

# 地域公共交通確保維持改善事業について

国土交通省 九州運輸局

企画観光部 交通企画課 課長

鈴木 邦夫

# コミュニティバス・乗合タクシーについて

◆九州運輸局において、平成23年11月から12月にかけて、管内全市町村を対象にアンケートによる実態調査を実施。

◆全県庁と、99%の市町村から回答を回収。

◆本資料におけるコミュニティバス・乗合タクシーは、以下のとおり。

○交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの

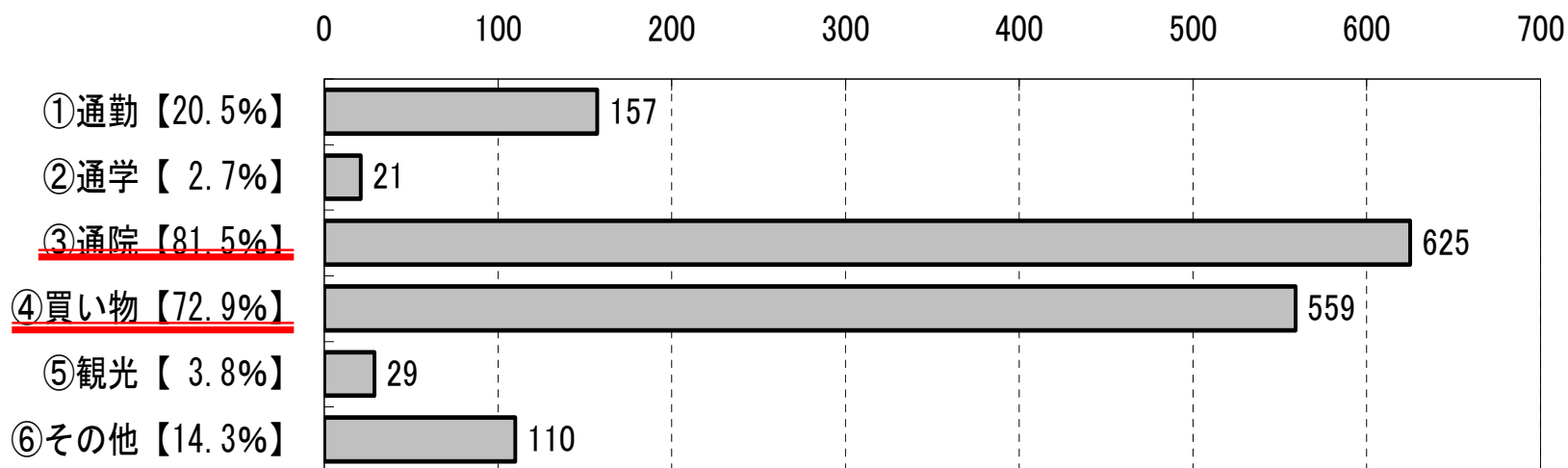
- ① 交通事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む)
- ② 市町村自らが自家用有償旅客運送車の登録を受けて行う市町村運営有償運送

※地方自治体が交通事業者として運行・経営する公営バス及び市町村が補助をしていない民間路線バス等は除外

# 運行の主目的について

- 最も多いものは「通院」で、全体の8割以上の市町村から回答。
- 「買い物」と回答した市町村も非常に多い。
- 「通学」、「観光」を主目的とした運行は非常に少ない。

## ■ 運行の主目的について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)

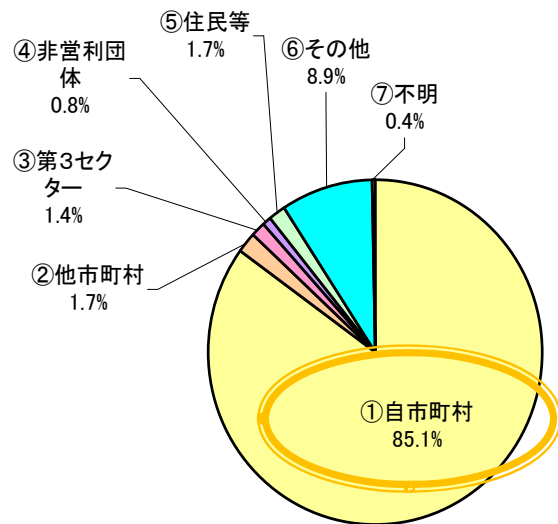


※【 】内の数字は路線総数 (767) に対する割合

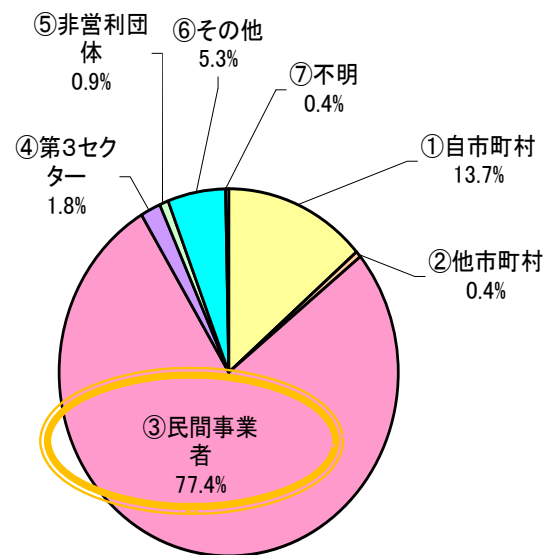
# 事業の運営主体・運行主体について

- 事業の運営主体は「自市町村」という回答が最も多い。
- 事業の運行主体は「民間事業者」という回答が最も多い。
- 運行事業者との契約は「委託」という回答が最も多い。

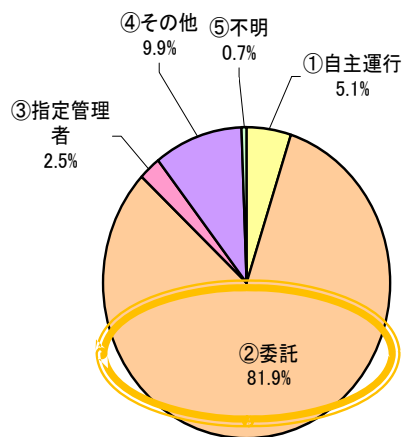
■事業の運営主体について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



■事業の運行主体について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



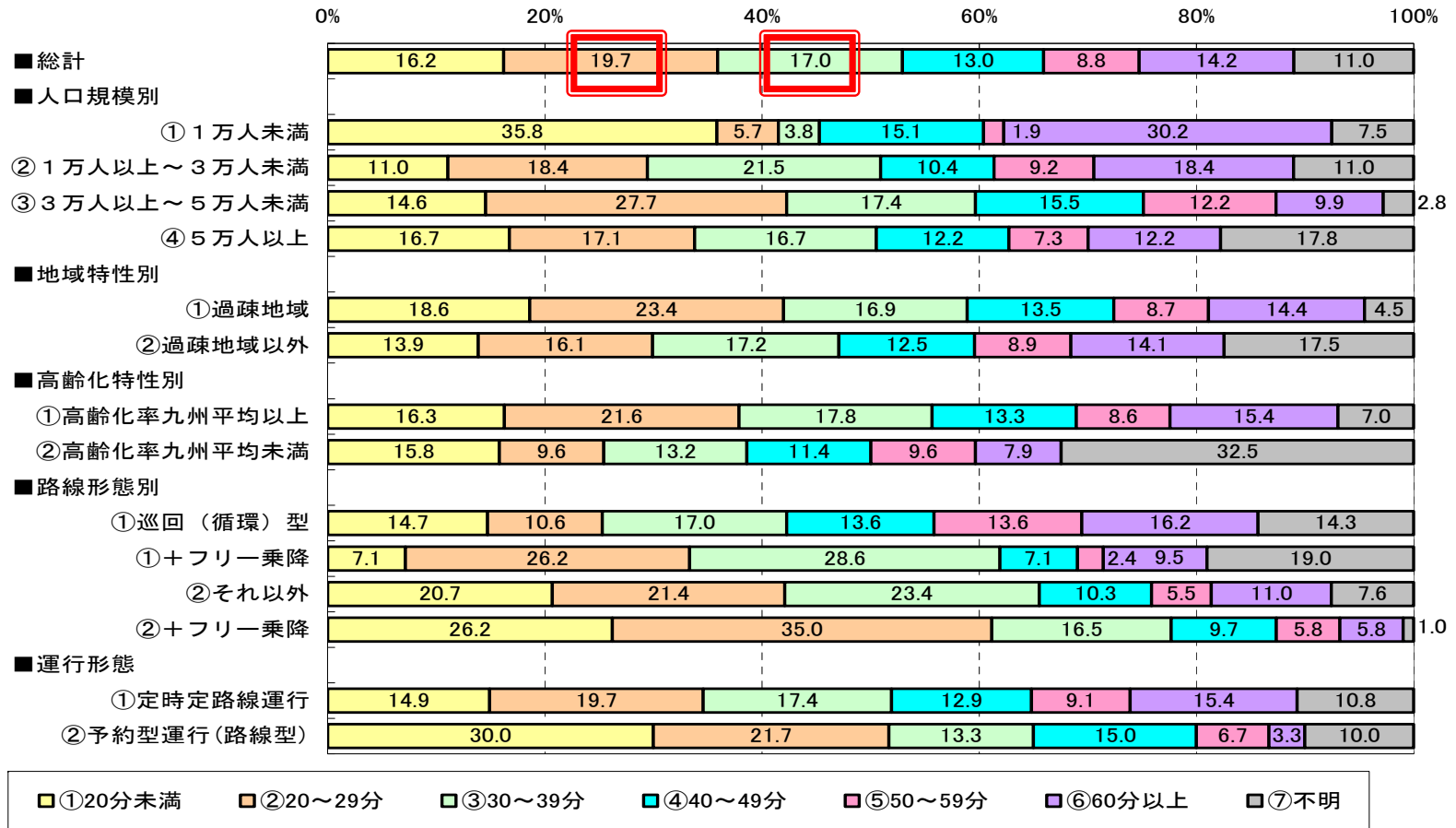
■運行事業者との契約状況について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



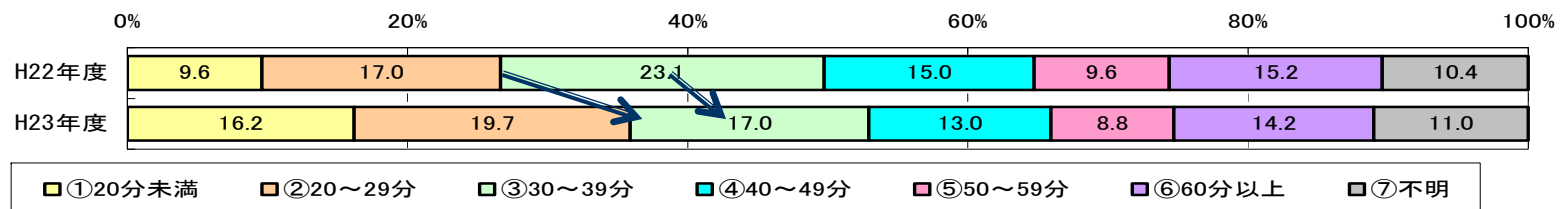
# 所要時間(定路線タイプ)について

- 平均所要時間は39分。所要時間20分台の路線が最も多く、次いで30分台が多い。
- H23年度は、「20分未満」の割合が増加し、「30分～39分」の割合が減少。

■ 所要時間について (N=716) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



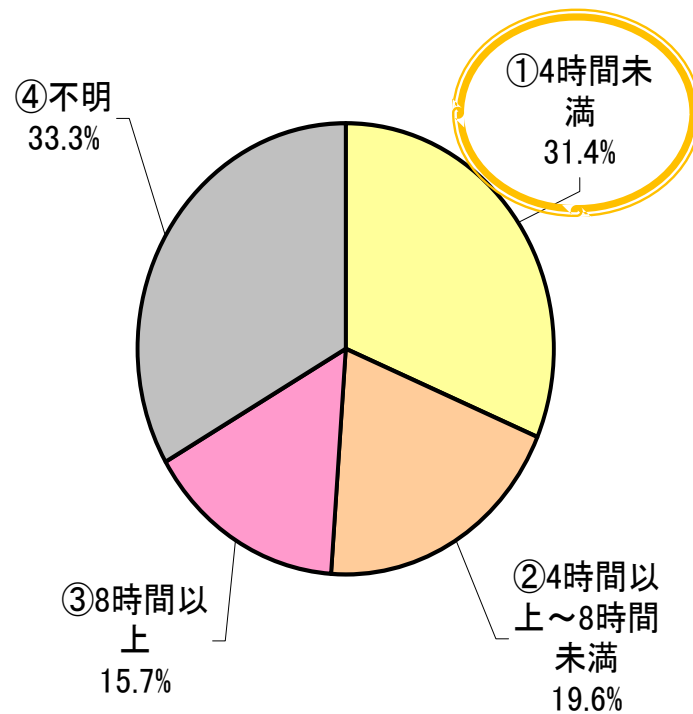
■ 所要時間について : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



# 所要時間(区域タイプ)について

- 1日のサービス平均時間は約5時間。
- 1日のサービス時間は、「4時間未満」の割合が最も高い。

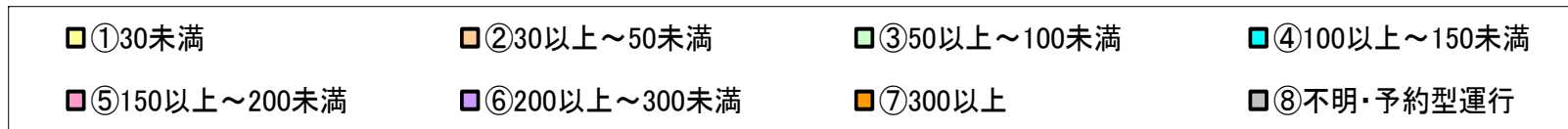
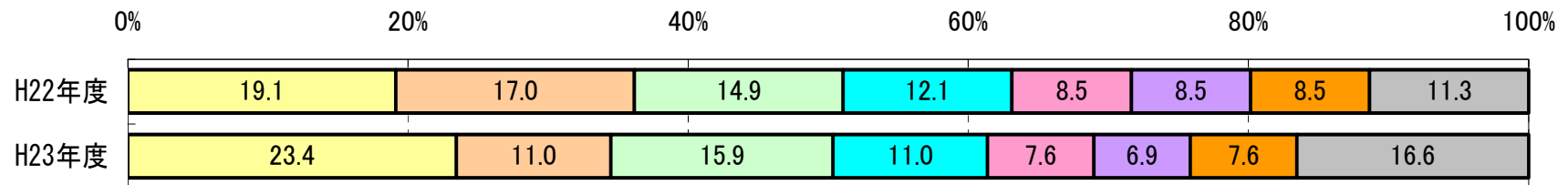
## ■区域運行の1日のサービス時間について (N=51) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



# 市町村別の1週間当たりの運行本数について

○ 1週間当たりの運行本数の平均値は140本→133本と約5%減少。

■ 1週間あたり運行本数について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



※不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総計	平均値	
	30未満	30以上～50未満	50以上～100未満	100以上～150未満	150以上～200未満	200以上～300未満	300以上	不明・予約型運行		1週間：本（往復）	1日：本（往復）
H22年度	27	24	21	17	12	12	12	16	141	140	20
H23年度	34	16	23	16	11	10	11	24	145	133	19

※平均値は不明・予約型運行（路線型・区域型）を除く

# 1週間当たりの運行本数(1路線当たり)について

- 人口5万以上の路線の平均値は人口1万未満の路線の平均値の倍以上
- 巡回型の路線の運行本数の平均値がやや大きくなっている。
- 過疎路線、高齢化路線は、それ以外の路線に比べて非常に少ない。

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値	
	3未満	3以上 ~ 5未満	5以上 ~ 10未満	10以上 ~ 20未満	20以上 ~ 30未満	30以上 ~ 50未満	50 以上		1週間 : 本 (往復)	1日 : 本 (往復)
■総計	166	67	87	111	52	71	86	640	25	4
■人口規模別										
① 1万人未満	2	10	10	9	6	2	6	45	18	3
② 1万人以上~3万人未満	33	13	26	32	12	21	13	150	22	3
③ 3万人以上~5万人未満	75	20	36	21	21	20	12	205	14	2
④ 5万人以上	56	24	15	49	13	28	55	240	37	5
■地域特性別										
① 過疎地域	130	34	50	54	19	25	13	325	12	2
② 過疎地域以外	36	33	37	57	33	46	73	315	38	5
■高齢化特性別										0
① 高齢化率九州平均以上	161	64	81	94	44	49	51	544	19	3
② 高齢化率九州平均未満	5	3	6	17	8	22	35	96	58	8
■路線形態別										
① 巡回(循環)型	8	30	42	51	24	38	62	255	40	6
① +フリー乗降		7	1	5	3	16	9	41	32	5
② それ以外	25	9	4	34	11	14	7	104	18	3
② +フリー乗降	70	7	6	6	4	1	1	95	6	1

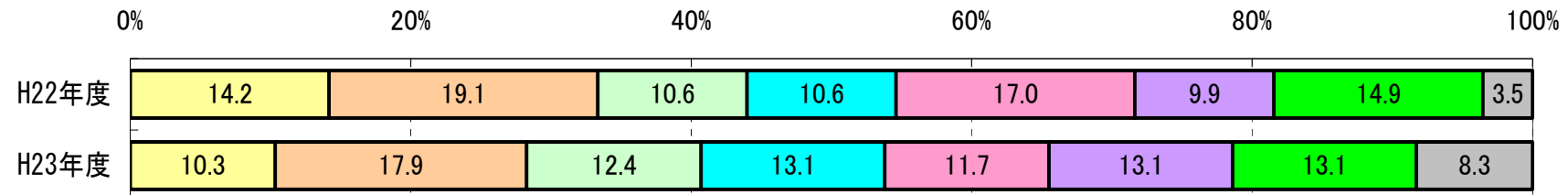
※平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く



# 市町村別の年間運行経費について

○ 年間運行経費の平均値は2,902万円→2,977万円と約3%増加。

## ■ 年間運行経費について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



■①500万円未満	■②500万円以上～1,000万円未満	■③1,000万円以上～1,500万円未満
■④1,500万円以上～2,000万円未満	■⑤2,000万円以上～3,000万円未満	■⑥3,000万円以上～5,000万円未満
■⑦5,000万円以上	■⑧不明	

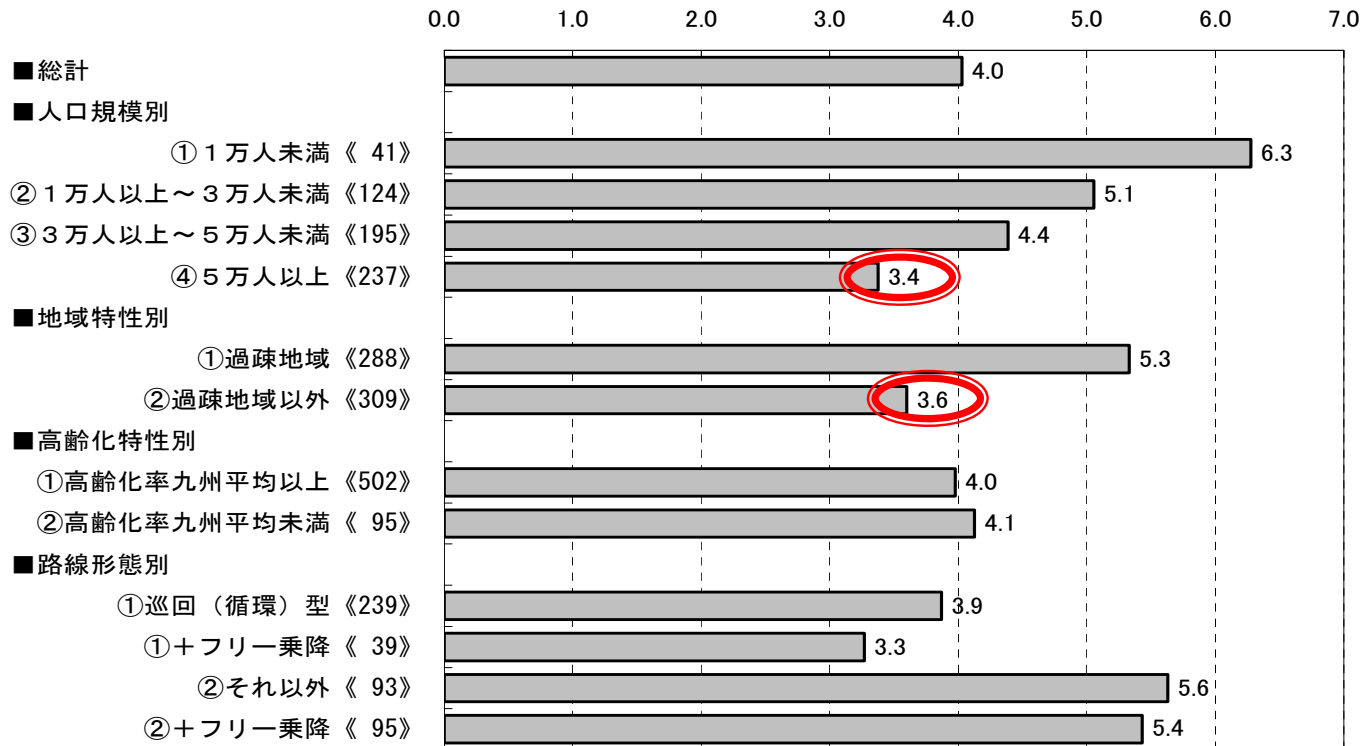
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	総計	平均値 ：万円
	500 万円 未満	500万円 以上～ 1,000 万円未満	1,000 万円以上 ～1,500 万円未満	1,500 万円以上 ～2,000 万円未満	2,000 万円以上 ～3,000 万円未満	3,000 万円以上 ～5,000 万円未満	5,000 万円 以上	不明		
H22年度	20	27	15	15	24	14	21	5	141	2,902
H23年度	15	26	18	19	17	19	19	12	145	2,977

※平均値は不明を除く

# 1 往復当たり運行経費等について

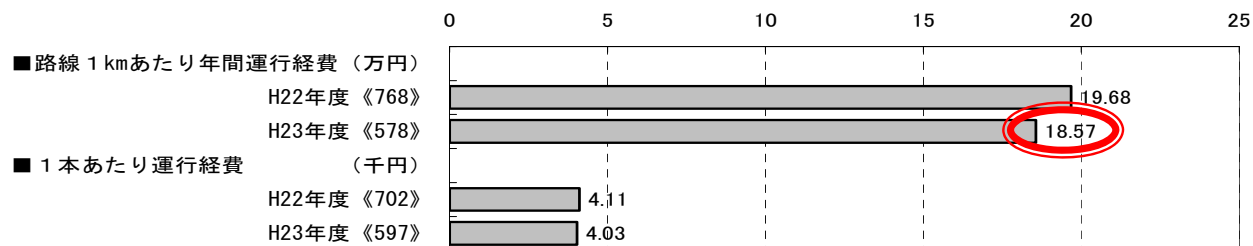
- 人口規模、地域特性別では1km当たりの時と逆転している。
- H23年度の1km当たりの経費はH22年度に比べて約6%減少。
- H23年度の1往復当たりの経費はH22年度に比べて2%減少。

■ 1本（往復）あたり運行経費について（N=597）：路線別集計（一路線あたりの数値）（千円）



※ 《 》内の数字は総数

■ 年間運行経費について：路線別集計（一路線あたりの数値）

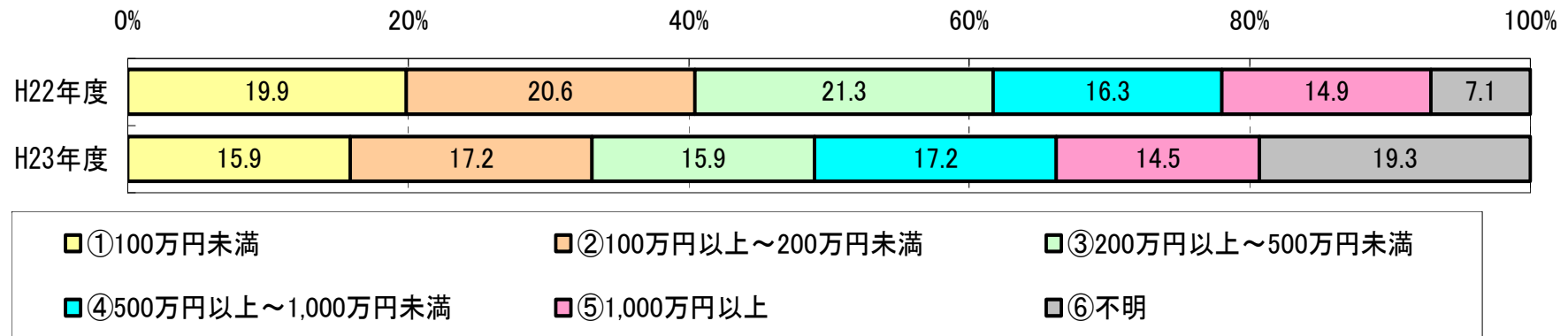


※ 《 》内の数字は総数

# 市町村別の年間運賃収入について

○ 年間運賃収入の平均値は739万円→767万円と約4%増加

■ 年間運賃収入について：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



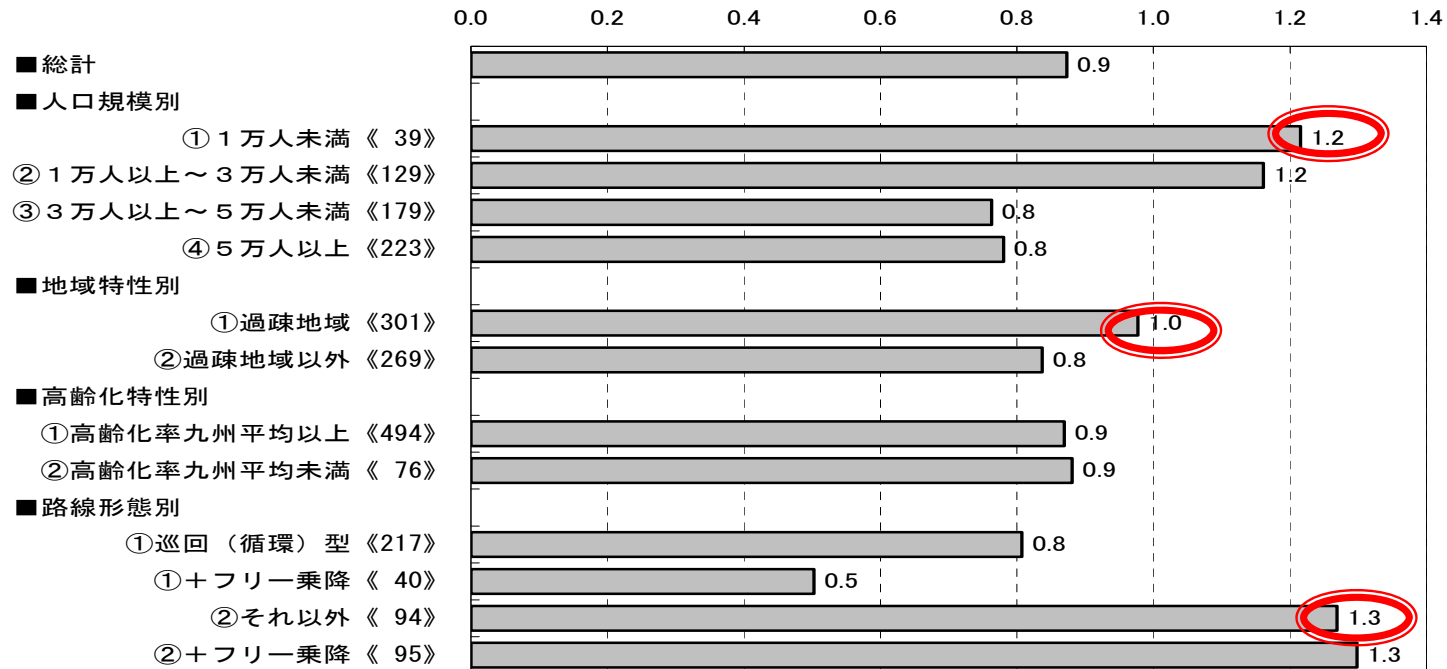
	①	②	③	④	⑤	⑥	総計	平均値 ：万円
	100万円 未満	100万円以上 ～ 200万円未満	200万円以上 ～ 500万円未満	500万円以上 ～ 1,000万円未満	1,000万円 以上	不明		
H22年度	28	29	30	23	21	10	141	739
H23年度	23	25	23	25	21	28	145	767

※平均値は不明を除く

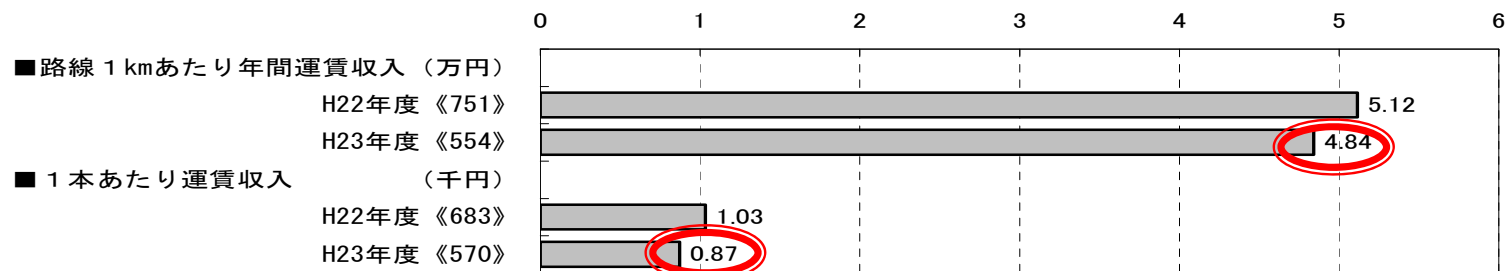
# 1往復当たり運賃収入等について

- 人口規模と地域特性別では1km当たりのデータと逆転している。
- 巡回型よりそれ以外の形態の方が高い。
- H23年度の1km当たりの収入はH22年度に比べて約5%減少。
- H23年度の1往復当たりの収入はH22年度に比べて約15%減少。

■ 1本（往復）あたり運賃収入について（N=570）：路線別集計（一路線あたりの数値）（千円）



■ 年間運賃収入について：路線別集計（一路線あたりの数値） ※ 《 》 内の数字は総数

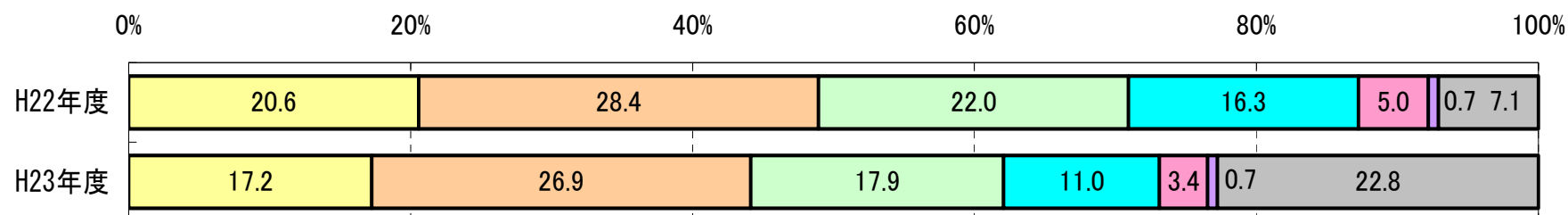


※ 《 》 内の数字は総数

# 市町村別の収支率について

○ 年間運賃収入、年間運行経費ともに増加しており、収支率の平均値はやや減少(25%→24%)

■ 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について  
：当該市町村別集計（運行する全路線の合計）



	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	総計	平均値
	10%未満	10%以上～20%未満	20%以上～30%未満	30%以上～50%未満	50%以上～100%未満	100%以上	不明		
H22年度	29	40	31	23	7	1	10	141	25%
H23年度	25	39	26	16	5	1	33	145	24%

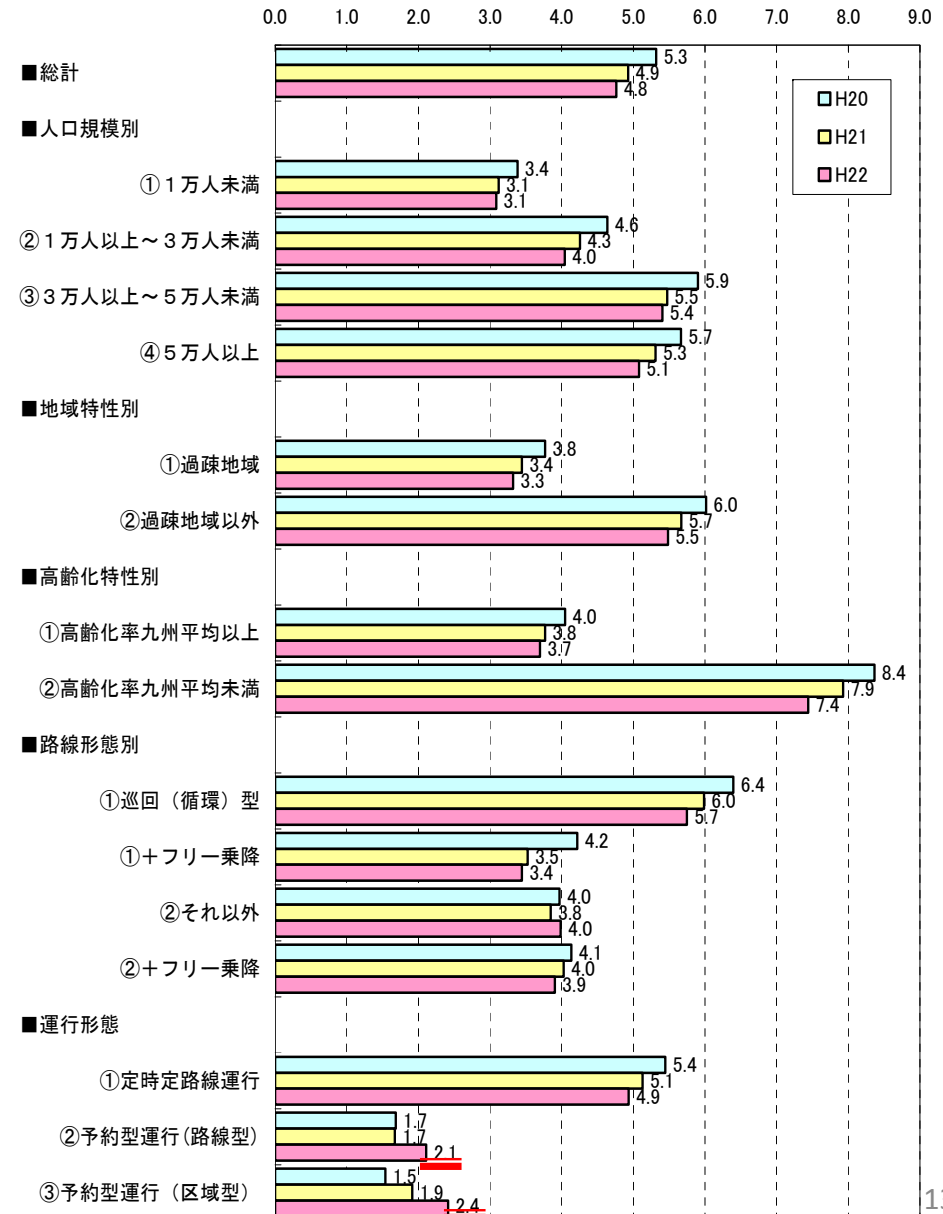
※平均値は不明を除く

# 1便当たりの平均乗車人員について

■ 1便あたりの平均乗車人員の推移について：路線別集計（一路線あたりの数値） (人)

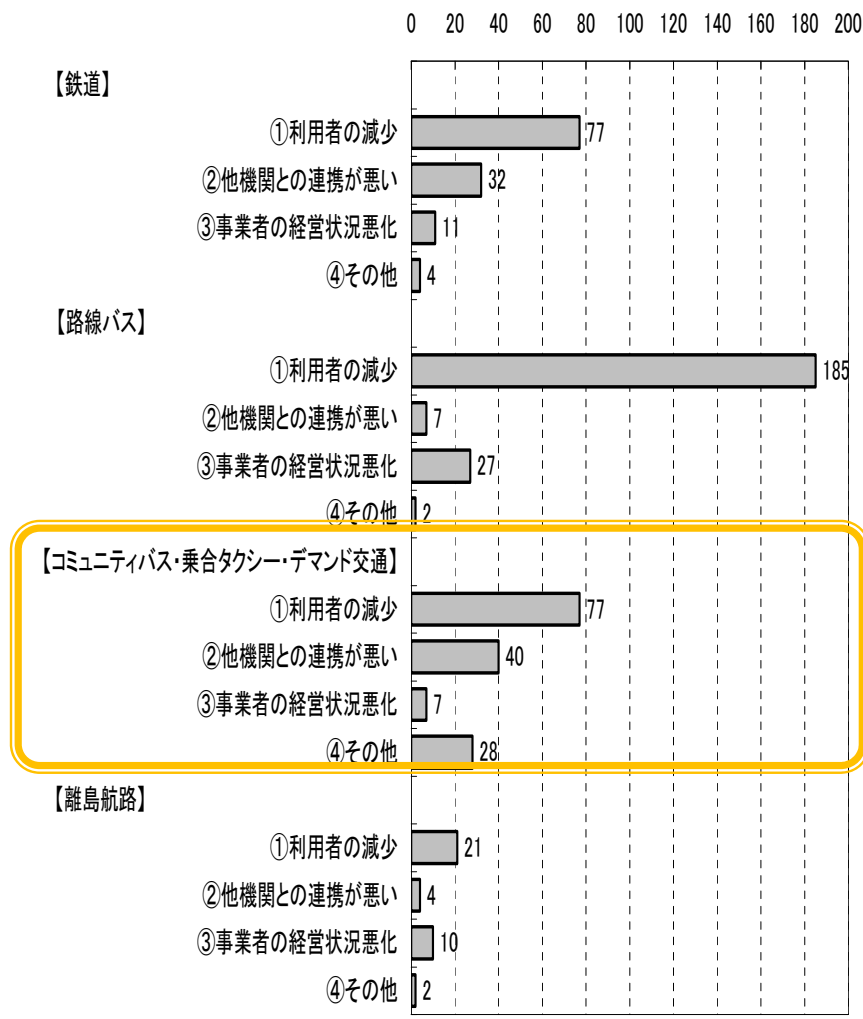
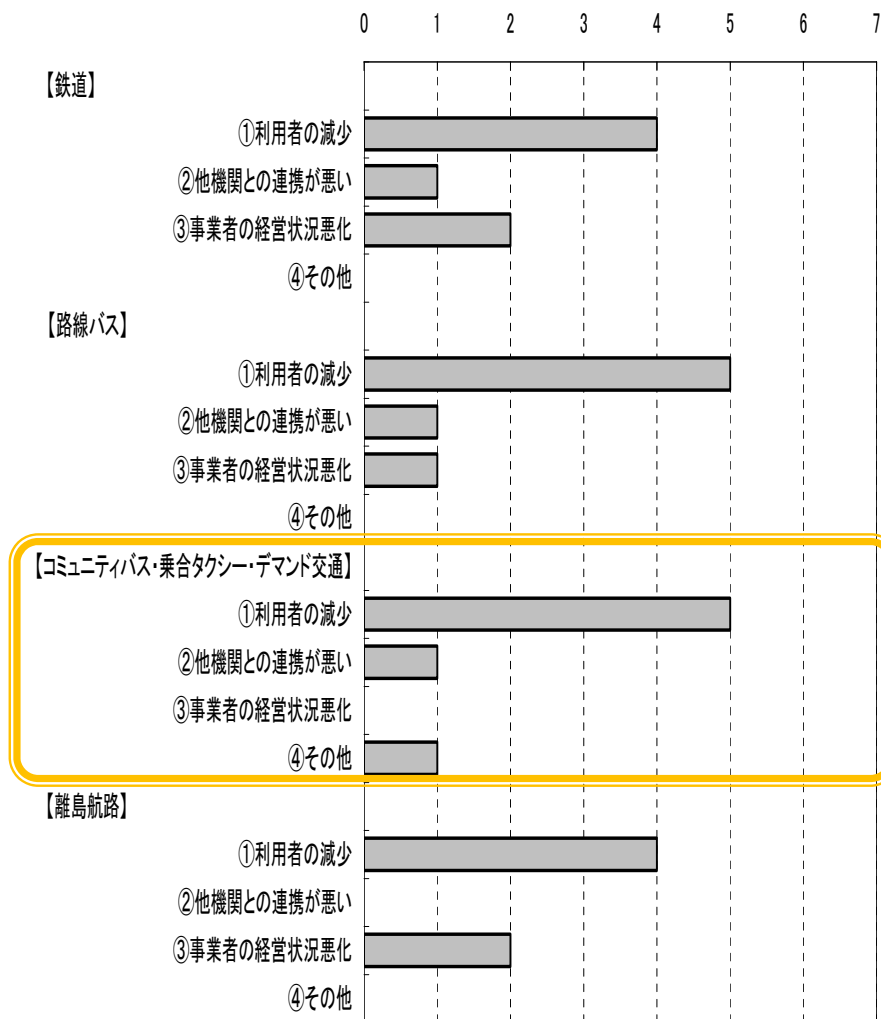
- 人口1万未満の路線は最も少ない。
- 過疎路線・高齢化路線はそれ以外の地域に比べて少ない。
- 予約型運行よりも定時定路線運行の方が多い。
- 平成20年度～平成22年度にかけて、ほとんど全てのカテゴリで減少傾向。
- 予約型運行のみが増加傾向であるが、1便当たりの平均4.8人に比べてかなり少ない。

	①	②	③	④	⑤	総計	平均値 ：人
	2人未満	2人以上～ 5人未満	5人以上～ 10人未満	10人以上～ 15人未満	15人以上		
■総計	195	215	167	42	13	632	4.8
■人口規模別							
① 1万人未満	13	13	5	3	1	35	3.1
② 1万人以上～3万人未満	44	67	29	6	2	148	4.0
③ 3万人以上～5万人未満	65	45	62	19	7	198	5.4
④ 5万人以上	73	90	71	14	3	251	5.1
■地域特性別							
① 過疎地域	121	109	95	18	3	346	3.3
② 過疎地域以外	74	106	72	24	10	286	5.5
■高齢化特性別							
① 高齢化率九州平均以上	174	186	127	30	7	524	3.7
② 高齢化率九州平均未満	21	29	40	12	6	108	7.4
■路線形態別							
① 巡回（循環）型	72	83	49	17	8	229	5.7
① +フリー乗降	9	18	6	2		35	3.4
② それ以外	52	42	29	5	4	132	4.0
② +フリー乗降	24	32	41	9		106	3.9
■運行形態							
① 定時定路線運行	147	187	154	40	13	541	4.9
② 予約型運行（路線型）	21	20	9	1		51	2.1
③ 予約型運行（区域型）	26	8	4	1		39	2.4



○ 県、市町村ともに、「利用者の減少」が課題。

■ 交通モード別課題



※該当する交通モードのみ回答

# 地域最適な生活交通の確保維持に向けて

## ◆生活交通の確保の基本的考え方は、徹底した現場主義

### ○ 地域のニーズの詳細把握

(1) 需要の大きさ

- ① 需要量
- ② 需要分布

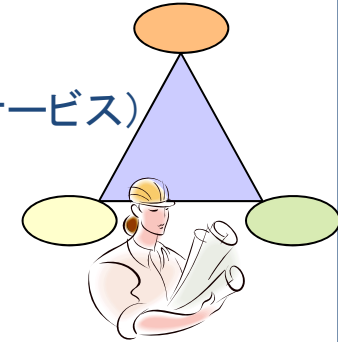
(2) 需要の内容

- ① 利用者特性  
(高齢者、通学…)
- ② 利用者ニーズ  
(通院、買い物、通学、公的施設…)



### ○ 地元調整

- ① 既存事業者  
(既存サービス、新規サービス)
- ② 公的機関
- ③ 地域への理解促進  
(自らの移動、公的負担のあり方…)



### ○ コストとサービス

- ① サービスの内容(運行頻度、品質、価格)と需要の変化
- ② 対応コスト  
(設備・運行費用、PR)

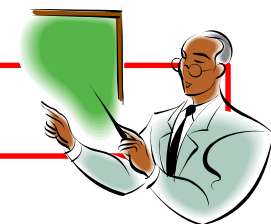


### ○ 既存資源の有効・効率的活用

- ① スクールバス・福祉バス等との棲み分け・分担
- ② 地域間バスの有効活用・連携



国・県・市町村・住民の協働による計画的取組 + 有識者アドヴァイス





# 地域のニーズの詳細把握の代表的な手法

## (1) 重要なものは **輸送人・キロ** と **バス走行台・キロ**

- ・ 輸送人・キロ： 輸送人数にそれぞれの移動距離を乗じたもの
- ・ 走行台・キロ： 投入車両の延走行距離
  - 実車走行台・キロ
  - 総走行台・キロ

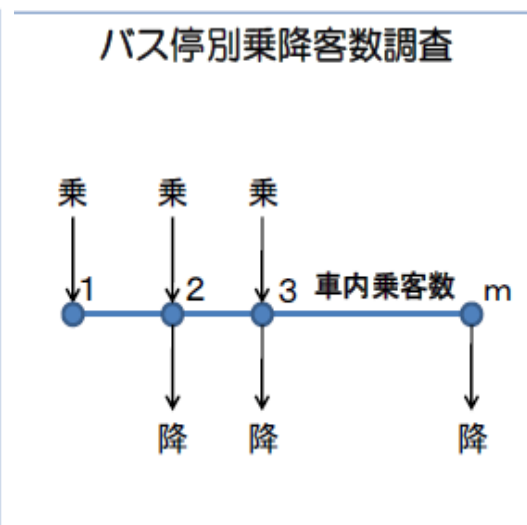
## (2) データの作成方法

- ・ 輸送人・キロ： バス停間利用客数 (OD) 調査 または  
バス停別乗降客数調査

※ OD：Origin(出発地) Destination(到着地)

バス停のOD調査

	1	2		m	計
1					
2					
m					
計					



資料) NPOタウンコンパス  
井上理事長講演資料

## 日頃からの現状把握の重要性

- 前述の調査は、政策立案における基本中の基本。
- ただ、調査内容を分析し、施策につなげるためには、出てきた数字を見るだけでは難しい。数字の意味するところについて、複数の当たりをつけられる必要。
- 時流に乗るのではなく、数字の意味するところを冷静に分析して、その時々にはすべきことをするというのが一番の近道。
- そのためにも日々、地域の現実をきちんと把握し続けることが肝要。

# 企画立案に当たって知っておくべき重要事項

- ・人件費(運行部門、管理部門など)
- ・労働時間の限度  
運転時間:40時間/週(2日間の平均で9時間/日)  
連続運転時間:4時間まで(30分以上の休憩が必要)  
拘束時間:65時間/週  
※休日出勤には別の基準あり!
- ・燃料費  
軽油 約130円/ℓ
- ・その他

粗い計算を...

最大8時間/日運転で、週休2日は必須  
一か月に160時間が限度

1日8時間、1台のバスを走らせるとすると...

運転時間1時間の人件費は? 燃料費は?

点検、整備、運行管理と、、、故障した場合は? ダイヤ編成は誰が考えるのか?

・コミュニティバスの場合、運賃額は政策的に決定されるため、これらの経費を運賃と賄うとしたら、「**何人乗って頂く必要があるか**」。

・あるルート案について、住民の〇〇さんは乗ってくれるだろうか・・・

# 【参考】

## 1. 参考情報

### (九州運輸局HP)

○「なるほど！！公共交通の勘どころ」はこちらから

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file05a.htm>

～別冊もできました！～

<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file10a.htm>

### (国土交通省総合政策局公共交通政策部HP等)

○「地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査」等

### (中国運輸局HP)

○地域のバス・デマンド交通等の計画・運行管理を支援

『WEBComPASS』・・・地域バス運行計画策定支援ソフト

『ComMASS』・・・市町村バス運行管理支援ソフト

よくある質問 Q&A

○海上交通の運航計画策定を支援

『Sea-ComPASS』・・・海上交通運航計画策定支援ソフト

## 2. 国による支援制度

「地域公共交通確保維持改善事業」によるサポート

- ・協議会による議論
- ・生活交通ネットワーク計画
- ・地域間・地域内フィーダー交通支援



# デマンド交通について

# デマンド交通とは

## 概念

電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態

## 交通手段の選択

まとまった需要がある場合

需要が分散している場合

定時定路線のバスが適する

デマンド交通が適する

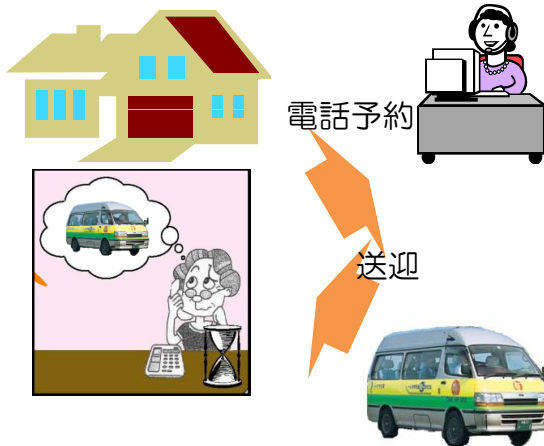
### ◆路線バス・コミュニティバス

決まった時刻にバス停に行けばバスに乗れる



### ◆デマンド交通

需要に応じた運行が可能だが予約が必要



## デマンド交通システムの選定

### IT活用型※

PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施

### 非IT型

PCを活用せず、タクシー無線での配車等を実施

### <需要>

#### ◆ IT活用型が適する

需要(利用人数)が多い場合

#### ◆ 非IT型が適する

需要(利用人数)が少ない場合

### <登録者数>

#### ◆ IT活用型が適する

登録者数が多い場合

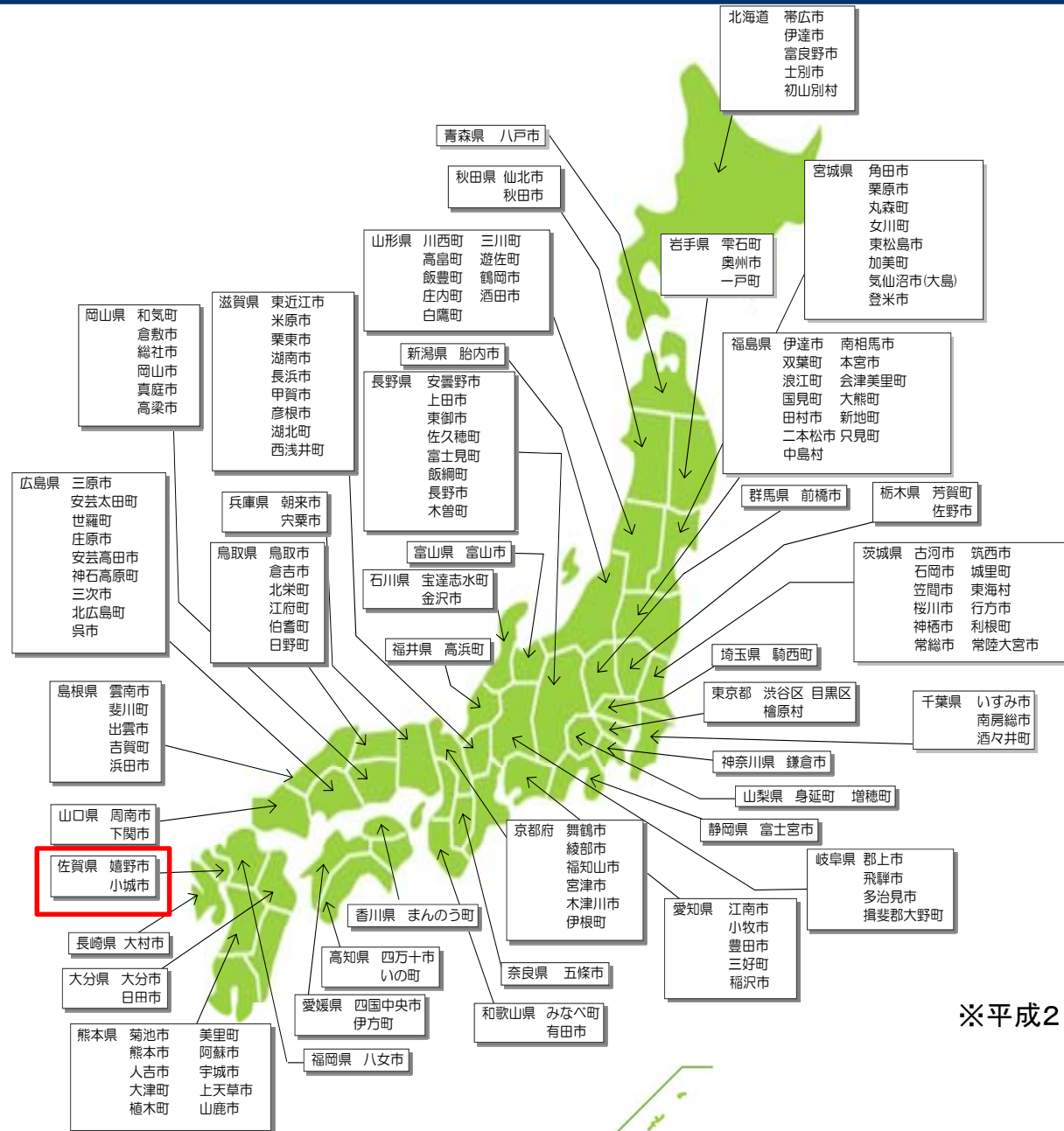
#### ◆ 非IT型が適する

利用者登録を必要としない、あるいは登録者数が少ない場合

※ IT活用型は、車両とオペレータセンターとの間の通信の有無や個別サーバーか共用サーバーか等によってさらに分類される。

(出典:国土交通省資料)

# デマンド交通の導入実態



※平成21年12月時点で158地域

(出典:国土交通省資料)

# デマンド交通の具体例

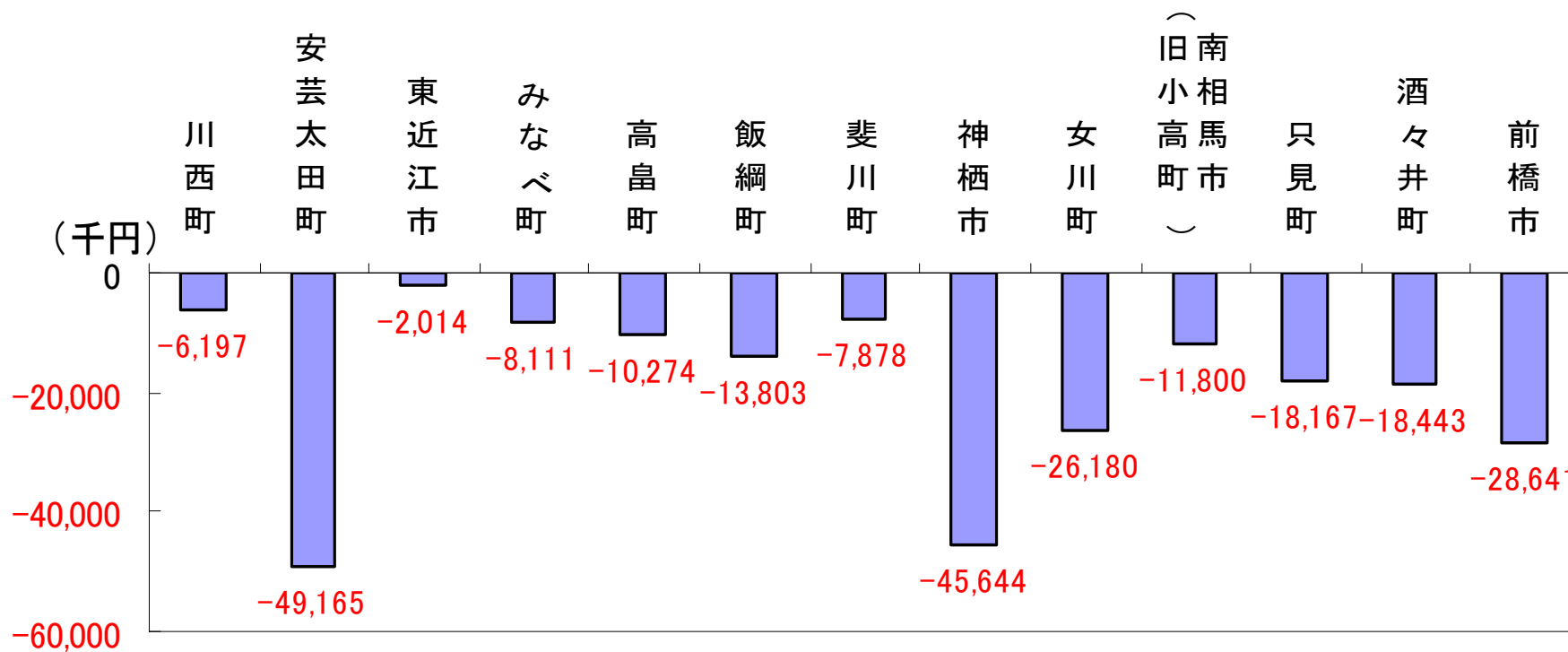
導入地域	システム方式	開発・販売元	運営主体			基本ダイヤ		基本路線		運行エリア		車両サイズ			車両台数	運賃		対象者		利用者登録			
			自治体	商工会	社会福祉協議会	あり	なし	あり	なし	▲：目的地限定	■：迂回型	全域	一部	中型or小型バス		ジャンボタクシー	セダン型タクシー	均一制	ゾーン制	制限なし	自治体住民限定	65歳以上限定	必要
1 山形県川西町	配車シート手渡方式	-	●			●			▲	●			●	●	3				●		●		
2 広島県安芸太田町			●			●		■			●			●		8	●			●		●	
3 滋賀県東近江市	タクシー無線活用方式	-	●			●		■			●			●	4	●		●					
4 和歌山県みなべ町			●			●		■			●			●	●	2	●		●				
5 山形県高島町	配車シート手渡方式	A社		●		●			●	●			●		3		●		●		●		
6 長野県飯綱町		B社	●			●			●	●			●		4	●		●			●		
7 島根県斐川町		C社	●			●			●	●			●		4		●			●		●	
8 茨城県神栖市				●			●			▲	●			●		9	●			●		●	
9 宮城県女川町	配車情報通信方式	D社		●		●			●	●		●	●	5		●		●	●		●		
10 福島県南相馬市				●			●			●		●	●	●	4		●	●				●	
11 福島県只見町				●			●			●	●			●	●	4		●	●				●
12 千葉県酒々井町					●			●			●	●		●	●	4		●	●				●
13 群馬県前橋市 (大胡・宮城・粕川地区)		E社	●				●			●		●		●	4	●		●					

(出典:国土交通省資料)



# デマンド交通の実績（平成19年度） ～収支バランス～

## 収支バランス(事業収入－事業支出)

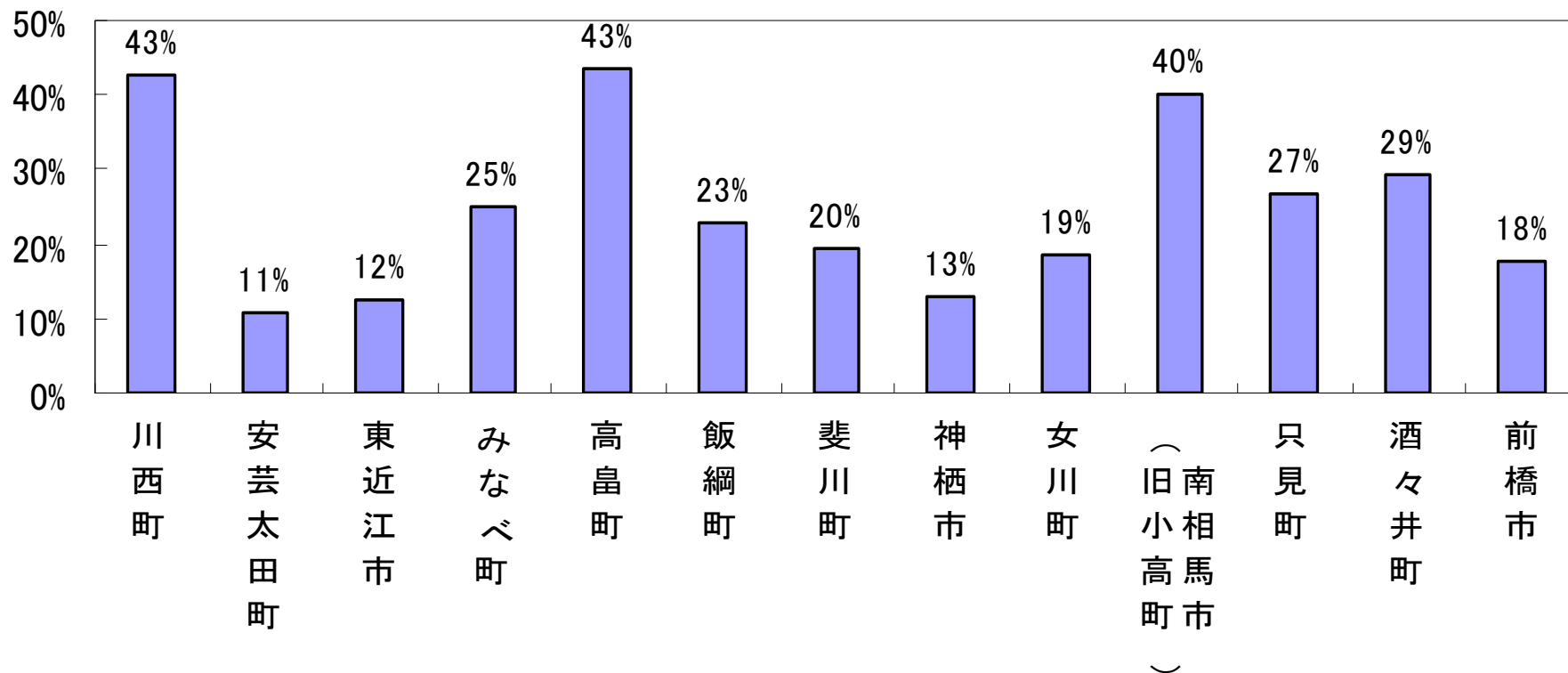


- ※ 事業収入：運賃収入、広告収入等
- 事業支出：運行経費、オペレーター人件費、システム関連費用等
- ※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない

# デマンド交通の実績（平成19年度）

## ～収支率～

収支率(事業収入／事業支出)

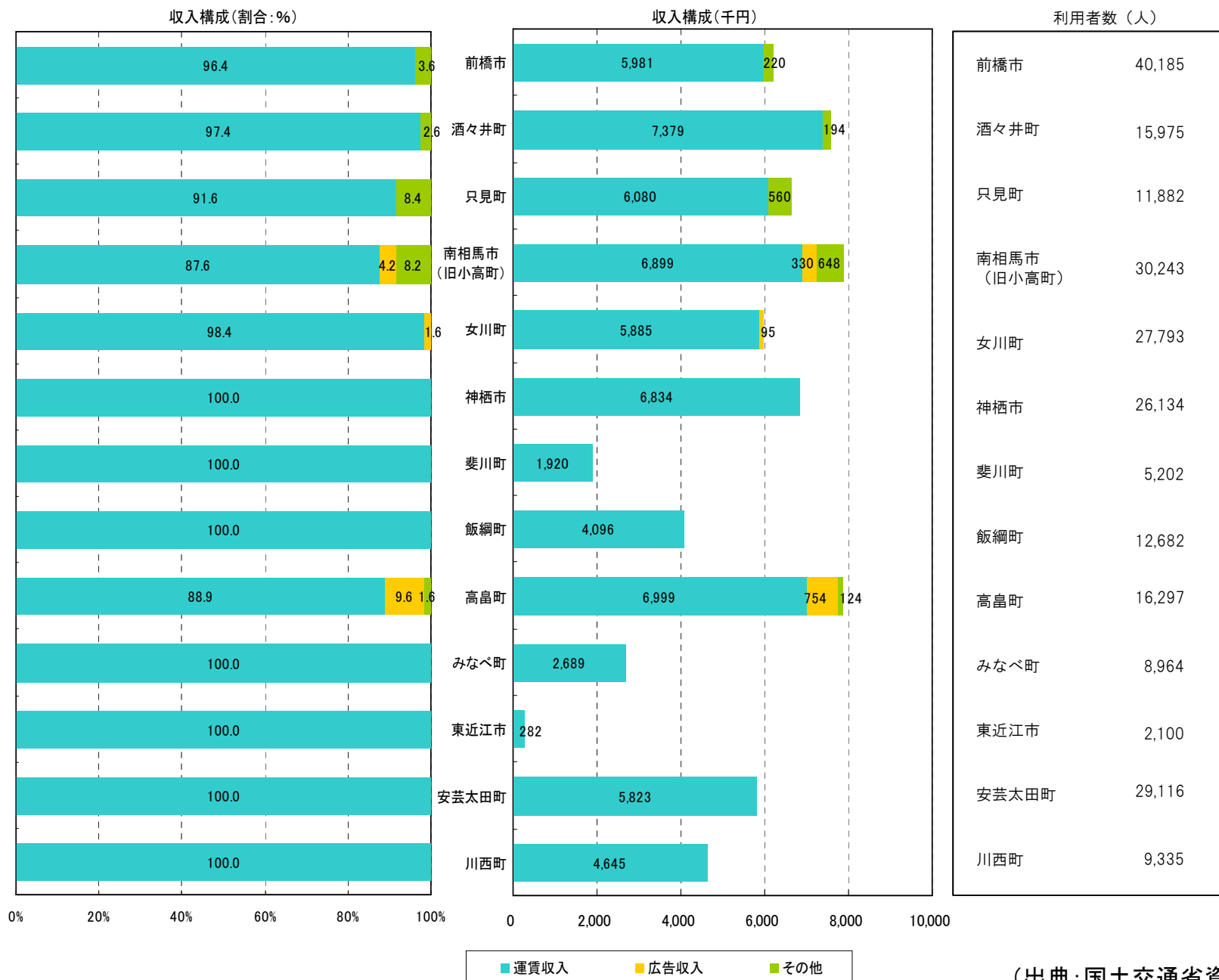


※ 事業収入：運賃収入、広告収入等

事業支出：運行経費、オペレーター人件費、システム関連費用等

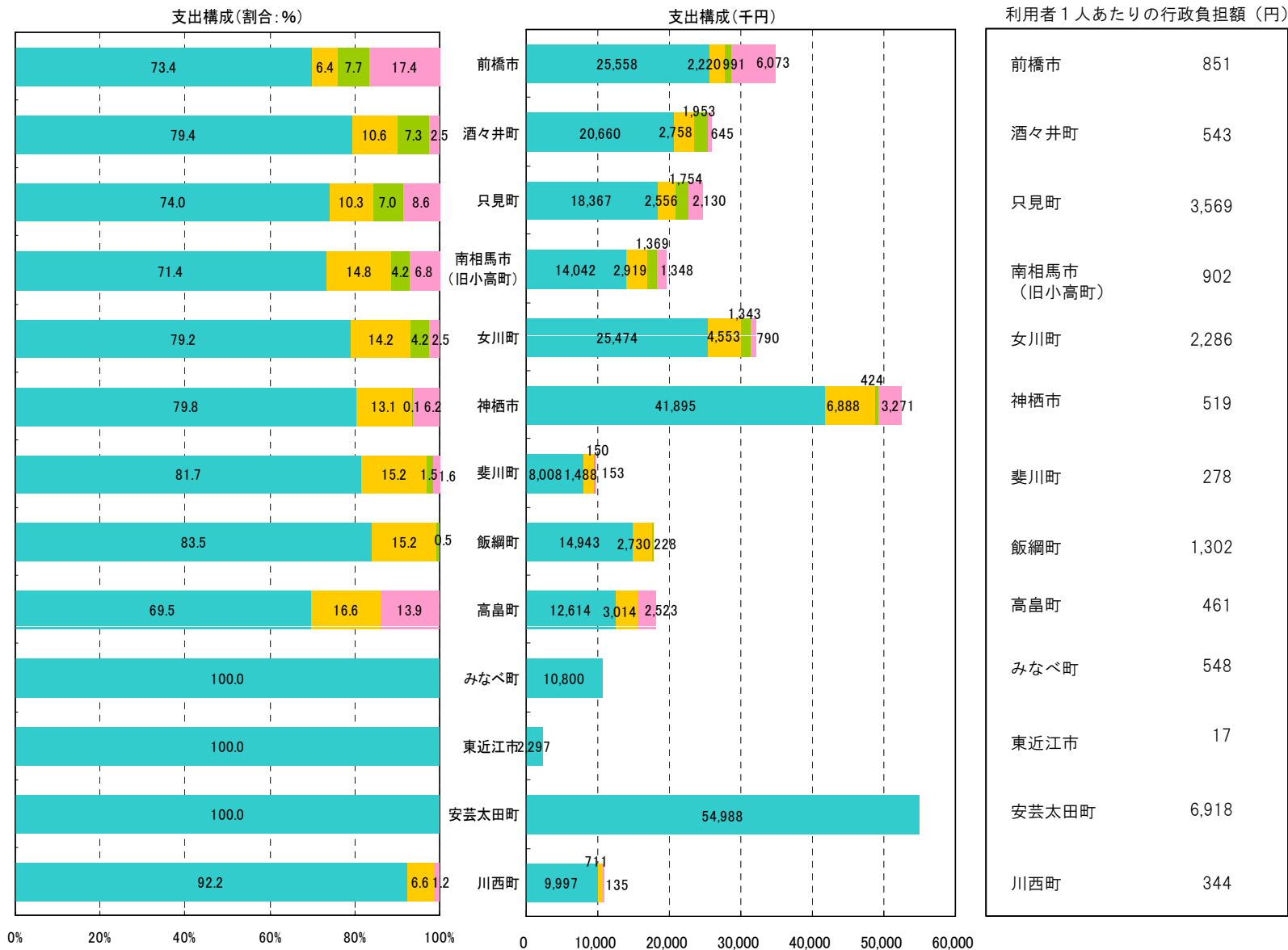
※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない

# デマンド交通の実績（平成19年度） ～収入構成～

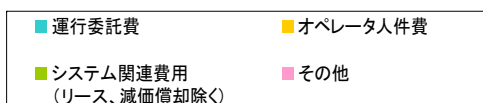


# デマンド交通の実績（平成19年度）

# ～支出構成（システム等関連費用以外）～

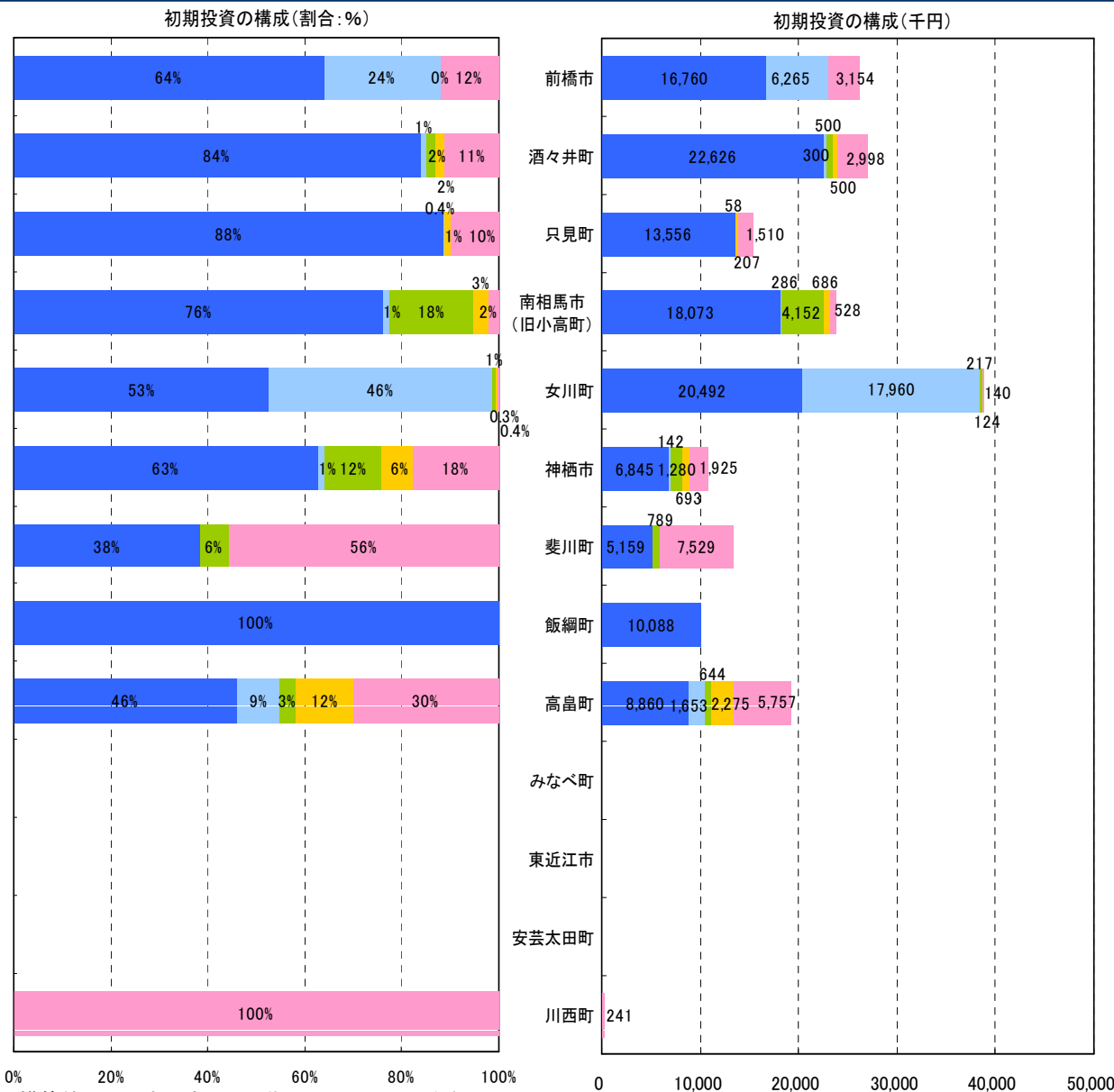


※ システム構築等関連投資及びこれに伴う減価償却分は含んでいない



(出典:国土交通省資料)

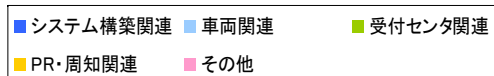
# デマンド交通の実績 ～システム等関連投資～



※ システム等関連投資とは、システム構築等にかかわるもので、導入のために必要な経費のこと

(リース契約の場合はリース期間を5年と想定して、システム等関連投資として計上)

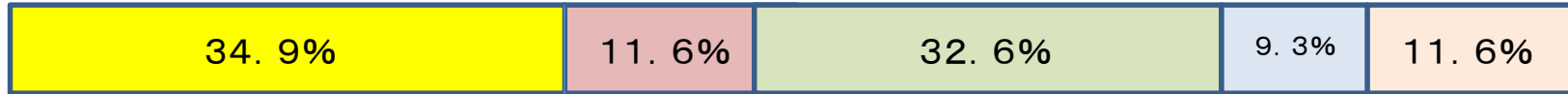
※ 5年毎にシステムの更新が必要となるものが多い



(出典:国土交通省資料)

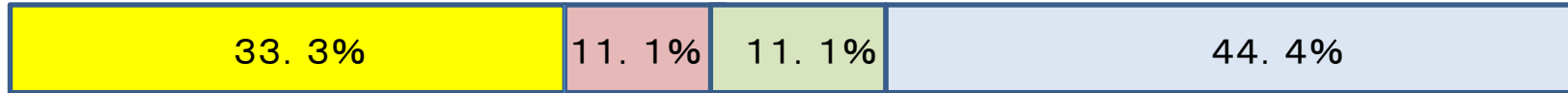
# 九州管内におけるデマンド型運行の現状

## ■年間運行経費について



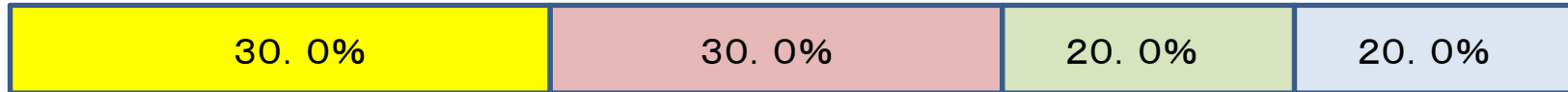
■ 100万円未満     
 ■ 100万円以上～200万円未満     
 ■ 200万円以上～500万円未満  
■ 500万円以上～1,000万円未満     
 ■ 1,000万円以上     
 ※市町村数(43)

## ■年間運行経費のうち人件費が占める割合



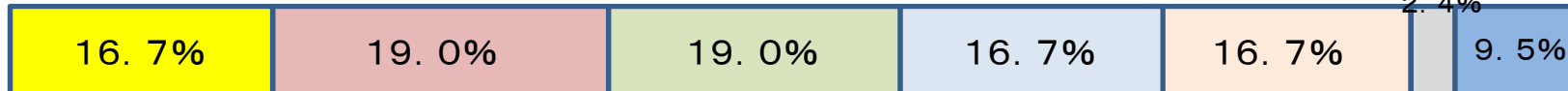
■ 50%未満     
 ■ 50%以上～60%未満     
 ■ 60%以上～70%未満     
 ■ 70%以上     
 ※市町村数(9)

## ■年間運行経費のうち燃料費・減価償却費・車両賃料・システム経費が占める割合



■ 10%未満     
 ■ 10%以上～20%未満     
 ■ 20%以上～30%未満     
 ■ 30%以上     
 ※市町村数(10)

## ■年間運賃収入について



■ 10万円未満     
 ■ 10万円以上～20万円未満     
 ■ 20万円以上～50万円未満     
 ■ 50万円以上～100万円未満  
■ 100万円以上～200万円未満     
 ■ 200万円以上～500万円未満     
 ■ 500万円以上～     
 ※市町村数(42)

※1 全て一路線当たりの数値

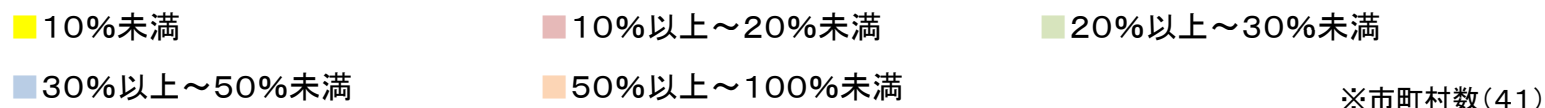
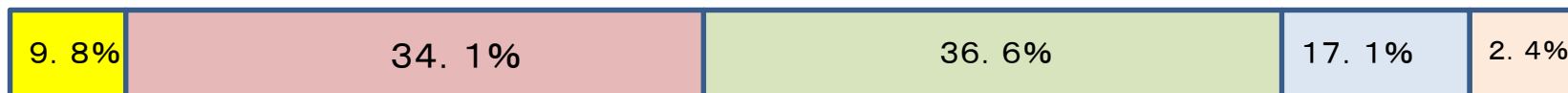
※2 市町村数はアンケート調査による有効回答件数による

※24年3月時点

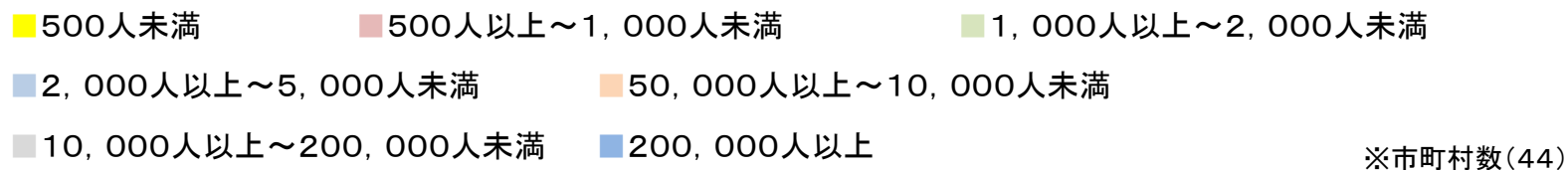
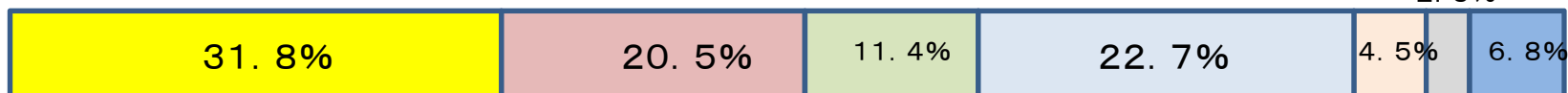
(出典:国土交通省資料)

# 九州管内におけるデマンド運行の現状

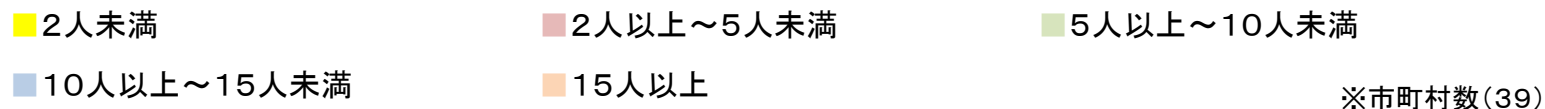
## ■ 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について(収支率)



## ■ 平成22年度年間乗車人員について(一路線あたり)



## ■ 1便当たりの平均乗車人員について(一路線あたり)



# 地域公共交通確保維持改善事業 について



# 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～

25年度要求額 341億円  
(対前年度比1.03)

## 地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援  
 <効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。>
- 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援  
 : 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク【拡充】、離島航路【拡充】・離島航空路の確保・維持 等
- 市町村を主体とした協議会の取組みを支援  
 : 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等
- 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 (※)



## 地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

### バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援



### 利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援



### 地域鉄道の安全性の向上

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援【拡充】

## 地域公共交通調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援【新規】
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 (※)【拡充】

(※)東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される30億円を含む。

# 陸上交通の確保維持事業

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

## ○地域間幹線系統

- ・ 地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画<sup>(※1)</sup>に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(\*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
- ・ 従前の地バス補助の要件緩和  
(距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
- ・ 事前内定方式<sup>(※2)</sup>への変更

## ○地域内フィーダー系統

- ・ 地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダ路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画<sup>(※1)</sup>に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者  
自家用有償旅客運送者

主な補助要件(\*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
- ・ バス停共有等により幹線交通と接続しているもの
- ・ 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

### 補助の上限

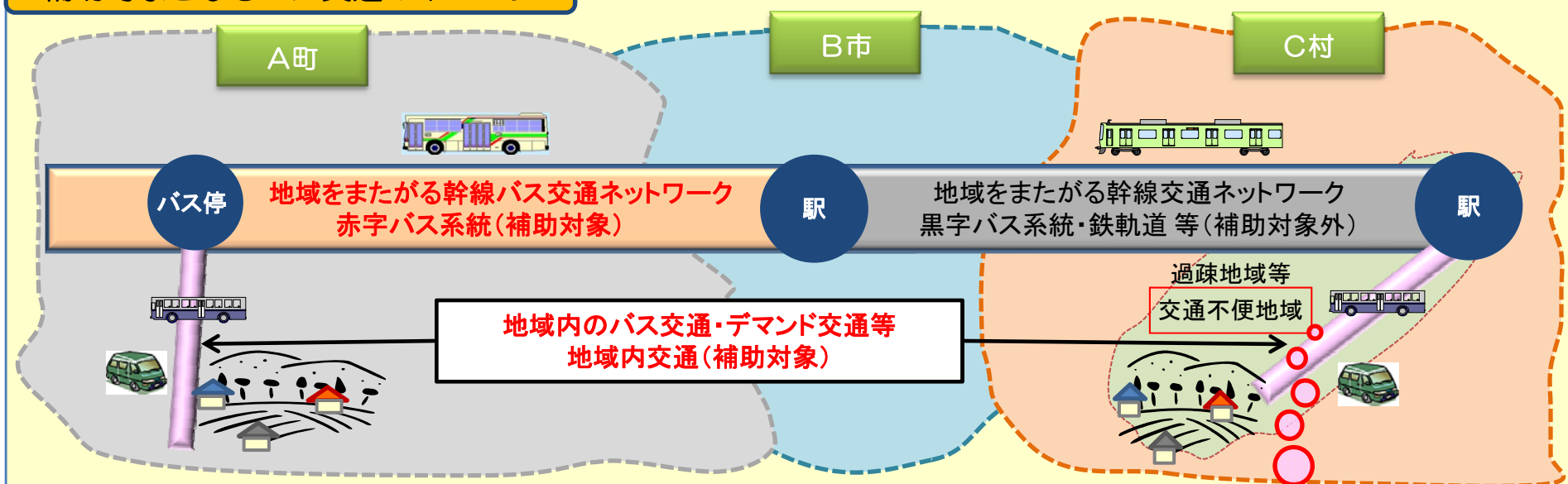
- ・ 地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
- ・ 各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(※1) 生活交通ネットワーク計画：地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画

(※2) 事前内定方式：国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

# 補助対象となるバス交通ネットワークのイメージ

## 補助対象となるバス交通のイメージ



### 地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

1,744系統(H24.3末現在)

(24年度予算分)

#### Point

- 地域の実状に応じて運輸局長指定
- ・高低差の大きい郊外団地
  - ・川により分断されている地域
  - ・サービスレベルが極めて低い 等

### 地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

940系統(H24.3末現在)

(24年度予算分)

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」  
： 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。 等

# 地域公共交通バリア解消促進等事業の概要

## 地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

### バリアフリー化

#### ○バリアフリー化設備等整備事業 (補助率: 1/3 等)

- ・ 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継設備整備 (段差の解消、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型便所の設置 等)
- ・ ノンステップバス、リフト付きバスの導入
- ・ 福祉タクシーの導入



エレベーター



ノンステップバス



福祉タクシー

### 利用環境の改善

#### ○利用環境改善促進等事業 (補助率: 1/3 等)

- ・ LRTシステム、BRTシステムの整備
- ・ ICカードシステムの導入 (その他ITシステム等の高度化)
- ・ 鉄軌道駅の生活支援機能施設の整備 (子育て支援施設、医療施設)



低床式車両



連節ノンステップバス



ICカードシステム

### 地域鉄道の安全性の向上

#### ○鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 (補助率: 1/3)

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する以下の設備整備等に支援を行う。

- ・ レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両 等



レール



ATS



車両



落石等防止設備

# 地域公共交通調査事業の概要

## 補助対象

地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査等

(生活交通ネットワーク計画に限られるものではなく、地域公共交通総合連携計画その他の計画(以下、「連携計画等」という。)を活用して生活交通ネットワーク計画を作成する場合であれば、連携計画等の策定のための調査についても補助の対象となる。)

## 補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会

(補助要綱第2条第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。)



## 補助対象経費

計画の策定に必要な経費

(協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。)

## 補助率

定額(2000万円以下)



# 当別町地域公共交通活性化協議会（北海道当別町）

総合事業

確保維持改善事業

平成21年度地域公共交通活性化・再生優良団体大臣表彰受賞

## 概要

様々なバス交通を再編して官民協働のコミュニティバスを運行！

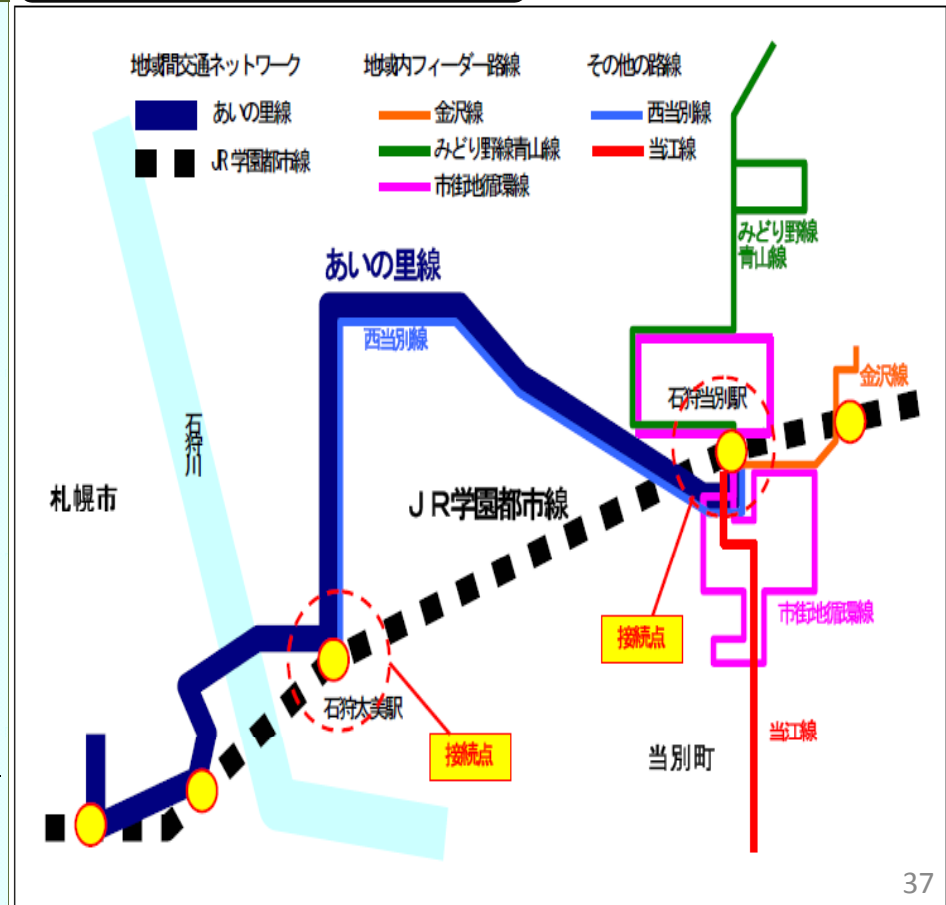
当別町においては、町営路線バス・福祉バス、病院送迎バス及び地域限定の住民送迎バスを一元化し、路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できるコミュニティバスを平成18年度から運行している。

自動車から公共交通への転換を図るほか、住民に根付いたコミュニティバスを維持し、子供・高齢者の移動手段を確保することで、住民の住環境の向上、高齢者の行動範囲拡大を図っている。

## 今までの取組

- ・同じような時間帯に同じような経路を走っていた町営の路線バス・福祉バス、病院の送迎バス及び地域限定の住民送迎バスを一元化し、路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できるコミュニティバスとして平成18年度から運行開始
- ・平成23年度からは、地域間交通ネットワークである「あいの里線」(バス)と「JR学園都市線」(鉄道)に接続する形で、地域内フィーダー路線を3系統設定。
- ・電車とバスの駅での乗り継ぎに配慮するとともに、バス同士の時間的・運賃面の乗り継ぎ利便性を図ることで、通院・通学・買物等のための町内の交通手段として地域間ネットワークを補完。
- ・「金沢線」においては、医療大学で乗降する学生・患者に無料チケットを配布しているほか、あいの里線への乗り継ぎがスムーズになるようダイヤを工夫し、同一車両による運行を実施。
- ・山間部路線の「みどり野線青山線」についても、バスだけで札幌市まで行けるよう、あいの里線への乗り継ぎ時間が短くなるようダイヤを設定。
- ・円滑な乗降が可能になるよう、全路線が乗り放題となる定期券的な「応援券」や1日乗車券を発行。

## 系統路線図(イメージ図)



## 概要

「スクールバスの混乗化」、「デマンド化」による合併市町村間のサービス格差是正で交通空白地域の解消と効率運行を実現！

旧合併市町村間の公共交通サービスレベルが異なり、公共交通が不便な地域が存在しており、市内の公共交通、スクールバス等の維持に大きな行政負担があった。平成21年3月に「朝倉市地域公共交通総合連携計画」を策定。バス路線の見直しを行い、持続可能な公共交通づくりの実現を目指し、スクールバスの混乗化、間合い運行を実施するほか、デマンド型乗合タクシーの運行を行っている。

## あいのりスクールバス

### 【取組みの概要】

- ・路線バスの末端区間を廃止。従前のスクールバスを活用した一般市民も乗車できる「混乗化」と日中の「間合い」運行。
- ・（一般市民の）予約に応じて運行する区間を設定。
- ・スクールバスと路線バスの接続を考慮してダイヤを調整。
- ・従来の路線バスでは、道路狭小などの理由で乗り入れ不可能だった集落もできるようになり、交通空白地区の解消も実現。



### 【成果】

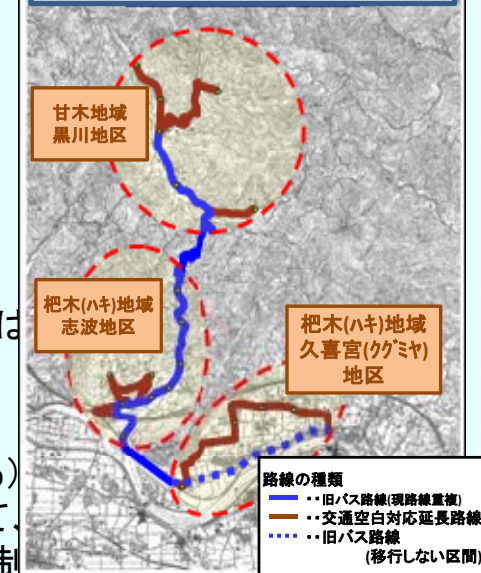
- ・混乗化に際して、輸送力の面の問題は発生しなかったほか、従来の路線バスの利用者はほぼ混乗化したバスに移行
- ・交通空白地区の解消(空白率 50% → 3.65%)
- ・路線バスの補助とスクールバスの運行をそれぞれ実施していた時点から、経費は概ね20%程度の削減効果

## あいのりタクシー

### 【取組みの概要】

- ・路線バスを全区間を廃止し、事前予約制のデマンド型乗合タクシーを運行(1日5往復)。
- ・従来の路線バスのコースをベースに交通空白地域を加えたコース設定。
- ・車両の小型化(10人乗り)

### あいのりタクシーコース図



### 【成果】

- ・従来の路線バスの利用者はほぼ乗合タクシーに移行
- ・交通空白地区の解消 (空白率 45.88% → 0.31%)
- ・路線バスの補助と比較して、経費は概ね30%程度に抑制