

# 地域公共交通の現状等について

---

平成25年9月11日

国土交通省

総合政策局 公共交通政策部

## 1. 地域公共交通をとりまく社会経済情勢の変化

### (1) 人口減少と地域公共交通

- ・人口減少・少子高齢化の推移・予測
- ・三大都市圏及び地方圏における人口予測
- ・バス交通をめぐる状況①
- ・バス交通をめぐる状況②
- ・地域鉄道をめぐる状況①
- ・地域鉄道をめぐる状況②
- ・公共交通空白地域の拡大

### (2) 高齢化と地域公共交通

- ・高齢化の進展
- ・高齢化と交通①
- ・高齢化と交通②
- ・高齢化と交通③

### (3) まちづくりと地域公共交通

- ・都市の拡散
- ・都市経営コストの増大
- ・コンパクトシティの推進と交通

### (4) まとめ

- ・地域公共交通サービスに関する課題

## 2. 地域の取組み

- ・地域の取組み①(兵庫県豊岡市)
- ・地域の取組み②(岐阜県高山市)
- ・地域の取組み③(新潟県三条市)
- ・地域の取組み④(富山県富山市)
- ・地域の取組み⑤(熊本県熊本市)
- ・地域の取組み⑥(新潟県新潟市)
- ・地域の取組み⑦(鳥取県若桜鉄道)
- ・地域の取組み⑧(滋賀県信楽高原鐵道)

## 3. これまでの地域公共交通に関する国の政策

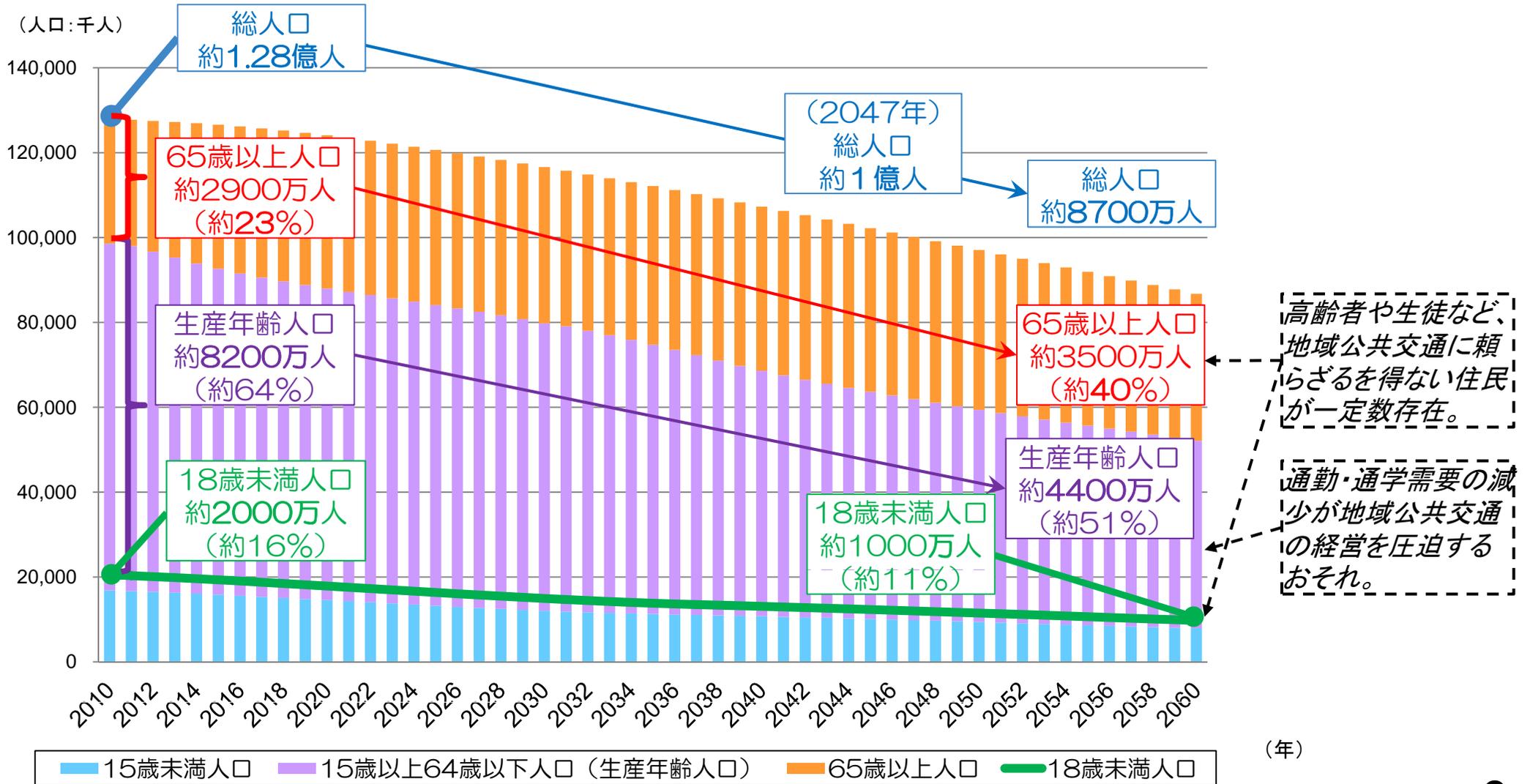
- ・これまでの地域公共交通に関する国の政策
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
- ・地域公共交通確保維持改善事業
- ・都市・地域総合交通戦略
- ・観光立国を支える地域交通関連施策の展開
- ・国の施策の効果①(コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況)
- ・国の施策の効果②(コミュニティバスの状況(路線バスとの比較))
- ・国の施策の効果③(BRT等の導入状況)
- ・国の施策の効果④(路面電車・LRT等の導入状況)

# 1 地域公共交通をとりまく社会経済情勢の変化

---

# 人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の2060年には現在の半分近くまで減少。

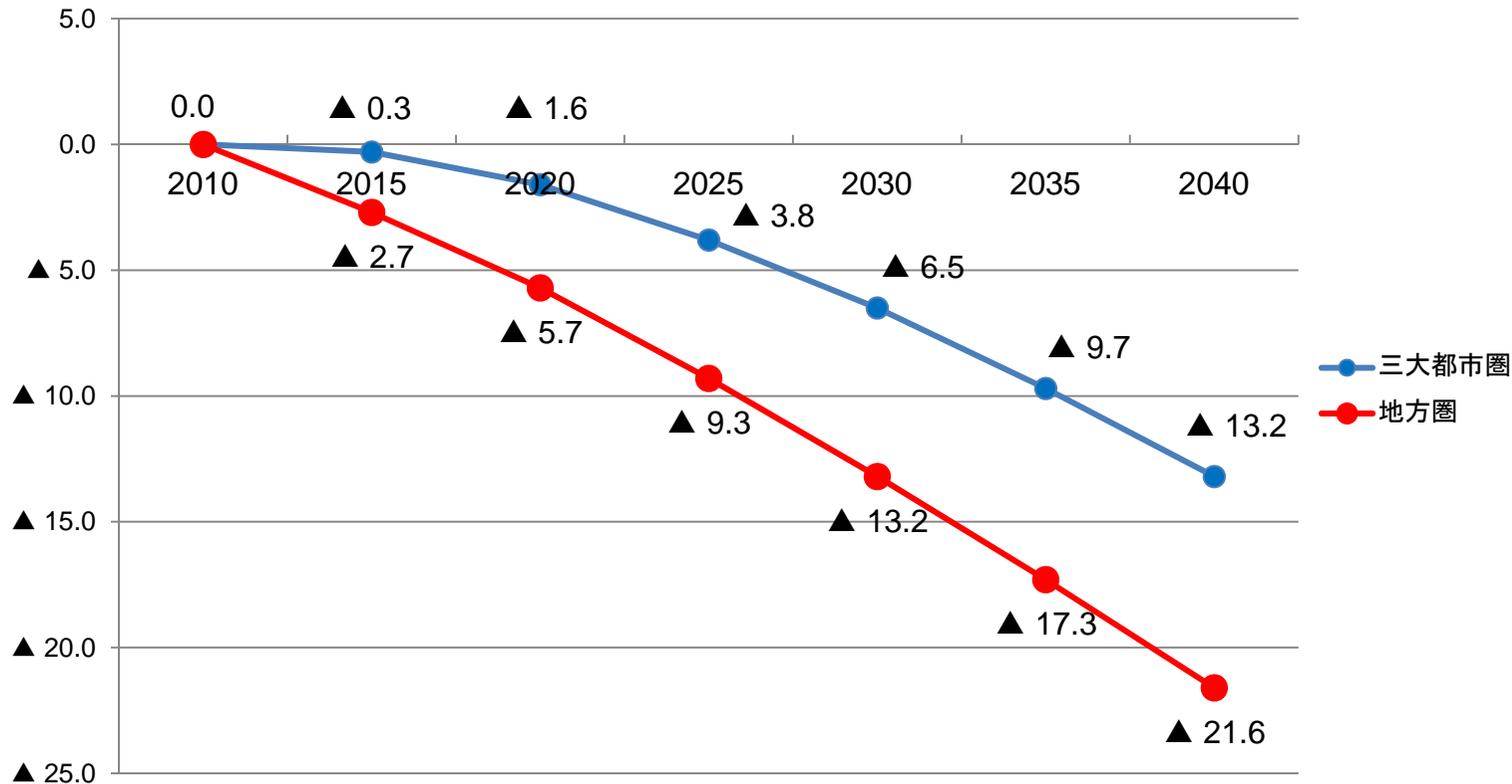


# 三大都市圏及び地方圏における人口予測

■ 人口減少は、特に地方において顕著。

## 三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）

増減率(%)



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成24年1月推計)」により国土交通省作成

三大都市圏：首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

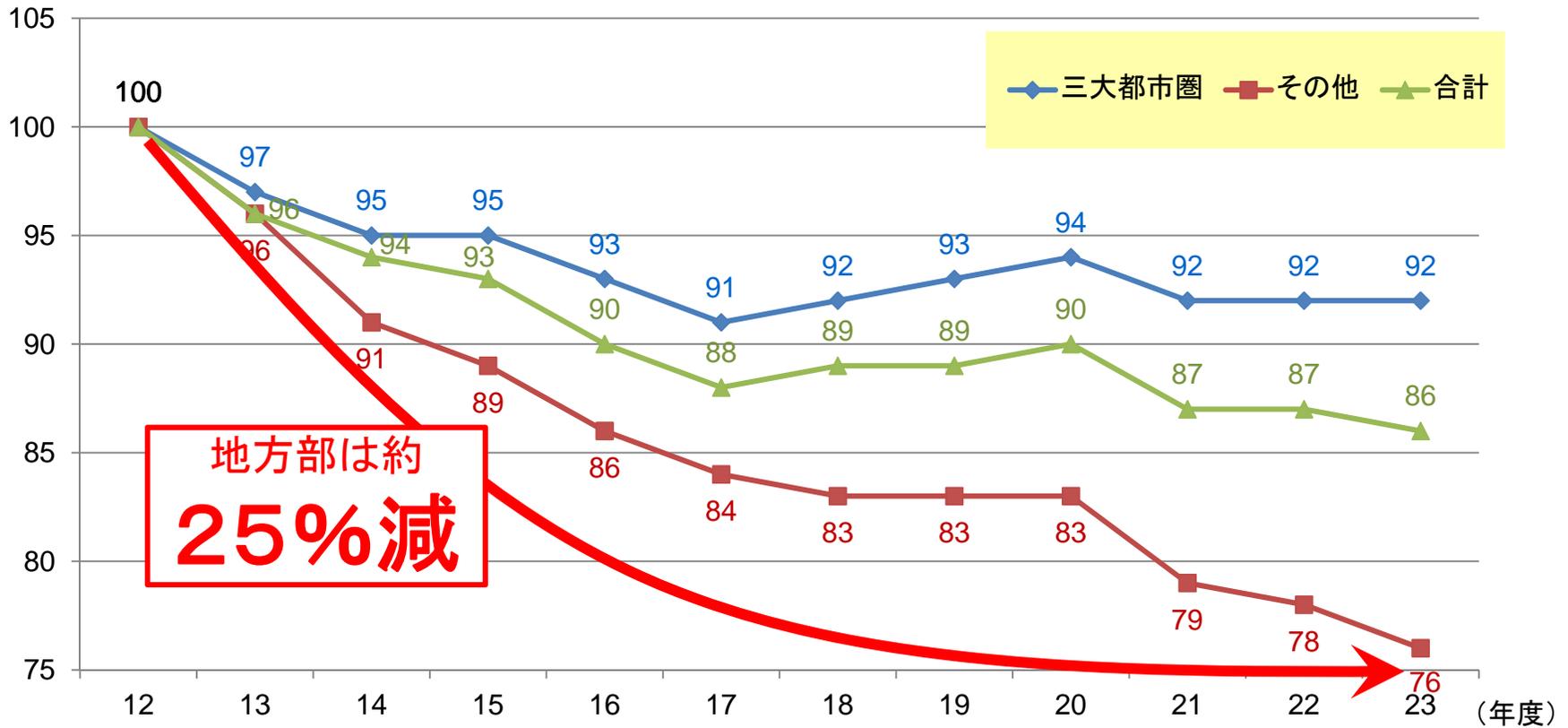
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

地方圏：三大都市圏以外

# バス交通をめぐる状況①

- 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

## 輸送人員の推移 (H12年度を100とした場合)



地方部は約  
**25%減**

出典:自動車輸送統計調査

# バス交通をめぐる状況②

■ この6年間（平成18年度～平成23年度）で、11,160kmが廃止。（全国のバス路線合計42万0,757Km（平成22年度末）の2.7%を占める）

## 乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	<b>11,160</b>

## 平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

### 法的整理

民事再生法 ○東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)  
○富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法 ○京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)

破産法 ○井笠鉄道(株)

特別清算 ○常磐交通自動車(株)

### 私的整理

○大分バス(株) ○中国バス(株)

### 事業再生

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構

○九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)

○北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)  
○いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)  
○(株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

企業再生支援機構

○会津乗合自動車(株)

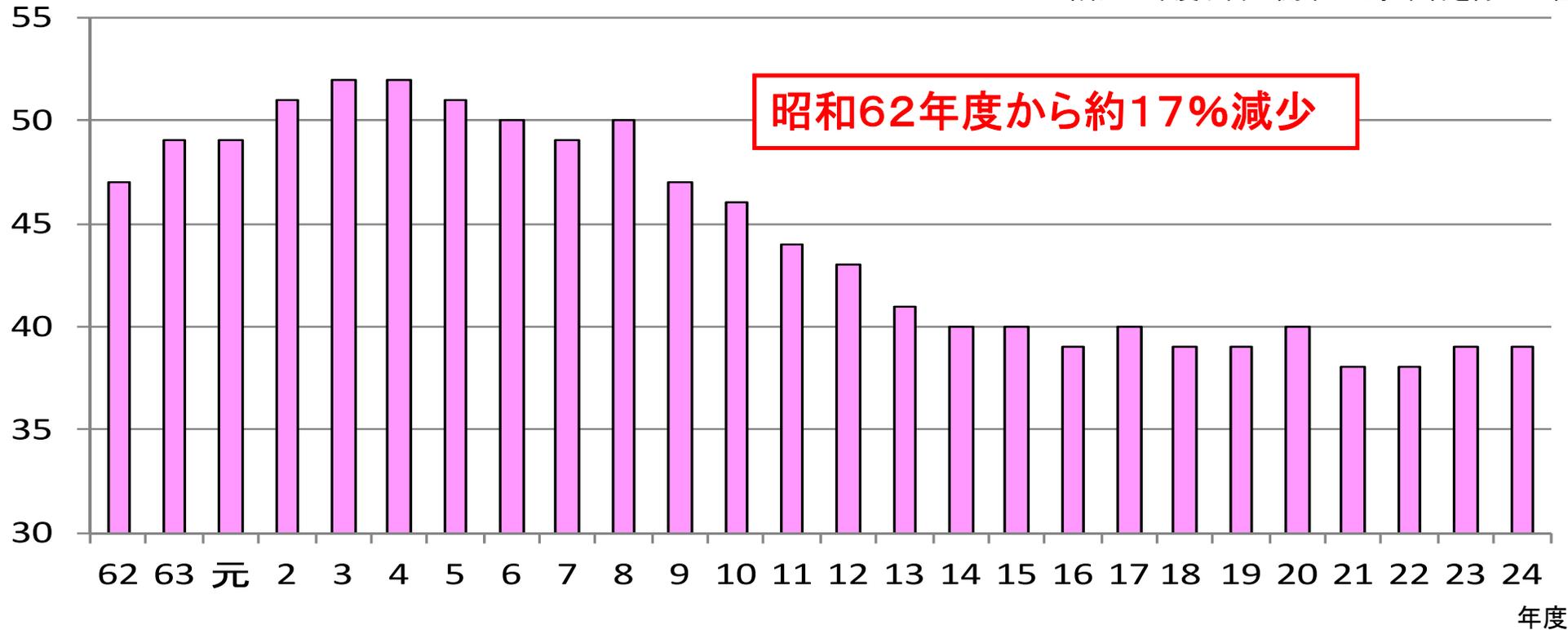
# 地域鉄道をめぐる状況①

■ 地域鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、昭和62年度から約2割減少。

## 輸送人員の推移

輸送人員(単位:千万人)

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社



昭和62年度から約17%減少

出典:鉄道統計年報及び鉄道局調べによる



# 公共交通空白地域の拡大

- 公共交通空白地域の拡大が深刻化している状況。

	空白地面積(※)	空白地人口
条件1 バス 1km 鉄道 1km	17,084 km <sup>2</sup> (14.2%)	2,362千人 (1.8%)
条件2 バス 600m 鉄道 1km	30,122 km <sup>2</sup> (25.0%)	5,311千人 (4.2%)
条件3 バス 500m 鉄道 1km	36,477 km <sup>2</sup> (30.3%)	7,351千人 (5.8%)
条件4 バス 300m 鉄道 500m	62,982 km <sup>2</sup> (52.2%)	26,510千人 (20.7%)

日本全体

(面積) 120,544 km<sup>2</sup>

(人口) 127,768千人

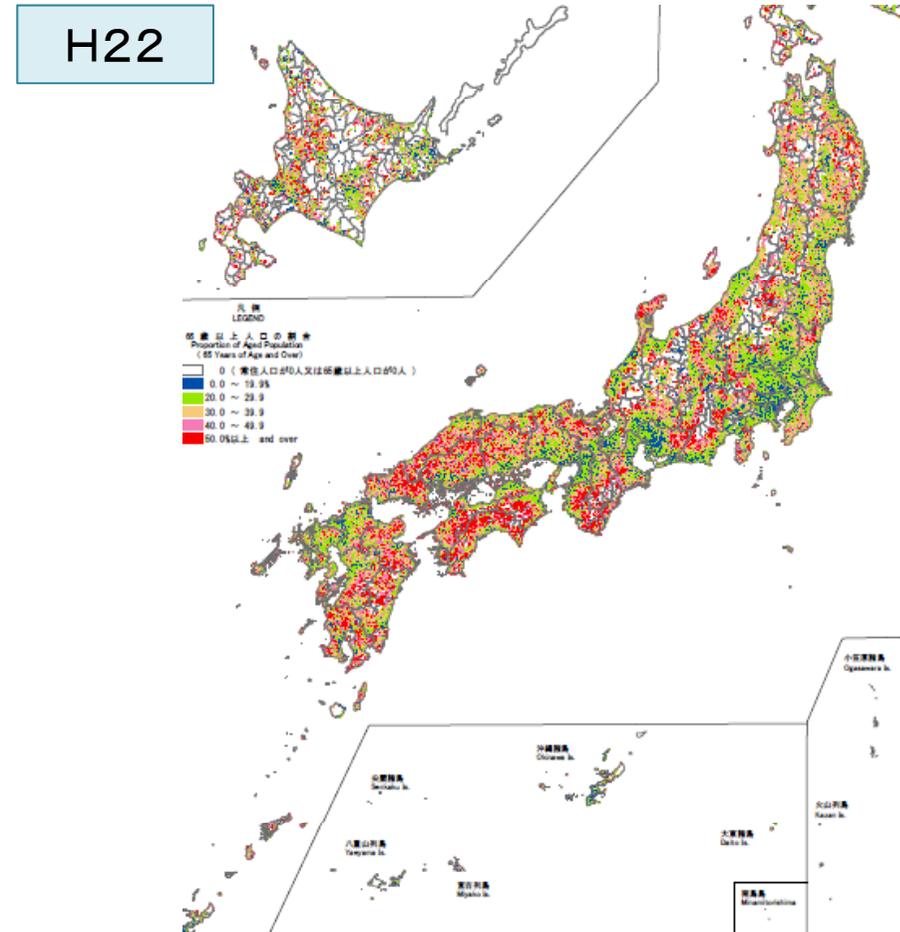
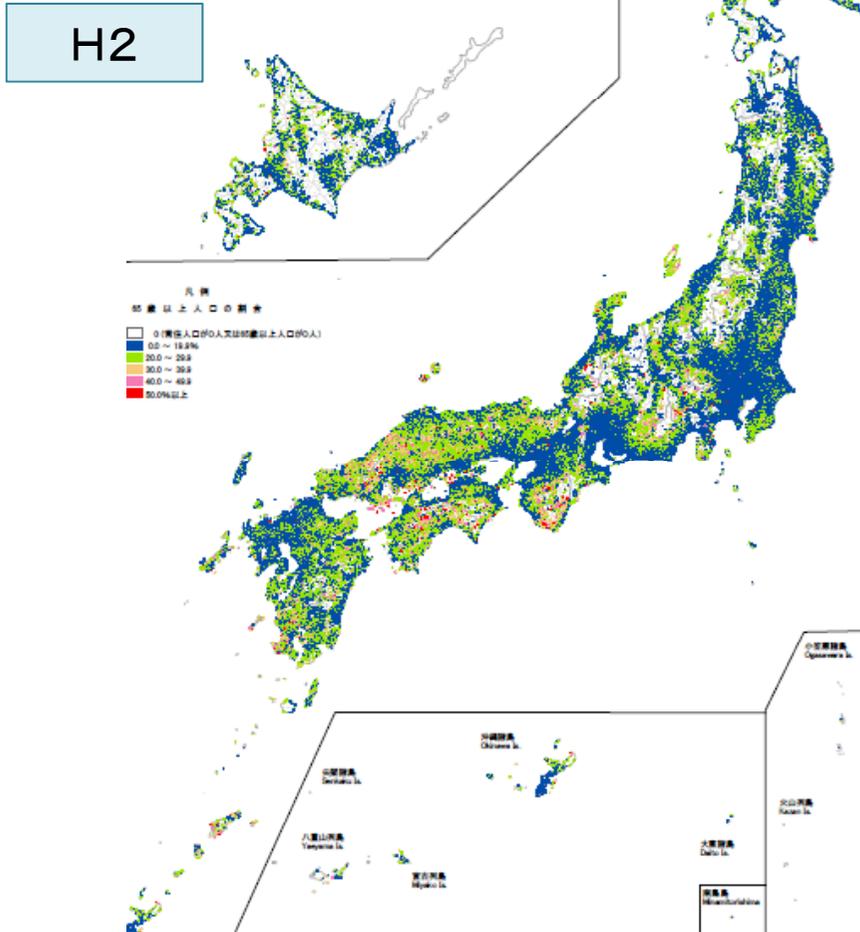
(※)空白地面積は居住地メッシュのみ。  
0.25km<sup>2</sup>/メッシュとして算出。

(参考:九州島等の面積は36,749km<sup>2</sup>)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

# 高齡化の進展

■ 高齡化率の変化を都道府県別に見ると、大都市圏に比べ、地方圏での高齡化率が上昇している傾向にある。



広域ブロック別高齡化率 (%)

(年)	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1

注1) 高齡者人口とは、65歳以上人口。

注2)

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

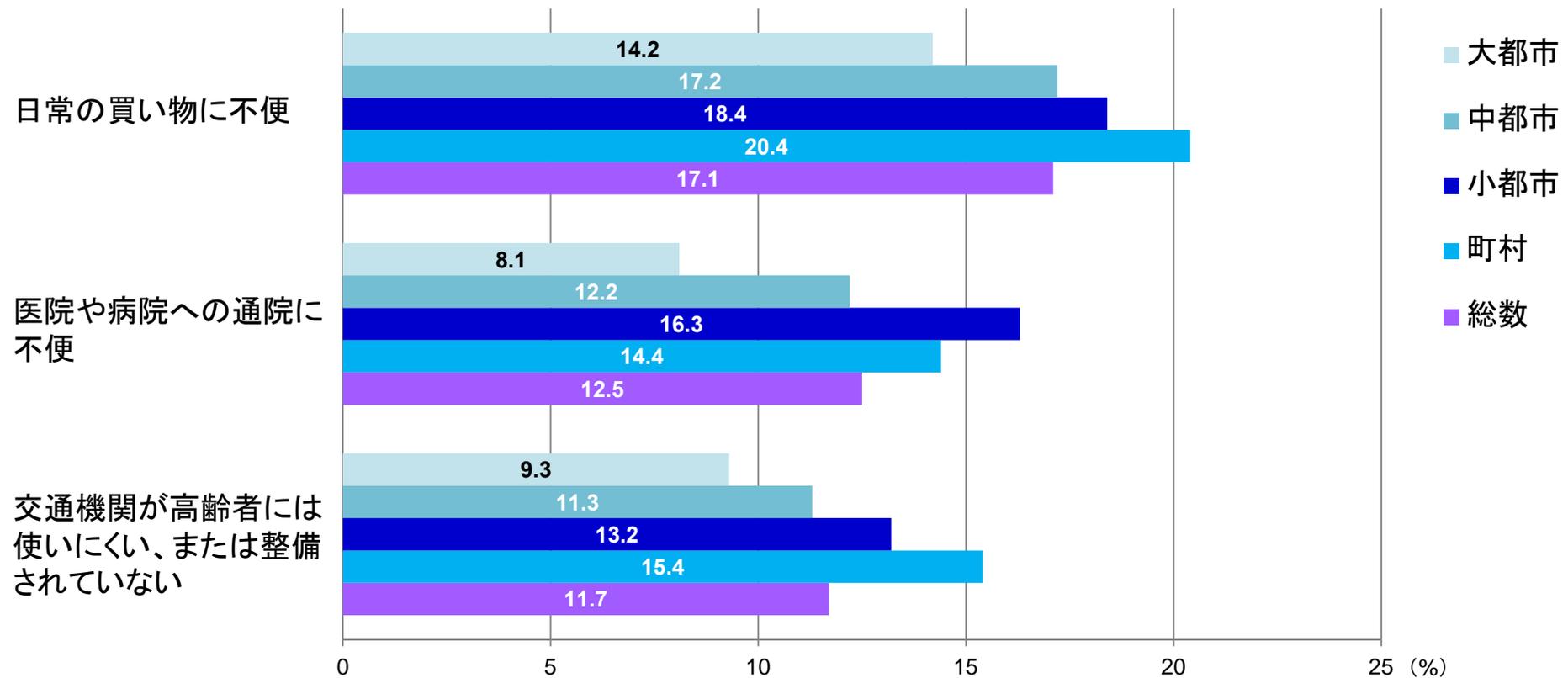
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

(出典：総務省「国勢調査」より国土交通省作成)

# 高齡化と交通①

- 高齢者が今住んでいる地域の不便な点として挙げている項目をみると、移動に関する問題が上位にある。
- 都市規模別にみると、小規模な都市ほど交通に対し不便さを感じている。

## ○今、住んでいる地域の不便な点(上位3項目)

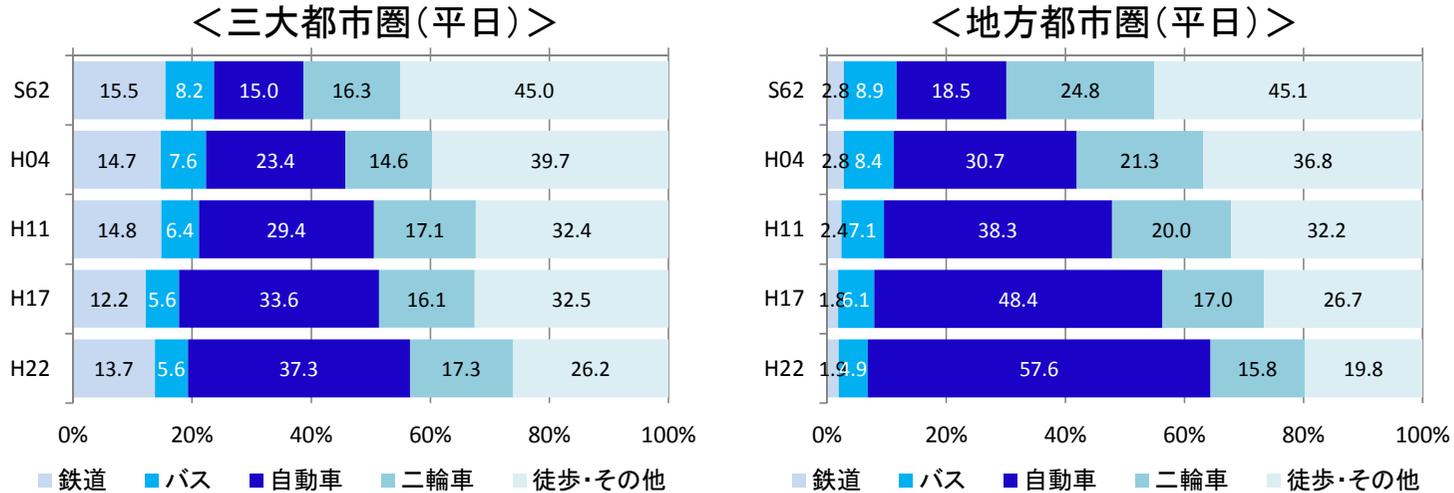


出典:平成22年高齢者住宅生活意識調査

# 高齢化と交通②

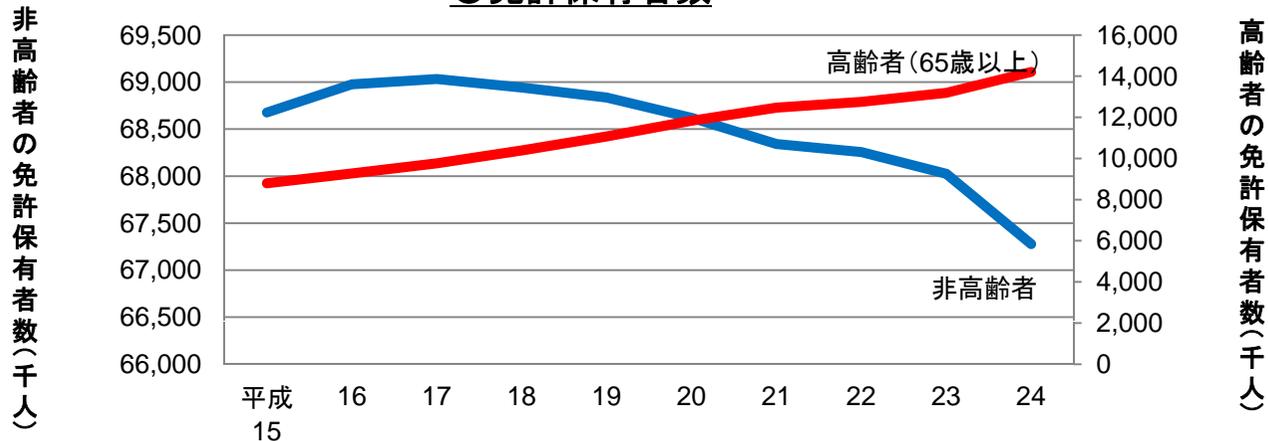
- 高齢者の自動車分担率は上昇傾向にあり、その傾向は三大都市圏よりも地方都市圏において強く表れている。
- 非高齢者の免許保有者数が減少している一方、高齢者の免許保有者数は増加している。

## ○65歳以上の代表交通手段分担率(%)



出典：平成22年度  
全国都市交通特性調査

## ○免許保有者数

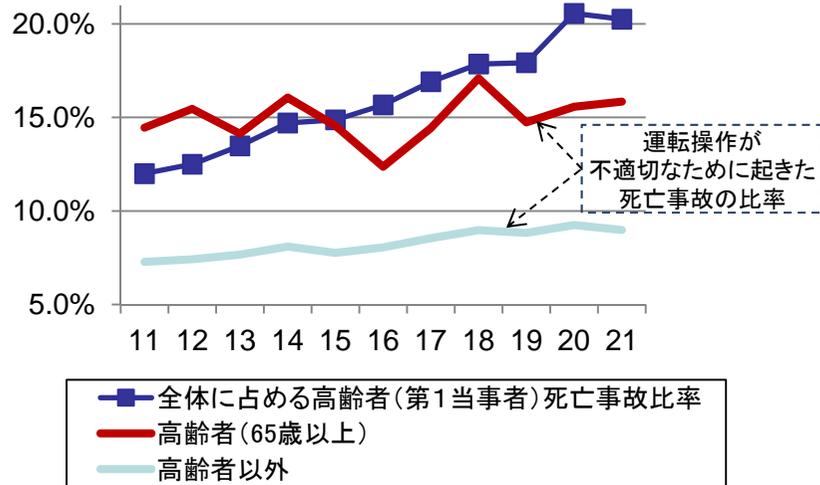


出典：運転免許統計

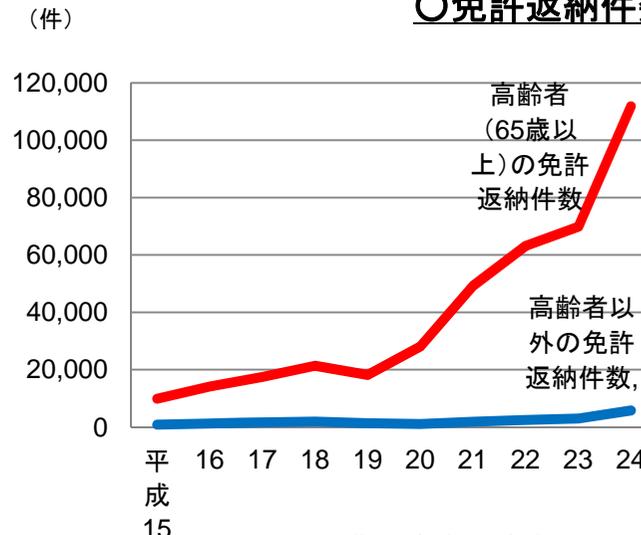
# 高齢化と交通③

- 高齢者の運転による高齢者死亡事故比率は上昇傾向。また、高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多い。
- 高齢者の免許返納件数は増加している一方、免許返納を考えたことがある高齢運転者のうち5割近い者は、免許返納後の代替交通手段に関する懸念から、実際に返納していない。

## ○高齢者と交通事故



## ○免許返納件数

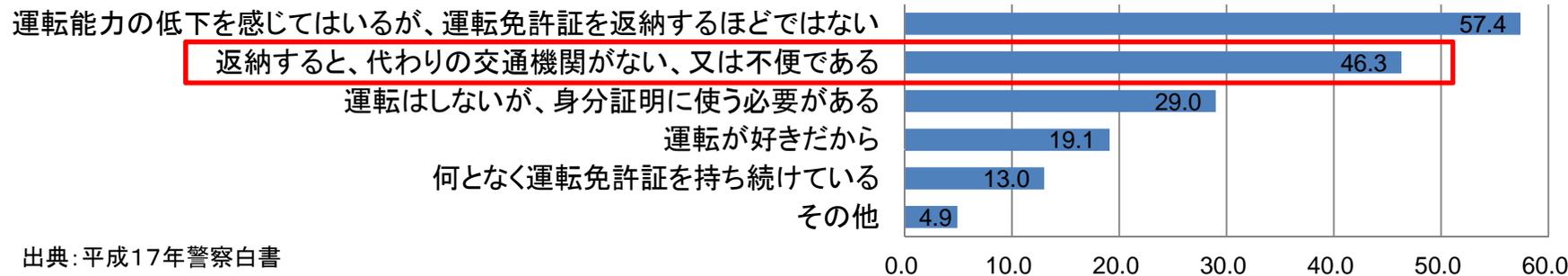


運転免許返納制度に関する周知広報等により、高齢者を中心に、運転免許返納件数が増加。



出典: 政府広報オンライン、警察庁

## ○運転免許証を実際に返納しない理由 (返納を考えたことがある高齢運転者への質問)



# 都市の拡散

○地方都市では、

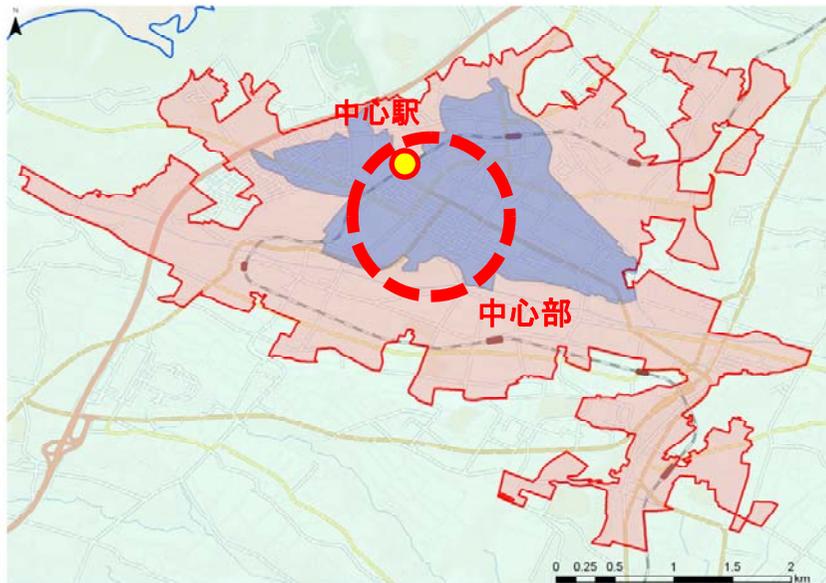
- ・これまで人口流入の受け皿として郊外部の開発が進展するなど、市街地が拡大
- ・市街地では空き家化・空き店舗化が進展し、低未利用な土地が増加し、建物が歯抜け上に点在

○今後、拡大した市街地で人口が減少することにより、

- ・一定の人口密度に支えられた各種生活機能が成立しなくなり、都市の生活を支える機能が低下
- ・生活に不便なまちにおいては雇用の確保が困難になり、企業の撤退が進むなど地域経済が衰退
- ・社会保障費やインフラ更新費用の増大、住民税収や固定資産税収の減少により地域活力が衰退

(長野県飯田市)

### 人口集中地区の区域図(1960年、2005年)

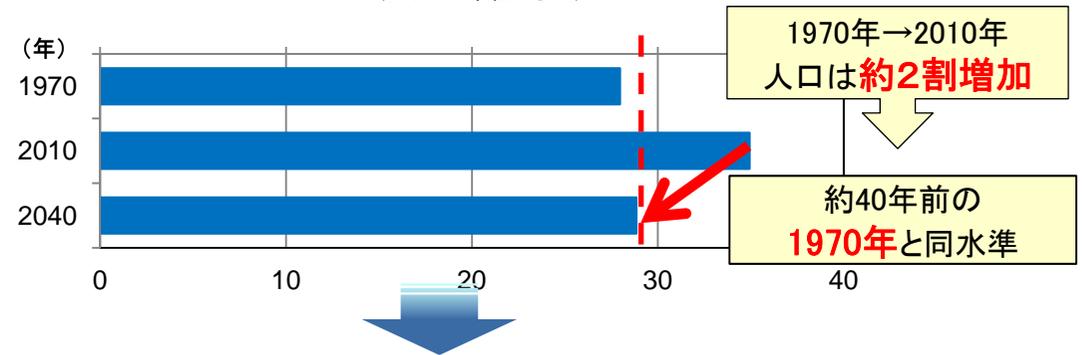


約4.0倍

: 1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)  
 : 2005年

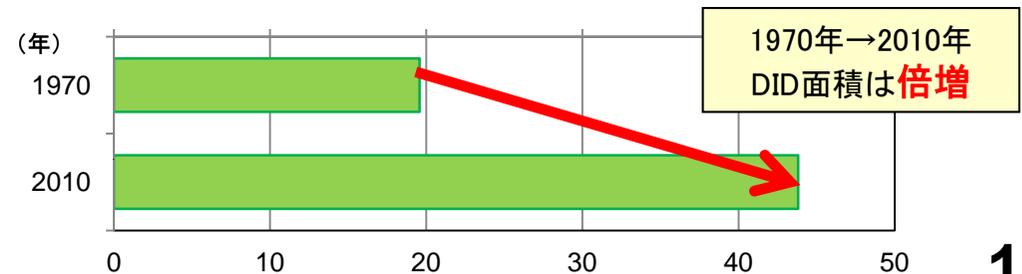
### 県庁所在地の人口の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均人口〉 (人口 単位:万人)



### 県庁所在地のDID面積の推移(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均DID面積〉 (面積 単位:km<sup>2</sup>)

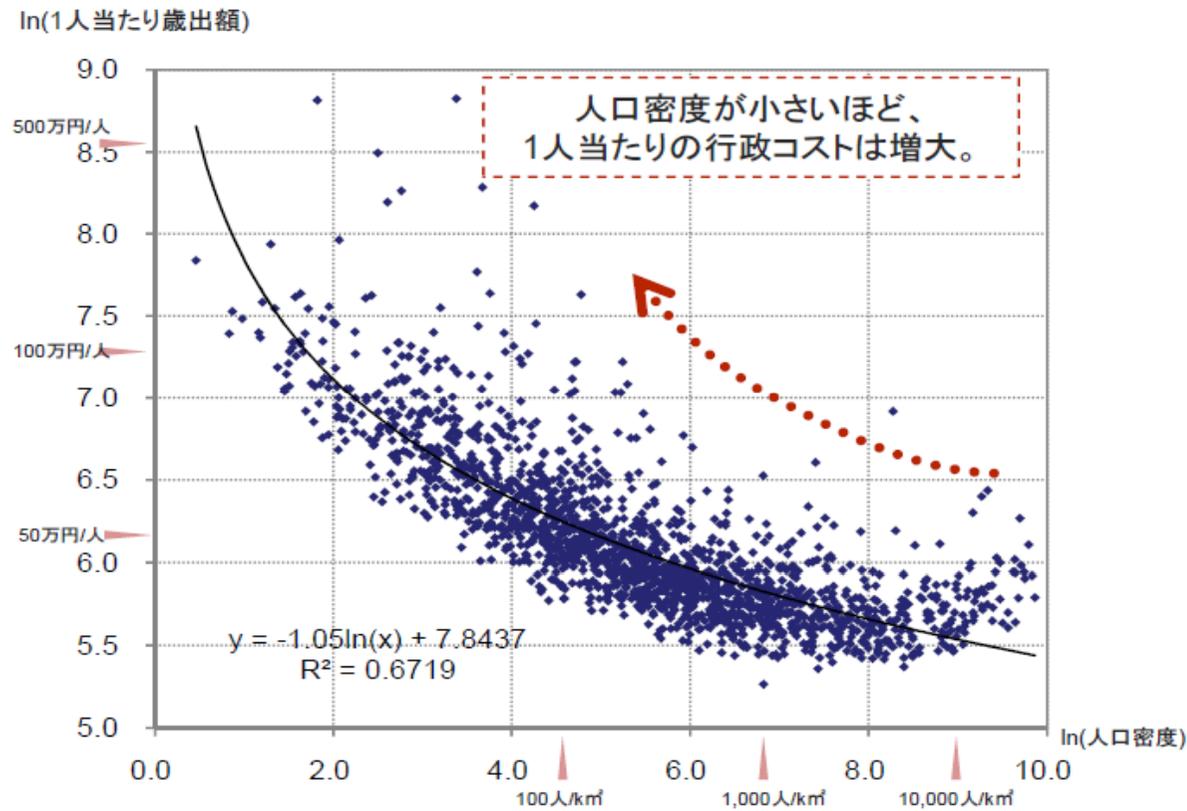


出典: 第2回 都市再構築戦略検討委員会資料より作成

# 都市経営コストの増大

- 人口密度が低くなると、一人当たりの行政コストが増大傾向。

## ■市町村の人口密度と一人当たり行政コスト



注)H18-H20 のデータ

出典:国土審議会 第3回長期展望委員会資料

## コンパクトシティの推進と交通

- 都市における一定の人口密度を維持することで、医療、福祉、買物といった生活サービスの提供が維持されるよう、集約型の都市構造に向けた戦略を構築することが重要。
- 集約型都市の推進のためには、都市機能の立地誘導を支える公共交通が重要。

(地方都市の場合のイメージ)

ある程度の人口密度を維持  
(全ての人を集めることを目指す訳ではない)

○人口密度の維持に向けた戦略

- ・住宅立地、住み替えを促す仕組みの構築(土地利用計画制度と誘導策のリンク)
- ・空き地の緑地活用等の支援

○都市機能の計画的な配置に向けた戦略

- ・都市機能の計画的な配置(空き地の集約化・空きビルの活用、除却)と、民間事業者による都市機能の整備に対する税財政・金融支援
- ・公共交通関連施設への重点的支援
- ・公的不動産(学校・公民館・公的賃貸住宅・公有地等)の有効活用の促進

都市機能(医療、福祉、商業等)の  
計画的な配置を推進

## 地域公共交通サービスに関する課題

### 地域公共交通をとりまく社会経済情勢の変化

- 少子高齢化社会の急速な到来の中で、地域公共交通の利用者については更なる減少が見込まれ、特に地方部においては、事業者の自助努力のみによる地域公共交通ネットワークの維持には限界がある。
- 一方で、地域公共交通は特に自動車を運転できない学生・生徒、高齢者にとって、欠くべからざる存在である。また、集約型の都市構造を推進するに当たって、医療、福祉、商業等の都市機能の集積へのアクセスを確保する観点、日本各地への内外の旅行者の交通手段を確保する観点からも、地域公共交通の充実を図ることが重要。

### 地域公共交通サービスに関する課題

- ◆ 我が国の地域公共交通については、基本的に、民間事業者が企画・経営から実際の運行までを担ってきた。
- ◆ 今後とも、民間の知恵と工夫を生かして効率性を追求する必要があるが、社会経済情勢の変化の下で、民間事業者に依存した従来の枠組みでは地域公共交通に対する要請の増大に十分に応えられない。
- ◆ 地域公共交通に係る関係者が適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興などの観点も踏まえつつ、地域にとって最適な交通ネットワークを実現していくための枠組みづくりが必要(地域公共交通の再定義)。

## 2 地域の実践

---

## 各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築

**全但バス(路線バス)**  
中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



※出典:全但バス(株)

**イナカー(市営)**  
生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数:8路線12系統  
使用車両:12両  
大人運賃:初乗り100円、  
上限400円




**コバス**  
市中心部の循環コミュニティバス

系統:2系統  
使用車両:2両  
大人運賃:100円



**チクタク(地域主体交通)**  
デマンド型の自家用有償運送

路線数:3路線4系統  
使用車両:3両  
大人運賃:初乗り100円、  
上限200円



※出典:豊岡市

**イナカー(市営・デマンド)**  
利用者が多く見込めない区間を、  
利用者の予約に応じて運行

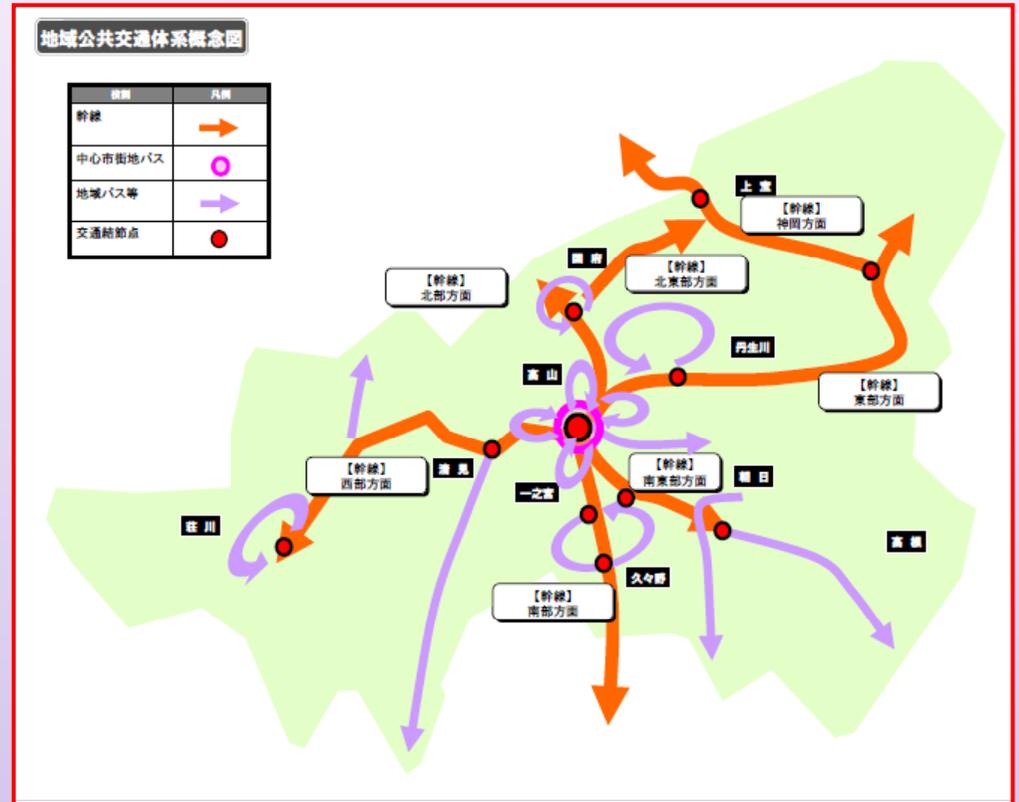
※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ  
総合特区指定地方公共団体

**効果**

- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

## 合併前の旧市町村バスを再編し、路線バス含む新たなバスシステムを構築

- 民間バス路線網を活用して「幹線バス」を再編し、市町村営福祉バスを「地域バス」として再編。
- バスによる自宅からの通学を可能としたダイヤ設定や、デマンドバスの導入の実施。
- 幹線バスや地域バスを利用して高山市街地を訪れた市民等を対象に「中心市街地バス」を導入。
- 遠距離の利用でも運賃が上限1,000円となる「市民乗車パス」の導入。
- 乗り継ぎによる利便性の低下を防ぐため、待合所の確保やベンチの整備を実施。



### 効果

市街地におけるバス利用者が対前年比25%増 (75,225人(H22)→93,768人(H23))

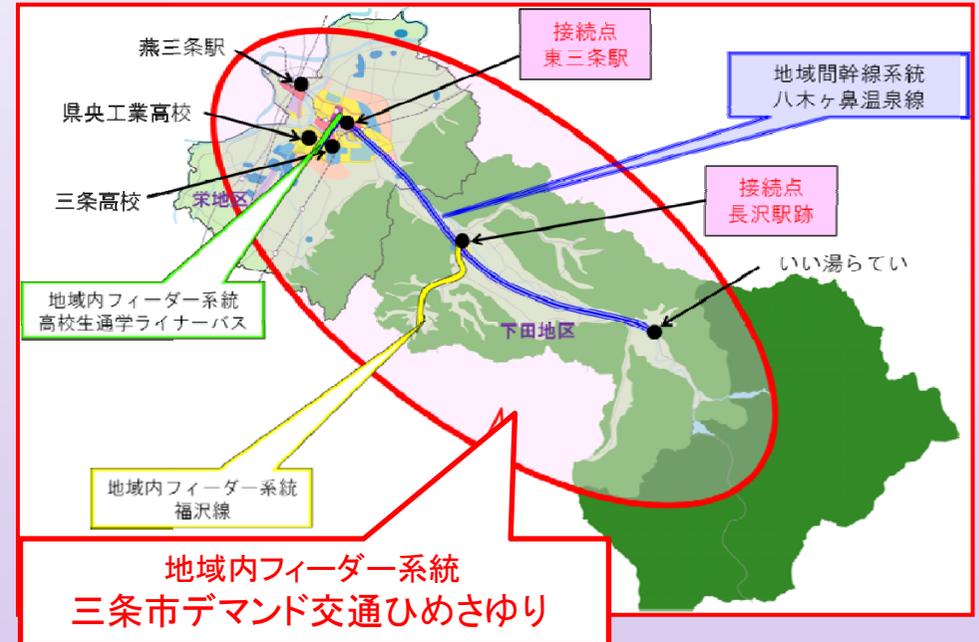
全市民の95.5%がバス利用可能となった。

# 地域の取組み③（新潟県三条市(人口10.2万人)）

バス路線の縮小・廃止により拡大した公共交通空白地域等において、デマンド交通を本格運用

- 利用者の希望する時間・停留所に直接運行
- 停留所を611か所設置(半径300mに1か所)
- 三条市地域公共交通協議会が市内タクシー事業者4社に運行を委託
- 経費を抑えるために社会実験中は初期投入費用のかからない東京大学のオンデマンドシステムを活用

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ総合特区指定地方公共団体



地域内フィーダー系統  
三条市デマンド交通ひめさゆり

## 効果

高齢者等の移動手段の確保

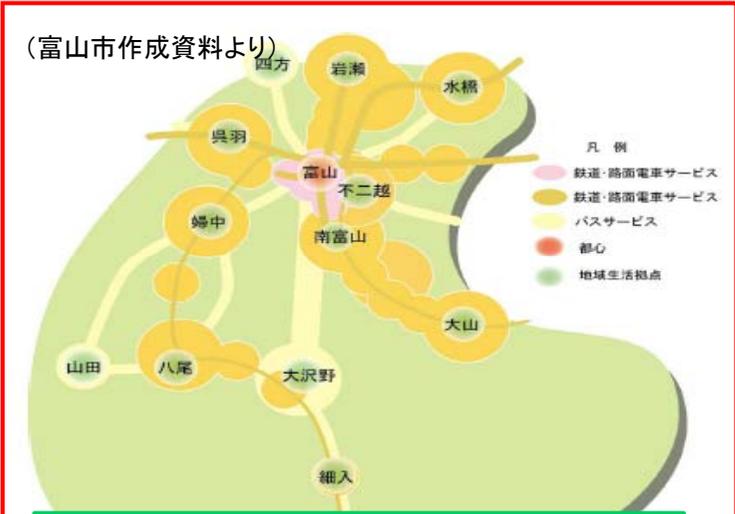
➡ 外出機会の増大、家族による送迎の減少

高齢者が関わる事故の減少



# 地域の取組み④（富山県富山市(人口42.2万人)）

公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す



**富山市が目指す串とお団子の都市構造**  
 串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通  
 お団子：串で結ばれた徒歩圏

## 富山港線LRT化事業（平成18年4月29日開業）



車両も含めたLRT化経費を市が負担するとともに施設の維持、管理、更新経費を市が支援

### 《運行サービスの向上》

	富山港線		富山ライトレール
運行間隔	30～60分	→	15分（ラッシュ時は10分）
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅（富山駅除く）	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両 <small>運賃は200円均一制に。</small>

### 《関連施策》



フィーダーバスとのスムーズな乗換(岩瀬浜駅)



駐輪場(越中中島駅)

## 効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

住民のライフスタイルの変化

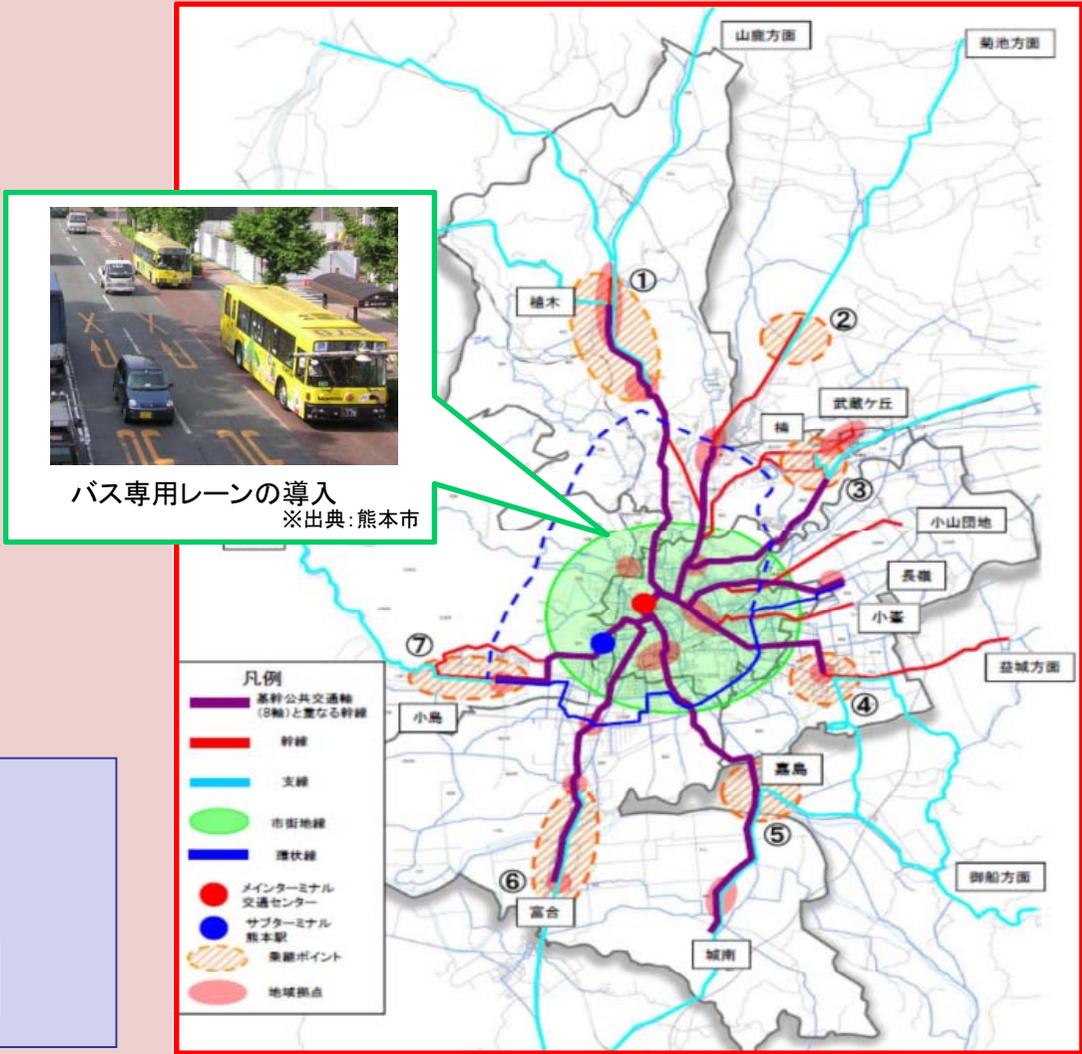
歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

## 市営バスの民間移管と複数のバス企業を巻き込んだ路線再編

- 平成24年3月、熊本市が目指すべき公共交通ネットワークの将来像を示した公共交通グランドデザインを策定し、以下の3項目を柱に各種施策を展開。
  - ① 基幹公共交通軸の強化
  - ② 日常生活を支えるバス路線網の再編
  - ③ 公共交通不便地域等の解消

「熊本市公共交通グランドデザイン」(平成24年3月)
- 市営バス路線を民間に移譲するとともに、他の4つの既存民間事業者を巻き込んだわかりやすく効率的なバス路線や運行体制の構築を目指す。  
(市・事業者共同で「バス路線網再編プログラム」作成(H25. 3))



### 期待される効果

- バス利用者の利便性向上
- バス事業者の持続安定的な経営

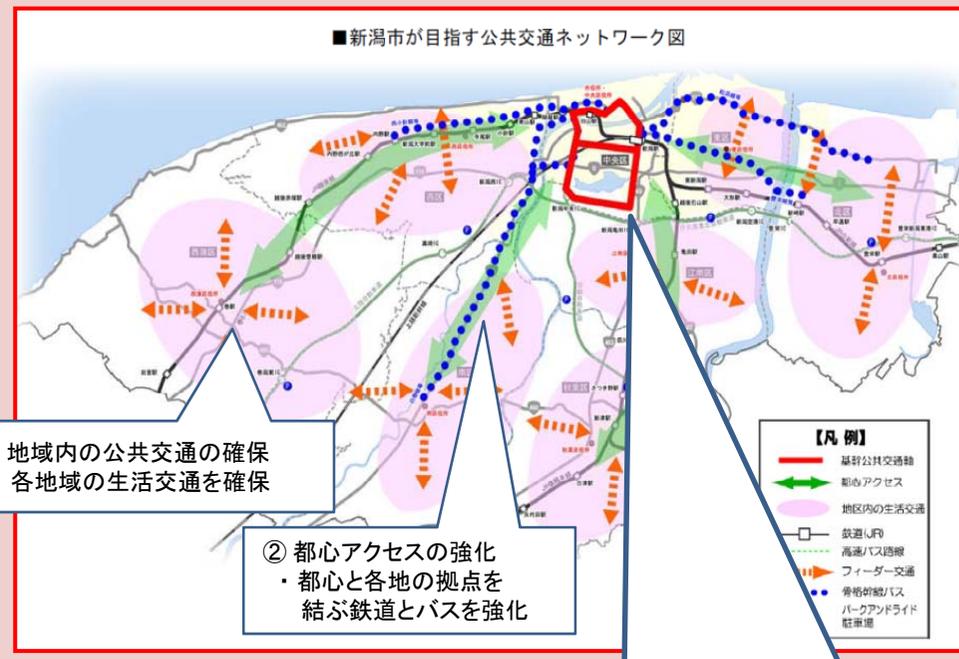
## 都心部へのBRTの導入とバスネットワークの再編

新潟市が「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進。

具体的には、以下3つの視点から、基幹公共交通としてのBRTの導入を中心とした全市的な公共交通ネットワークの強化を目指す。

- ① 地域内の公共交通の確保
- ② 都心アクセスの強化
- ③ 基幹公共交通の強化

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウエルネスシティ  
総合特区指定地方公共団体



- ③ 基幹公共交通の強化  
・都心の主要拠点を結ぶ

BRTの導入



榎谷小路におけるBRTイメージ



※出典:新潟市

「にいがた交通戦略プラン」(平成20年3月)  
「新たな交通システム導入基本方針」(平成24年2月)  
「新潟市BRT第1期導入計画」(平成25年2月)

### 期待される効果

超高齢社会や環境問題への対応

まちなか再生・拠点性強化

健幸都市づくり

安心安全

BRT(Bus Rapid Transit):  
バス専用道・専用レーンの導入や連節バスの導入等により定時性・速達性の向上や快適性の確保を図ったバス輸送システム。

厳しい経営環境のなか、自治体が施設を保有し、鉄道事業者は運行业務に特化する『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

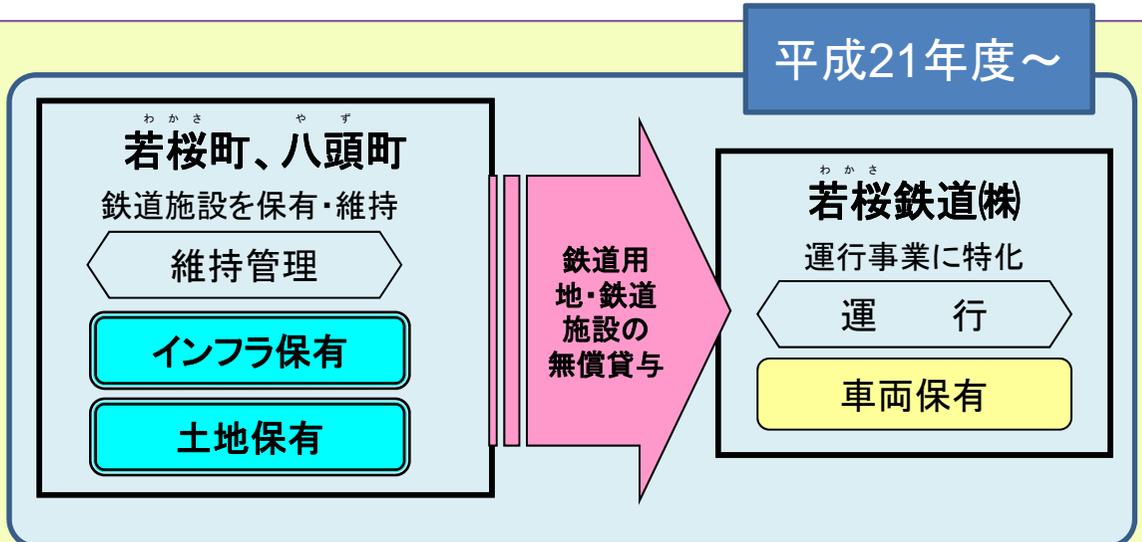
◇若桜鉄道が保有する用地・施設を若桜町・八頭町が無償譲を受け維持管理を行い、若桜鉄道に無償貸与。

### ■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



## 効果

安全・安定した運行の維持

沿線住民の地域活動の活性化



(若桜鉄道のSL)



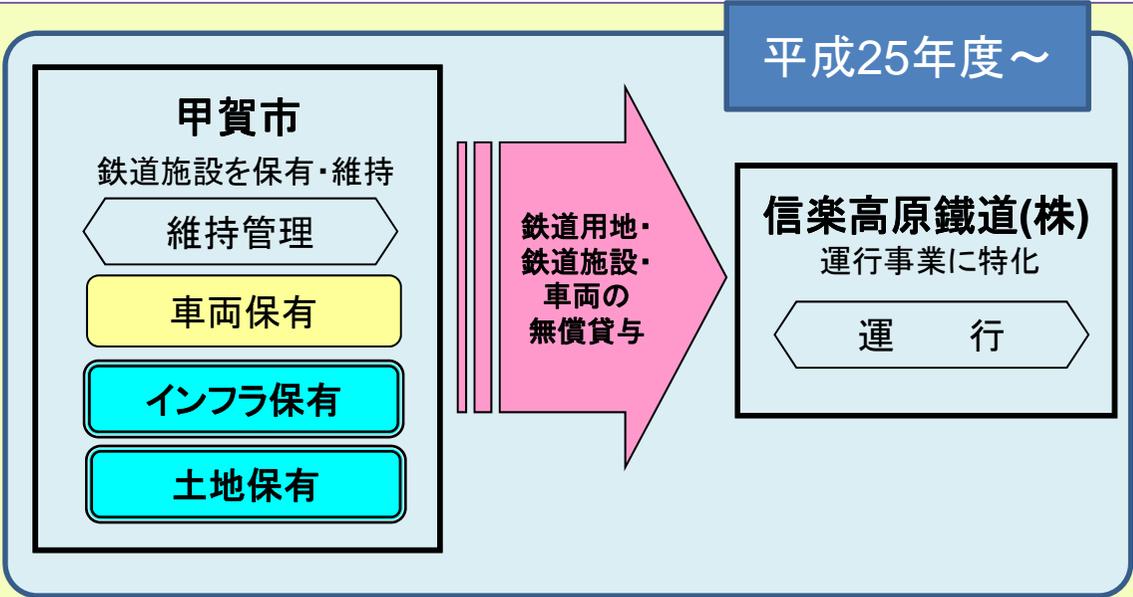
(観光ツアーの様子)



# 地域の取組み⑧（信楽高原鐵道(滋賀県甲賀市)）

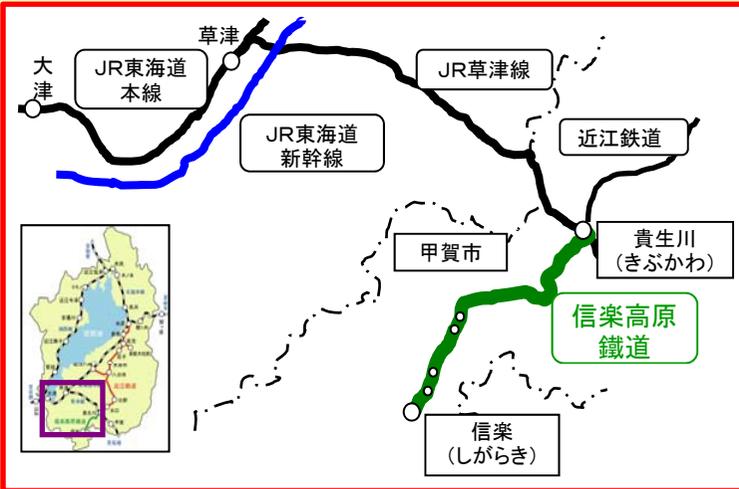
自治体が土地・施設・車両を保有し、鉄道事業者は運行業務に特化する『公有民営方式』の導入。

- 安全で快適な輸送サービスの確保
  - ◇鉄道施設の維持修繕・老朽更新等の着実な実施
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
  - ◇甲賀市職員による利用促進
    - ・職員の鉄道通勤へのシフト、エコ通勤の推進
  - ◇地域と連携した利用促進
    - ・地域のお買物券やフリー切符の販売 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
  - ◇各種イベントの企画・開催
    - ・トロッコ風列車の運行 等
  - ◇観光関連商品の企画・販売
    - ・陶製干支切符、抽選券付き回数券の販売、観光協会加盟店の割引 等
- その他
  - ◇鉄道業務体験プログラムの実施
  - ◇サポーターズクラブの設立



## 期待される効果

- 安全・安定した運行の維持
- 収支の均衡



### 3 これまでの地域公共交通に関する国の施策

---

- 平成10年6月の運輸政策審議会総合部会の答申を踏まえ、各事業の規制緩和や、地域公共交通の活性化のための支援策を実施してきたところ。

○H10年 6月：「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」  
(運輸政策審議会総合部会 答申)

## 各事業の規制緩和

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和

## 地域公共交通活性化のための支援策や制度の創設等

- H10年 : 「バス利用促進等総合対策事業」創設（オムニバスタウン整備事業等）
- H13年 : 規制緩和に対応した「地方バス路線維持費補助制度」の抜本改正  
(事業者ごとの補助→路線ごとの補助 等)
- 同 : 「交通需要マネジメント（TDM）実証実験」創設
- H14年 : 「公共交通活性化総合プログラム」創設
- H18年10月 : 自家用有償旅客運送の登録制度の創設、コミュニティバスや乗合タクシー等の普及に資する乗合旅客運送に係る規制の適正化（道路運送法の一部改正）
- H19年10月 : 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H20年 : 「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）」創設

## 基本方針

## 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

### 地域公共交通総合連携計画

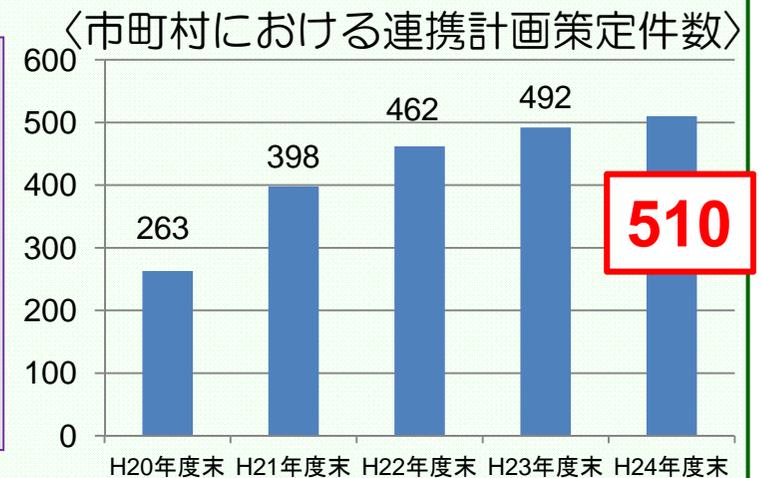
地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

### 連携計画に定めることができる地域公共交通特定事業

- ・ LRTの整備
- ・ BRTの整備
- ・ 海上運送サービスの改善
- ・ 乗継の改善
- ・ 鉄道の再構築
- ・ 鉄道の再生

### 法律上の特例措置

- ・ LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・ LRT・BRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
- ・ 鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・ 鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例
- ・ 関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等



## 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV (デュアルモードビークル)  
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS (インテリジェントマルチモードトランジット)  
磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等 29

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

## 1. 地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)

### <支援の内容>

- 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行

- バス車両の更新等



- 離島航路・航空路の運航(※)



(※) 離島住民に対する運賃割引を含む。

## 2. 快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)

### <支援の内容>

- 鉄道駅におけるエレベーター・ホームドア等の整備、
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等



- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



【LRT】  
低床式路面電車による  
幹線的な交通システム

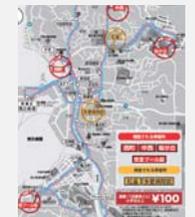


【BRT】  
連節バス、バスレーン等を  
組み合わせた幹線的な交通  
システム

## 3. 公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)

### <支援の内容>

- バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



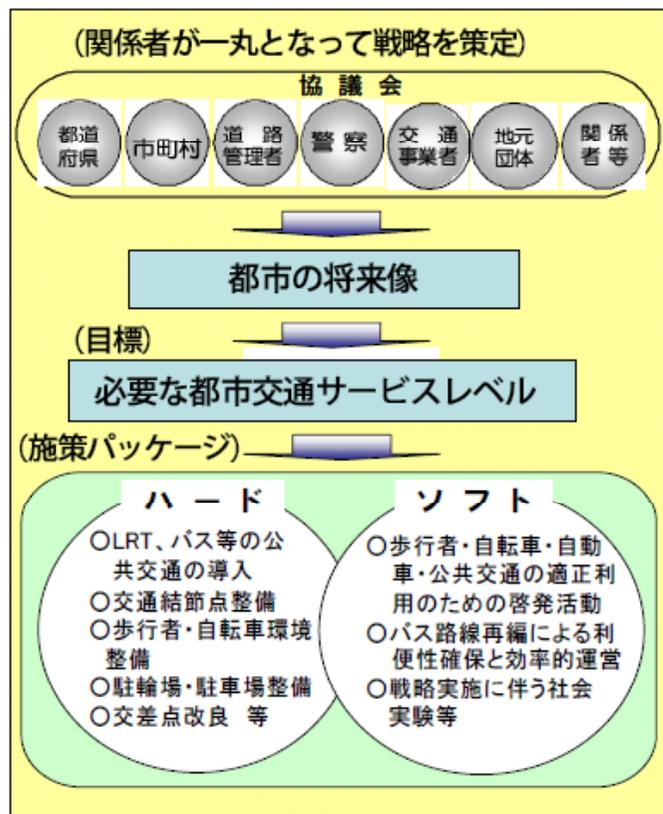
## 4. 被災地のバス交通等に対する柔軟な支援(東日本大震災対応) <復興庁一括計上分:27億円>

### <支援の内容>

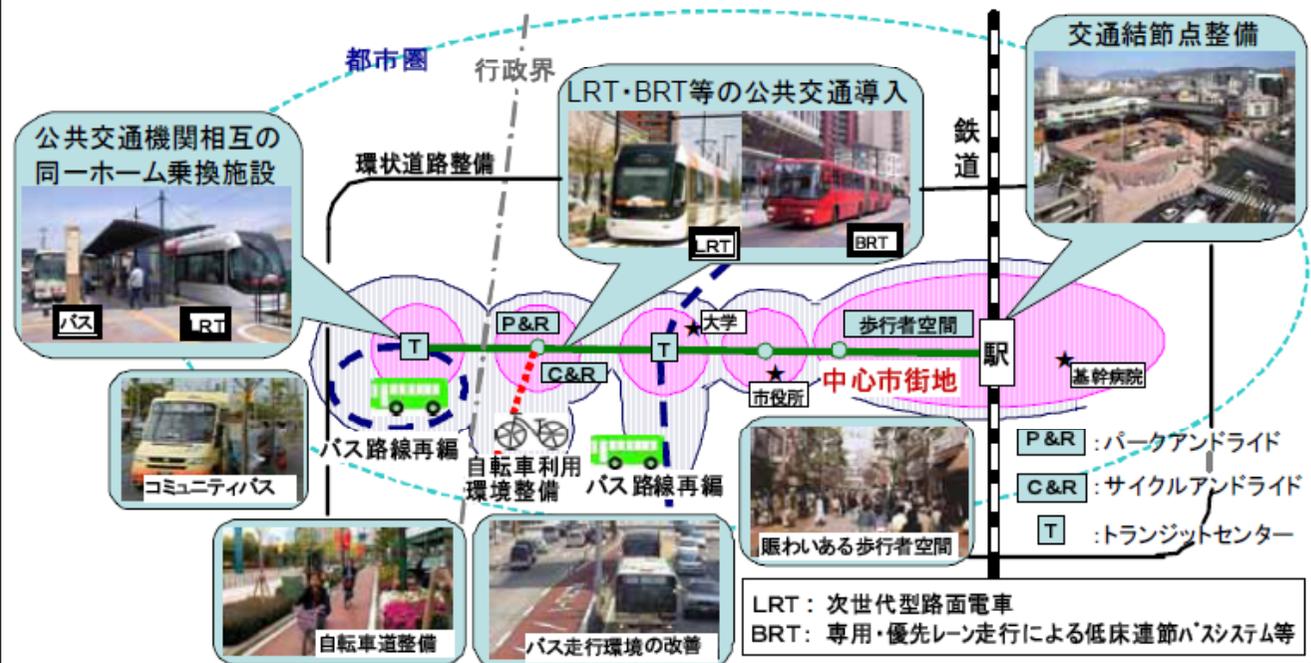
- 被災地の幹線バスの運行(運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行(補助上限額のかさ上げ等の調査事業の特例措置により対応)



- 道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現するため、社会資本整備総合交付金等で
  - ① 都市・地域総合交通戦略の策定を国が支援
  - ② 戦略に基づく、LRT等の公共交通の導入支援や交通結節点の整備等を重点支援



## 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

# 観光立国を支える地域交通関連施策の展開

- 観光地域の魅力向上のためには、観光地域内の移動手段を充実させることが必要不可欠である。  
また、便利で利用しやすい公共交通は観光地域の魅力増大に貢献し、車両や輸送サービス自体が観光資源となる場合もある。
- このため、観光地域を支える地域の交通基盤の充実や魅力あふれる公共交通の導入等による観光の促進に取り組む。

## 地域内での移動手段の充実

### 主な取組例

#### ★観光交流を支える地域公共交通の確保等

【支援対象メニューの例】

観光地へのアクセスや観光地内の移動の円滑化・容易化等にも資するよう、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援する。



低床式路面電車により都市内の移動を円滑化



地方バス路線への支援により観光地へのアクセスも確保



ICカード導入により運賃支払いをスムーズに

#### ★地域鉄道の再生・活性化策の確立に向けた取組

鉄道事業者の取組を整理・分析し、地域鉄道を特色に応じ「観光路線」や「生活路線」等にグルーピング。グループに適したモデル事業の方向性を検討。



和歌山電鉄：猫の駅長「たま」の人気による鉄道の魅力向上

「観光路線」等のグループに適した鉄道利用促進策のモデル事業を選定・実施。

モデル事業の効果を分析することにより、今後の地域鉄道の講ずべき施策等を検討。

#### ★バス・タクシー・レンタカー等の利便性・満足度の向上

#### ★フェリーの利用促進

## 車両や輸送サービス自体を観光資源として活用

### 主な取組例

#### ★DMV(デュアル・モード・ビークル)の導入促進

鉄道に比べて低コストでの運行が期待できるほか、地域における観光の新たな魅力として活用。



鉄道用車輪を出して走行(道路用後部ゴムタイヤが線路に接して駆動)

#### ★電気自動車(電気バス・電気タクシー)・超小型モビリティの導入促進

電気自動車の環境との親和性超小型モビリティの回遊性の高さ等を魅力的で利便性の高い移動手段としても生かしつつ、観光目的としても活用。



#### ★観光列車・クルーズ列車の振興

観光列車やクルーズ列車等移動手段それ自体が観光の目玉と位置づけられるような鉄道の情報や魅力を発信。

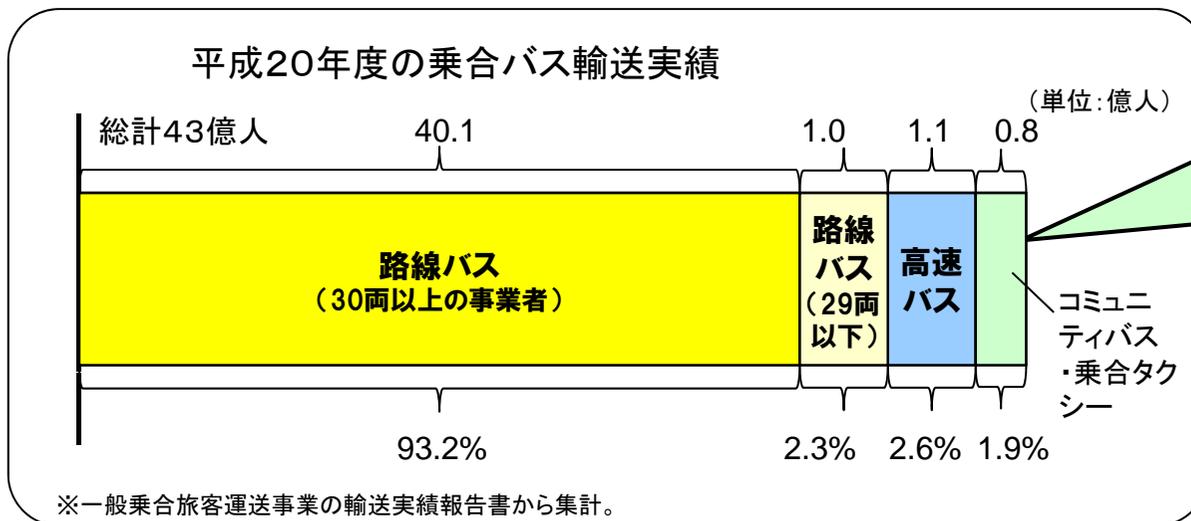
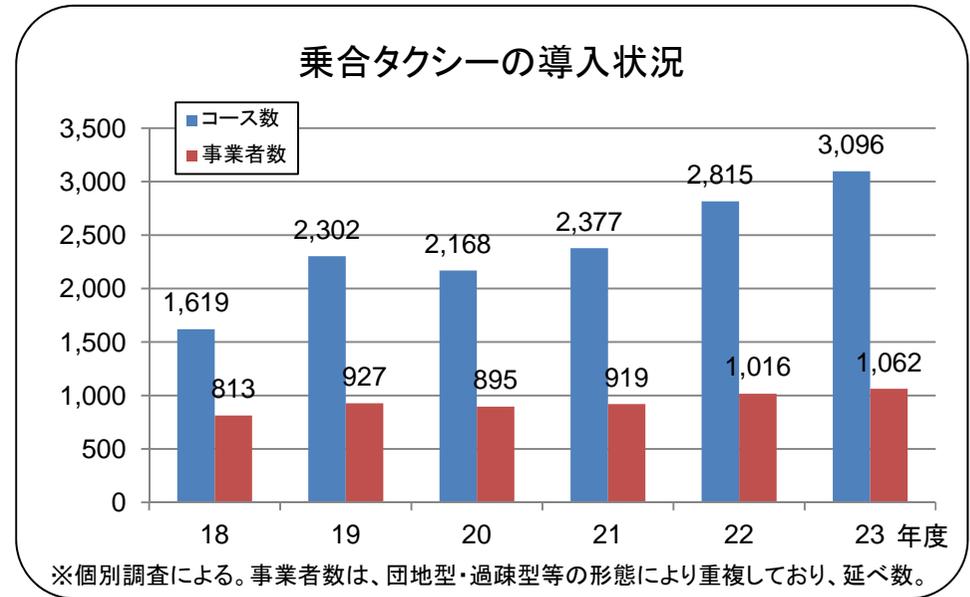
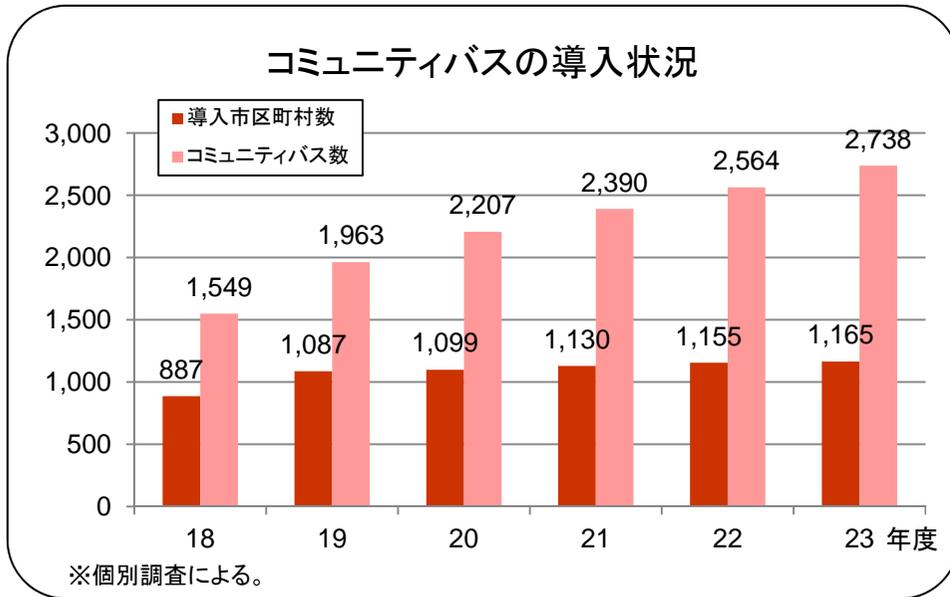


松山市「坊ちゃん列車」

#### ★クルーズ船の振興

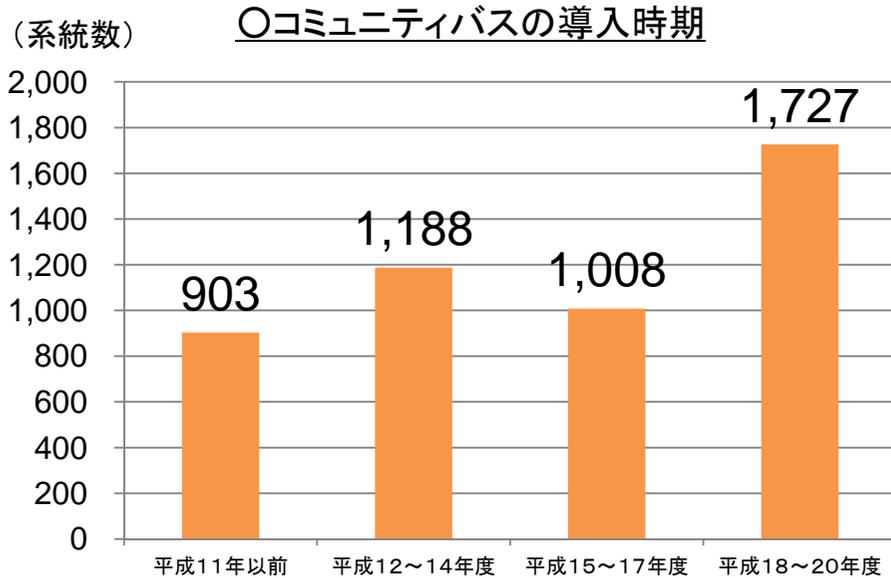
# 国の施策の効果①（コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況）

- 地域の足を確保する手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。



事業種別	系統数	輸送人員
コミュニティバス	4,314系統	77百万人
乗合タクシー	232区域	3百万人

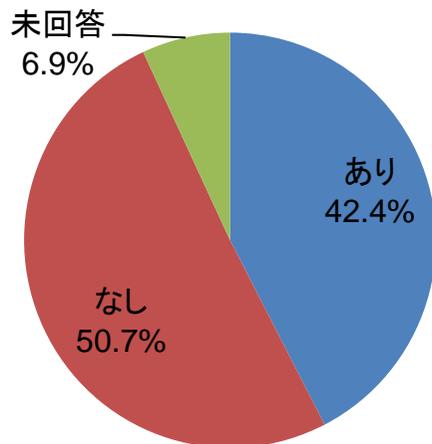
■ コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。



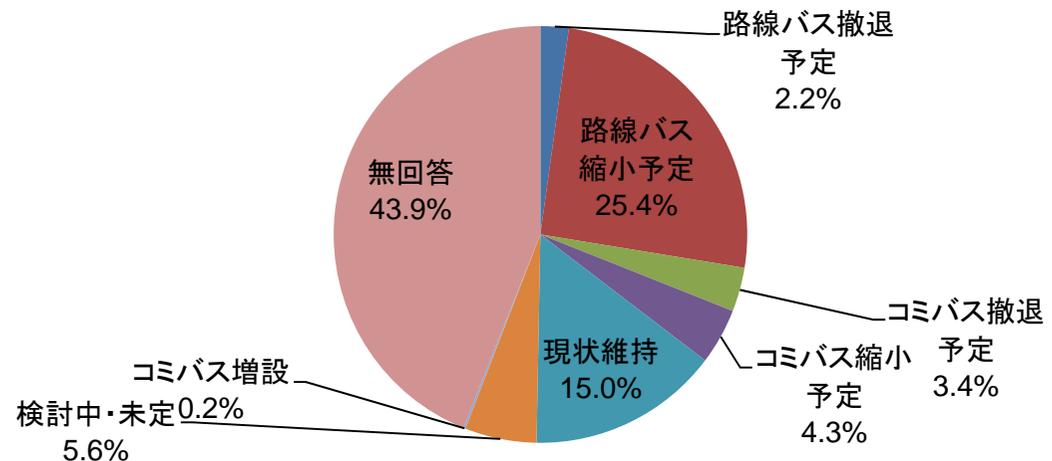
○輸送実績(H20年度)

項目	単位	値	参考:路線バス
系統数	系統	4,314	41,861
走行キロ	千キロ	96,927	1,945,490
輸送人員	千人	76,767	4,067,692
輸送人員キロ	人キロ	363,617	18,044,688
1人平均乗車キロ	km	4.7	4.5
平均乗車密度	人	3.8	9.4
運送収入	百万円	14,096	721,601
運送支出	百万	35,179	840,552
収支率	%	40.1	85.8

○路線バスとの競合の有無



○競合路線の今後の対応



出典: 社団法人日本バス協会「バスネットワークの実態分析調査報告書」(平成23年)



# 国の施策の効果④（路面電車・LRT等の導入状況）

○現在、国内では19社の軌道事業者が路面電車やLRT(次世代型の軌道交通システム)を運営

