

# 持続可能な地域公共交通の実現

## 地域公共交通の現状

地域公共交通は、高齢者・通学者など地域住民や地域を訪れた観光客の交通手段として必要不可欠なものです。しかし、現在の地域公共交通は、人口減少による利用者減、新型コロナウイルス感染症の影響等により、危機的な状況におかれています。



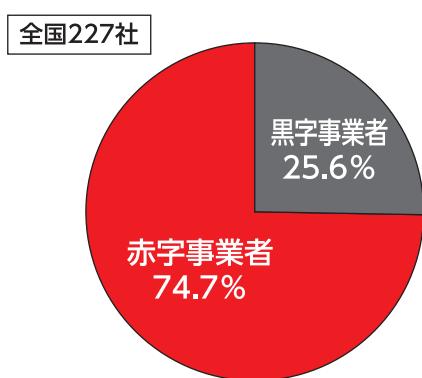
公共交通利用促進キャラクター  
「のりたろう」

### 危機的な状況に瀕する地方部の公共交通

地方部では人口減少等を背景とした利用者の継続的な減少により公共交通事業者の収支は悪化しており、一般路線バス事業では、全国で74.7%、九州では86.5%の事業者が赤字となっています。

さらに、最近では新型コロナウイルス感染症による影響も重なったことで、九州の大半の交通モードで利用者はピーク時の半分以下、運送収入は令和元年度から2~7割減少しています。

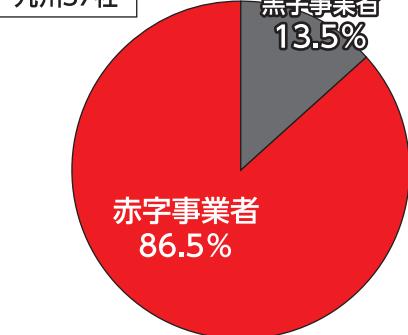
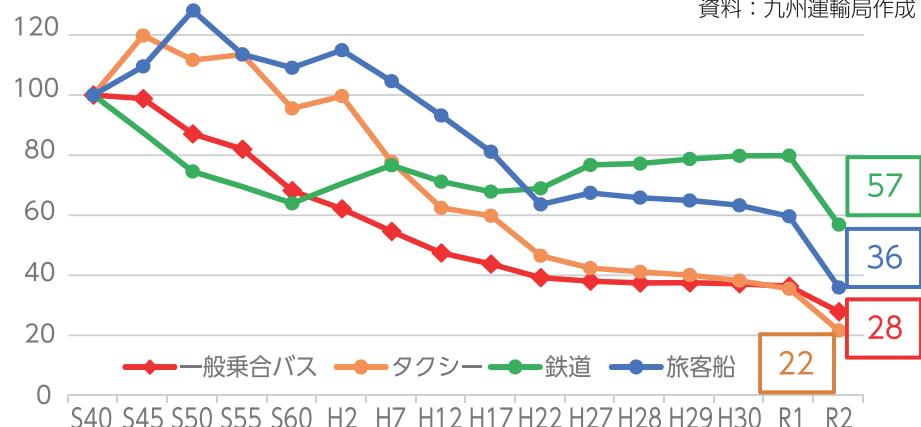
【令和元年度の一般路線バス事業者（保有車両数30両以上）の収支状況】



資料：国土交通省自動車局作成

【九州地方のモード別輸送人員の推移(昭和40年を100とした場合)】

資料：九州運輸局作成



資料：九州運輸局作成

【コロナ前(R1)と比較した場合の九州の各交通モードの運送収入(単位：百万円)】



資料：九州運輸局公表資料より抜粋

昨今の状況を踏まえた持続可能な地域公共交通を実現する必要

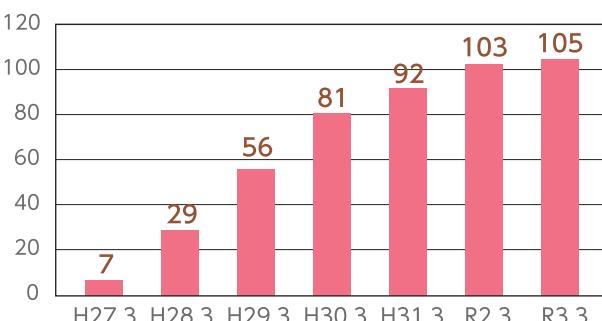
## 地域交通のマスターplan『地域公共交通計画』作成の推進

持続可能な地域公共交通を実現するためには、各地域で戦略を持って計画的に取り組んでいくことが重要です。

国土交通省では、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定を推進しており、九州では100を超える地方公共団体において策定済みです。

九州運輸局では、全ての地方公共団体において地域公共交通計画が策定されるよう、地域の事情に寄り添った取組を今後も実施していきます。

【九州地方における地域公共交通計画策定数の推移】



# 『競争』から『協調』、そして『共創』へ

持続可能な地域公共交通の実現のためには、これまで競争関係にあった公共交通事業者間においても、『協調』による互いの長所を生かした交通ネットワークの整備、そして『共創』による新たな付加価値の創出を実現していくことが求められます。

## MaaSアプリを活用した公共交通事業者間の連携強化

九州地方では、MaaS (Mobility as a Service : アプリにより検索・予約・決済を一括で行うサービス) を活用して、公共交通事業者間の連携を促す取組が積極的に行われています。

MaaS の導入を行う公共交通事業者等の取組に対し助言・財政的な支援を行っています。

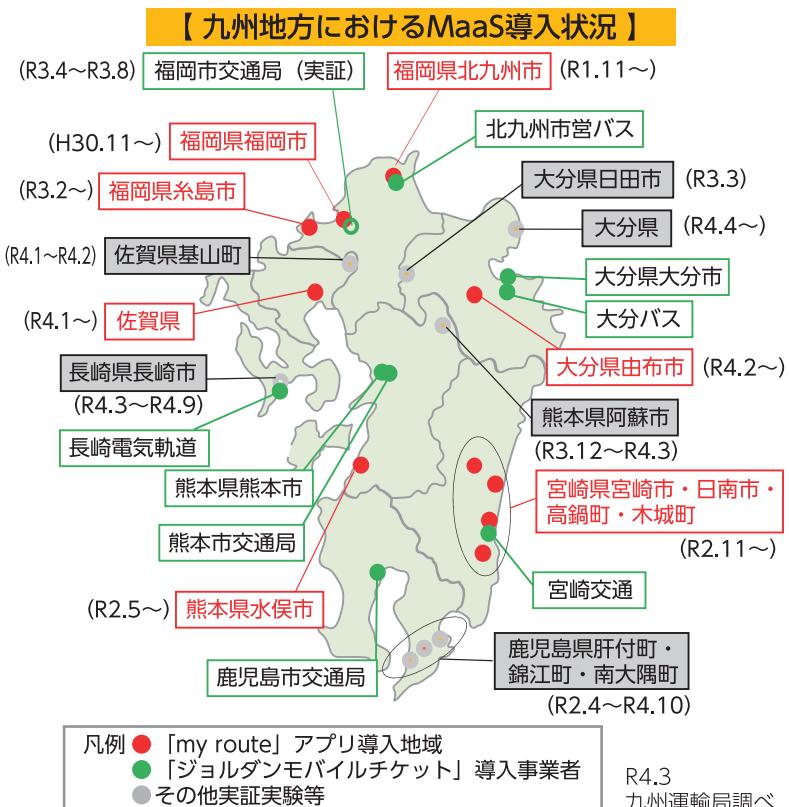
### 【MaaSで繋がる公共交通事業者の『輪』】



九州産交バス×JR九州×TaKuRoo JR九州×宮崎交通



JR九州×西日本鉄道 JR九州×第一交通産業



## 独占禁止法特例法を活用した公共交通事業者間の連携強化

令和2年11月、独占禁止法により禁止されていた事業者間でのダイヤ調整や路線移譲、運賃調整等を実現するための新制度（独占禁止法特例法）が創設され、**地域のバス事業者等による共同経営**が可能となりました。

九州の事例

・熊本市（全国初）  
・長崎市（5例目）



全国5例のうち  
2例が九州に！



今後も『共同経営先進地』である九州地方での取組に、全国から注目が集まっています。

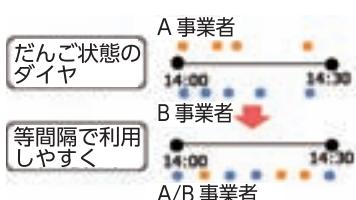
【熊本市】バス5社による共同経営を実現(R3.3)

## 特例法を活用することで可能になる取組例

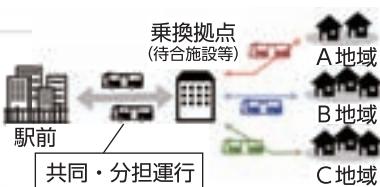
### 運行回数、運行系統の調整

利用者の利便性向上のため、便数・路線の減少・固定化などを伴う事業者間での運行回数（ダイヤ）、運行系統（路線）の調整を可能とする。

#### 【等間隔運行のイメージ】



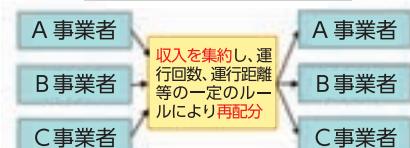
#### 【ハブ・アンド・スプークのイメージ】



### 運賃・料金の調整

等間隔運行、ハブ・アンド・スプーク型のネットワーク再編等に併せ、各事業者の運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再分配する「運賃プール」など、事業者間での運賃・料金の調整を可能とする。

#### 【運賃プールのイメージ】



# 持続可能な地域公共交通の実現

## 最先端技術を生かした新モビリティサービス導入の推進

近年、**最先端技術を活用した新しいモビリティサービス**が誕生しています。これからの公共交通体系を描く上では、既存のサービスに加え、**新たなサービスを地域のニーズに合わせて組み込んでいく必要があります**。このような新サービスの導入支援を行っています。

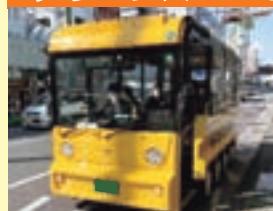
### いろいろなモビリティサービス

#### AIオンデマンド交通



AI 分析や需要予測により、効率的な車両の配車、運行ルートの設定等をリアルタイムに行うサービス

#### グリーンスローモビリティ



時速 20km 未満で走る  
4人乗り以上の  
電動モビリティ

## バリアフリー施策の推進

誰にとっても利用しやすく**デザインする**という考え方（ユニバーサルデザイン）を踏まえた総合的なバリアフリー施策を推進しています。

#### 施設・車両等のバリアフリー化

- バリアフリー法の基本方針における目標達成に向け、自治体、交通事業者をはじめとする施設設置管理者等と連携し、バリアフリー化を推進



鉄道駅のバリアフリー化

#### 心のバリアフリー

- 高齢者・障がい者の疑似体験・介助体験を行う「バリアフリー教室」を通じ、誰もがごく自然にサポートできる共生社会の実現



バリアフリー教室

#### 地域における重点的・一体的なバリアフリー化

- 市町村が策定するバリアフリーマスターplanや基本構想の推進のため、関係法令や補助制度について情報提供を実施

#### 各機関との連携した取組

- 他の国の機関や自治体と連携して「移動等円滑化評価会議九州分科会」を設置し、現状・課題の評価を実施
- 九州各県のバリアフリーツアーセンターによる「九州ユニバーサルツーリズム広域ネットワーク連絡会」を設置し、ツアーセンター相互の情報共有、ネットワーク化を推進

## 新たな課題への挑戦 一運輸分野におけるカーボンニュートラルの実現一

持続可能性の観点からは、交通分野においても環境への配慮が重要です。2050年カーボンニュートラルの実現するため、九州運輸局においても、「**国土交通グリーンチャレンジ**（令和3年7月）」に記載された**施策・プロジェクトの実行**に取り組んでいきます。

#### 次世代自動車の普及促進

概要	【第Ⅰ段階】 市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	【第Ⅱ段階】 車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	【第Ⅲ段階】 通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達(支援の最終段階)
補助上限	車両・充電設備等価格の1／3	車両・充電設備等価格の1／4～1／5	通常車両との差額の1／3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ	電気タクシー、電気トラック(バン)、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック