

総合交通体系と 地域モビリティ戦略について

国土交通省 総合政策局
総務課 政策企画官 (総合交通体系担当)
清水 純

目次

1. 総合交通体系について	・・・ 2
2. 総合交通体系を取り巻く最近の話題	・・・ 9
2. 1 法制度関係	・・・ 10
2. 2 国土計画関係	・・・ 16
3. 地域交通の現状と課題	・・・ 20
3. 1 地域交通の現状	・・・ 21
3. 2 地域交通の課題	・・・ 30
4. 地域交通の活性化に向けた取り組み	・・・ 54

1. 総合交通体系について

総合交通体系とは

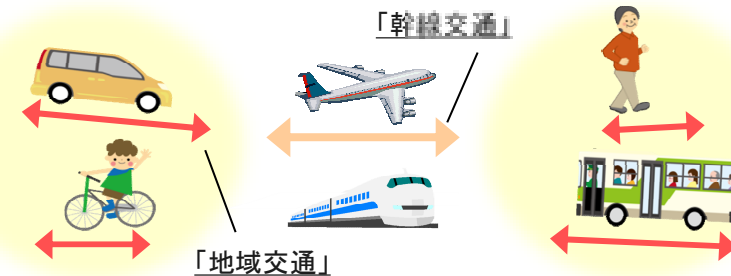
- 交通政策基本法において、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、**それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成**する必要性が示唆
- 新たな国土形成計画においても、道路、**鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成**する総合的な交通体系の整備の必要性が示唆

総合的な交通体系の構築

- ・国は、**徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成**することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。（交通政策基本法 第24条）
- ・交通がその機能を十全に発揮するためには、**道路、鉄道、港湾、空港等がそれぞれの特性に応じて役割分担し、有機的かつ効率的な交通ネットワークを形成**する総合的な交通体系を整備する必要がある。（新たな国土形成計画）

「地域交通」と「幹線交通」

- ・地域における日常的な交通である「地域交通」と都市間での長距離移動である「幹線交通」は、性質・抱える課題が相違
- ・両者の特性に応じて、異なる施策を展開する必要



※「地域交通」と「幹線交通」に明確な定義はないが、対照的に用いられる

「地域交通」・「幹線交通」と施策との関係

	移動目的	移動手段	交通路	乗換場所	政策課題	主な施策
地域交通 (都市内交通)	通勤 通学 買物 等	徒歩 自転車 自動車 鉄道車両 等	道路 鉄道	バス停 鉄道駅	・安全・円滑・快適な日常生活 ・低炭素社会の実現 ・災害に強い地域づくり → 持続可能な交通体系の整備	・モビリティ確保のノウハウ等の社会への還元 ・地域交通を支える人材育成
幹線交通 (都市間交通)	業務 観光 帰省 等	自動車 鉄道車両 船舶 航空機 等	道路 鉄道 航路 航空路	バス停 鉄道駅 港湾 空港	・都市・地域の活性化 ・国際競争力の確保 ・災害に強い国土づくり → 効率的・効果的なネットワーク整備	・全国幹線旅客純流動調査 ・大規模災害に備えたモビリティ確保に関する調査

総合交通体系の整備の歴史

1970	1960	1940	1930	1920	1910	1900	1890	1880	1870	1860	
<p>S46 〔総合交通体系に関する答申〕総合交通体系は交通市場における各交通機関間の競争と利用者の自由な選択を通じた形成を原則（運輸政策審議会）を総括し、経済企画庁において検討、発表（臨時総合交通問題閣僚協議会決定）</p>	<p>S39 〔鉄道〕新幹線開通（東海道新幹線 東京～新大阪） 〔交通基本問題調査会答申〕我が国の陸上交通に関する総合的施策についての答申（総理府）</p>	<p>S38 〔道路〕高速道路開通（名神高速道路 栗東～尼崎）</p>	<p>S36 〔総合交通体系経済計画、国土計画に関連して交通体系の位置付けを明確化（経済企画庁）</p>	<p>S9 〔船舶〕フェリー運航開始（現在の北九州市）</p>	<p>S4 〔航空〕旅客航空開始（東京～大阪～福岡）</p>	<p>T9 〔道路〕我が国初の道路長期計画作成（第一次道路改良計画）</p>	<p>M36 〔バス〕乗合自動車の運行開始（京都～堀川中立売～七条、堀川中立売～祇園）</p>	<p>M5 〔鉄道〕鉄道開通（新橋～横浜）</p>	<p>M2 〔鉄道〕我が国初の鉄道計画作成</p>		総合交通体系を巡る主な出来事
<p>S45 〔鉄道〕全国新幹線鉄道整備法</p>	<p>S34 〔道路〕道路整備緊急措置法</p>	<p>S32 〔道路〕道路整備特別措置法</p>	<p>S31 〔道路〕高速自動車国道法</p>	<p>S27 〔道路〕新道路法</p>	<p>S26 〔バス〕道路運送法、道路運送車両法</p>	<p>S8 〔船舶〕船舶安全法</p>	<p>T10 〔鉄道〕軌道法</p>	<p>T8 〔道路〕旧道路法</p>	<p>M32 〔船舶〕船舶法</p>		関連する主な法律

- 調査対象
 - 幹線交通機関（航空、鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等）を利用して都道府県を越える旅客流動（通勤・通学目的を除く）
- データの作成方法
 - 各幹線交通機関で実施しているアンケート調査及び輸送事業者から入手する輸送実績データ等を基に母集団推計、統合処理（乗り継ぎ処理）を行うことにより、1日（平日・休日）及び年間の「幹線旅客純流動データ」を作成
- 調査頻度
 - 5年に1回（1990（平成2）年度より実施）
- 公表物
 - 都道府県間流動表
 - 207生活圈間流動表 ※ 207生活圈は都道府県より小さく、市区町村より大きいゾーン区分
 - トリップデータ ※ 旅客の年齢や性別、旅行日程などを把握でき、利用希望者にデータを提供
- 分析できる内容
 - 都道府県間流動量
 - 旅行目的、旅客の属性（性別、年齢）
 - 平日、休日別の分析



- 当該データの作成方法

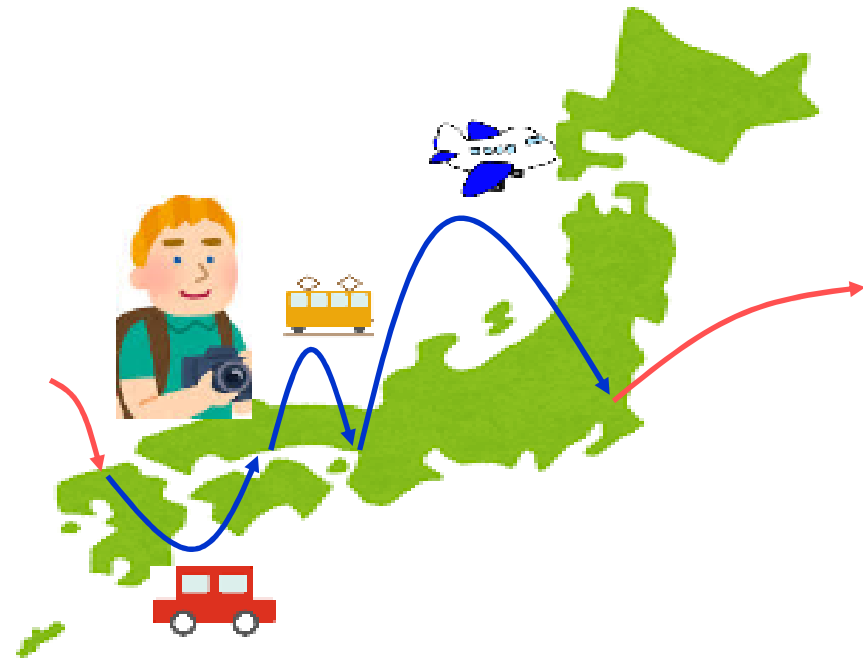
- 国内流動に関する、観光庁「訪日外国人消費動向調査」、航空局「国際航空旅客動態調査」、国籍別出国者数に関する、法務省「出入国管理統計月報」を組み合わせで作成。

- 公表物

- 都道府県間流動表 (国籍別・交通機関別)
- 公表用データベース (国籍・交通機関・目的・出国空港・発着都道府県別流動量)
- 貸出用データベース ※周遊ルート、宿泊数等が分析可能 (利用希望者に貸与)

- 分析できる内容

- 都道府県間流動量、都道府県別入込者数
- 移動の際の利用交通機関
- 周遊ルート、泊数
- 訪日外国人属性
 - ✓ 国籍
 - ✓ 目的
 - ✓ 来訪回数
 - ✓ 旅行手配方法 (団体/個人)
 - ✓ 出国空港



総合交通体系の整備に係る取組～全国総合交通分析システム(NITAS)

- ・ 陸・海・空の主要な交通機関を組合せた交通サービス水準（移動時間・費用）が把握可能なツール。
- ・ 面的な分析や図化、国勢調査等の各種統計データと重ね合わせた分析が可能。

システムの概要

- ・ 陸・海・空の主要な交通機関を組合せた分析
- ・ 全国を対象、面的な分析や図化の機能あり
- ・ パソコンにインストールして利用するソフト

NITAS 全国総合交通分析システム
NATIONAL INTEGRATED TRANSPORT ANALYSIS SYSTEM

経路探索エンジン



※ 詳細な検索条件の設定が可能

ネットワーク情報

時刻表・料金表

主要施設情報

GIS (地理空間情報システム)

面的な分析や図化などが可能

各種統計データ [国勢調査 等]

交通サービス水準と重ね合わせた分析が可能

システムの機能と活用事例

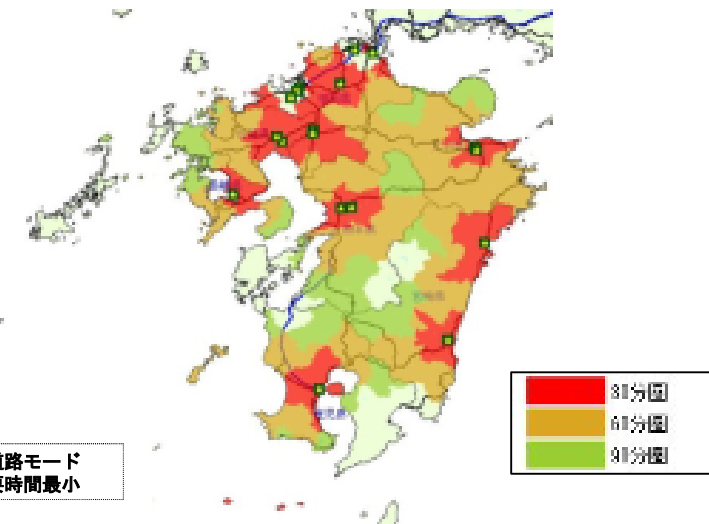
NITASの機能

- ・ 複数地点間の経路探索
- ・ 経路探索結果に基づく圏域図の作成
- ・ 統計データとの組合せによる分析 等

活用の事例

72

- ・ 施設整備効果の把握
- ・ 都市間の交通サービス水準の比較



＜三次救急施設へのアクセス時間圏域図＞

策定のねらい

- インバウンドがもたらす経済効果を全国に波及させるため、市町村等の交通施策担当者が、訪日外国人旅行者の誘客を支える交通施策を計画するにあたって参考となるよう、訪日外国人旅行者の観光特性、交通特性等の分析手法、交通施策の検討方法等について「地域のモビリティ確保の知恵袋」としてとりまとめ。
- 具体的には、訪日外国人旅行者が訪れる地域の傾向等(観光特性)、地域内外における周遊状況やその交通手段等(交通特性)の現状を把握するための分析手法のほか、現状把握を踏まえ、訪日外国人旅行者を誘客するための交通ネットワークの編成や交通案内等に係る施策の検討方法等についてとりまとめ。

構成

1.関係者間での目的・目標の共有

- ・観光事業者等との連携の重要性及び目的・目標の設定の考え方

2.訪日外国人旅行者の地方への誘客戦略の検討

- ・訪日外国人旅行者の観光特性(訪問地の傾向等)及び交通特性(周遊状況、交通手段)等の現状を把握するための分析手法(図1)
- ・現状把握に基づいた、自地域の強み・弱みの分析(SWOT分析)
- ・SWOT分析に基づいた国籍等ターゲット設定及び周遊を促すモデルルート of 検討

3.訪日外国人旅行者の地方への誘客を支える交通施策の検討

- ・訪日外国人旅行者の視点に立ったモデルルートを実現する上での交通ネットワークの課題分析方法(対象と視点)(図2)
- ・課題に対する交通施策(図3)

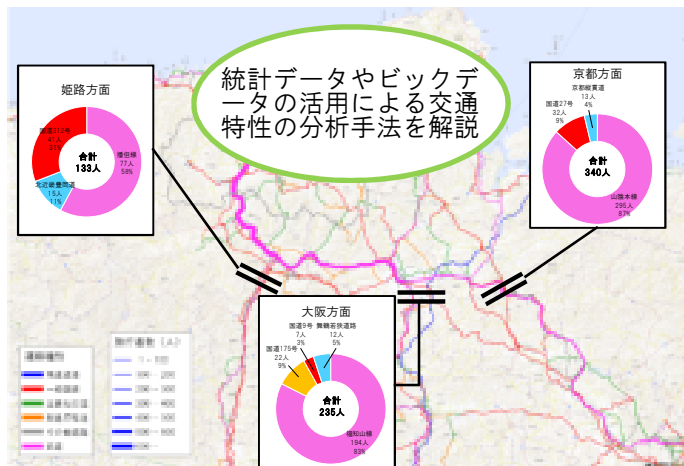


図1 交通特性の分析
(地域内における周遊状況と交通機関分担率)

資料：インバウンドGPSデータ

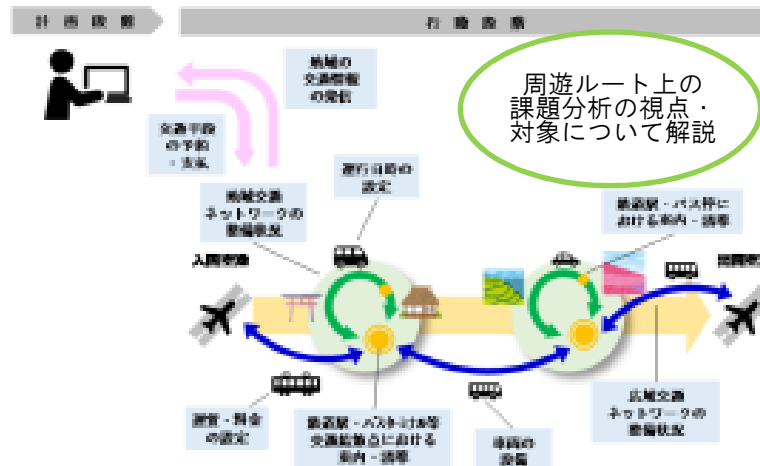


図2 モデルルートの課題分析の対象と視点



資料：世界遺産「高野山・熊野」聖地巡礼バス HP

図3 交通施策
(ネットワークの導入事例)

2. 総合交通体系を取り巻く最近の話題

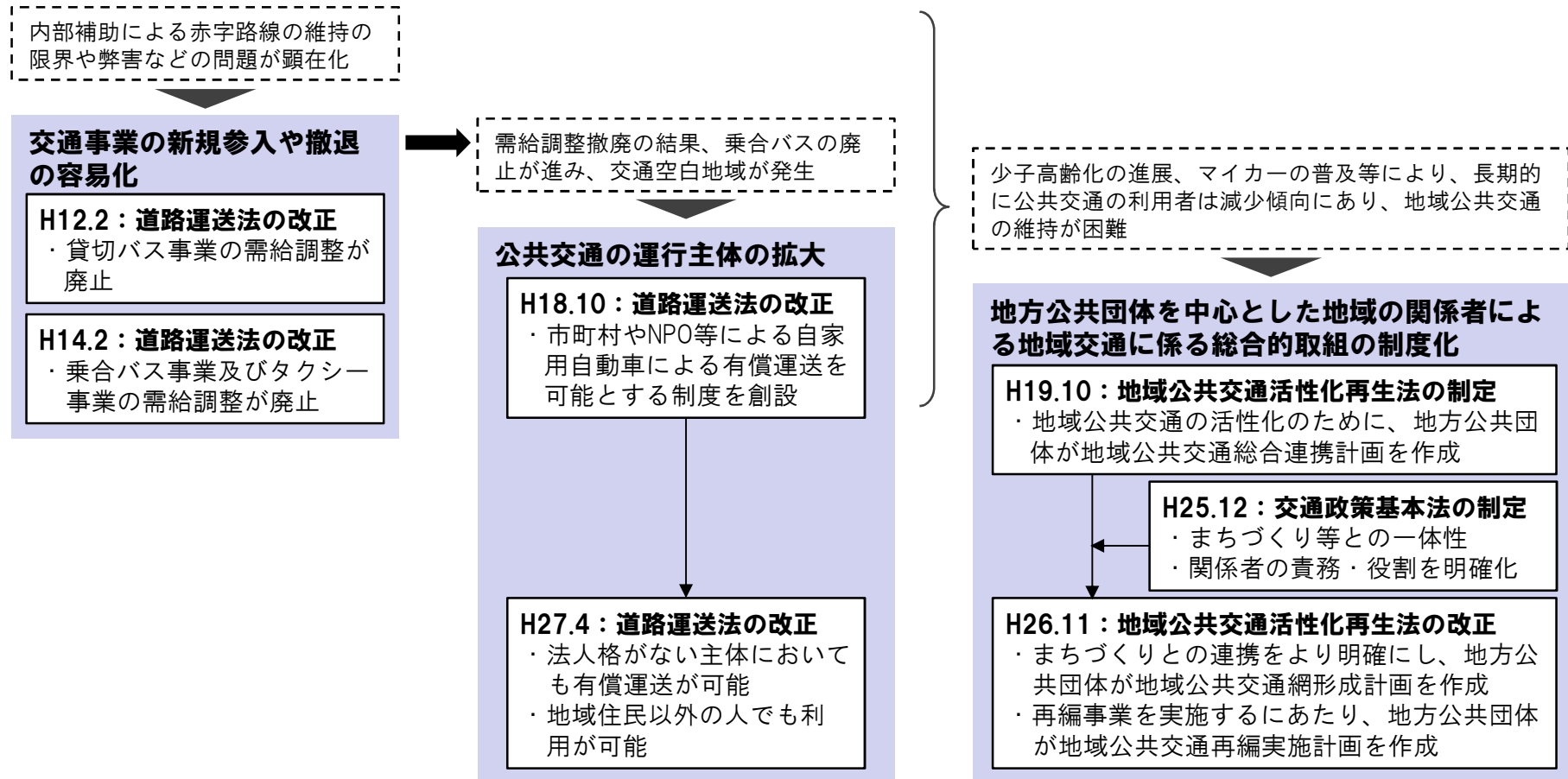
2.1 法制度関係

2.2 国土計画関係

2.1 法制度關係

- ・ 乗合バス、タクシー事業の需給調整が廃止になり、交通事業者が容易に新規参入や撤退
- ・ 市町村やNPO法人等による有償運送を可能とすることで、公共交通の運行主体を拡大
- ・ 地域公共交通活性化再生法の制定等により、地方公共団体を中心とした地域の関係者による地域交通の総合的な取り組みを制度化

<地域交通に係る法制度の近年の動向>



交通事業の新規参入や撤退の容易化

- ・ 道路運送法の改正（H12.2及びH14.2）により、貸切バス事業、乗合バス事業及びタクシー事業の需給調整規制が廃止
- ・ 需給調整規制の廃止（＝規制緩和）による交通事業の新規参入や撤退が容易化

<背景>

- ・ 安定的な輸送サービスを確保するため、需給調整規制を実施
- ・ 過疎化、マイカーの普及など社会情勢が変化する中で、需給調整規制が、利用者ニーズに対応したサービス供給の障害となることや、内部補助による赤字路線維持の限界・弊害などの問題が顕著化



<道路運送法の改正（H12.2及びH14.2）>

- ・ 新規参入・撤退の規制緩和により、交通事業者の自由競争を促し、事業の活性化・効率化を図る

		改正前	改正後
乗合バス	参入	路線毎の免許制	事業者毎の許可制⇒ 需給調整廃止
	事業計画	運行系統・回数・時刻の認可制	運行計画(運行系統・回数・時刻)の届出制 ※クリームスキミング規制あり
	退出	許可制	事前届出制 ※6ヶ月前まで
	運賃	認可制	事前届出制 ※上限あり
貸切バス	参入	事業区域毎の免許制	事業者毎の許可制⇒ 需給調整廃止
	事業計画	増・減車の認可制	増・減車の事前届出制
	退出	許可制	事後届出制 ※30日以内
	運賃	認可制	事前届出制 ※上限あり
タクシー	参入	事業区域毎の免許制	事業者毎の許可制⇒ 需給調整廃止 ※緊急調整措置の発動あり
	事業計画	増・減車の認可制	増・減車の事前届出制 ※特定地域では、増車の認可制
	退出	許可制	事後届出制 ※30日以内
	運賃	認可制 ※適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの	認可制 ※適正な原価に適正な利潤を加えたもの

- ・ 需給調整撤廃の結果、乗合バスの廃止が進み、交通空白地域が発生
- ・ 市町村やNPO等による自家用自動車による有償運送を可能とする制度を創設 (H18.10)
- ・ 法人格がない主体においても有償運送が可能になり、地域住民以外でも利用可能 (H27.4)

<背景>

- ・ 需給調整規制の廃止により、全国で乗合バスの廃止・撤退が進み、交通空白地域が発生
- ・ 少子・高齢化の進展や観光などを通じた地域振興ニーズの高まり

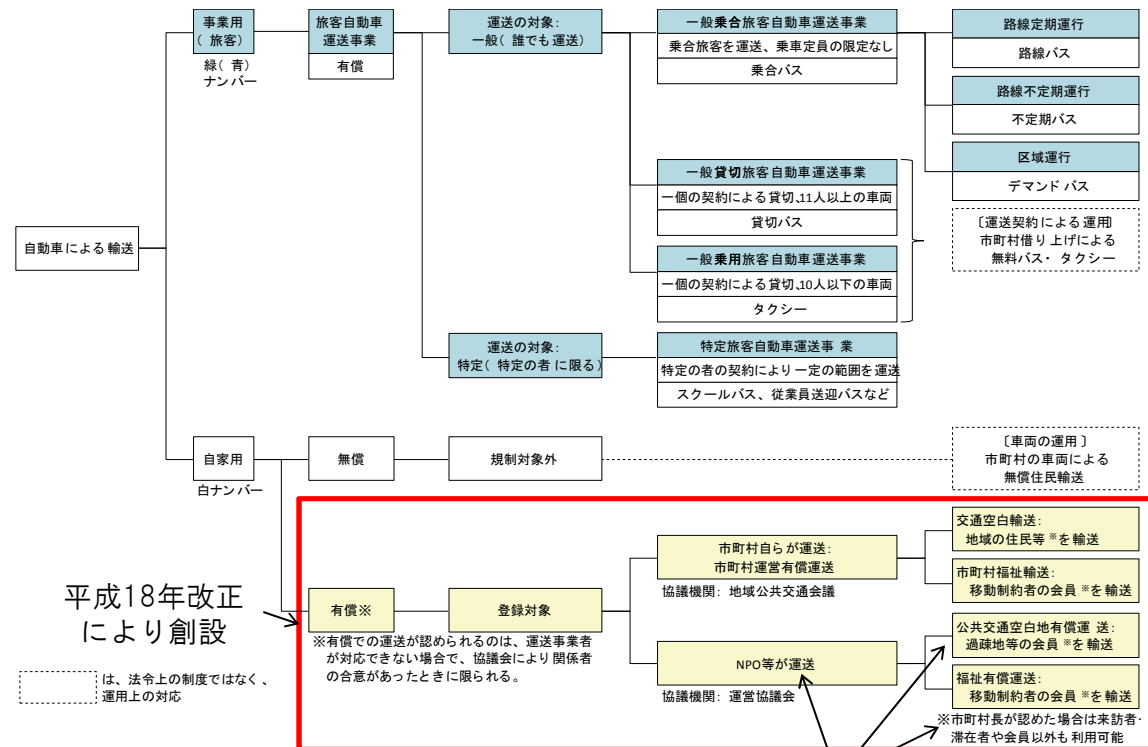
<道路運送法の改正(H18.10)>

- ・ 一般旅客自動車運送事業者による運行が困難であり、地域の関係者が合意している場合において、市町村やNPO等が大臣の登録を受けた場合に限り、自家用自動車による有償運送が制度化
- ・ 地域住民、地方公共団体、バス事業者、警察等の関係者からなる「地域公共交通会議」を設置し、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準、運賃等について協議することが可能

<道路運送法の改正(H27.4)>

- ・ 法人格がない主体でも有償運送が可能
- ・ 観光などを通じた地域振興ニーズの高まりに対応できるようにするため、地域住民以外の人でも利用が可能

○道路運送法の事業区分



平成27年改正により変更

- ・ 地域公共交通の活性化及び再生を推進するために、市町村が「地域公共交通総合連携計画」を作成（地域公共交通活性化再生法の制定：H19.10）
- ・ 交通政策基本法の制定（H25.12）等を踏まえ、「地域公共交通総合連携計画」に代わり、まちづくりとの連携をより明確にし、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」、「地域公共交通再編実施計画」を作成（地域公共交通活性化再生法の改正：H26.11）

<背景>

- ・ 少子・高齢化の進展、マイカーの普及等により、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、地域公共交通の維持が困難

<地域公共交通活性化再生法(H19.10制定)> ○地域公共交通活性化再生法に定められた計画

- ・ 地域における主体的な取組や創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、市町村は、地域の関係者（交通事業者、道路管理者、利用者等）による協議会等を経て、「地域公共交通総合連携計画」を作成

改正前

地域公共交通総合連携計画

- ・ 公共交通活性化に関する事業の基本計画
- ・ 地方公共団体が協議会を開催し策定

<記載事項>

①基本的な方針 ②区域 ③目標
④目標を達成するために行う事業・実施主体
⑤計画期間 ⑥その他必要と認める事項

問題点

- ・ まちづくりの連携不足
- ・ ネットワーク全体を見ていない
- ・ 達成状況の評価が十分でない
- ・ 実効性が担保されていない等

問題点への対応

<地域公共交通活性化再生法(H26.11改正)>

- ・ 交通政策基本法の制定や「地域公共交通総合連携計画」の問題点等を踏まえ、まちづくりとの連携等に配慮し、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」及び計画に位置付けられた事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成

改正後

地域公共交通網形成計画

- ・ まちづくり等との連携に配慮した、地域公共交通ネットワーク全体の基本計画
- ・ 地方公共団体が協議会を開催し策定

<記載事項>

①基本的な方針 ②区域 ③目標
④目標を達成するために行う事業・実施主体
⑤計画の達成状況の評価に関する事項
⑥計画期間 ⑦その他必要と認める事項

事業の具体化

地域公共交通再編実施計画

- ・ 形成計画に定められた事業の実施計画
- ・ 地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

<記載事項>

①事業区域 ②事業の内容・実施主体
③実施予定期間
④事業実施に必要な資金の額・調達方法
⑤事業の効果 等

- ・ 交通政策の推進に当たっての基本理念等を定めた「交通政策基本法」が公布・施行（H25.12）
- ・ 地方公共団体、交通事業者など関係者の責務等が明確化
- ・ 地方公共団体は、まちづくり等の観点を踏まえた交通施策を総合的・計画的に推進

<背景>

- ・ 少子高齢化の進展、自家用自動車の普及等により、長期的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、地域公共交通の維持が困難

<交通政策基本法の制定(H25.12)>

- ・ 国民の自立した生活の確保や活発な地域間交流の実現等を交通の果たす役割として位置づけ
- ・ 行政と交通事業者のパートナーシップや地域住民の積極的な関わりを求める

[関係者の責務等]

地方公共団体：交通施策の策定・実施

の責務を負う

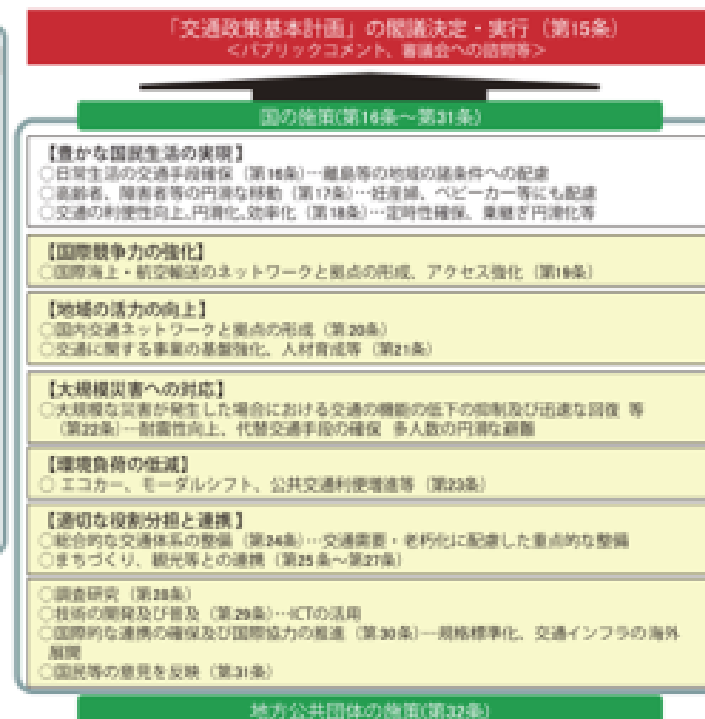
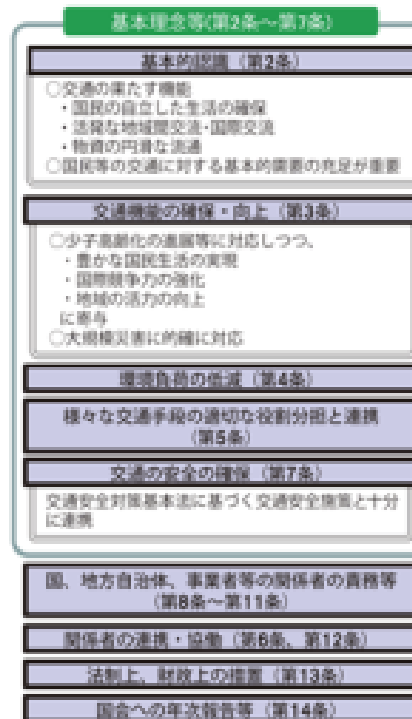
交通事業者：交通施策への協力に努める

国民：主体的な取組や交通施策への協

力に努める

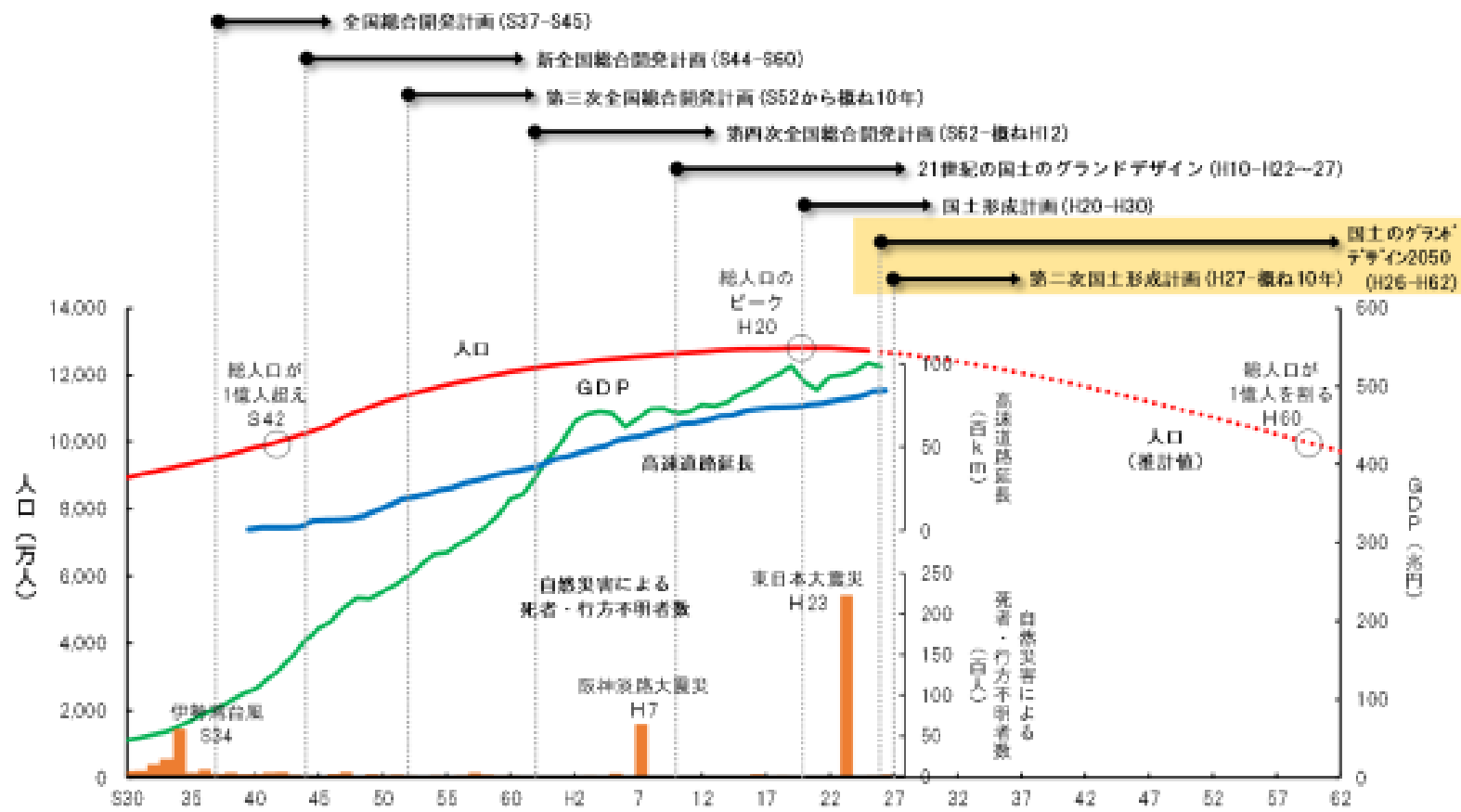
- ・ 地方公共団体は、まちづくり等の観点を踏まえ、交通施策を総合的・計画的に推進

○交通政策基本法の概要



2.2 国土計画関係

- ・ 本格的な人口減少社会の到来、少子・高齢化、国際化、巨大災害の切迫等を背景に、新たな国土計画「国土のグランドデザイン2050(H26.7)」、「第二次国土形成計画(H27.8)」が策定
- ・ 目指すべき国土の姿として「対流促進型国土」、国土づくりの基本的な考え方として「コンパクト+ネットワーク」を提示



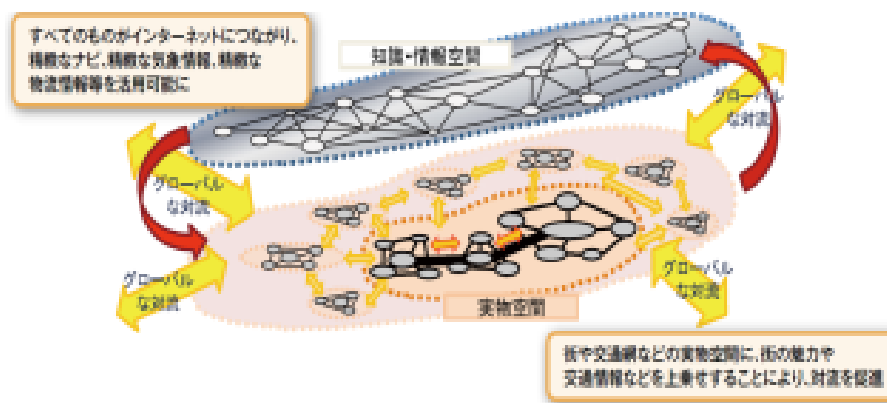
資料：人口—実績値：「国勢調査」「人口推計」、推計値：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（中位推計）」
 GDP：国民経済計算、高速道路延長：道路統計年報、自然災害により死者・行方不明者数：防災白書

対流促進型国土の形成

- ・ 対流促進型国土とは、全国各地で様々なレベルの人・モノ・情報の対流が湧き起こり、イノベーションを生み出す国土
- ・ 対流を促進するために、地域間・地域内の人の移動を支えることが求められるとともに、対流による地域への来訪者の増加は、地域交通体系の新たな需要として期待

<対流促進型国土とは>

- ・ 対流とは、地域間相互の人・モノ・情報の行き来になぞらえたもの
- ・ 対流には、観光や産業といった特定テーマにおける対流や、身近な地域の中で起こる小さな対流、国土全体に関わる大きな対流などが考えられる。
- ・ 対流促進型国土とは、人・モノが対流する実物空間、情報が対流する知識・情報空間を高度に発展・融合させ、全国各地で様々なレベルの対流が湧き起こり、イノベーションを生み出す国土



資料：国土のグランドデザイン2050パンフレット

<対流を生み出すために必要な要素>

①地域の多様性

- ・ 地域資源を活かし、魅力・強みを作る

②地域間の連携

- ・ 互いの魅力・強みを活かし、補完的・相乗的な関係の構築

③地域を結ぶネットワーク

- ・ 人・モノ・情報を運ぶ交通・通信ネットワーク

④たまり場の機能

- ・ 人・モノ・情報が集まり・融合する場

⑤柔軟な社会構造

- ・ 多様な働き方を可能とする労働環境 等

<地域交通との関わり>

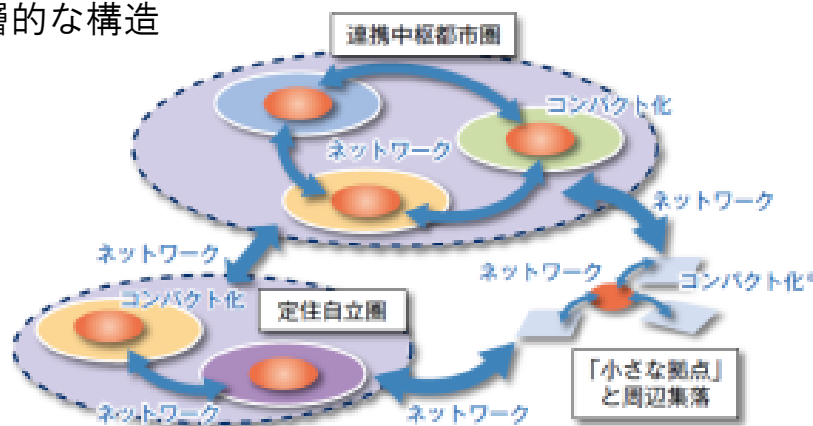
- ・ 対流を促進するために、地域間・地域内の人の移動を支えることが求められるとともに、対流による地域への来訪者の増加は、地域交通の新たな需要として期待

コンパクト+ネットワークの地域構造

- ・生活サービスを効率的に提供するための拠点機能の「コンパクト化」と都市機能維持に必要な圏域人口を確保するための地域間の「ネットワーク化」による地域構造を提示
- ・まちづくりと地域交通体系を一体的に再編し、公共交通が骨格となる地域構造の実現により、地域交通の持続性の確保が期待

<コンパクト+ネットワークとは>

- ・地域内の一定の区域に医療・福祉施設、商業施設等がまとまって立地させる拠点的な区域を設定して、施設の集約化を図るとともに、居住地と拠点的な区域とを公共交通を中心とした交通ネットワークで結び、地域住民が施設にアクセスできる地域構造
- ・「コンパクト+ネットワーク」による地域構造は、地域レベルのものから、小さなものでは集落レベル、大きなものでは地域間レベルのものまで、階層的な構造

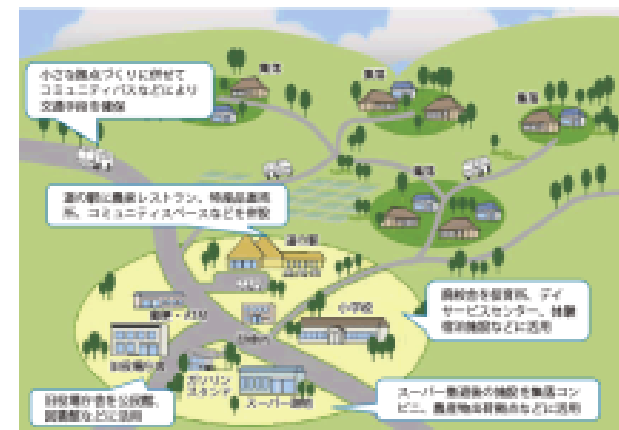


※集落地域においては居住機能の集約までを将来的な目的とはしない

資料：国土形成計画（全国計画）パンフレット

<小さな拠点>

- ・複数の集落が集まる地域において、小学校等の既存施設を活かしつつ、商店や診療所等の日常生活に不可欠な施設等を徒歩圏に集約
- ・集落が散在している場合にはコミュニティバスやデマンド交通等によって周辺集落とネットワークで結ぶことで、効率的に生活サービスを提供



資料：国土交通白書2015

<地域交通との関わり>

- ・まちづくりと地域交通体系を一体的に再編し、公共交通が骨格となる地域構造の実現により、地域交通体系の持続性の確保が期待

3. 地域交通の現状と課題

3.1 地域交通の現状

3.2 地域交通の課題

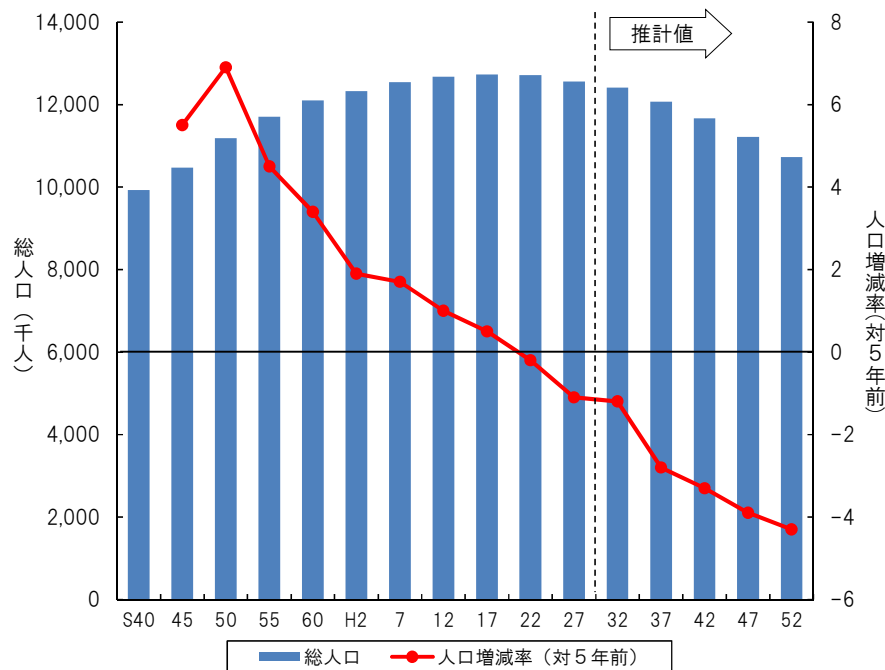
3.1 地域交通の現状

3.1 地域交通の現状

人口減少

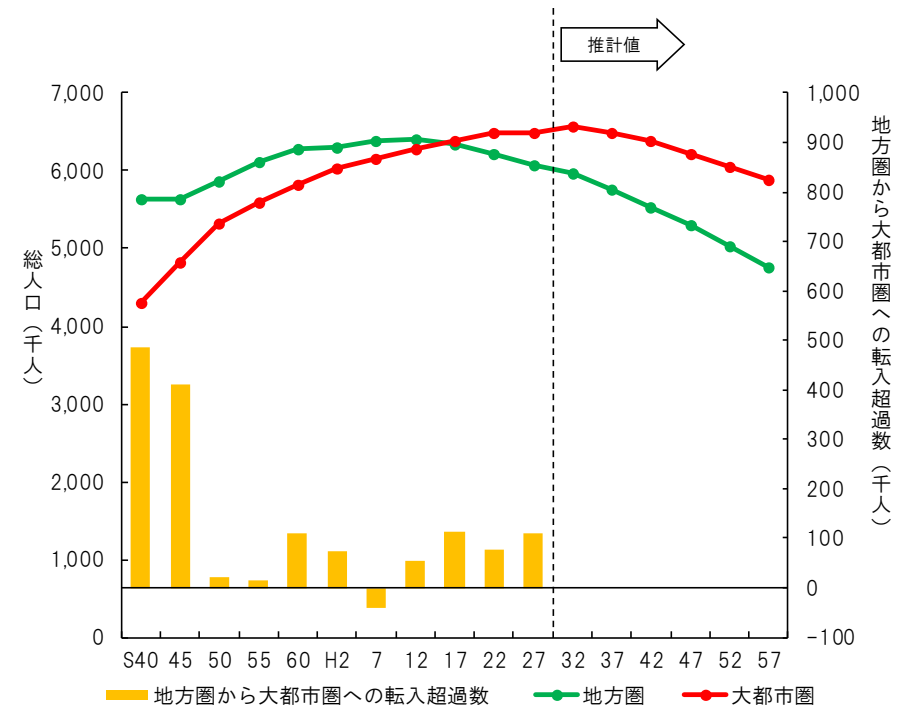
- ・ 我が国の総人口はH20年頃をピークに減少
- ・ 地方圏から大都市圏への人口流入が続いており、地方圏では、H12年頃をピークに人口は減少

＜総人口の推移＞



資料：実績値-国勢調査
推計値-日本の将来推計人口（平成29年推計、中位推計）

＜大都市圏・地方圏別の総人口の推移＞



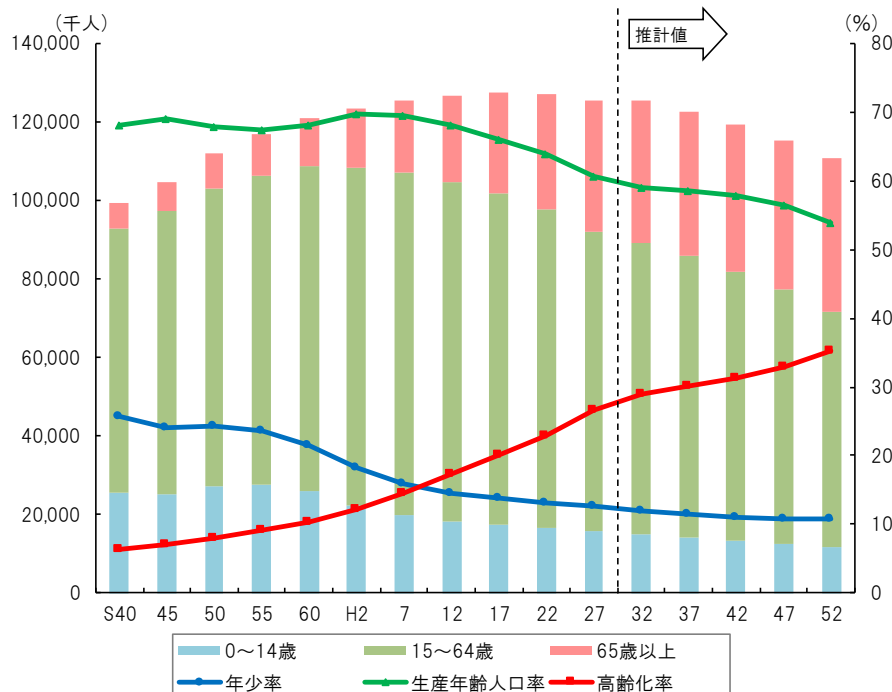
資料：実績値-国勢調査
推計値-日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）

※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県
愛知県、岐阜県
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
地方圏：大都市圏を除いた道県

少子高齢化

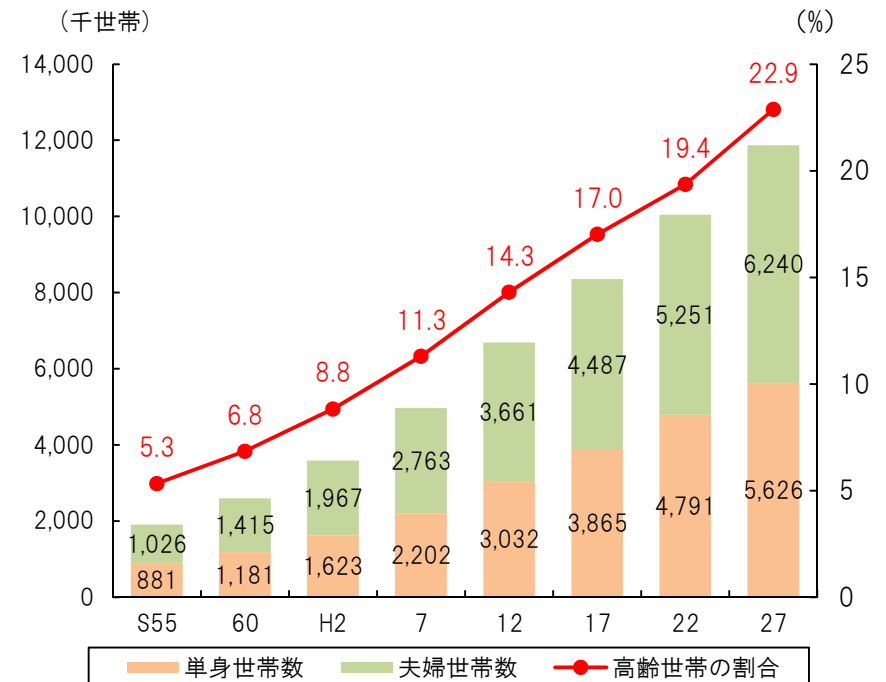
- ・ 老年人口は一貫して増加傾向にあるが、年少人口はS55年をピークに減少、生産年齢人口はH7年をピークに減少
- ・ 高齢化率はH27年時点では2割半ば、将来的に高齢化率は4割程度になると予測
- ・ 高齢者の単身・夫婦のみ世帯は増加傾向にあり、H27年では全世帯の2割強

＜年齢階層別人口の推移＞



資料：実績値-国勢調査
推計値-日本の将来推計人口（平成29年推計、中位推計）

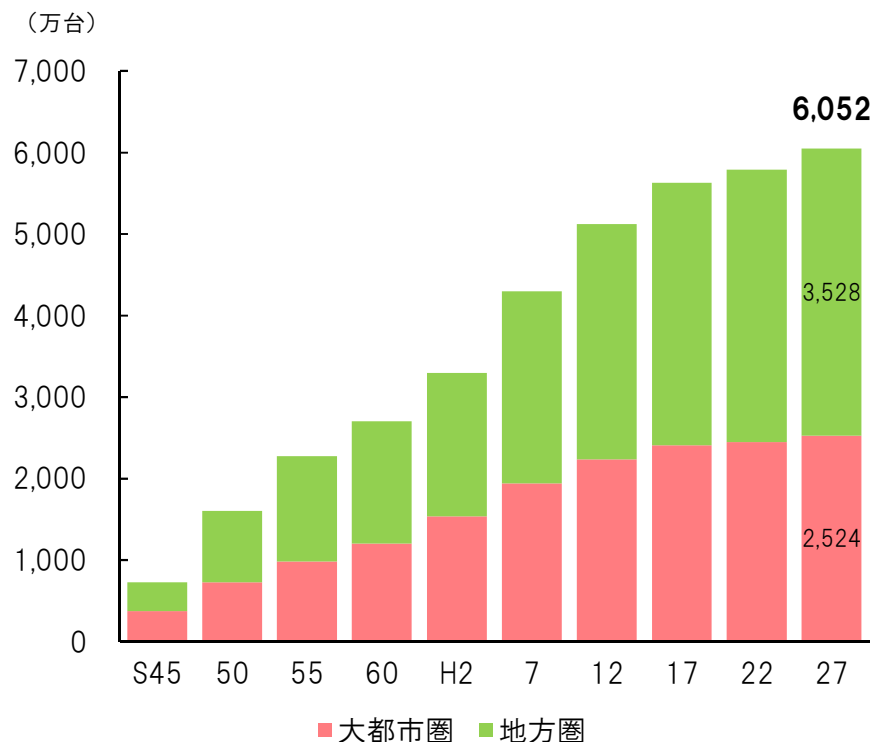
＜高齢世帯の推移＞



資料：国勢調査

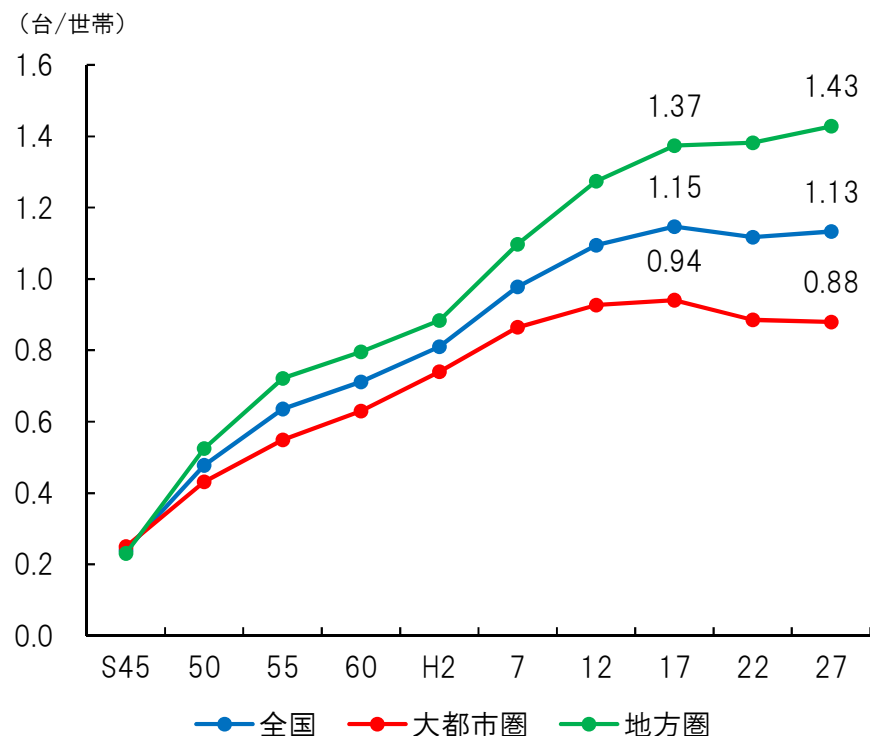
- ・全国的に乗用車の保有台数は増加傾向
- ・世帯当たり乗用車保有台数について、地方圏では年々増加傾向にあり、H12年に1.0を超過
- ・一方、大都市圏ではH17年をピークに世帯当たり乗用車保有台数は減少

＜乗用車保有台数の推移＞



資料：（一社）自動車検査登録情報協会

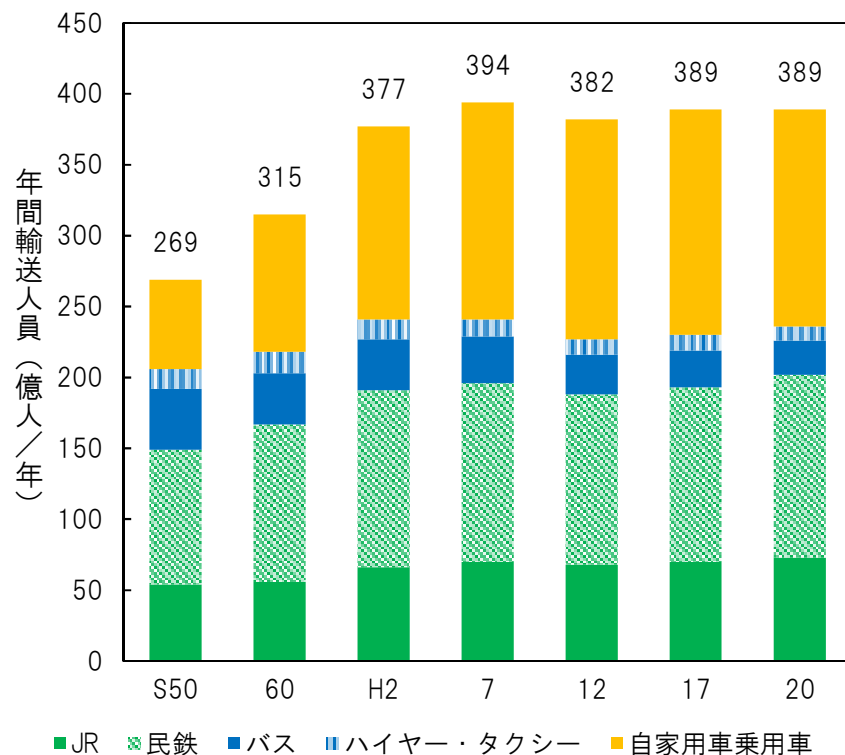
＜世帯当たり乗用車保有台数の推移＞



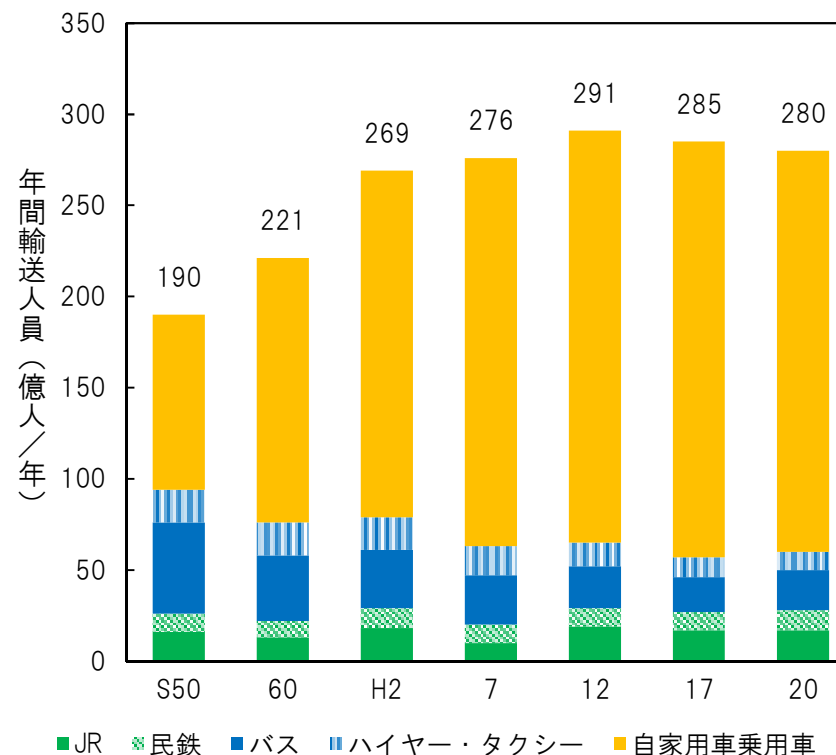
資料：乗用車保有台数—（一社）自動車検査登録情報協会
世帯数—国勢調査

- ・ 年間輸送人員について、大都市圏では、平成7年以降横ばい傾向
- ・ 一方、地方圏では、平成12年をピークに年間輸送人員は減少傾向

＜大都市圏の機関別年間輸送人員＞



＜地方圏の機関別年間輸送人員＞



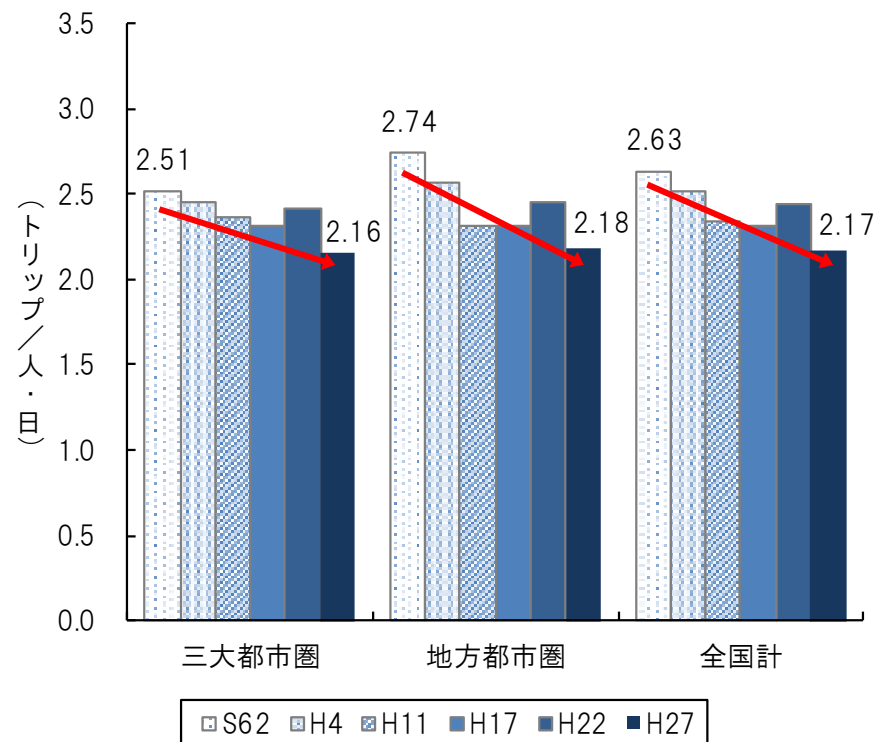
※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県
愛知県、岐阜県
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
地方圏：大都市圏を除いた道県

資料：地域交通年報、大都市交通年報

生成原単位(1人1日あたりの平均トリップ数)の減少

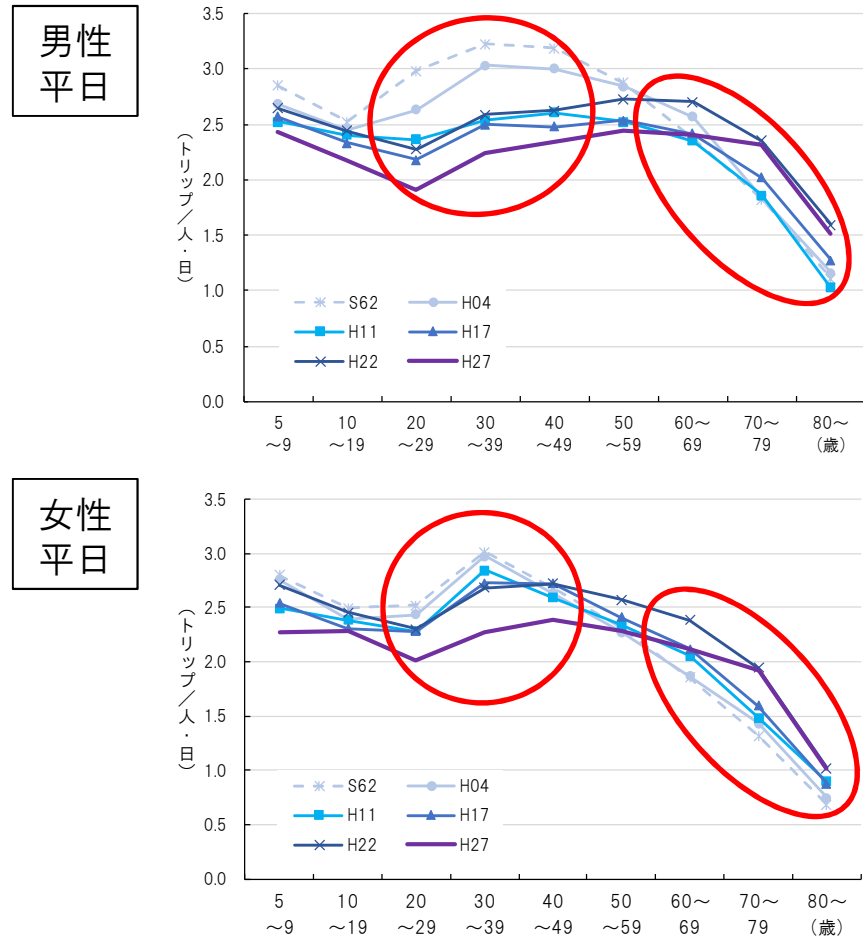
- ・全国的に1人あたりトリップ数も減少傾向
- ・トリップ数の少ない高齢者の増加や20代~40代のトリップ数の減少が要因

＜1人あたりトリップ数の経年変化＞



※三大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
 地方都市圏：大都市圏を除いた道県

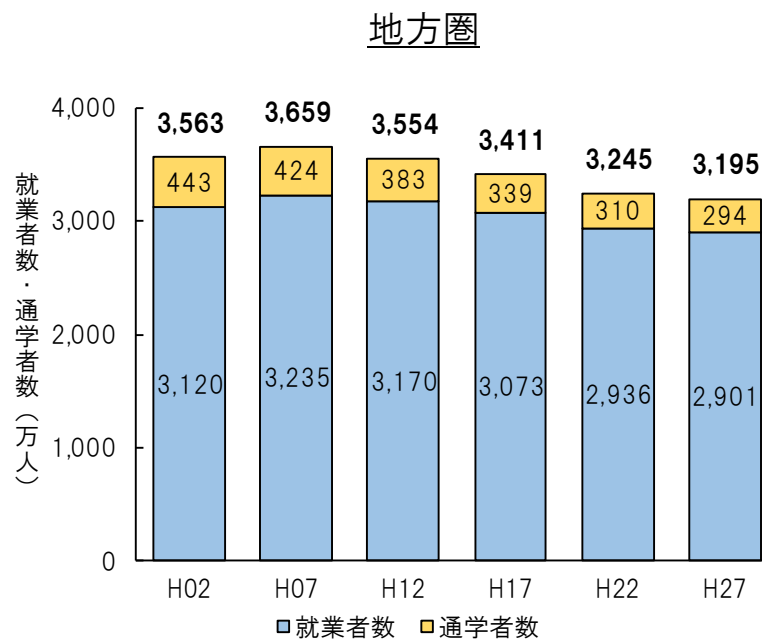
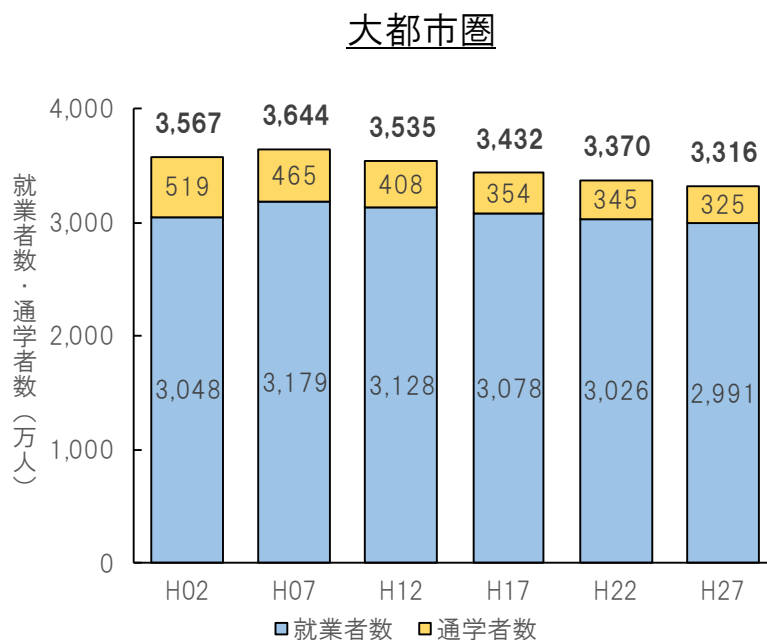
＜年齢階層別トリップ数の経年変化＞



資料：平成 27 年度 全国都市交通特性調査結果

- ・ 通勤需要（就業者数）は、H7年をピークに減少
- ・ 通学需要（通学者数）は、一貫して減少

＜就業者数・通学者数の経年変化＞



※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、
愛知県、岐阜県、三重県、
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
地方圏：大都市圏を除いた道県

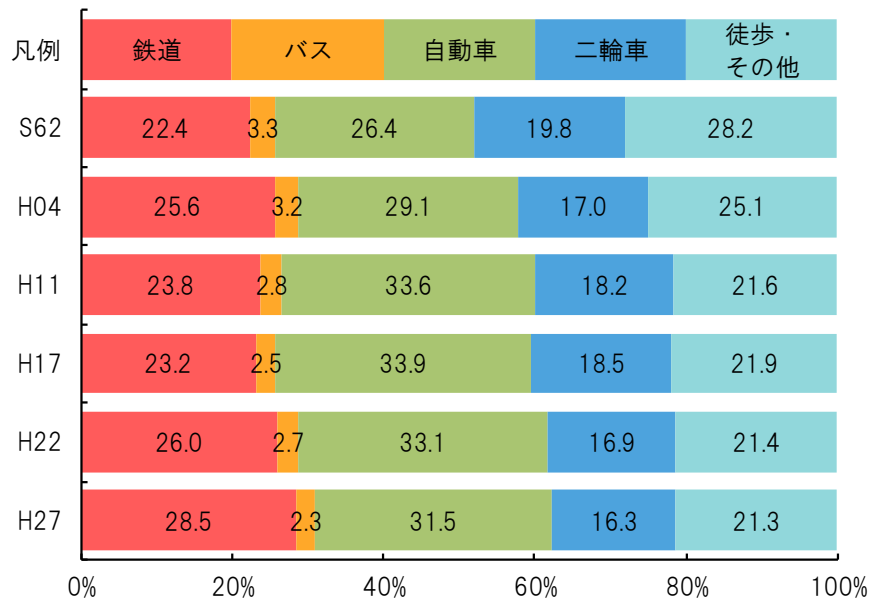
資料：国勢調査

公共交通の機関分担率の低下

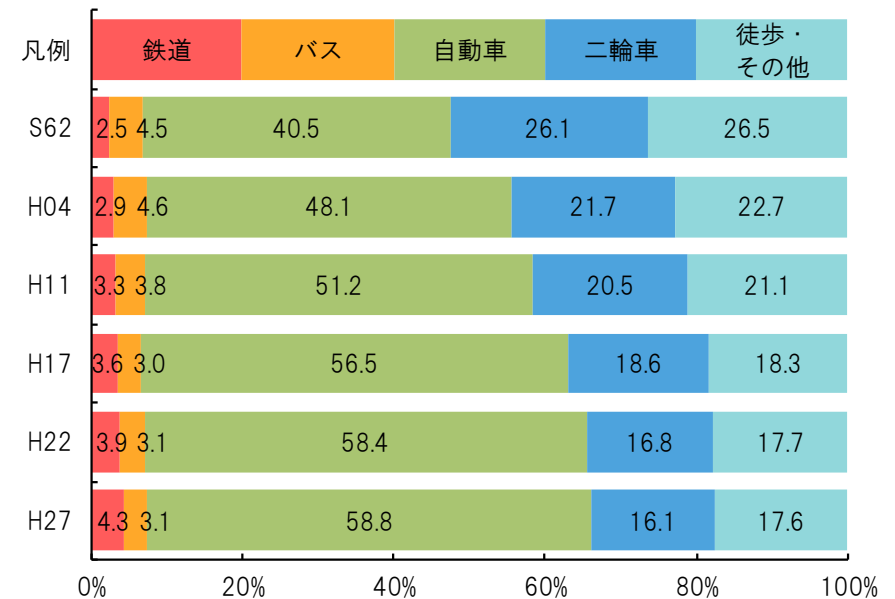
- ・ 地方都市圏における代表交通手段は、自動車が一貫して増加傾向
- ・ 三大都市圏における代表交通手段は、鉄道が増加し、自動車は減少に転換
- ・ 三大都市圏、地方都市圏ともにバスの分担率は減少傾向

< 代表交通手段分担率の経年変化 >

三大都市圏（平日）



地方都市圏（平日）



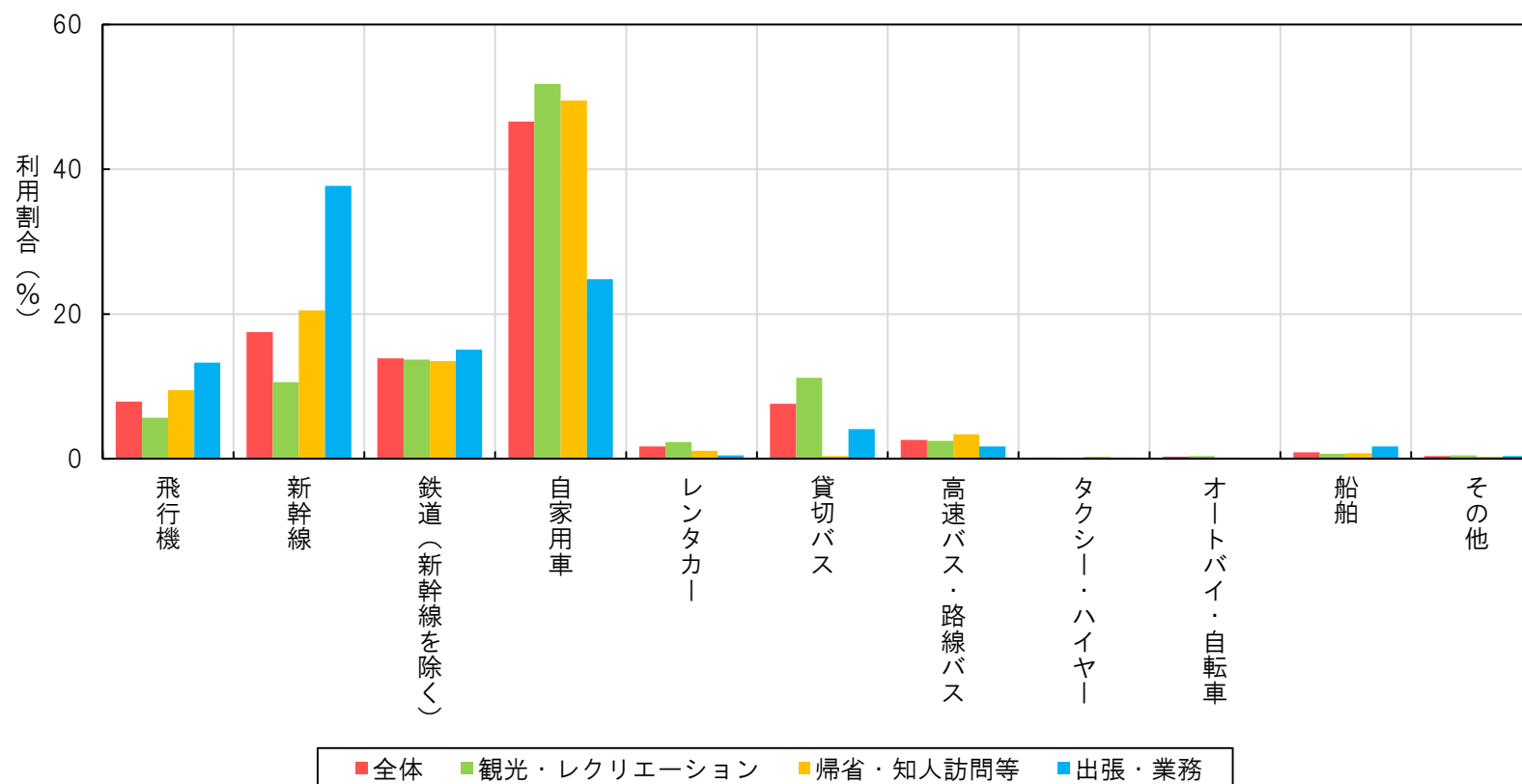
資料：平成 27 年度 全国都市交通特性調査結果

※三大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、
愛知県、岐阜県、三重県、
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
地方都市圏：大都市圏を除いた道県

観光客等の交通手段の特徴

- ・観光客等の交通手段の特徴として、自家用車の利用割合が高く、次いで鉄道の割合が高いことや、高速バス・路線バスの利用割合は1割強と低いことが判明
- ・旅行目的別では、出張・業務は公共交通の割合が高く、特に鉄道・新幹線が高い状況

＜旅行・観光における交通手段＞



資料：2016年旅行・観光消費動向調査

3.2 地域交通の課題

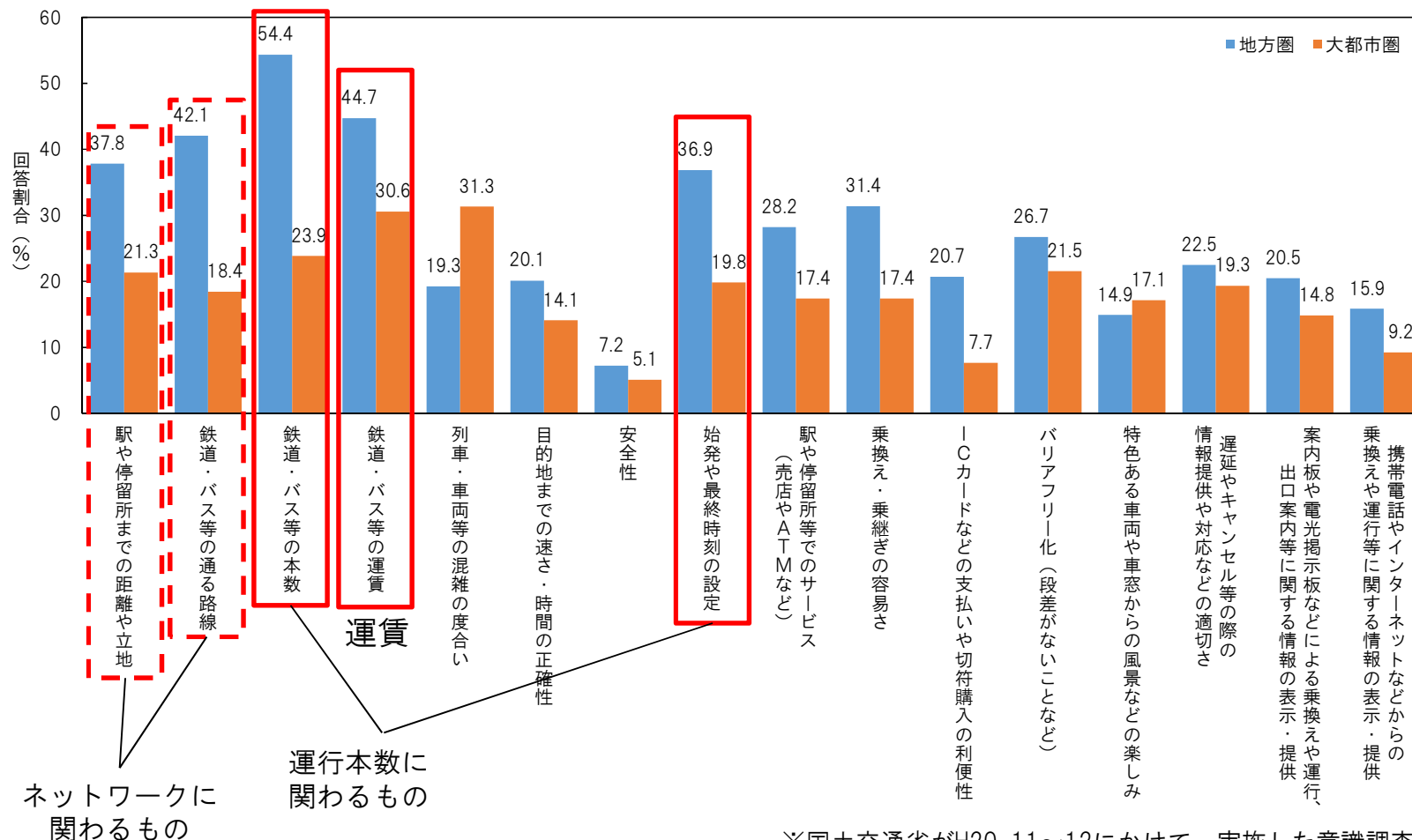
- (1) 利用者視点からの課題
- (2) 地域交通の関係者の行動面における課題
- (3) 課題による帰結とまとめ

3.2 地域交通の課題 (1)利用者視点からの課題

サービス内容～利用者の評価～

・公共交通のサービスについて、地方圏では運行本数に対する不満が多く、次いで運賃やネットワーク不足に対する不満が多いことが判明

<公共交通に関する不満な点>

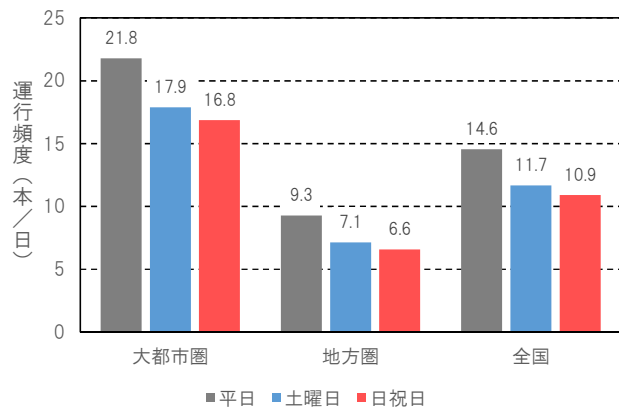


※国土交通省がH20.11~12にかけて、実施した意識調査
資料：国土交通省白書

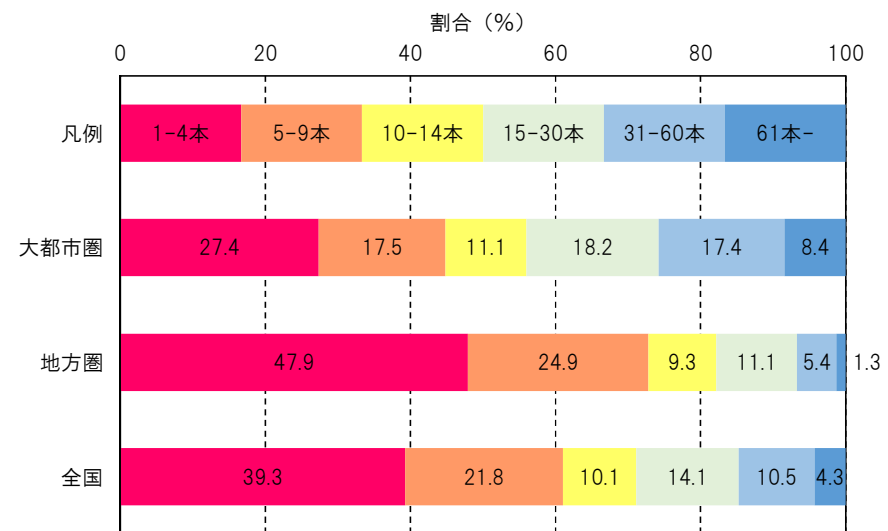
サービス内容～運行頻度～

- ・ 地方圏における乗合バスの運行頻度は、大都市圏と比較して、半分以下と少なく、土曜日・日祝日は運行しない系統も多数
- ・ 地方圏における乗合バスの運行頻度は、1～4本/日の系統が半数を占め、約8割は、15本/日（概ね1時間に1本）未満

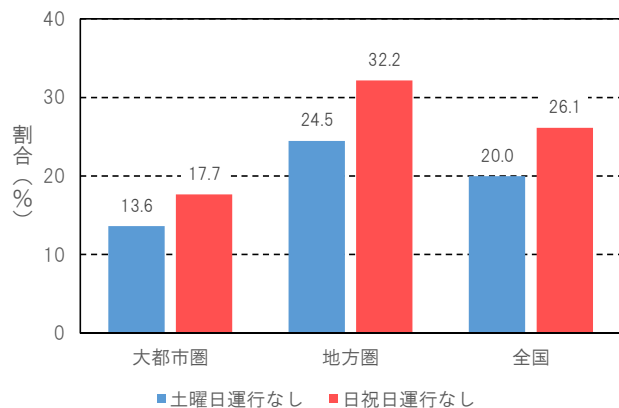
<平均運行頻度>



<平日の運行頻度別割合>



<土曜日・日祝日に運行しない系統の割合>



集計条件等

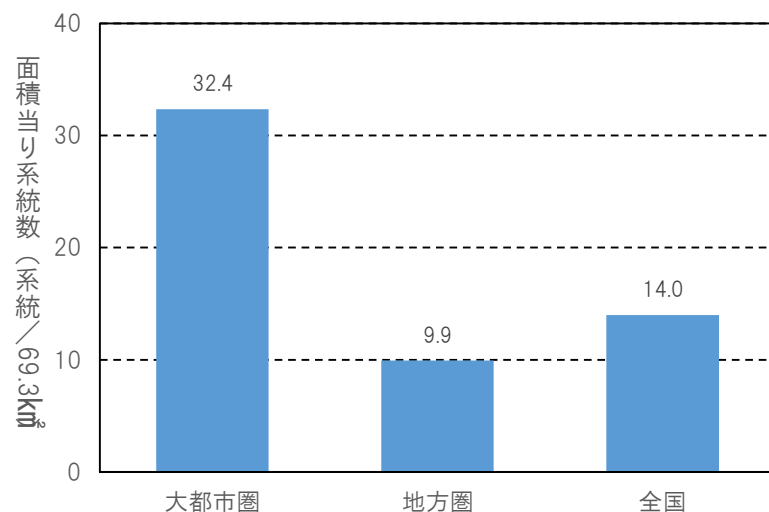
- ・ 系統キロ50km未満のものを対象（距離はGIS上で計測）
- ・ 運行本数が不明のものは除く
- ・ 都市圏をまたぐものはそれぞれに集計

※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県
愛知県、岐阜県、三重県
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
地方圏：大都市圏を除いた道県

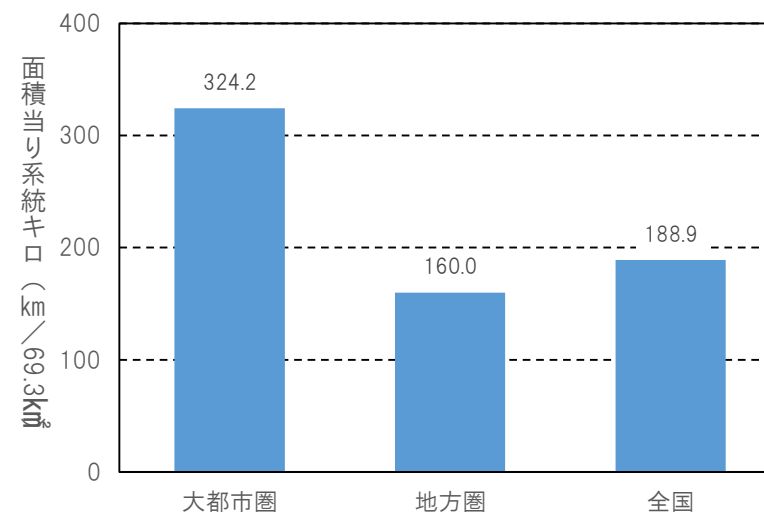
資料：国土数値情報 バスルート（概ね平成22年7月のデータ）

- ・ 地方圏における乗合バスの可住地面積当たりの運行系統は、大都市圏の3割以下と少なく、可住地面積当たりの系統キロも、大都市の半分以下程度

＜区市町村の平均可住地面積当たりの運行系統＞



＜区市町村の平均可住地面積当たりの系統キロ＞



※可住地面積：総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いたもの
 区市町村の平均可住地面積：69.3km²

※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県
 愛知県、岐阜県、三重県
 大阪府、兵庫県、京都府、奈良県
 地方圏：大都市圏を除いた道県

集計条件等

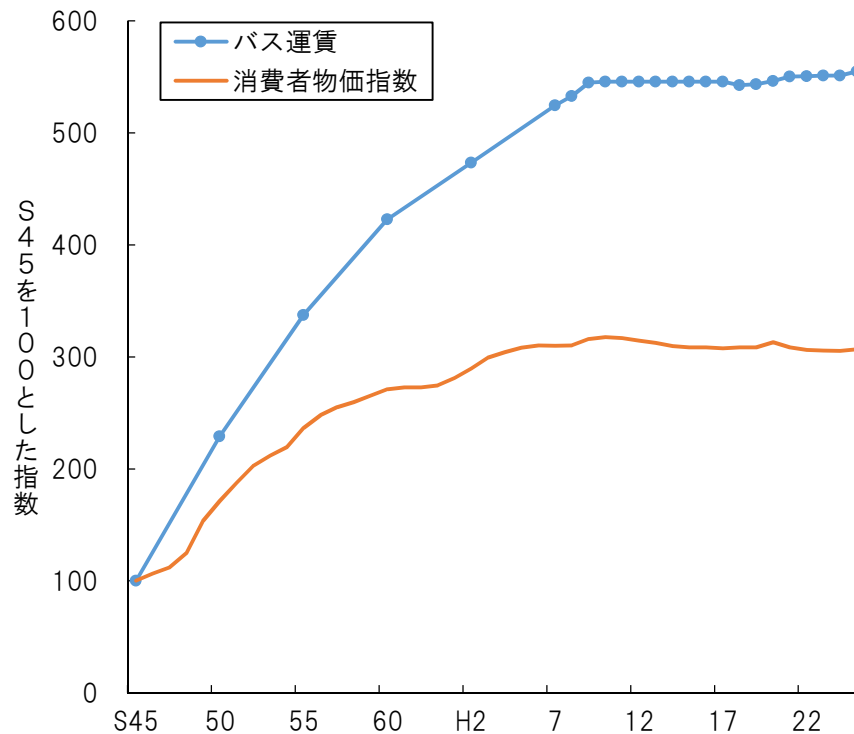
- ・ 系統キロ50km未満のものを対象（距離はG | S上で計測）
- ・ 都市圏をまたぐものはそれぞれに集計

資料：系統数・系統キロ - 国土数値情報 バスルート（概ね平成22年7月のデータ）
 可住地面積 - 社会生活統計指標—都道府県の指標—

サービス内容～運賃～

- ・乗合バスの運賃は、物価の変動を上回る上昇を見せており、路線バスの運賃は、鉄道運賃よりも割高という状況

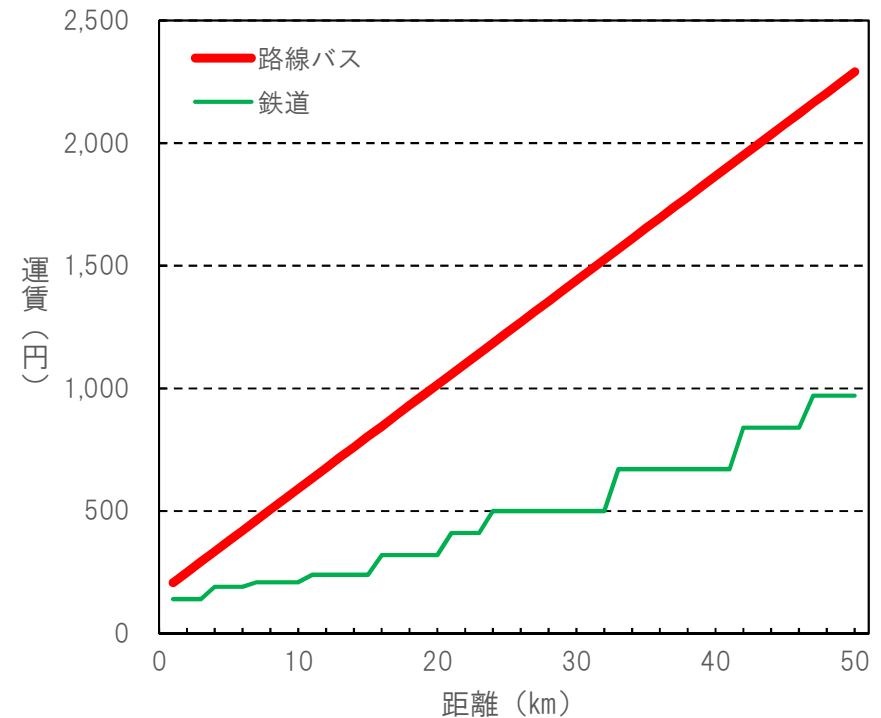
＜乗合バスの運賃の推移＞



※バス運賃：対キロ区間制を採用している保有車両数30両以上の事業者のバス運賃計算賃率（キロ当たりバス運賃）の平均賃率

資料：バス運賃—数字でみる自動車
消費者物価指数—総務省
を基に作成

＜路線バスと鉄道の運賃比較＞



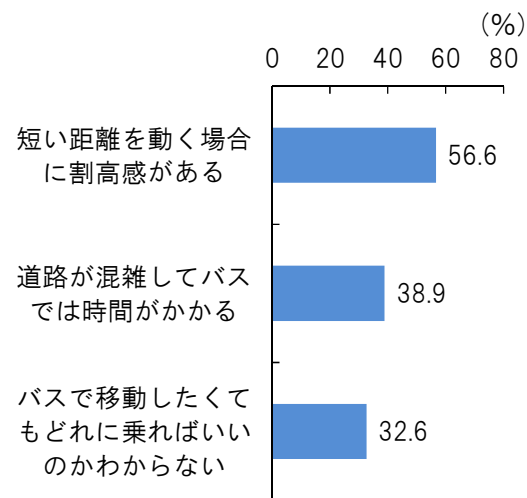
路線バス—H21～H27に運賃を改定した25社の初乗料金、
基準賃率の平均値により算出
鉄 道—JR東日本 地方交通線

資料：路線バス—日本のバス事業、日本バス協会
鉄道—JR東日本旅客営業規則

サービス内容～情報提供・案内～

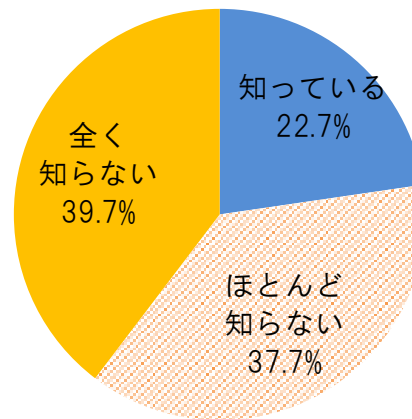
- ・公共交通を利用しない理由に、サービスの分かりづらさや認知度の低さの声が多数
- ・事業者別・モード別など、バラバラに情報提供が行われており、利用者目線の情報提供がなされていない事例が散見

＜通勤・通学にバスを利用しない理由＞



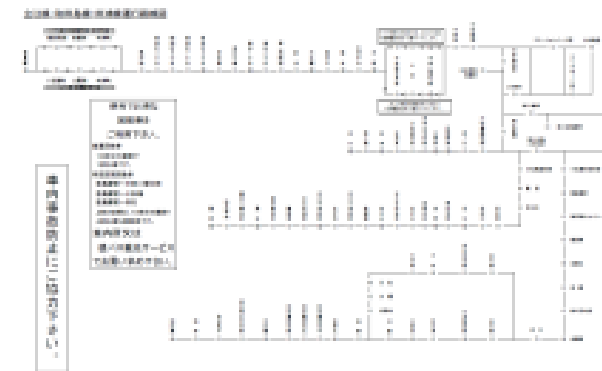
資料：公共交通機関利用実態に関する市民一万人アンケート、宮城県仙台市

＜バス運行に関する認知度＞ (バスを利用しない人)



資料：公共交通の利用状況等に関するアンケート調査、千葉県印西市

＜分かりにくい路線図の例＞



⇒ どこを運行しているのか分からない

＜事業者別のバス停の設置例＞



⇒ 事業者別のバス停が林立
必然的に提供情報もバラバラ

- ・本当に不便な場合も多い
 - ・しかし、それほど不便でもないのに、単にしられていないだけ、ということもある
- (加藤 博和、このまちに必要な「おでかけの足」をこのまちに住む皆さん自らがつくり出すために、2016)

サービス内容～バス停の設置～

- ・事業者や系統別にバス停が設置され、バス停が分散するなど、乗車場所が分かりづらい事例が散見

＜バス停が分散して配置される事例①＞



番号	系統番号	番号	系統番号
東武 - 西武バス乗降所		18 19	
① 22 23 24 25 26 27 28 29 30		20 21 22 23 24 25 26	
② 10 27 11 28 12 29 13 30		17 18 19 20	
③ 5 6 7 23 24 25		22 23 24 25 26 27 28 29 30	
④ 40 41 42 43 44		31 32 33 34 35 36 37 38 39	
⑤ 1 2 3 23 24		40 41 42 43 44 45 46 47 48 49	
⑥ 12 23 44		50 51 52 53 54 55 56 57 58 59	
⑦ 27		60 61 62 63 64 65 66 67 68 69	
⑧ 10 23 12 27 13 30		70 71 72 73 74 75 76 77 78 79	
⑨ 14 23 15 24 16 25 17 26 18 27 19 28 20 29 21 30 22 31 23 32 24 33 25 34 26 35 27 36 28 37 29 38 30 39 31 40 32 41 33 42 34 43 35 44 36 45 37 46 38 47 39 48 40 49 41 50 42 51 43 52 44 53 45 54 46 55 47 56 48 57 49 58 50 59 51 60 52 61 53 62 54 63 55 64 56 65 57 66 58 67 59 68 60 69 61 70 62 71 63 72 64 73 65 74 66 75 67 76 68 77 69 78 70 79 71 80		80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90	
⑩ 12 23 13 27 14 30 15 33 16 36 17 39 18 42 19 45 20 48 21 51 22 54 23 57 24 60 25 63 26 66 27 69 28 72 29 75 30 78 31 81 32 84 33 87 34 90 35 93 36 96 37 99 38 102 39 105 40 108 41 111 42 114 43 117 44 120 45 123 46 126 47 129 48 132 49 135 50 138 51 141 52 144 53 147 54 150 55 153 56 156 57 159 58 162 59 165 60 168 61 171 62 174 63 177 64 180 65 183 66 186 67 189 68 192 69 195 70 198 71 201 72 204 73 207 74 210 75 213 76 216 77 219 78 222 79 225 80 228 81 231 82 234 83 237 84 240 85 243 86 246 87 249 88 252 89 255 90 258 91 261 92 264 93 267 94 270 95 273 96 276 97 279 98 282 99 285 100 288 101 291 102 294 103 297 104 300 105 303 106 306 107 309 108 312 109 315 110 318 111 321 112 324 113 327 114 330 115 333 116 336 117 339 118 342 119 345 120 348 121 351 122 354 123 357 124 360 125 363 126 366 127 369 128 372 129 375 130 378 131 381 132 384 133 387 134 390 135 393 136 396 137 399 138 402 139 405 140 408 141 411 142 414 143 417 144 420 145 423 146 426 147 429 148 432 149 435 150 438 151 441 152 444 153 447 154 450 155 453 156 456 157 459 158 462 159 465 160 468 161 471 162 474 163 477 164 480 165 483 166 486 167 489 168 492 169 495 170 498 171 501 172 504 173 507 174 510 175 513 176 516 177 519 178 522 179 525 180 528 181 531 182 534 183 537 184 540 185 543 186 546 187 549 188 552 189 555 190 558 191 561 192 564 193 567 194 570 195 573 196 576 197 579 198 582 199 585 200 588 201 591 202 594 203 597 204 600 205 603 206 606 207 609 208 612 209 615 210 618 211 621 212 624 213 627 214 630 215 633 216 636 217 639 218 642 219 645 220 648 221 651 222 654 223 657 224 660 225 663 226 666 227 669 228 672 229 675 230 678 231 681 232 684 233 687 234 690 235 693 236 696 237 699 238 702 239 705 240 708 241 711 242 714 243 717 244 720 245 723 246 726 247 729 248 732 249 735 250 738 251 741 252 744 253 747 254 750 255 753 256 756 257 759 258 762 259 765 260 768 261 771 262 774 263 777 264 780 265 783 266 786 267 789 268 792 269 795 270 798 271 801 272 804 273 807 274 810 275 813 276 816 277 819 278 822 279 825 280 828 281 831 282 834 283 837 284 840 285 843 286 846 287 849 288 852 289 855 290 858 291 861 292 864 293 867 294 870 295 873 296 876 297 879 298 882 299 885 300 888 301 891 302 894 303 897 304 900 305 903 306 906 307 909 308 912 309 915 310 918 311 921 312 924 313 927 314 930 315 933 316 936 317 939 318 942 319 945 320 948 321 951 322 954 323 957 324 960 325 963 326 966 327 969 328 972 329 975 330 978 331 981 332 984 333 987 334 990 335 993 336 996 337 999 4000		4000	

＜バス停が分散して配置される事例②＞



サービス内容～路線①～

・ 中心市街地や特定路線にバス路線が集中し、資源配分として、非効率な状況が出現

＜バス路線の重複の例①＞



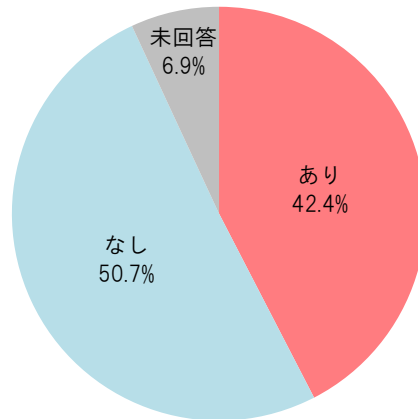
＜バス路線の重複の例②＞



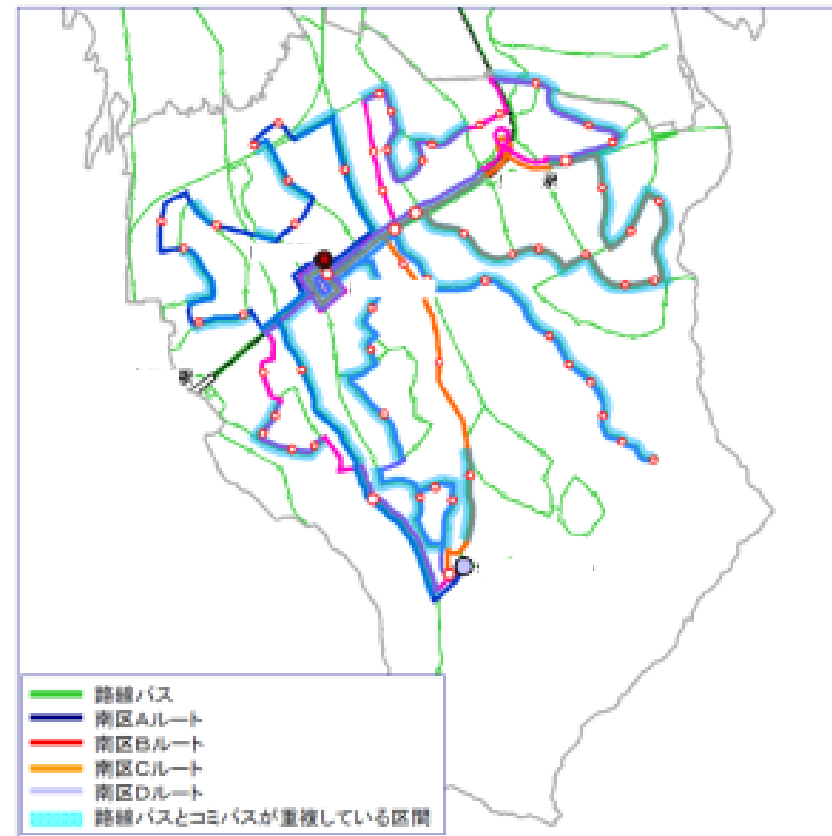
サービス内容～路線②～

・ 路線バスが、コミュニティバス、スクールバス・患者輸送バス等と競合するといった非効率なサービスが展開されている事例も散見

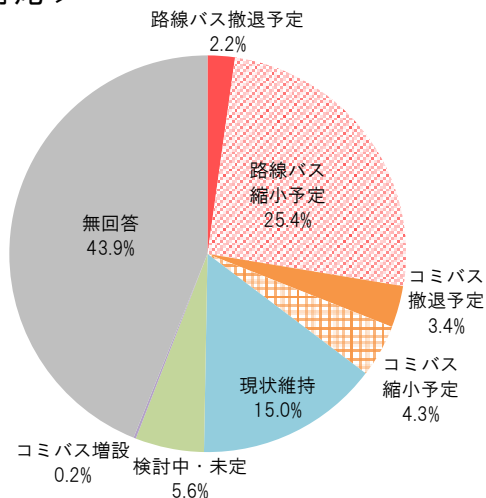
＜コミュニティバスと路線バスの競合の有無＞



＜路線バスとコミュニティバスの競合の例＞



＜競合路線の今後の対応＞

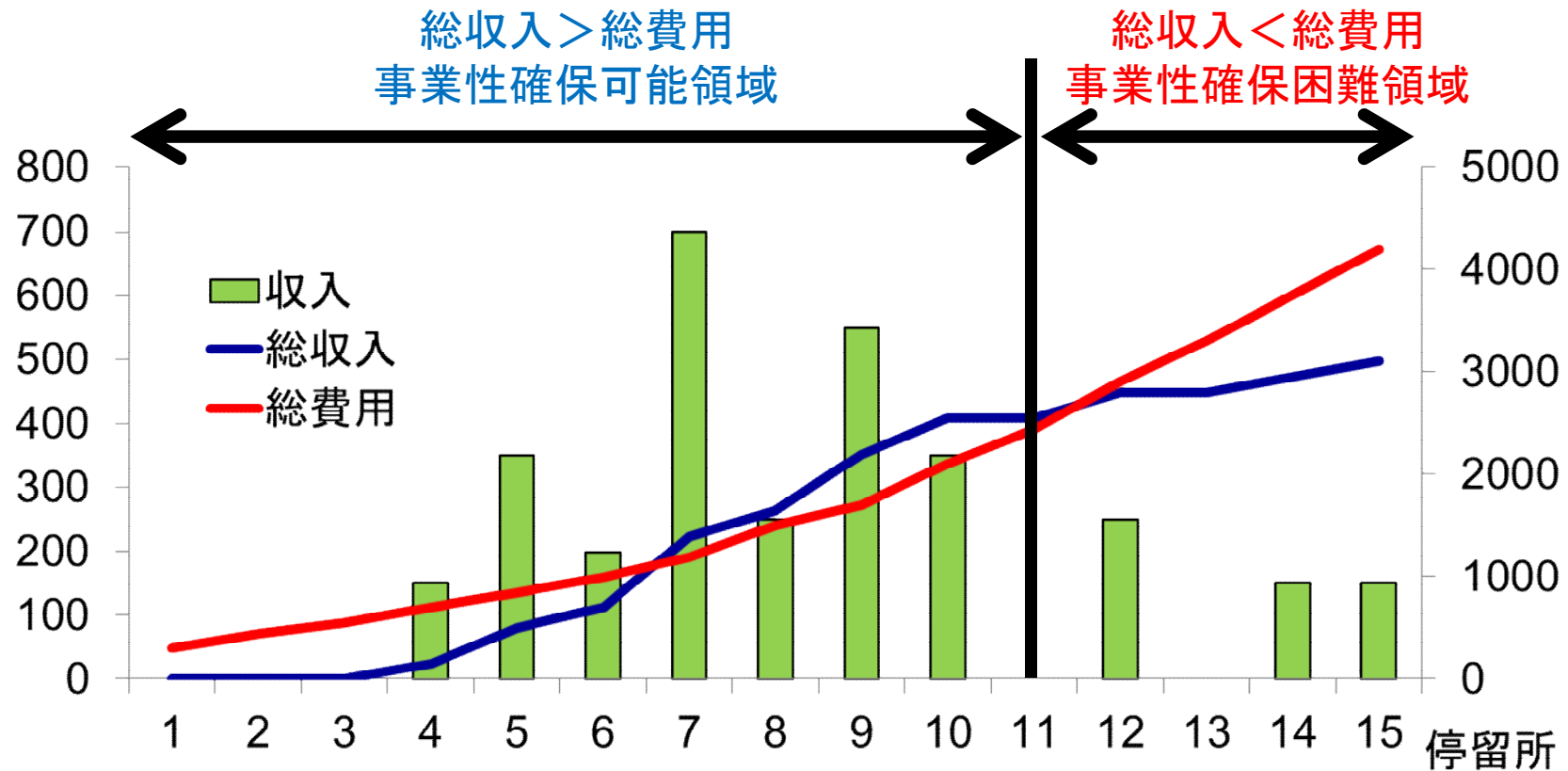


資料：バスネットワークの実態分析調査報告書、
社団法人日本バス協会、平成23年

サービス内容～利用者数に左右されないサービス～

- ・多くの利用者が見込める区間も、そうでない区間も同じ便数で運行されており、非効率な運行となる事例が散見

＜不採算路線の停留所別の収入と区間別累積収入・費用＞



資料：地域公共交通の再生を一步進めるための論点－地方部のバス・タクシーを念頭に－、吉田樹、第37回総合的交通基盤整備連絡会議資料

自治体の関心①

- ・ 地域交通に対する自治体の関わりについて、学識経験者からは、事業者任せ・場当たりのことであることや、自治体間で担当者の姿勢に温度差が生じていることなどが指摘

<地域交通への自治体の関わりに対する学識経験者等の意見>

路線バスをはじめとした地域公共交通の衰退が叫ばれて久しい。しかし、わが国の地域公共交通施策は、長年にわたり「交通事業者任せ」で進められてきたことから、本来取り組むべき「まちづくりの道具」として、地域公共交通が位置づけられることはほとんどなかった。

(吉田樹、首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース 2011年度アニュアルレポート、2012)

わが国では「事業者任せ」で不採算路線の確保が可能であった時代が長く続いたことから、地域公共交通のマネジメントが対症療法の域を出ないケースも散見される。

(吉田樹、地域公共交通を「まちづくり」に活かす戦略—市町村に求められる地域公共交通のマネジメント—、2012)

地域に必要な公共交通を確保するためには、従来のように国や事業者任せではなく、自治体が体制を整えた上で、地域の関係者が公共交通の必要性について合意し、具体的な確保・維持・改善策を協働して行っていくしくみの整備が不可欠(以下略)

(加藤 博和・福本 雅之、日本に地域公共交通計画は根づいたか？—地域公共交通活性化・再生総合事業の成果と課題を踏まえて、2013)

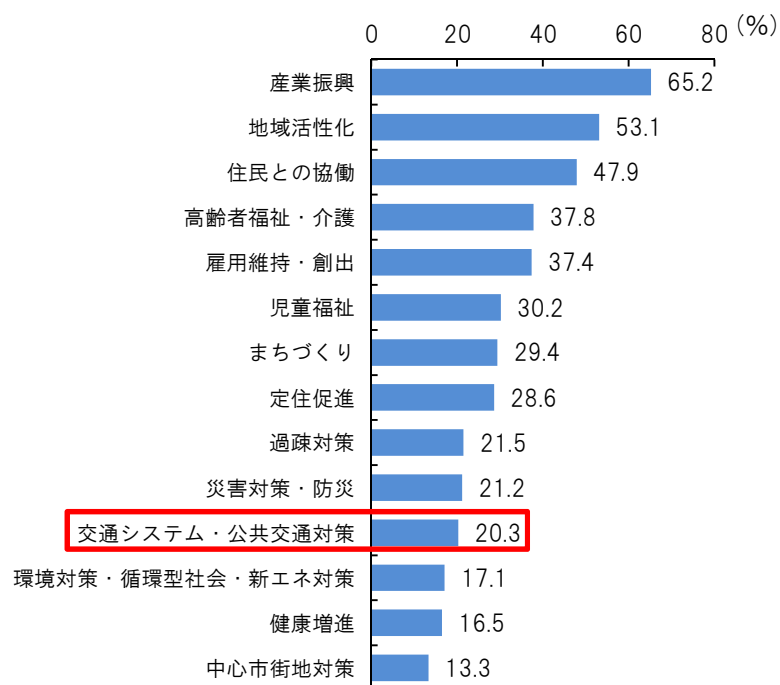
◎これまでの事業者と自治体の関係
自治体 = 補助金の申請主体にすぎない
事業者 = 運行主体、計画主体、経営主体
・・・ 事業者には実際はお任せ、でも問題
なかった

(大井尚司、地域公共交通問題の考え方と各当事者の役割について各当事者の役割について、2012)

(地域交通に)積極的に関わる自治体とそうでないところの両方が存在し、自治体間の格差が大きくなり始めている。積極的な施策を展開する自治体とそうでないところを比べると、担当者のやる気と行動力の違いがそのまま交通施策の違いに直結しているような傾向があるように思える。(板谷和也、日本の都市・地域公共交通に関わる各組織の役割と今後の方向性、2012)

- ・自治体内における地域交通対策の重要度は必ずしも高くないことが判明
- ・自治体が運営するコミュニティバスは、交通空白地域の解消、高齢者福祉などを目的に実施されているものが多く、中心市街地活性化・観光といったまちづくりにおける位置づけは希薄

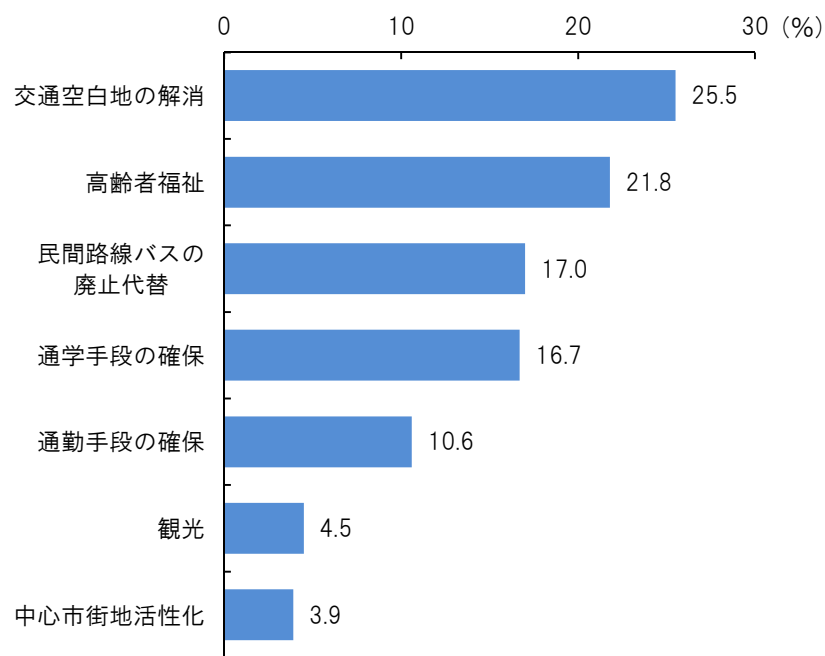
<重点を置く政策課題>



※政令市を除く、市区町村を対象としたアンケート調査

資料：地方自治体の運営課題実態調査、H23.5、一般社団法人日本経営協会

<市町村運営バスの運行目的>

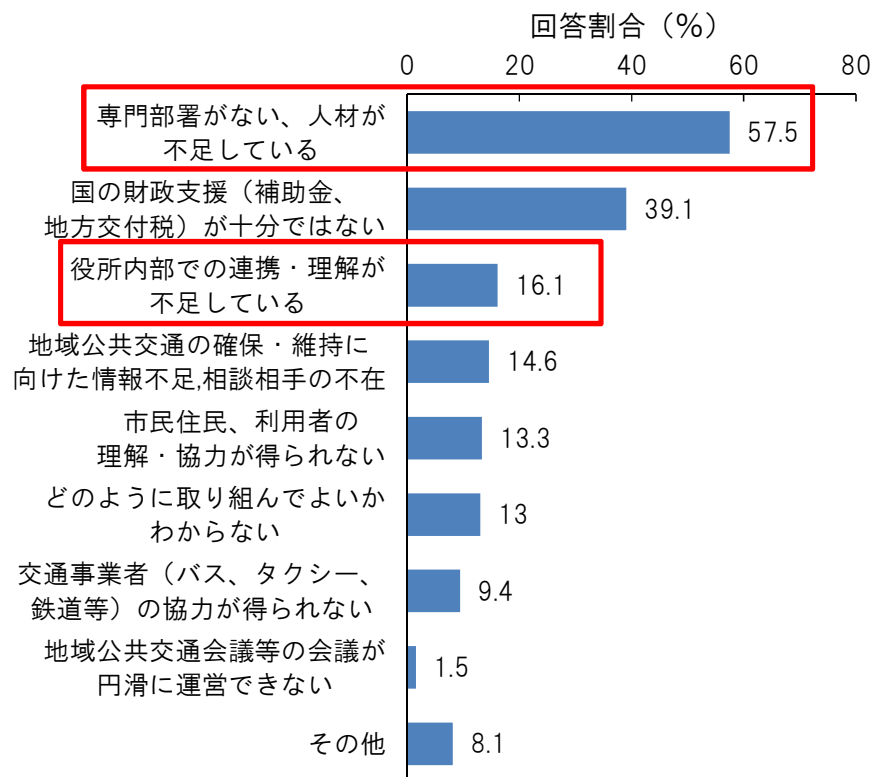


※中部運輸局管内177市町村を対象としたアンケート調査

資料：地域公共交通実態調査、H26.3、国土交通省中部運輸局

・公共交通の取り組みを進める上で、自治体の人材不足や内部における連携・理解不足が課題

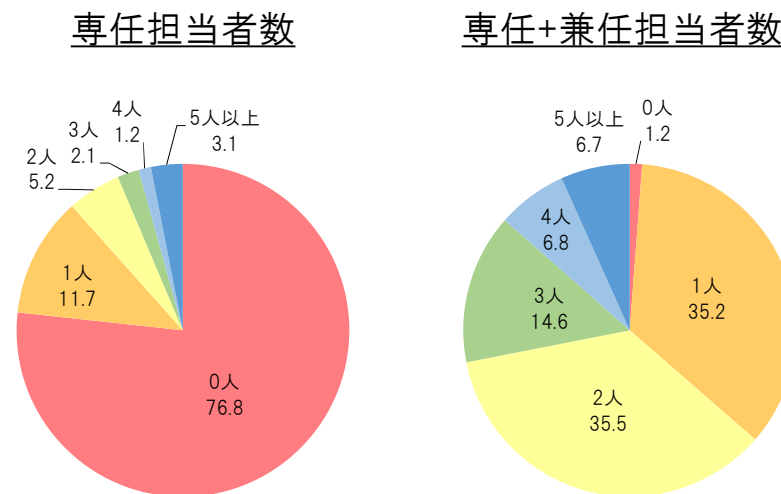
<公共交通の取り組みを進める上での課題>



※全国の自治体を対象に平成25年10月～11月にかけて実施

資料：公共交通事業における官民連携のあり方検討に係る基礎調査・検討業務報告書、H26.3、国土交通省

<市町村の公共交通担当者数>



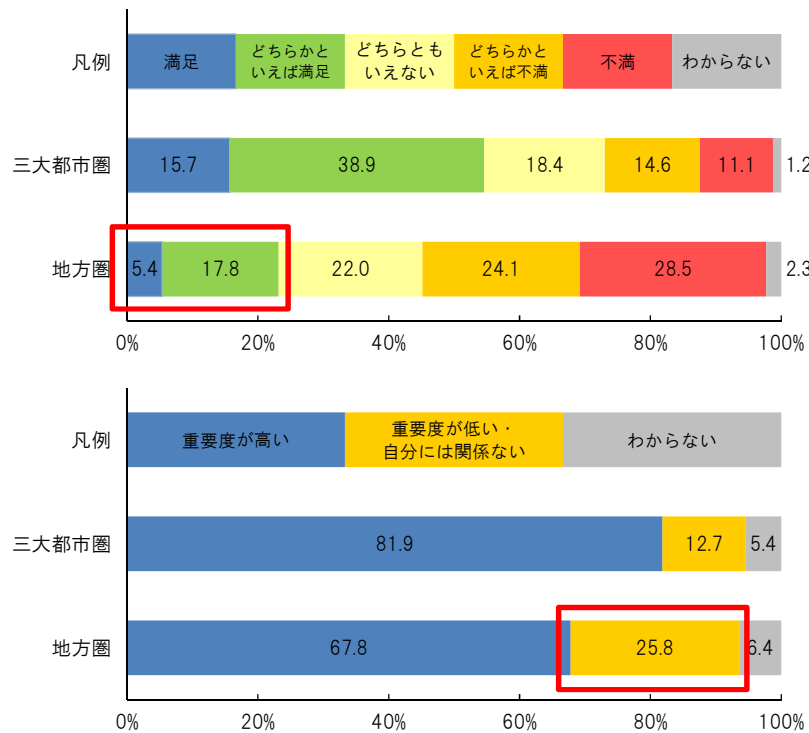
資料：公共交通事業における官民連携のあり方検討に係る基礎調査・検討業務報告書、H26.3、国土交通省

地域住民の意識①

・地方圏では、公共交通が不便であると感じている人が多いものの、自動車への依存度が高いことから、公共交通の重要度は低いことが判明

<公共交通の利便性に対する満足度・重要度>

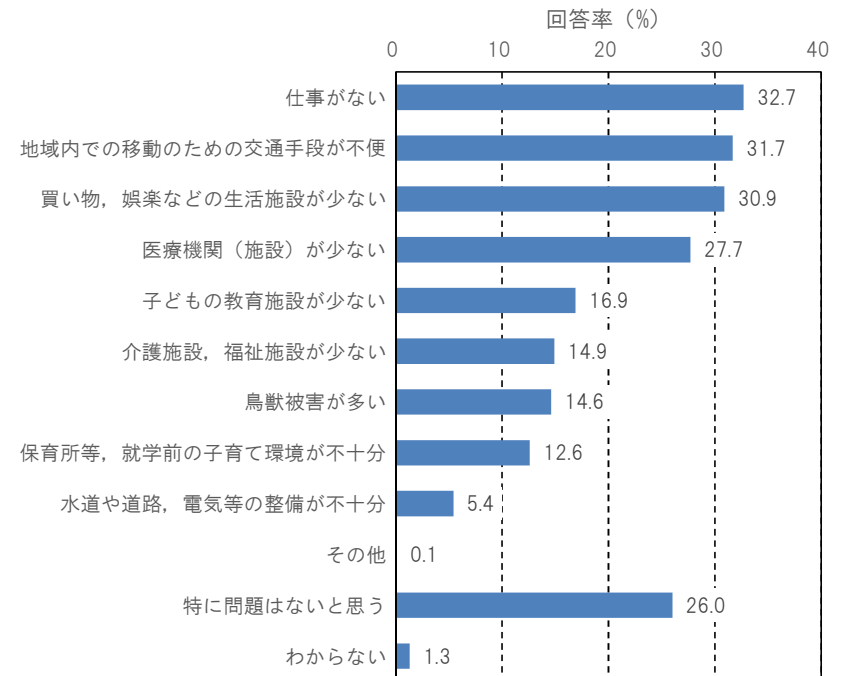
問 公共交通（鉄道、バス等）の利便性について、あなたはどの程度満足していますか。また、あなたの暮らしや生活にとって、どの程度重要だと思いますか。



※国土交通省がH20. 11～12にかけて、実施した意識調査
資料：国土交通省白書

<農山漁村地域での生活で困っていること>

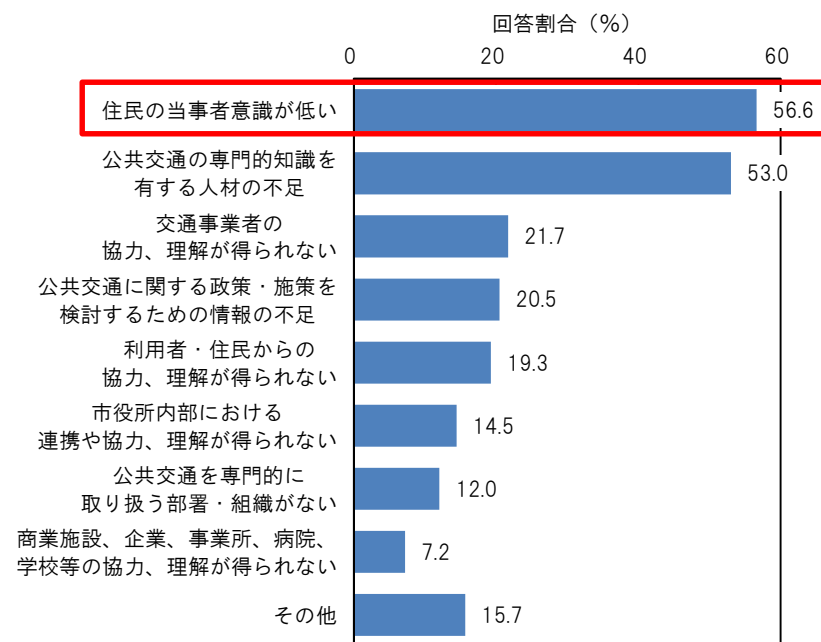
Q あなたが農山漁村地域で生活していく上で困っていることは何ですか。この中からいくつでもあげてください。（複数回答、N=700）



資料：農山漁村に関する世論調査（平成26年6月）

- ・自治体側からみた公共交通に関する課題として、住民の当事者意識が低いことや、住民からの協力・理解が得られないことの回答が多数
- ・当事者意識の低さは、公共交通サービスの利用低迷やサービス改善が進まない一因に発展

<公共交通に対する問題・課題>



※人口25万人以上の市が加盟する都市行政問題研究会が平成26年11月～12月に加盟83市を対象に実施したアンケートの結果

資料：「都市における公共交通のあり方」に関する調査研究報告書、H28.2、都市行政問題研究会

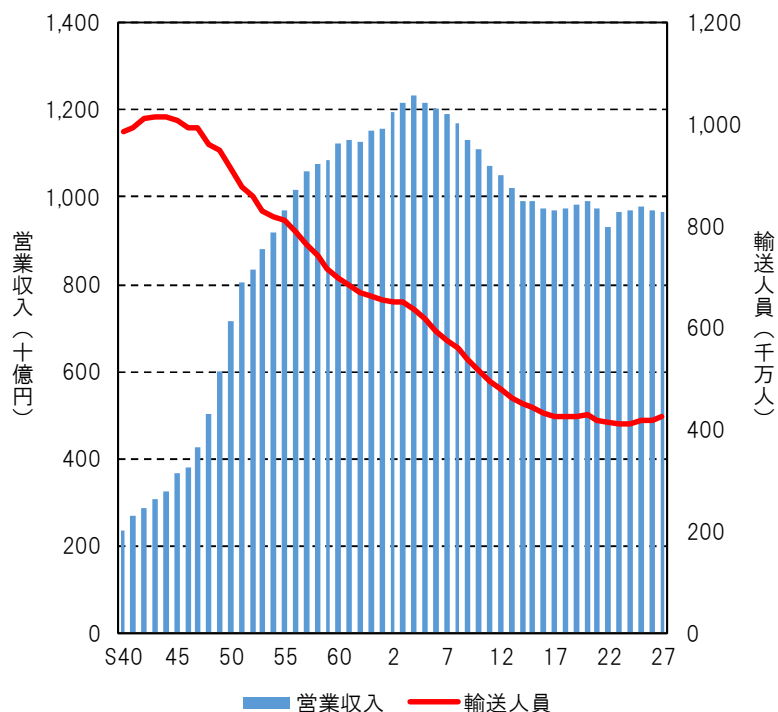
<住民・利用者の理解・協力を得る上での課題>

意識	<ul style="list-style-type: none"> ■住民の公共交通に対する期待・要望は大きいですが、利用には結びつかない。自家用車への依存度が高い地域であり、公共交通利用に関する住民の意識の高揚が難しい。 ■本市は広域の市域を有しており、自家用車保有率が高いため、住民は公共交通に対する利用意識が欠けている。事業者を増便等の要望をする一方で、自らが公共交通を利用するという意識がない。利用することが地域の交通を守ることにつながる旨様々な機会を利用して啓発しているものの、現在自家用車を所有して運転ができる人に危機感を抱かせるのは容易ではない。
要望	<ul style="list-style-type: none"> ■数々の要望を受けるが、自己中心的な意見が多く、高齢化が進んでいるのでバスが通れば便利になるといった程度のものでしかない。地方では自家用車での移動が一般化しており、啓発の難しさを感じる。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ■住民へのアンケートや聞き取りを行うと、実際に利用しない方々が路線バスについて必要であると回答される。その意見をどこまで反映するか、考慮するかが難しい。（将来必要になるかも知れないというような心配をしているのか？など）

資料：公共交通事業における官民連携のあり方検討に係る基礎調査・検討業務報告書、H26.3、国土交通省

- ・ 輸送人員の減少等に伴い、乗合バス事業の営業収入は減少傾向
- ・ 全国の乗合バス事業者の約6割半ばが赤字で、地方部（その他地域）では約8割の事業者が赤字

＜乗合バス事業の営業収入と輸送人員＞



資料：日本のバス事業2017年版、日本バス協会

＜乗合バス事業の収支（H28年度）＞

○収支状況

	大都市部	その他地域	合計
収入（億円）	4,491	2,756	7,247
支出（億円）	4,354	3,154	7,508
損益（億円）	137	-399	-261
経常収支率(%)	103.2%	87.4%	96.5%

○黒字・赤字事業者数

	大都市部		その他地域		合計	
	事業者数	割合	事業者数	割合	事業者数	割合
黒字	60	74%	29	18%	89	36%
赤字	21	26%	136	82%	157	64%
合計	81	100%	165	100%	246	100%

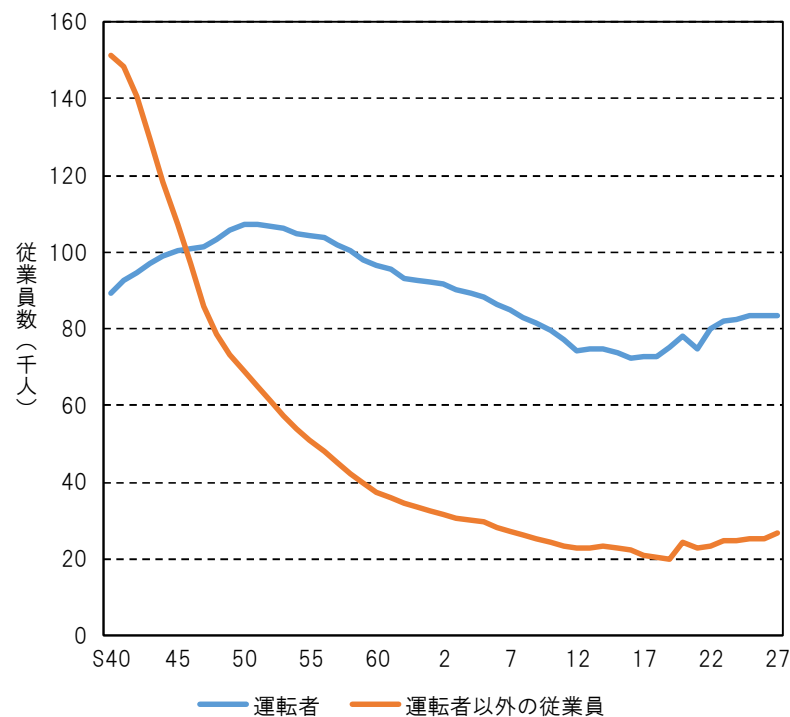
※ 大都市部：千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））

調査対象事業者
公営事業者を含む。高速バスを除く。保有車両数30両以上の244者

資料：乗合バス事業の収支状況について、国土交通省

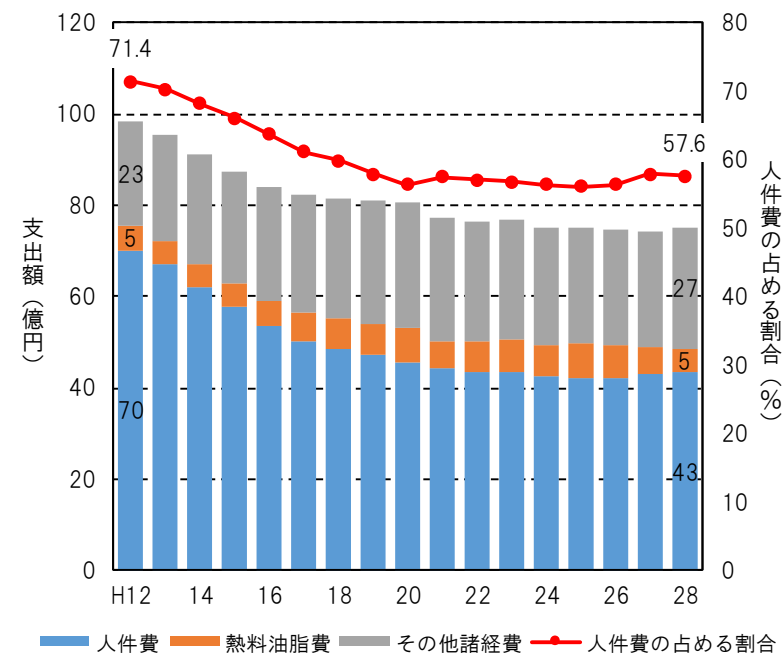
- ・ 乗合バス事業の従業者数において、運転者の減少は緩やかである一方、運転者以外は大きく減少しており、管理部門を中心に人員を削減したと推察
- ・ 人件費の削減により、乗合バス事業の支出を削減している状況

＜乗合バス事業の従業者数の推移＞



資料：日本のバス事業2017年版、日本バス協会

＜乗合バス事業の支出の推移＞

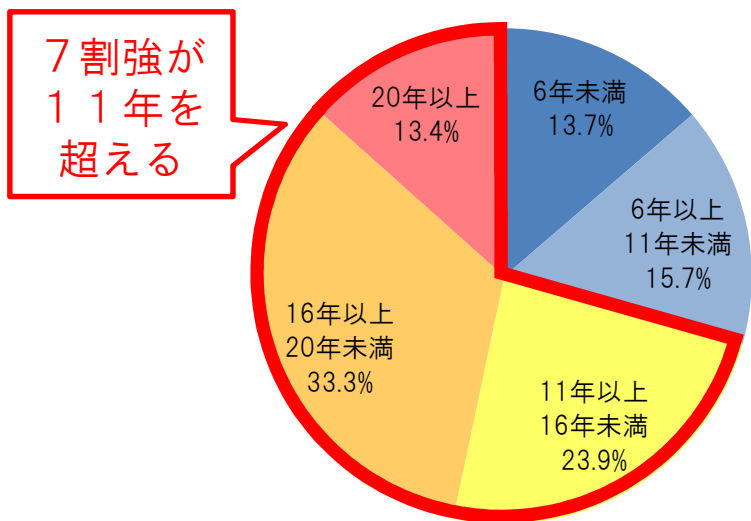


資料：乗合バス事業の収支状況について、国土交通省

・バス車両の車齢は上昇傾向にあり、地方部では、バリアフリーに対応した車両の導入に遅れが発生

<乗合バス車両の車齢>

平均車齢
 ・平成10年度： **7.5**年
 ・平成24年度： **10.6**年



※過去7年間に運賃改定を実施した27事業者5,683両の集計

資料：環境に関する税制について
 公益社団法人日本バス協会、平成26年10月

<バリアフリーへの対応状況(H29.3末)>

	対象車両数 (台)	基準適合車両数の割合 (%)	
			うちノステップ
大都市圏	24,438	96.8	67.8
地方圏	21,029	70.7	36.5
全国	45,467	84.7	53.3

資料：都道府県別移動円滑化基準適合車両導入状況

<環境にやさしいバスの導入状況(H29.3末)>

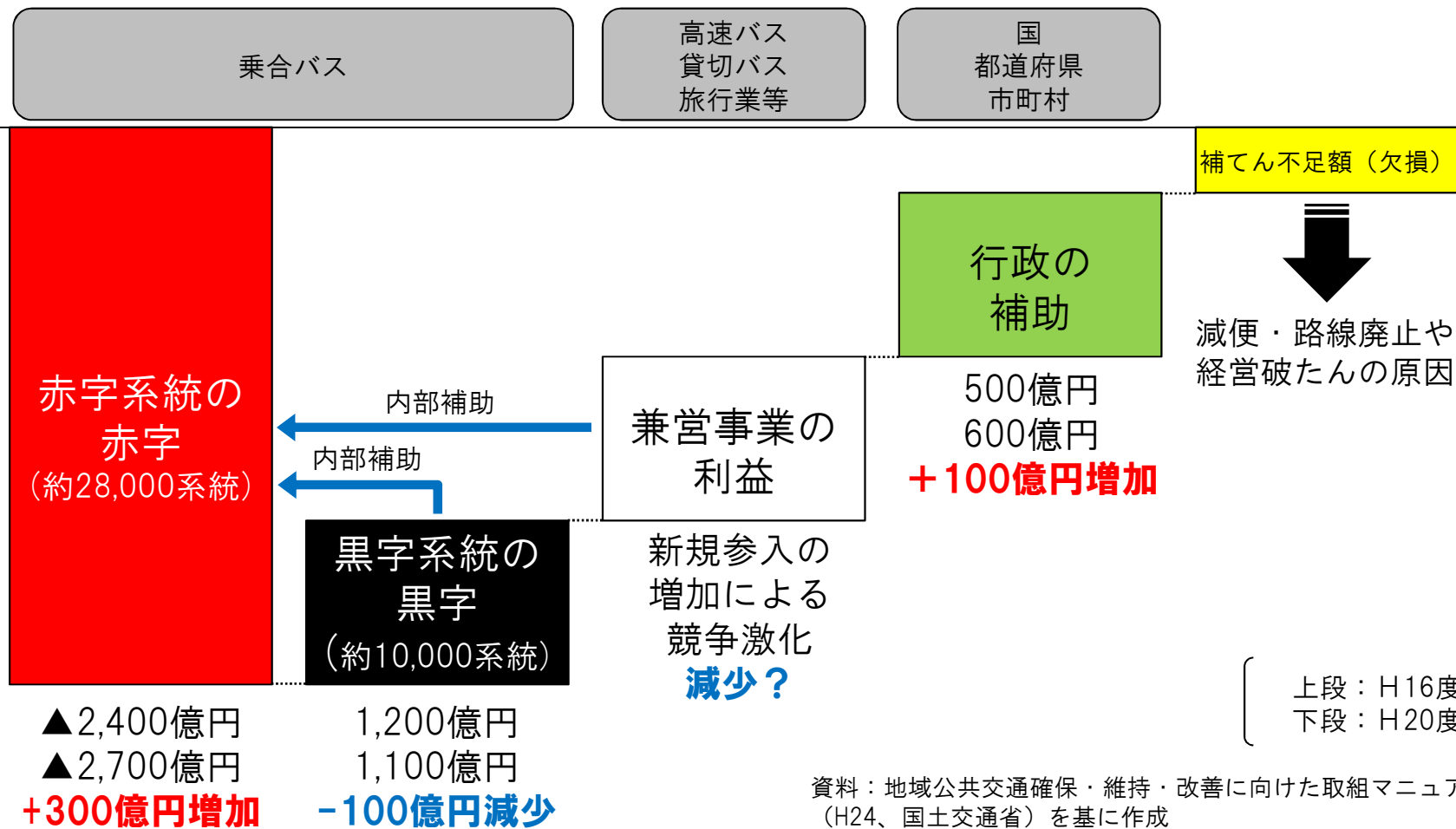
	対象車両数 (台)	アイトリングストップ 装置付バスの割合 (%)	ハイブリッドバス・ CNGバスの割合 (%)
大都市圏	23,477	95.5	4.5
地方圏	15,311	96.1	3.9
全国	38,788	95.7	4.3

資料：日本のバス事業2017年版、日本バス協会

交通事業者の経営状況④

- ・ 経営維持のため、乗合バスの赤字を、黒字系統や、兼営事業の利益による内部補助、行政の補助により補てん
- ・ 近年、黒字路線の黒字額の減少や、高速バス・貸切バス事業の競争激化等により、内部補助による赤字路線の維持がますます厳しい状況

＜赤字路線維持の仕組み＞

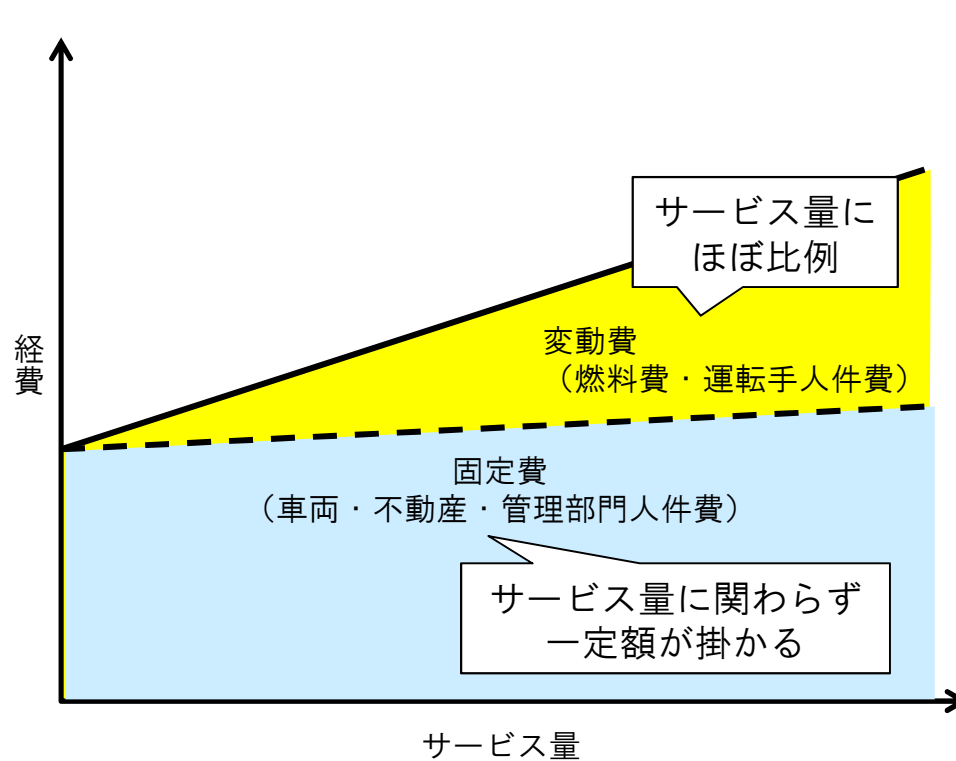


資料：地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル (H24、国土交通省) を基に作成

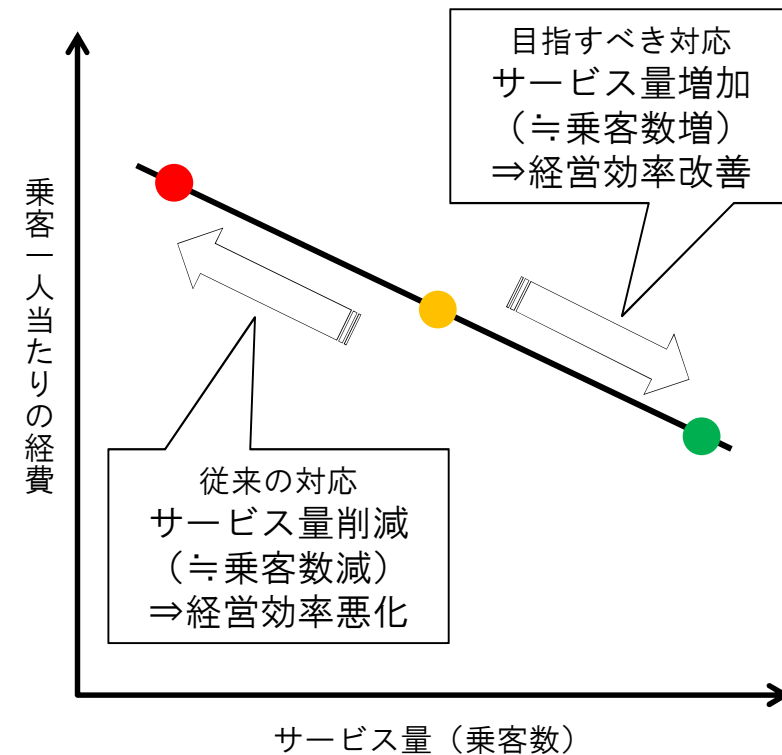
交通事業者の経営状況⑤

- ・ ①～④で見た状況に対して、人やバスの経営資源を削減することによりこれまで対応
- ・ 経営資源の削減は、更なるサービス低下を引き起こし、経営もますます悪化
- ・ 本来は、乗客を増加させ、乗客1人当たりの費用を下げる工夫が必要

<交通事業の経費とサービス量の関係（イメージ）>

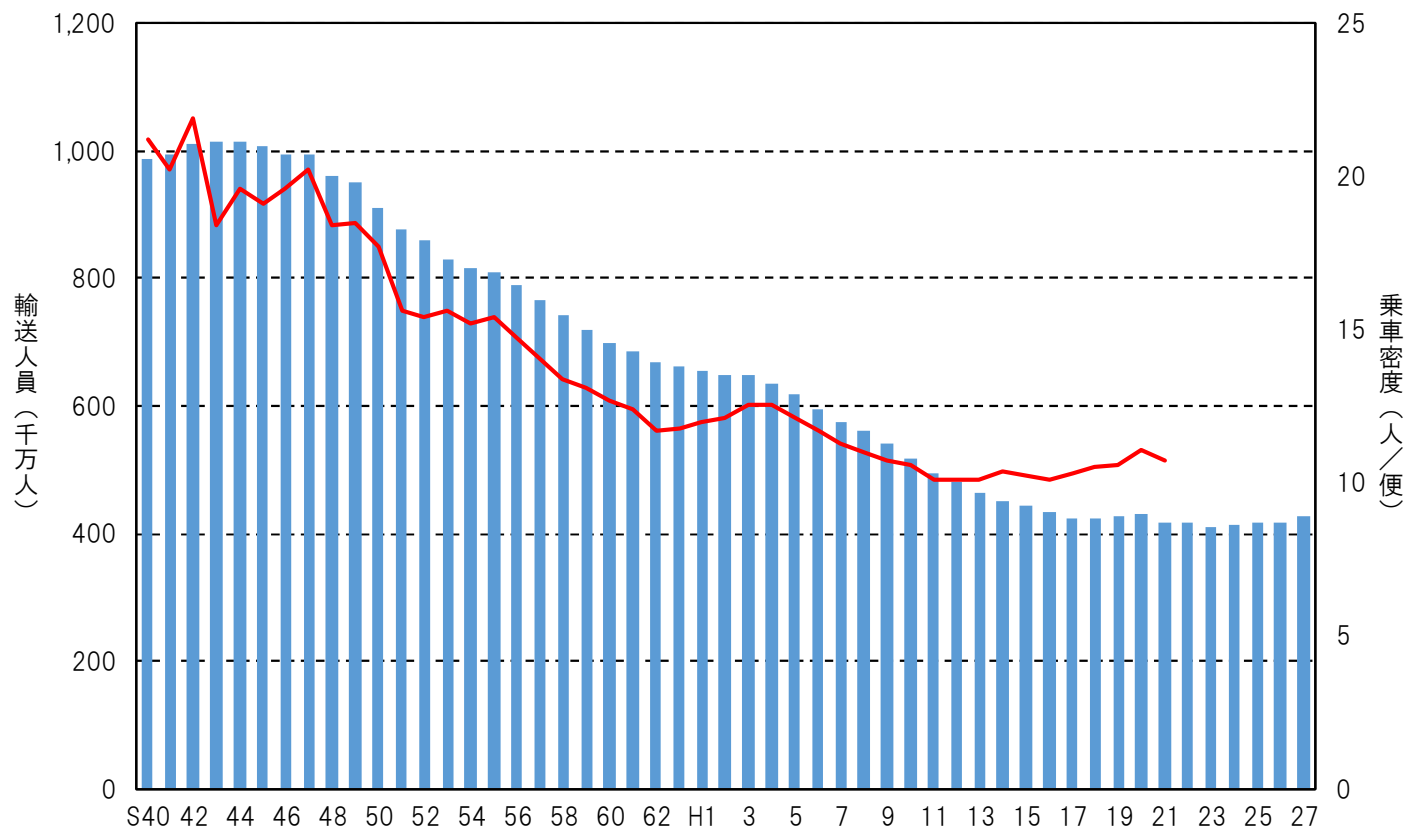


<交通事業の経営効率（イメージ）>



- ・ 乗合バスの輸送人員は、S43年をピークに減少しており、現在はピーク時の4割程度
- ・ 乗車密度は、輸送人員と同様に低下傾向

<乗合バス事業の輸送人員・乗車密度の推移>

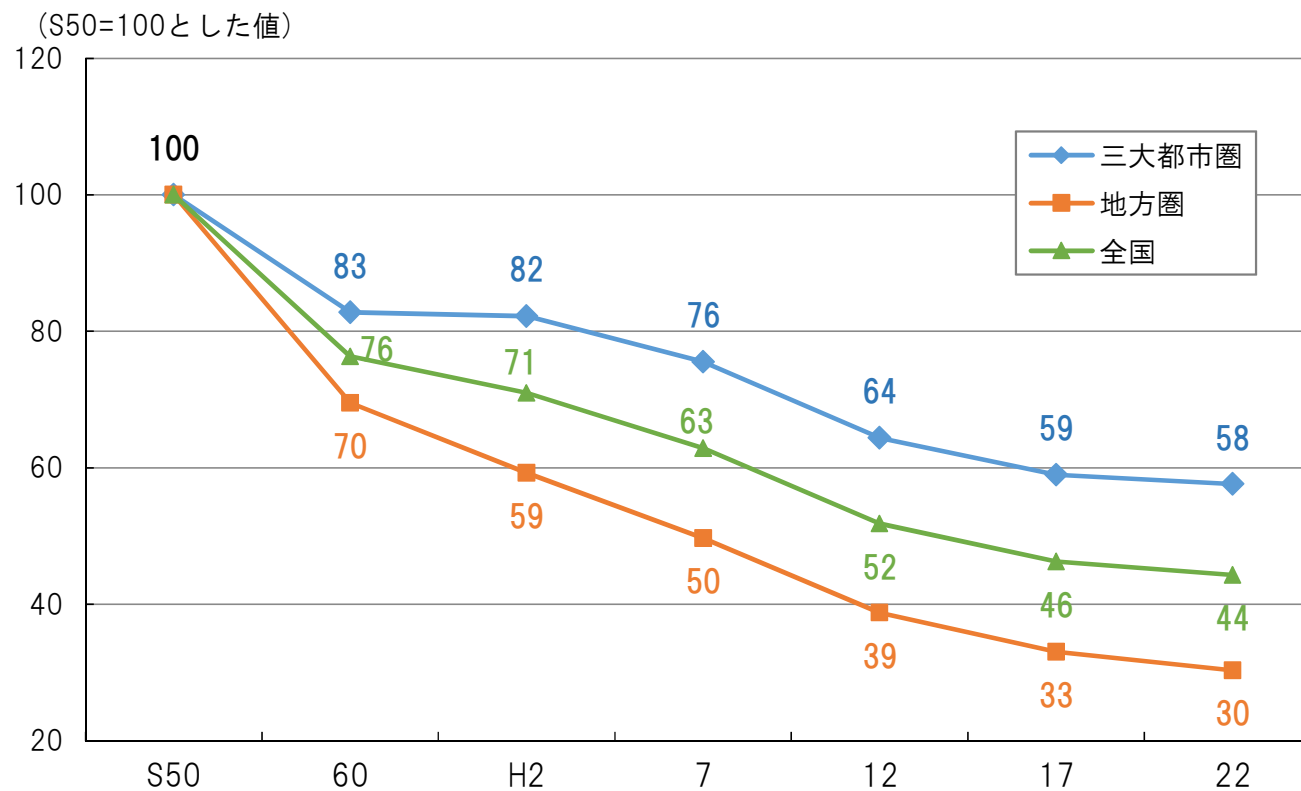


資料：日本のバス事業（2017年版、日本バス協会）を基に作成

利用者の減少～バス交通の輸送人員の減少(全国)～

・ S50年度からH22年度における輸送人員の変動について、三大都市圏では42%減に対し、地方圏では70%減と減少幅に大きな開き

＜乗合バスの輸送人員の推移＞



※大都市圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、
愛知県、岐阜県、三重県、
大阪府、兵庫県、京都府、奈良県

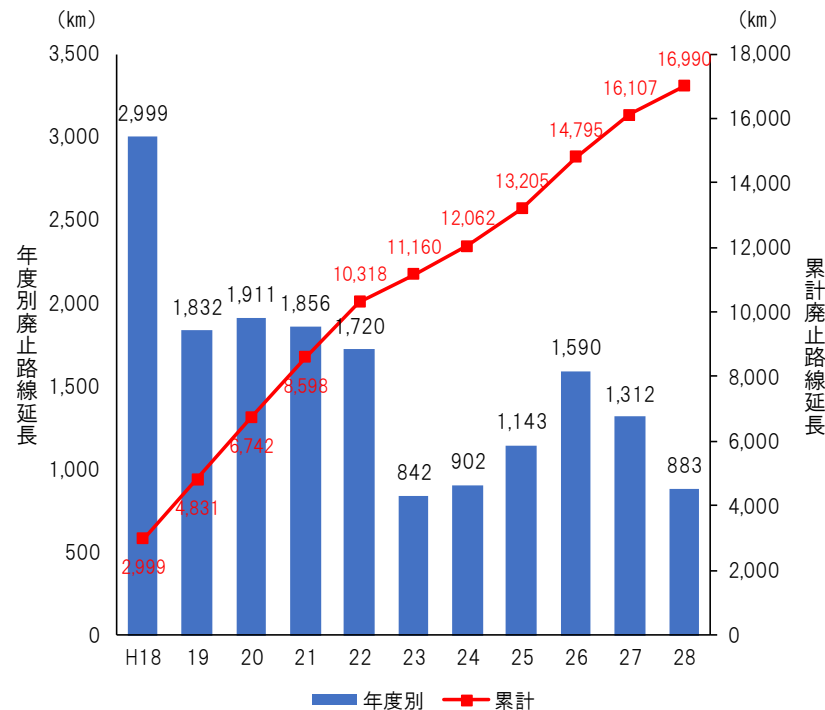
地方圏：大都市圏を除いた道県

資料：地域交通年報（運輸政策研究機構）

サービス水準の低下～路線廃止～

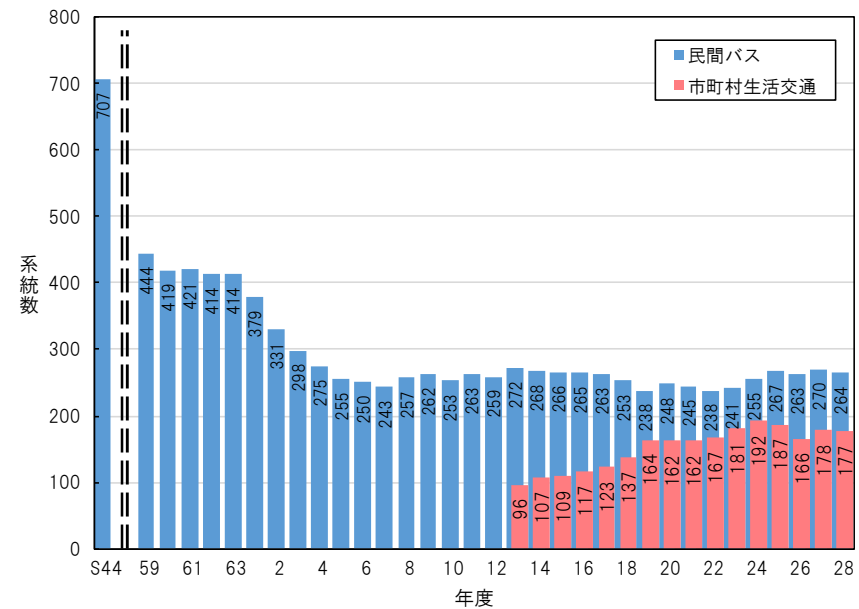
- ・ 路線バスは、近年1,000～2,000km程度が廃止され、H18年～H28年までに約1万7千kmが廃止
- ・ 栃木県内の民間バスの系統数は、ピーク時から43年間で6割強減少、市町村が運行するバスもH24年以降減少傾向

＜乗合バスの廃止延長＞



資料：平成30年度版交通政策白書を基に作成

＜乗合バス等の系統数の推移（栃木県）＞



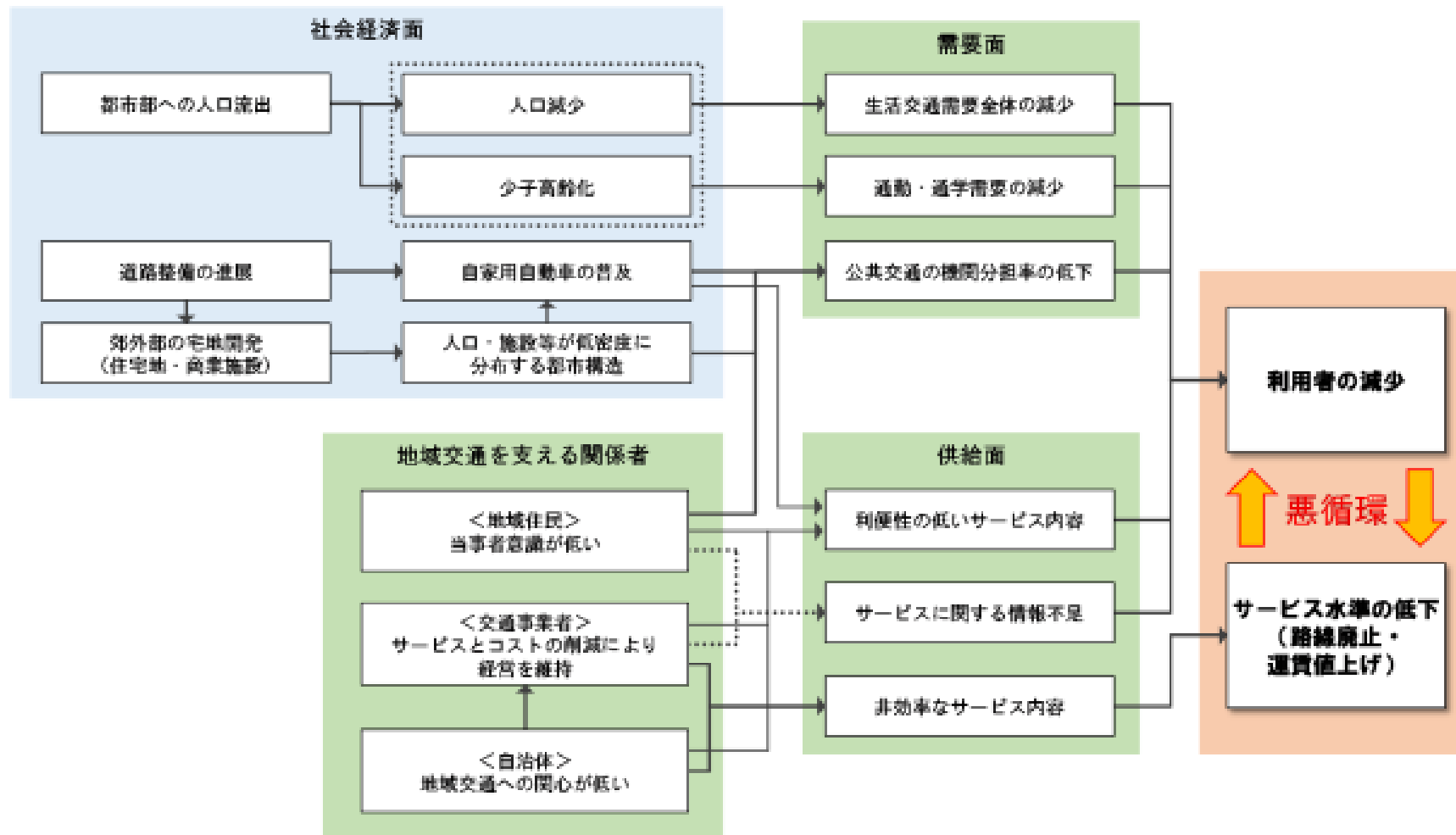
※H19以前は民間路線バスは県バス協会加盟分のみ集計
 ※市町村生活交通は、道路運送法4条、79条許可のもの、H12以前は非集計
 ※民間バスはH24から足利中央観光バスを含む
 ※H21からは実証運行を含む

資料：とちぎの公共交通（平成29年度版）

利用者減少とサービス水準低下の悪循環





- ・ 人口減少等による需要の減少、モータリゼーションの進展、さらに地域交通の関係者の場当たりの対応等により、利用者減少とサービス水準低下の悪循環が発生

＜利用者減少とサービス水準低下の悪循環のイメージ＞



4. 地域交通の活性化に向けた取り組み

地域公共交通の種類

モード	概要	運行形態	主体		メリット	デメリット
			運営	運行		
路線バス 	交通事業者自らが、計画し、運行するバス	定時定路線	交通事業者	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・需要密度が高い地域では、効率的な運行が可能 ・バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の需要がないと事業性が低下 ・利用者が少ないと、廃止や公的負担を要する場合あり
コミュニティバス 	公共交通空白地域等において、市町村等が主体的に運行するバス	定時定路線	市町村	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村が経路・ダイヤ等を設定可能 ・バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者がいなくても運行経費が掛る ・公的負担が大きくなる場合が多い
デマンドバス 	定時定路線型のサービスが成立しない地域等において、利用者の予約に応じて、運行するバス	定路線・区域運行等	市町村	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行により、需要を面的にカバー可能 ・利用者がいない場合は、運行経費が掛らない 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約受付・配車等にコストが掛かる場合あり ・予約の手間や所要時間が伸びる場合あり
公共交通空白地有償運送 	交通事業者・行政によるサービスが成立しない地域等において、NPO等が非営利の範囲で、自家用車を使用して行う移動サービス	区域運行等	NPO等	NPO等	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体の財政負担軽減 ・地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の安全性・持続性の確保が課題 (運転手となる地域住民の高齢化により、運行を取りやめた事例等がある)

※それぞれの運行形態等について、明確な定義がある訳ではない。ここでは、一般的なものについて記載している。

取り組みの方向性

1) 現サービス水準における利用促進のための取り組み

・ 経路・ダイヤ等のサービス水準はそのままに、情報提供・運賃体系、待合環境の改善などにより、地域公共交通の利用促進を図る

事例① 複数事業者が連携した情報提供（青森県八戸市）

事例② 神鍋高原線200円上限バス（兵庫県豊岡市）

事例③ まちなかターミナル（岩手県北上市）

2) サービス水準向上のための取り組み

・ 地域公共交通のネットワークの最適化を図り、サービス水準の向上により、地域公共交通の利用促進を図る

事例④ 新バスシステム（新潟県新潟市）

事例⑤ 市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト（青森県八戸市）

事例⑥ 当別ふれあいバス（北海道当別町）

3) 新たな利用者創出のための取り組み

・ 地域住民に加え、観光客等来訪者の利用を取り込むことにより、地域交通ネットワークの維持・拡大を図る

事例⑦ 広域連携路線バス（茨城県行方市・潮来市・鹿嶋市）

事例⑧ きみぴよん号（千葉県君津市）

事例⑨ 福島バス物語（福島県）

事例① 複数事業者が連携した情報提供(青森県八戸市)

- ・市内を3事業者が運行しており、情報提供等はバラバラに実施
- ・「バスマップはちのへ」発行プロジェクト、路線ナンバリング設定プロジェクト、来街者対策バス情報案内プロジェクト等により、路線バスの分かりやすさを改善

＜八戸市内で路線バスを運行する交通事業者＞

市営バス
八戸市内全域を
運行



南部バス
八戸圏域定住自立圏
8市町村を運行

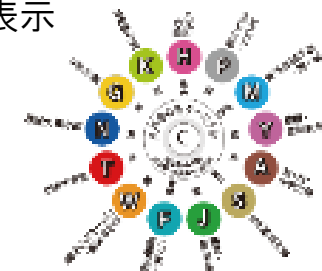


十鉄バス
八戸市と十和田市を
結ぶ路線を運行



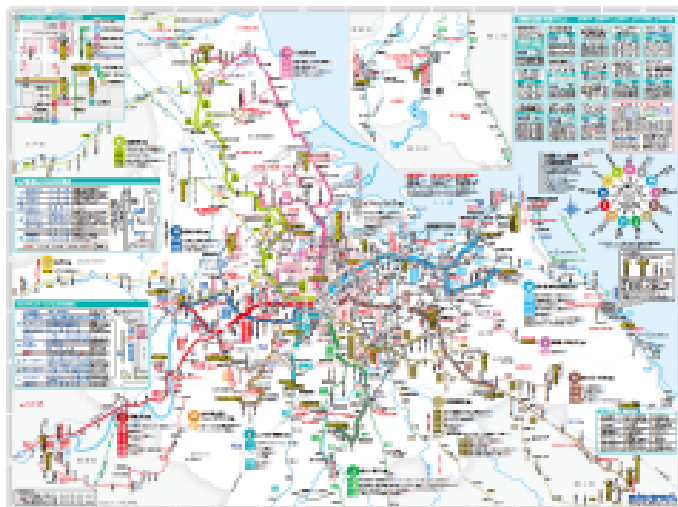
＜路線ナンバリング設定プロジェクト＞

- ・中心街を基点とした方面別のアルファベット記号と行先番号からなる「路線ナンバリング」を設定し、バス車両の行先表示にも表示



＜「バスマップはちのへ」発行プロジェクト＞

- ・八戸市内で路線バスを運行している市営バス、南部バス、十和田観光電鉄の路線図を一本化



＜来街者対策バス情報案内プロジェクト＞

- ・中心街を「屋根のないバスターミナル」として位置付け、バス事業者3者が合同で、中心街のバス停5カ所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番のりば」に統一

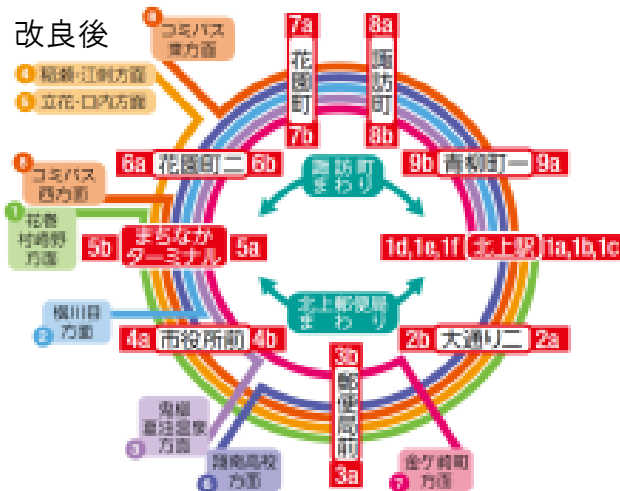


改修した標柱の一例
(1番のりば「三日町」)

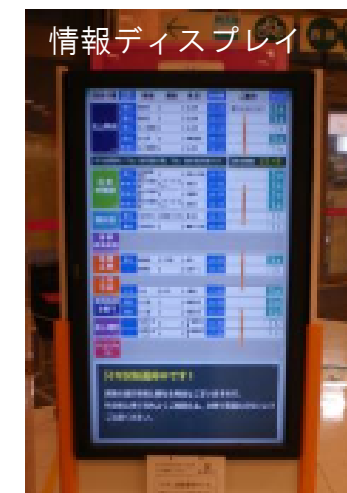
事例③まちなかターミナル(岩手県北上市)

- ・ 従来、中心街～北上駅間は多くのバスが運行されているものの、中心街のバス停が分散し、系統により停車するバス停が異なるため、各バス停の運行本数が少ない状況
- ・ バス停の集約化や待合環境の改善により、中心街の交通拠点「まちなかターミナル」を整備
- ・ 全路線を北上駅・まちなかターミナルを通過するよう設定し、両拠点を中心とした分かりやすいバスネットワークを形成

＜ 北上市中心部のバスネットワーク ＞



＜ まちなかターミナル (さくら野百貨店) ＞



事例④新バスシステム(新潟県新潟市)

- ・ BRTの運行により、現在まちなかで過剰気味に走行しているバスを集約
- ・ 集約により生じた余力を郊外路線に増便展開し、バス路線網を再編

＜新バスシステムの考え方＞



まちなかのバスを集約し、余力を郊外へ



交通結節点 (BRT乗換拠点)
資料：新潟市



連結バス車両 (BRT車両)
資料：新潟市

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ○郊外線の増便 (終バスの時刻が遅くなる) ○乗り換え拠点を各地に設け、多方面へ行きやすくなる (乗り換え拠点では様々な交通手段と連携) ○バス路線を短い区間の組合せにして定時制を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ×路線によっては乗り換えが生じる ⇒乗換拠点の整備や運行情報の提供等により、乗換え抵抗を緩和

・ 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、八戸市の調整の下
 一体的に設定し、「生産性向上」「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を実現

＜新バスシステムの考え方＞

(運行ダイヤ) *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」

八戸駅⇔中心街間
 市営バス・南都バス 八戸駅線 10分間隔運行!!
 300円 25分
 お待たせしない!
 すぐ乗れる!
 バス停が見やすく、わかりやすく!
 大きな文字
 大きな数字
 大きな図表
 大きな写真
 市営バスも、南都バスも、どちらも乗れる「共通定期券」がとっても便利です!
 八戸駅 南都バス本社 中心街
 八戸市交通局 TEL:0178-25-5141
 南都バス株式会社 TEL:0178-44-7111

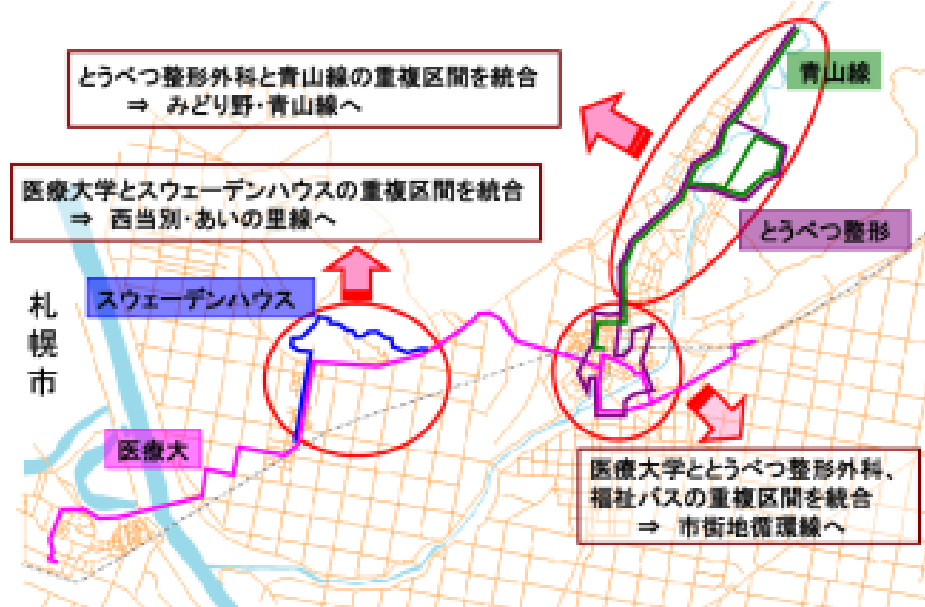
事例⑥当別ふれあいバス(北海道当別町)

- ・ 行政・大学・医療機関等がそれぞれ運行するバスをコミュニティバスに一元化
- ・ 既存のサービスを維持するとともに、新たに市街地循環線を導入

＜新バスシステムの考え方＞

- ・ 当別町、大学、医療機関、ディベロッパーが運行するバスを従来の利用者に加えて、一般の住民等も利用できるコミュニティバスに一元化

※従来無料で利用していた大学生・患者には無料チケットを配布



○一元化の効果

- ・ 福祉バス利用者は有料となったものの、運行日が週2回から毎日に拡大
- ・ 大学は所有していたバスを売却するなど固定費の削減



事例⑦ 広域連携路線バス(茨城県行方市・潮来市・鹿嶋市) 国土交通省

- ・ 茨城県内鹿行地域3市の鉄道駅・観光資源・生活サービス施設等を結ぶ路線バス
- ・ 鹿行5市が連携して観光促進を進める「鹿行広域DMOプロジェクト」の一環として実施
- ・ 既存バス路線の運行エリア外を運行することから、沿線施設の利用者に加え、沿線住民も利用

<概要>

■主なバス停

	交通拠点	観光資源	生活サービス機能
潮来市	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR潮来駅 ・ 水郷潮来バスターミナル ・ JR延方駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅いたこ ・ 白鳥の里 ・ かんぼの宿潮来下 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 潮来ショッピングセンター ・ アイモア
行方市	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ なめがたファーマーズヴィレッジ中央 	<ul style="list-style-type: none"> ・ レイクエコー(生涯学習センター)
鹿嶋市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大洗鹿島線鹿島大野駅 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大野出張所前 ・ 松倉中央クリニック前

■料金

- ・ 初乗り200円で、最大800円
(未就学児は無料。小学生および障害者は50%引き)

■運行時間

- ・ 午前6時45分発から午後5時35分発まで
- ・ 1日に往復16本を運行

■運行主体

- ・ 行方市地域公共交通協議会が主体となり、行方、潮来、鹿嶋の3市が連携して運行

資料：行方市ウェブサイト

<運行ルート>



事例⑧きみびょん号(千葉県君津市)

- ・ 君津市の小櫃・上総地区のフィーダー路線として、デマンドタクシーを導入
- ・ 利用者の希望時間帯や乗降場所に応じて運行（フルデマンド方式）
- ・ 観光利用も想定し、観光客向けのポスター・パンフレットを作成し、駅や観光施設に設置
- ・ 一部地区では、遠距離通学の児童・生徒及び通勤者のための指定区間の運行を実施

<概要>

運行区域	小櫃・上総(久留里・松丘・亀山)地区
運行台数	平日：3台 土・日・祝日 及び年末年始：2台
運行時間帯	午前8時(出発地発)～午後6時(目的地着)
利用できる方	一人で乗降できる方 ※介助者が同乗される場合は可
予約受付	午前8時～午後6時(オペレータ対応) ※乗車の1週間前から30分前まで ※午前9時までの乗車の予約は、前日まで



<運行エリア(観光客向けのパンフレット)>

君津市デマンドタクシー「きみびょん号」の運行エリア

<利用状況>

(単位：人)

	一般利用(運賃)			スクール 利用	合計	1日当り 利用者数
	利用登録者		利用登録 がない方 (観光客等)			
	300円	400円	500円			
H25	5,653	1,087	272	1,953	8,965	49.8
H26	10,851	2,298	451	2,668	16,268	44.6
H27	12,319	2,457	644	2,647	18,067	49.4

資料：君津市資料

主な乗降所	
観光案内所	久留里観光交流センター、亀山やすらぎ館、君津市観光協会亀山支部
宿泊・温泉	七里川温泉、緑湯の湯白旅館、湯涌温泉平湯の湯、亀山温泉ホテル、湯の平湯崎、湯掛水園(お湯の湯)、お湯の湯山荘、お湯の湯お湯の湯、お湯の湯お湯の湯、お湯の湯お湯の湯
キャンプ場	イトレンオートキャンプパーク、福中崎キャンプ場、かづさオートキャンプ場、早稲倉オートキャンプ場、高崎キャンプ場、お湯の湯お湯の湯
釣り	お湯の湯お湯の湯、お湯の湯お湯の湯、お湯の湯お湯の湯、お湯の湯お湯の湯
文化施設	久留里児童館、東上総津島少年自然の家、道の駅お湯の湯お湯の湯
駅	下総駅、小櫃駅、徳和駅、久留里駅、平山駅、上総松丘駅、上総亀山駅
運送/入替管理	小櫃駅前、徳和、久留里駅前、久留里地区の民間、平山、松丘、亀山、お湯の湯お湯の湯、湯掛水園(お湯の湯)、亀山-亀山文化センター(お湯の湯お湯の湯)

※お湯の湯お湯の湯については、予約の際にオペレーターへお問い合わせください。

