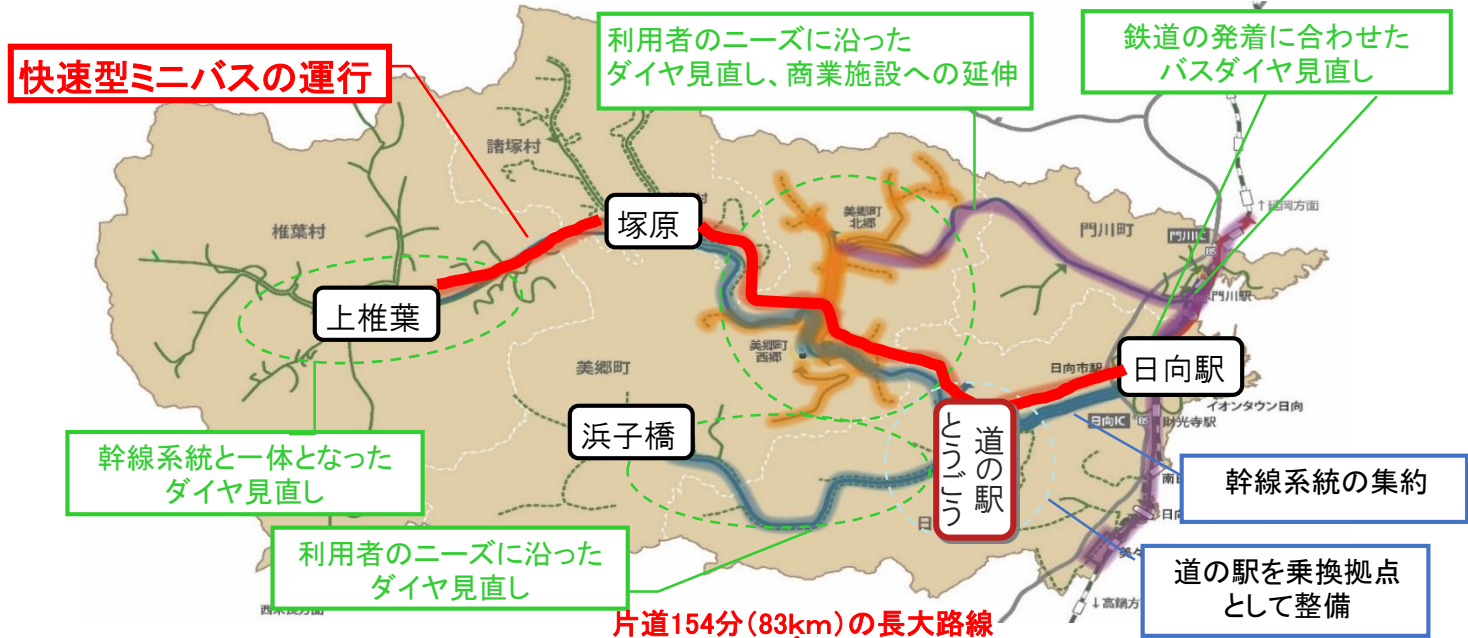


広域幹線路線の見直しの例(宮崎県日向・東臼杵地域)

- 日向市を中心とする1市2町2村で構成される定住自立圏において計画を策定。
- 長大路線の解消により効率性を向上させるほか、交通サービスの総合的な見直しにより利便性を向上。

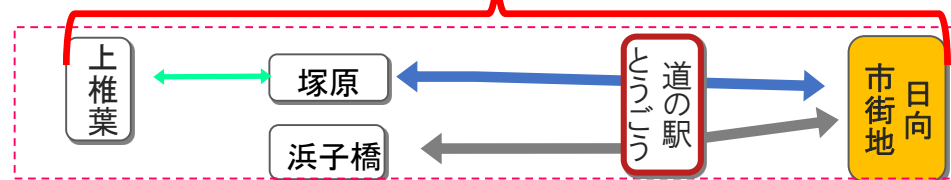
【主な事業内容】

- ◆ **山間部～市街地間を結ぶ快速型ミニバスの運行**
 - ・長時間運行を伴う山間部の所要時間短縮
- ◆ **地域拠点(道の駅)を核とした幹線系統の集約**
 - ・山間部路線の運行効率化のため重複区間の路線集約
- ◆ **利用実態や接続性に配慮したダイヤ見直し**
 - ・利用者のニーズに沿ったダイヤの見直し
 - ・鉄道、他系統の発着に合わせたダイヤ見直し



片道154分(83km)の長大路線

【再編前】



【再編後】

