

持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた支援 ～ 平成31年度予算概算要求について ～

平成30年11月
北陸信越運輸局
交通政策部 交通企画課



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」



北陸信越運輸局

平成31年度要求額 293億円
(対前年度比 1.40)

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>

- ノンステップバスの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等(上下分離等を行う鉄道事業再構築事業には支援充実)



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
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- 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

※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(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やデマンド型等の多様なサービスの導入等)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

【新規】地域公共交通協働トライアル推進事業(仮称) (交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワーク再構築に向けた先行的な取組の後押し)

<支援の内容>

- 交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワーク再構築に、都道府県・市町村・交通事業者等が協働して役割分担の明確化を図りつつ、先行的に取り組む場合、都道府県等に対し、計画策定費、実証運行費等を支援。

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)

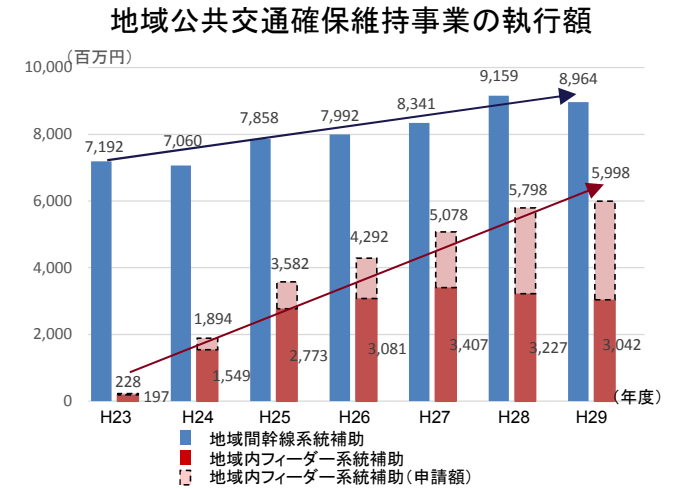
<支援の内容>

- 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

平成31年度要求額 9.3億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

背景

- 人口減少、少子高齢化、マイカー依存拡大等、地域公共交通を巡る環境が厳しさを増している中で、地域の経済・社会活動の基盤であるバス交通等の確保維持に対するニーズは拡大傾向にある。
 - 持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するためには、「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会提言」(平成29年7月)等も踏まえ、
 - ① 交通圏全体を見据え、真に地域の実情にあった効果的なネットワークへの再構築
 - ② 国、都道府県、市町村、交通事業者等の協働による役割分担に応じた主体的な取組み
- を重点的に推進していく必要がある。



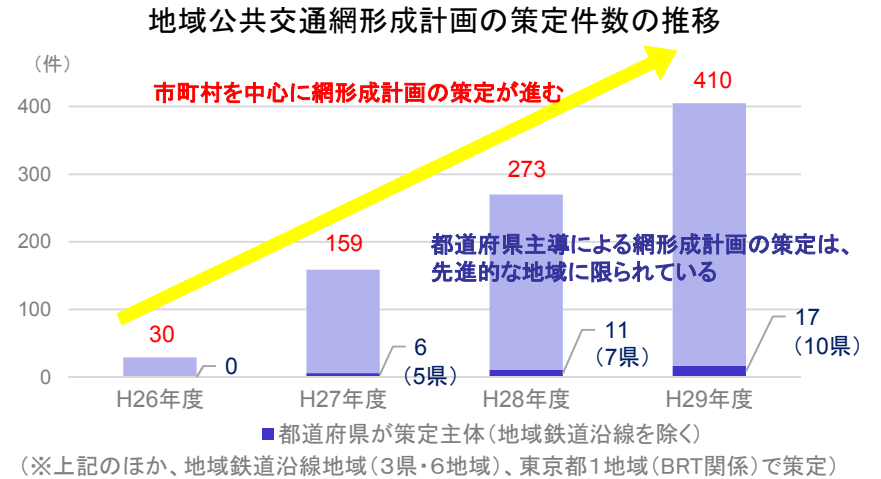
現状の課題

【交通圏全体を見据えたネットワークの現状】

- 平成26年の地域公共交通活性化再生法改正以降、市町村を中心に地域公共交通網形成計画の策定が進む一方、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた網形成計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。

【関係者の役割分担に応じた主体的な取組み】

- 都道府県、市町村、交通事業者等が、地域公共交通の必要性への認識を共有し、協働で主体的に取り組む体制が求められている。

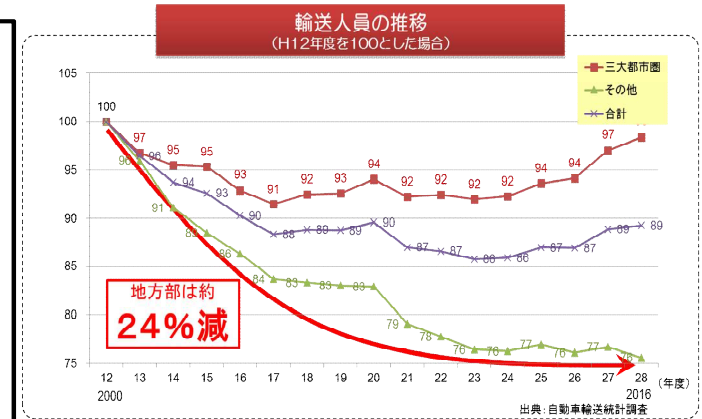


交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワーク再構築に、都道府県・市町村・交通事業者等が協働して役割分担の明確化を図りつつ、先行的に取り組む場合、都道府県等に対し、計画策定費、実証運行費等を支援。

新モビリティ・サービス推進事業(新規)

背景

- 近年の交通分野においては、過疎地域では、そのサービスの維持確保が困難な状況にあり、大都市圏では、道路混雑やドライバー不足が発生するなど、様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発や、貨客混載等の分野連携が進展するとともに、移動を単なる手段の提供としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。



地方におけるバスの現状

地方・都市の交通サービスの様々な課題を新モビリティ・サービスにより解決することを目指す。

地域特性に応じたモデル構築×オープンデータを活用した基盤構築 による新モビリティ・サービスの強力な推進

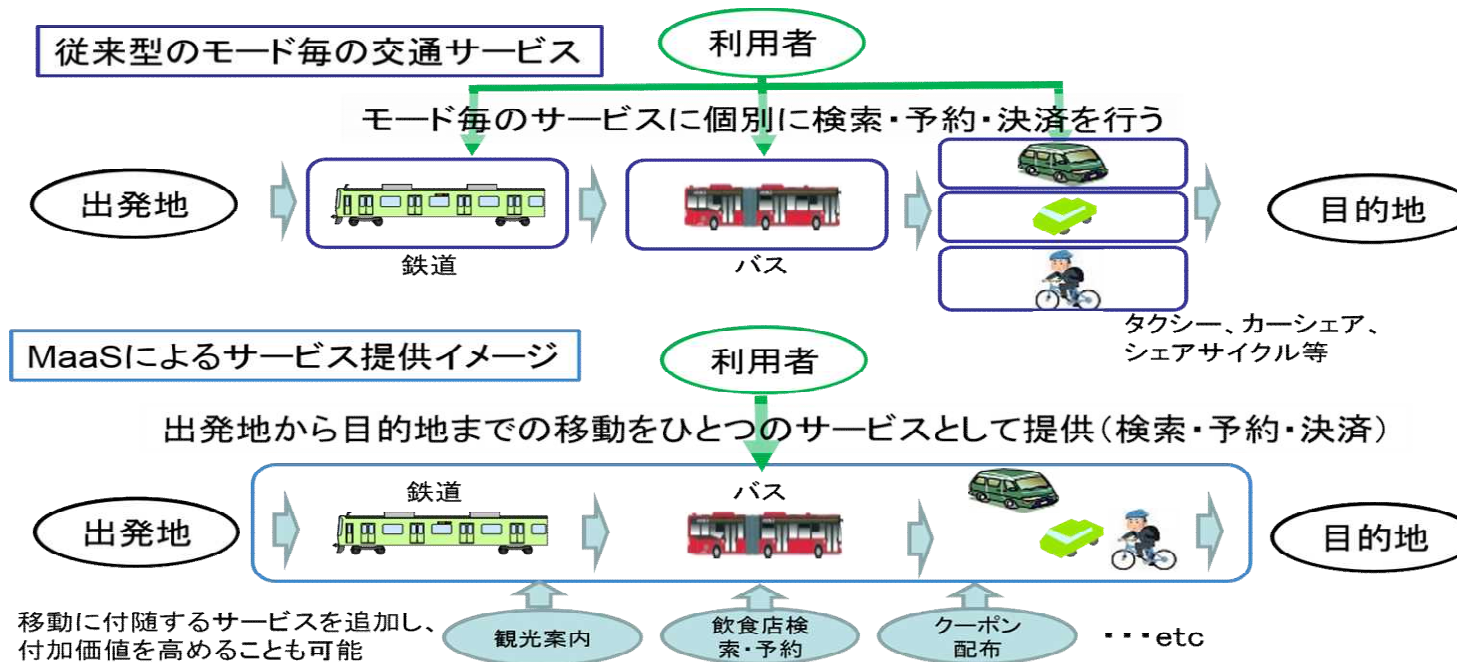
地方・都市における新モビリティ・サービスのモデル構築

- 新たなモビリティ・サービスの**実証実験を実施**
- 地域特性ごとに、新たなモビリティ・サービスが持続的に運営されるための条件等を整理
- 地方・都市の地域特性に応じた**新たなモビリティ・サービスのモデルを構築、横展開**

新モビリティ・サービスの基盤構築

- 公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化を推進するため、**オープンデータを活用した実証実験を実施**
- 実証実験による**効果等の検証**を通じて、オープンデータ化を推進する上での諸課題(メリットの顕在化、データ提供、管理の在り方等)を解決し、オープンデータを活用した**新サービスへの基盤を構築**

- 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。



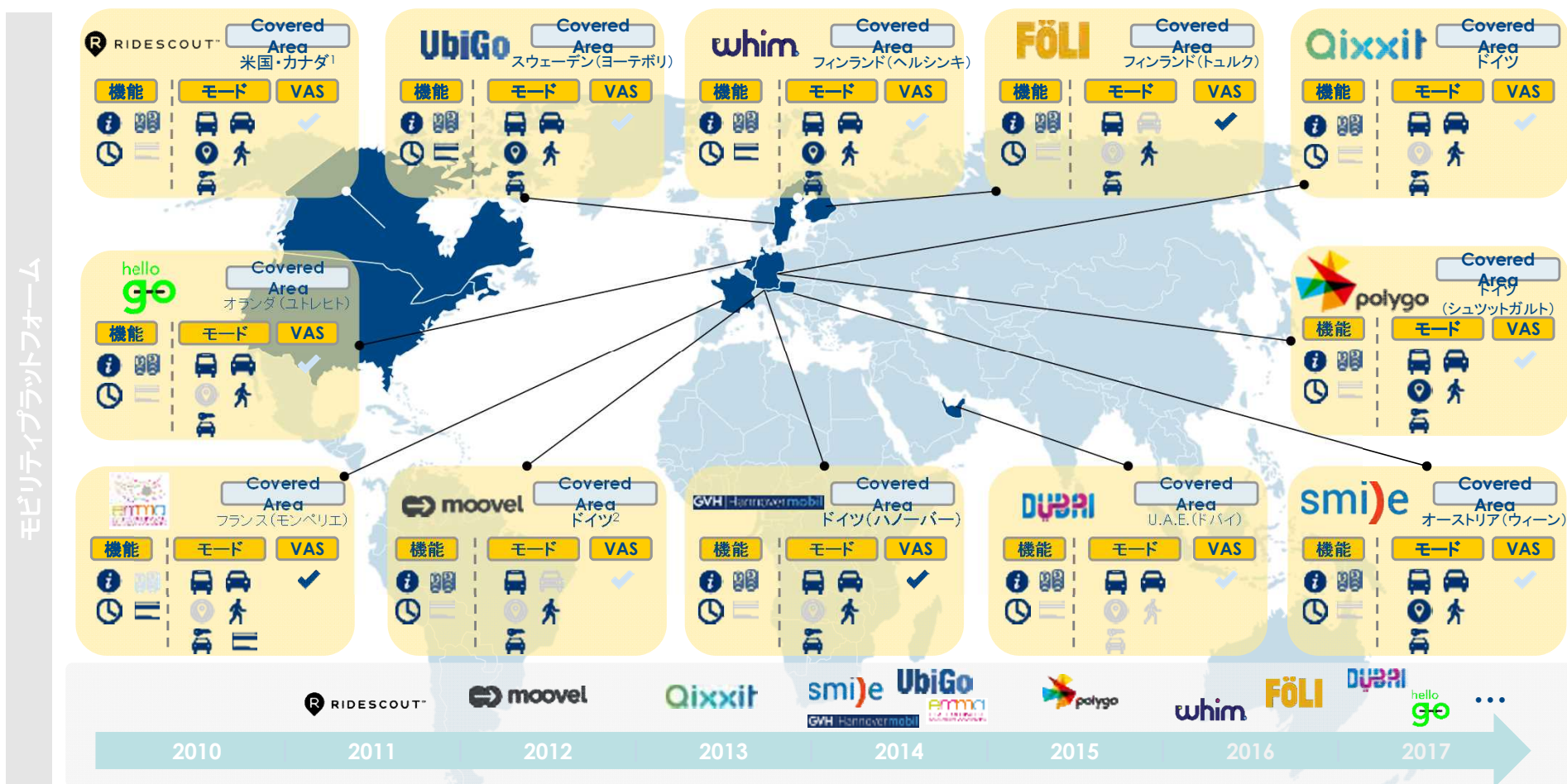
想定される効果

- 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”

世界におけるMaaSの事例

- MaaSの構築事例は、欧米の都市を中心に出現。
- 検索・予約・決済の各機能は備わっているが、都市間をまたぐサービスは少ない。



1) 69 Cities in the US and Canada
 2) Stuttgart, Munich, Berlin-Brandenburg, Rhine-Ruhr, Greater Nuremberg
 Source: Arthur D. Little

凡例	機能	経路案内	予約機能	決済機能 (定額)	モード	鉄道/バス	自動車	・VAS(Value Added Service) は、移動サービス以外のサービス
						駐車場	徒歩	
						タクシー/カーシェア		

背景・目的

- 地域での低炭素型交通の確立が必須だが、公共交通が衰退し、マイカー交通が主流になっている地方部が多い現状。
- 低炭素型モビリティであるグリーンスローモビリティ(時速20km未満で公道を走る4人乗り以上の電動モビリティ)は、一部地域で無償運送が行われているものの、地域での本格導入が進んでいない。
- 様々な地域へのグリーンスローモビリティの導入を進めることで、マイカー等からの移動手段の転換を促進する。高齢者の移動手段の確保や観光振興など、交通の低炭素化と併せて地域課題の解決を図る。
- 併せて、車両部材としてのCNFの実証、IoTを活用したサービスの構築など複数テーマにおけるグリーンスローモビリティの導入方法を検証する。

事業概要

- ①グリーンスローモビリティ(ゴルフカート、eCOM8等)の車両購入費補助
 - ②先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業(CNF、IoT技術の活用等)
- 実施期間:平成31年度(2019年度)~平成35年度(2023年度)

事業スキーム

- 経費:①車両購入補助費、②実証事業委託費
- 対象:①グリーンスローモビリティを使って旅客運送事業を行う地方公共団体及び地方公共団体と連携して旅客運送を行う団体等、バス所有事業者、タクシー所有事業者
- ②民間事業者等

補助割合:①2/3



グリーンスローモビリティの特長

電動で時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のモビリティ

- ①Green: 電気自動車
→CO2排出量が少なく、GS撤退地域でも運行可
- ②Slow: 時速20km未満、観光に適したスピード
- ③Safety: 比較的安全、高齢者も運転可
- ④Small: 小型なので道幅が狭くても問題ない
→狭い道の中山間地・住宅地・離島など今まで公共交通を使えなかった地域で導入可能
- ⑤Open: 開放的や対面式のシートで話が弾む
→「乗りたい」「乗って楽しい」モビリティ



【事業のイメージ】

- ①グリーンスローモビリティ導入にかかる購入経費を補助
- ②CNF、IoT等の先進技術を活用したグリーンスローモビリティの導入実証事業を実施



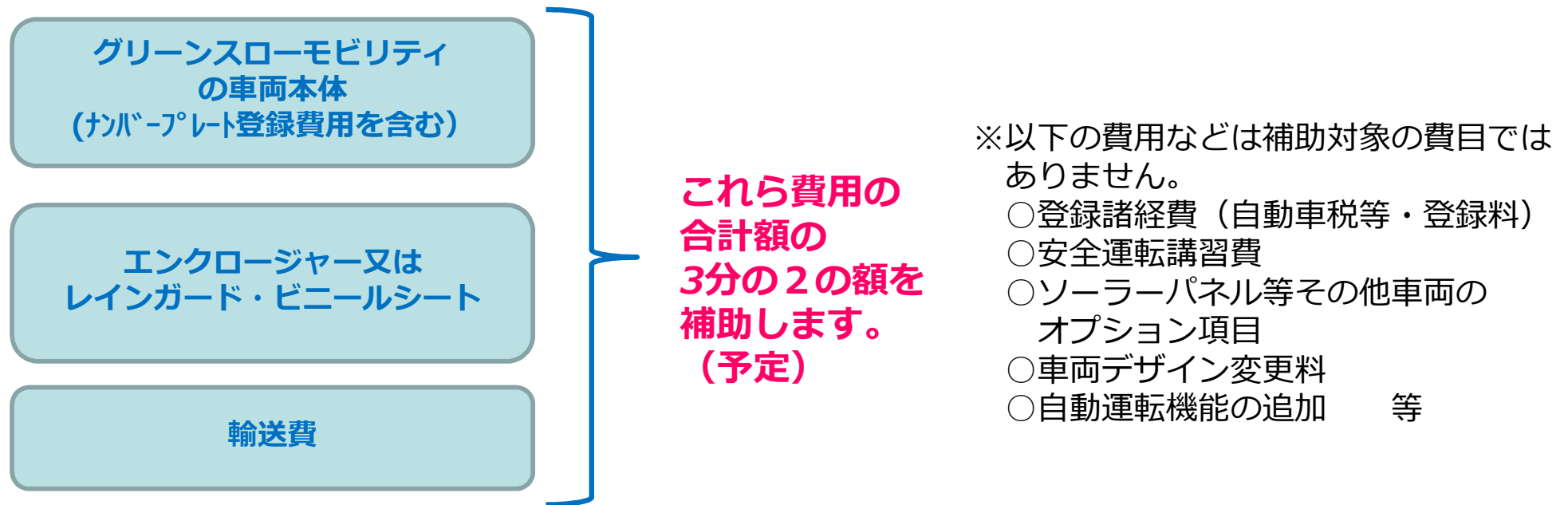
期待される効果

- 低炭素な移動手段への転換による、運輸部門におけるCO2排出量の削減。
- 様々な地域における活用方法確立により、多くの地域へ導入が波及。
- 導入台数の増加によるグリーンスローモビリティの価格低減。
- 先端技術の活用方法の実証による、より省エネ効果の高い導入方法の確立。

1 補助対象費目について

■平成31年度の「グリーンスローモビリティ導入実証事業」のうち、車両購入費補助について、この補助の対象となる費目は、以下のものを予定しています。

※今後の予算要求過程の中で変わることもあり得ます。



2 補助対象者について

■グリーンスローモビリティを使って旅客運送事業を行う予定の地方公共団体及び地方公共団体と連携して旅客運送を行う予定の団体等、バス所有事業者、タクシー所有事業者を予定しています。

3 実証調査について

■本補助制度を活用して購入したグリーンスローモビリティ車両については、購入後3年間、本車両によるCO2削減効果等を調査し、環境省及び国土交通省に報告する必要があります。