

# 地域公共交通確保維持改善について

平成25年1月24日

国土交通省 九州運輸局 企画観光部  
交通企画課長 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平成22年度の実態調査を実施。

全県庁と、99%の市町村から回答を頂いた。

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

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)

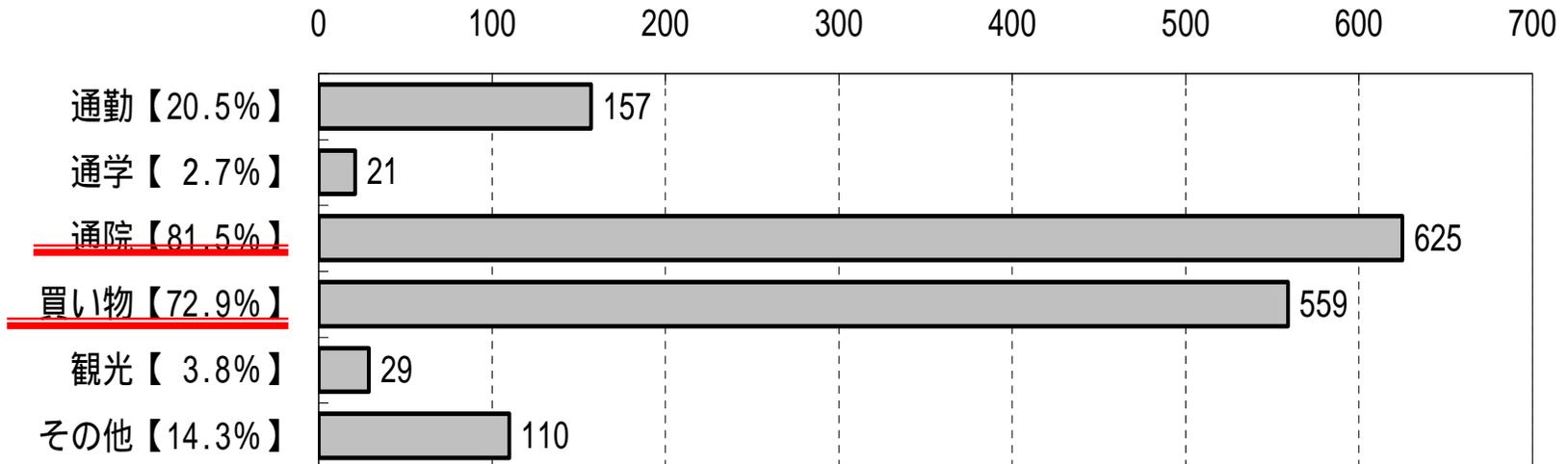
市町村自らが自家用有償旅客運送車の登録を受けて行う市町村運営有償運送

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）

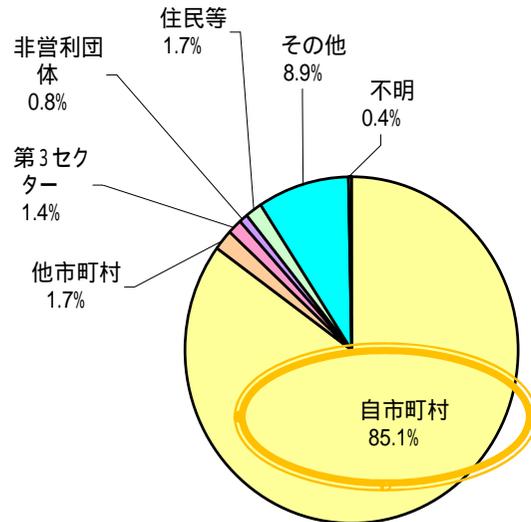


【 】内の数字は路線総数（767）に対する割合

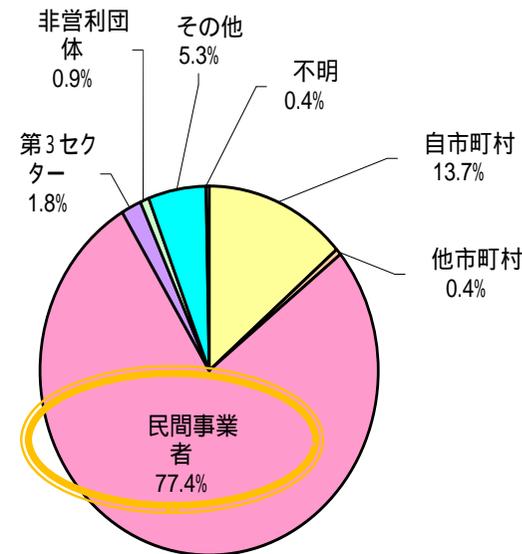
# 事業の運営主体・運行主体について

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。

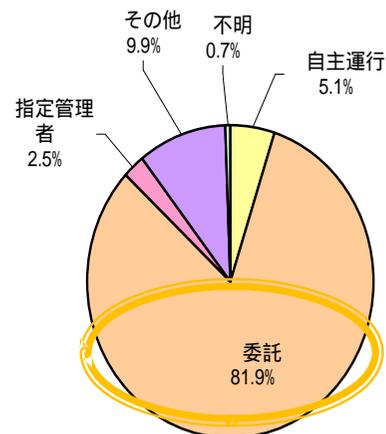
事業の運営主体について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



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)



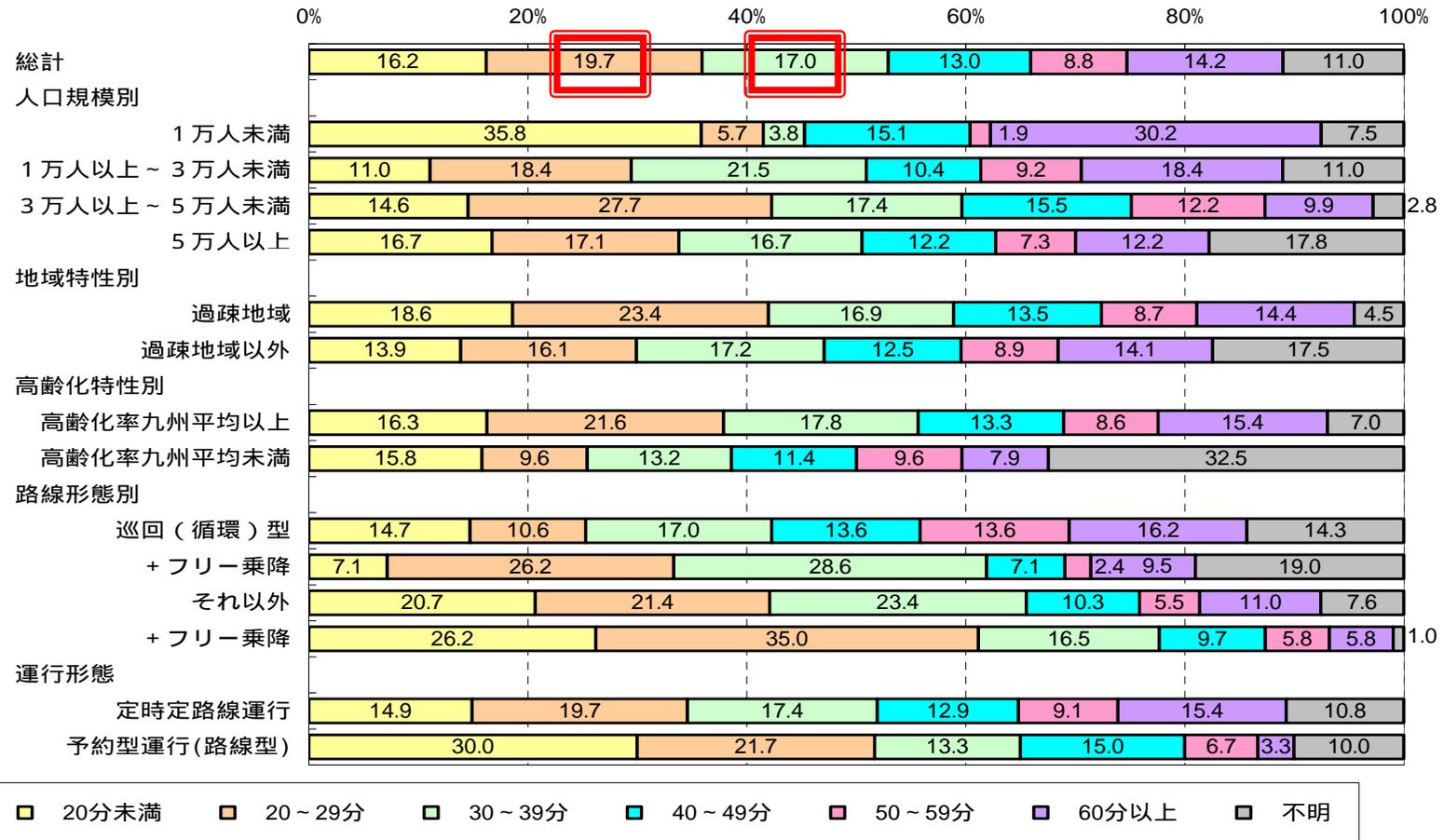
運行事業者との契約状況について (N=767) : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



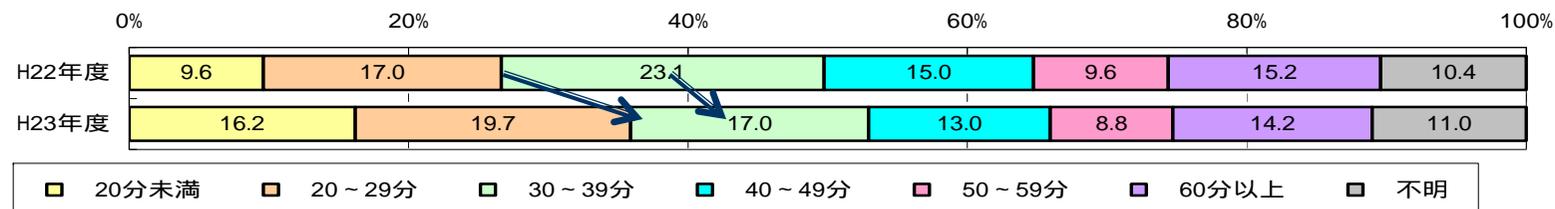
# 所要時間(定路線タイプ)について

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)



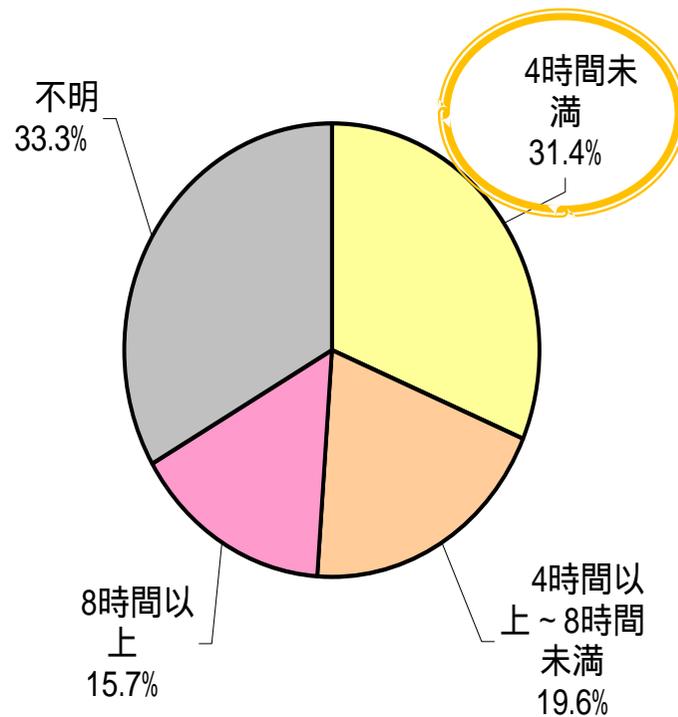
所要時間について : 路線別集計 (一路線あたりの数値)



# 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)



# 1週間当たりの運行本数(1路線当たり)について

## 1路線当たりの運行本数は1日平均4往復

	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	総計	平均値	
									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										
1万人未満	2	10	10	9	6	2	6	45	18	3
1万人以上~3万人未満	33	13	26	32	12	21	13	150	22	3
3万人以上~5万人未満	75	20	36	21	21	20	12	205	14	2
5万人以上	56	24	15	49	13	28	55	240	37	5
地域特性別										
過疎地域	130	34	50	54	19	25	13	325	12	2
過疎地域以外	36	33	37	57	33	46	73	315	38	5
高齢化特性別										0
高齢化率九州平均以上	161	64	81	94	44	49	51	544	19	3
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										
巡回(循環)型	8	30	42	51	24	38	62	255	40	6
+フリー乗降		7	1	5	3	16	9	41	32	5
それ以外	25	9	4	34	11	14	7	104	18	3
+フリー乗降	70	7	6	6	4	1	1	95	6	1

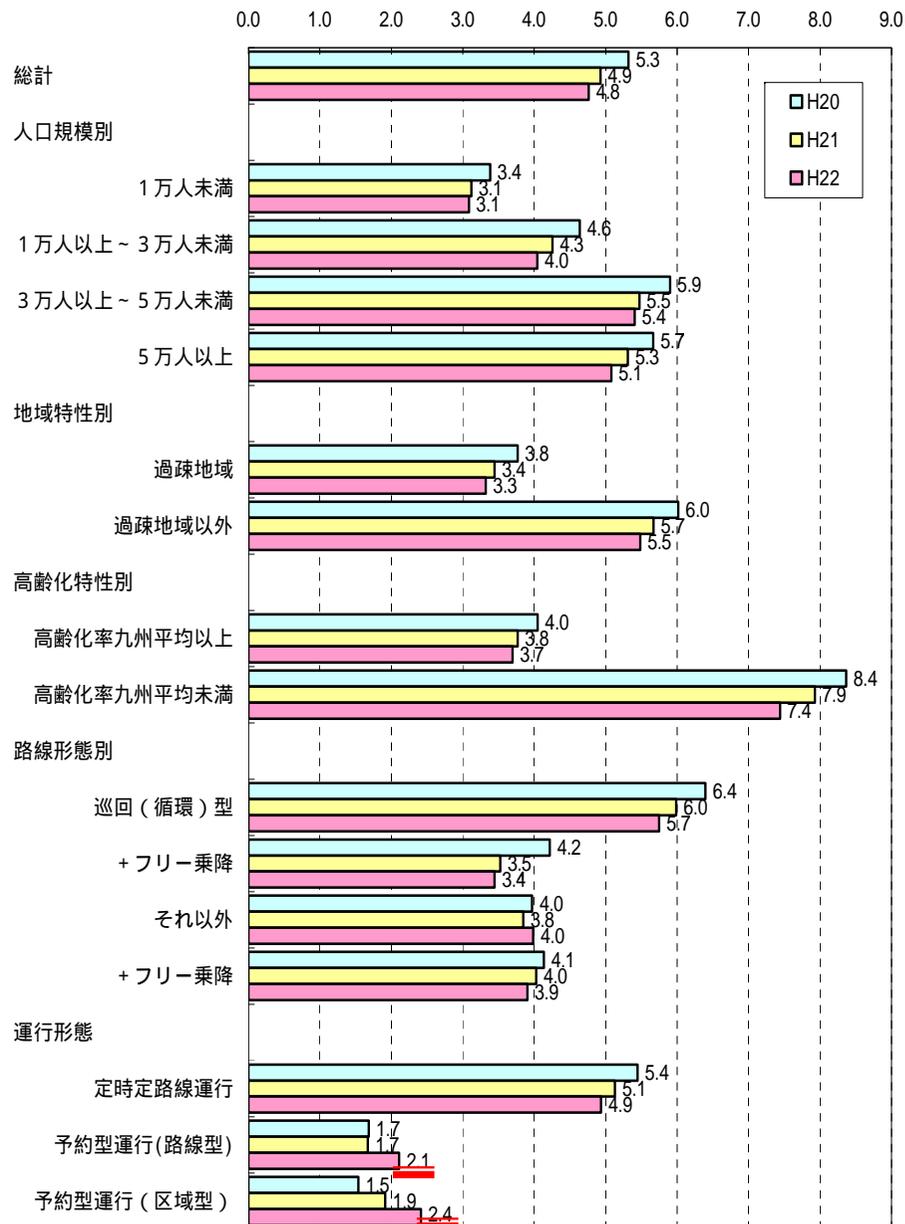
平均値は不明・予約型運行(路線型・区域型)を除く

# 1回当たりの平均乗車人員について

1回当たりの平均乗車人員  
は、4.8人。  
人口規模により3.1人～5.4人

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）

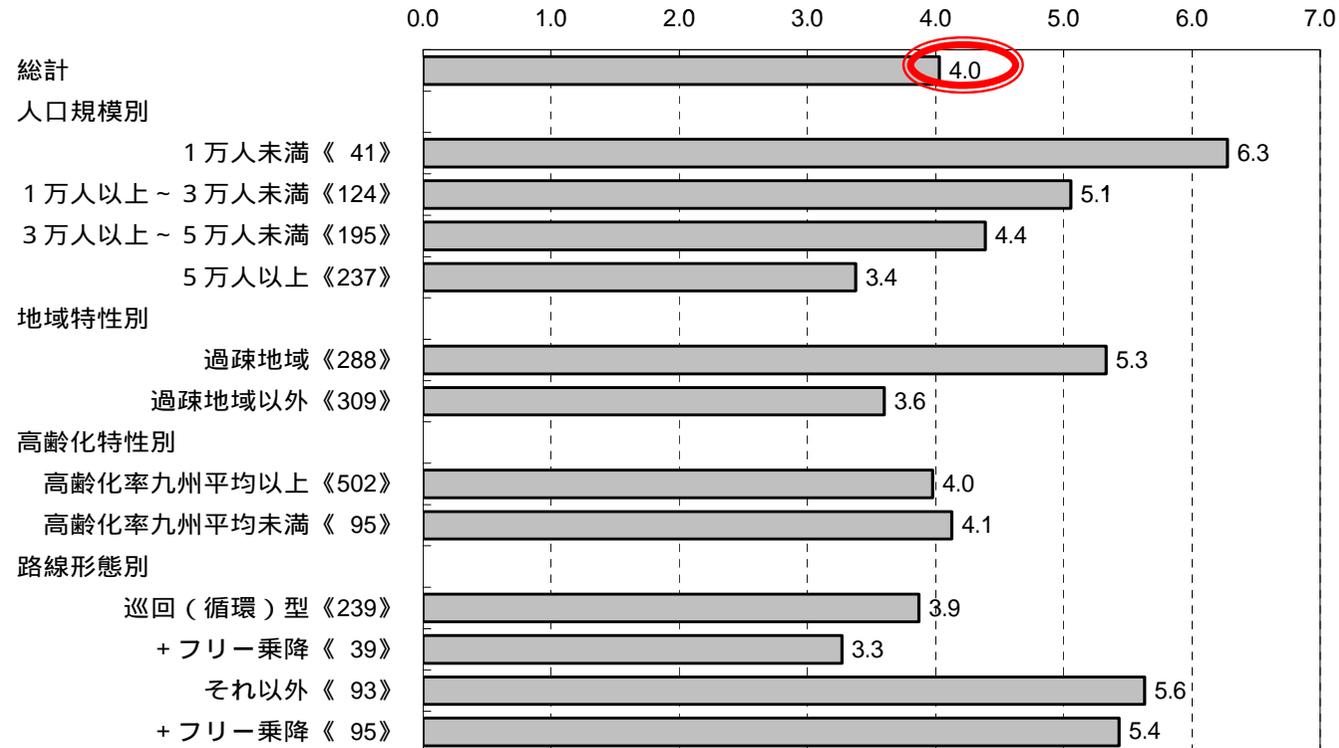
	2人未満	2人以上～ 5人未満	5人以上～ 10人未満	10人以上～ 15人未満	15人以上	総計	平均値 ：人
総計	195	215	167	42	13	632	4.8
人口規模別							
1万人未満	13	13	5	3	1	35	3.1
1万人以上～3万人未満	44	67	29	6	2	148	4.0
3万人以上～5万人未満	65	45	62	19	7	198	5.4
5万人以上	73	90	71	14	3	251	5.1
地域特性別							
過疎地域	121	109	95	18	3	346	3.3
過疎地域以外	74	106	72	24	10	286	5.5
高齢化特性別		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



# 1 往復当たり運行経費等について

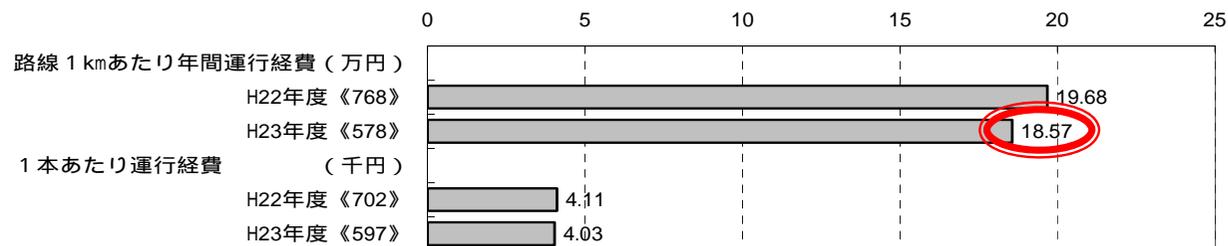
## 1 往復(循環は1周)当たりの運行経費は4千円。

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)

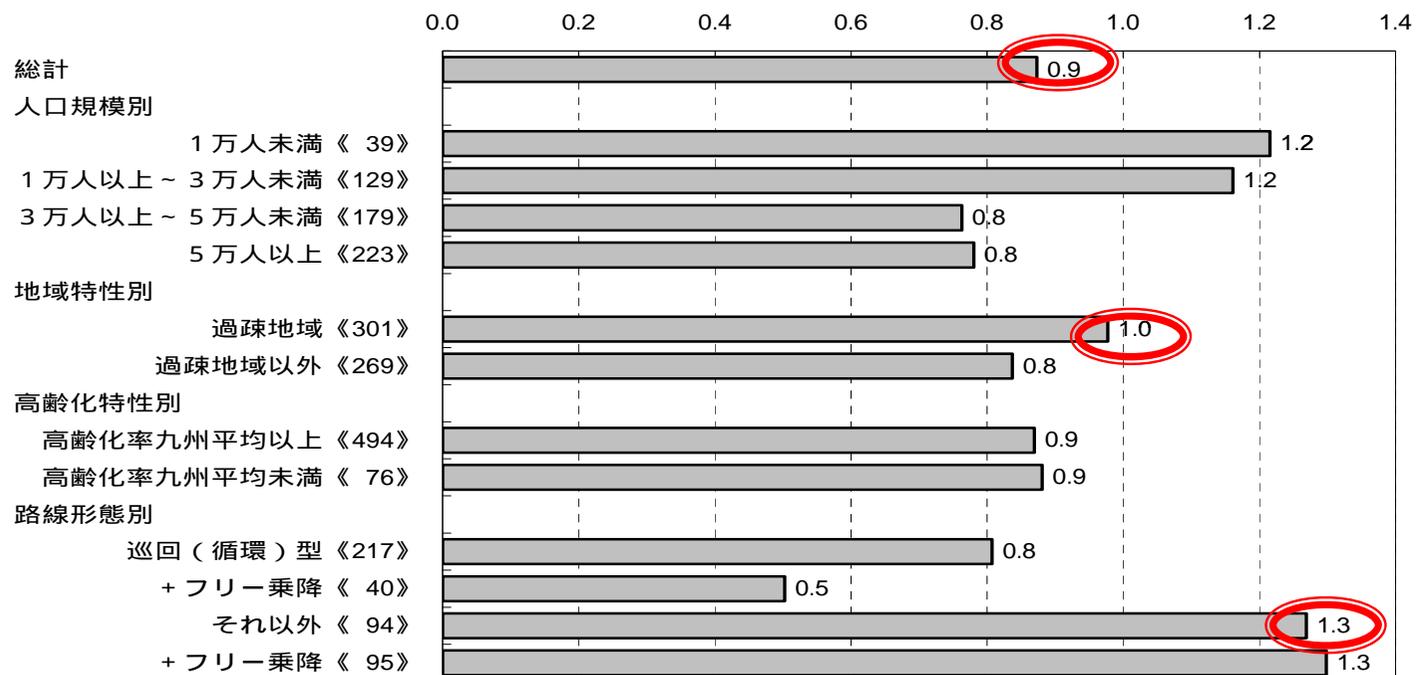


《 》内の数字は総数

# 1 往復当たり運賃収入等について

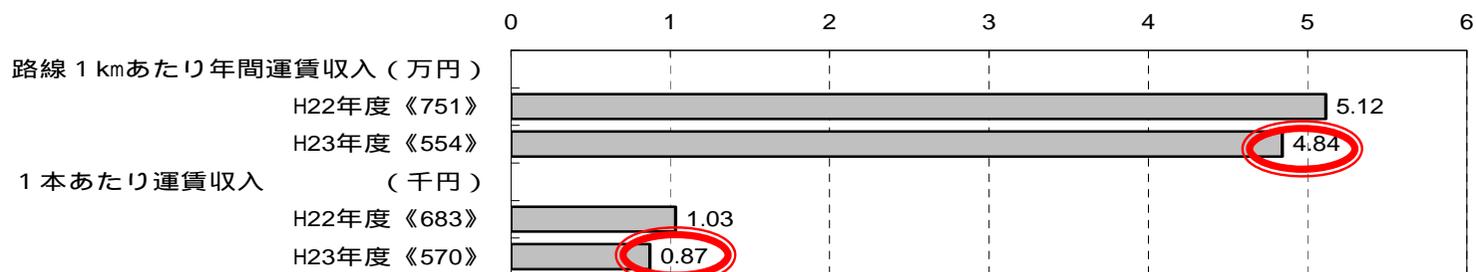
## 1 往復(循環は1周)当たりの運賃収入は0.9千円

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)

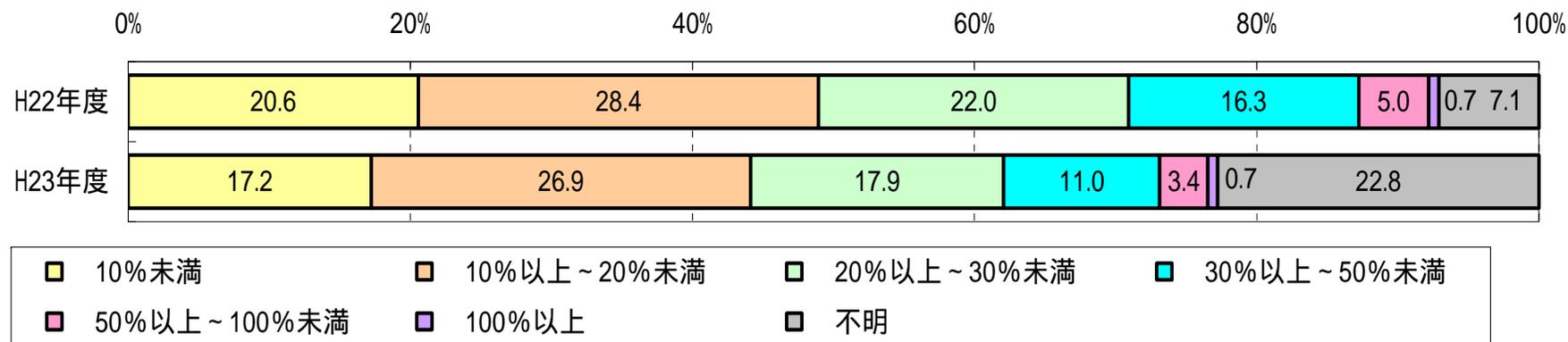
《 》内の数字は総数



《 》内の数字は総数

## 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)

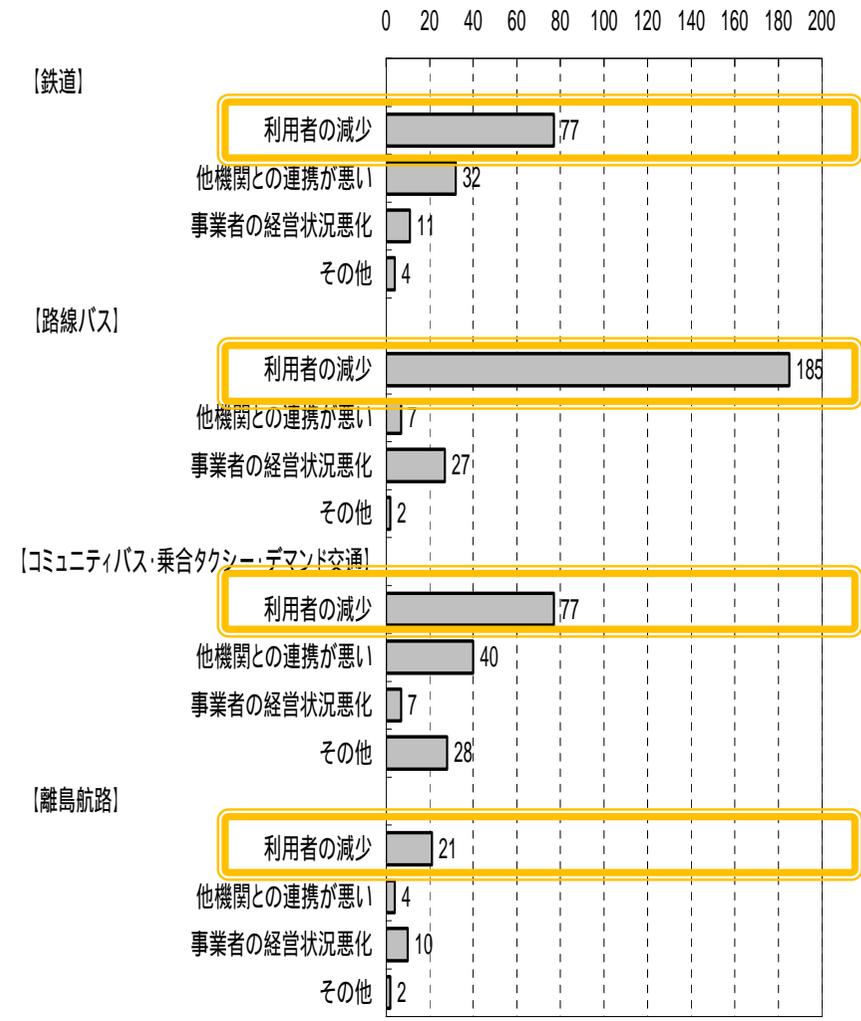
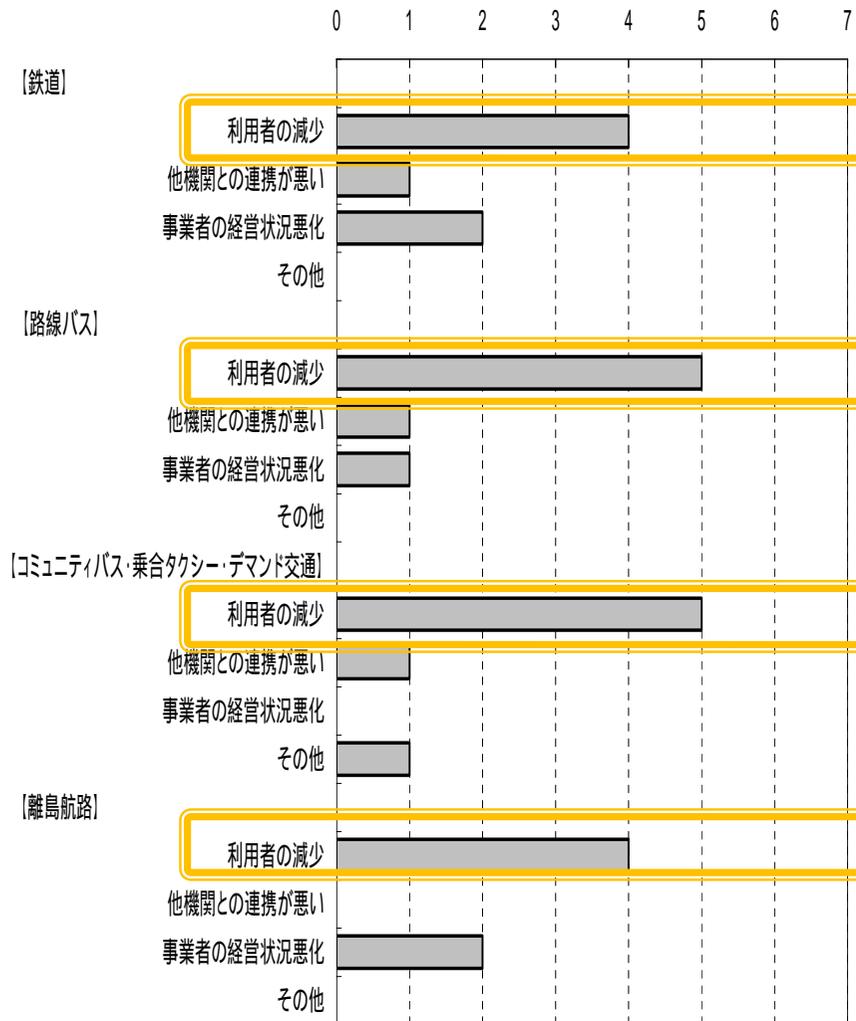


	10%未満	10%以上~20%未満	20%以上~30%未満	30%以上~50%未満	50%以上~100%未満	100%以上	不明	総計	平均値
	H22年度	29	40	31	23	7	1		
H23年度	25	39	26	16	5	1	33	145	24%

平均値は不明を除く

## 県、市町村とも、どのモードでも「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

需要量

需要分布

(2) 需要の内容

利用者特性

(高齢者、通学…)

利用者ニーズ

(通院、買い物、通学、公的施設…)



## 地元調整

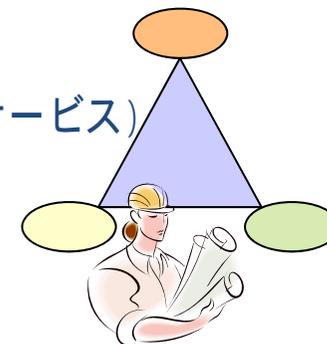
既存事業者

(既存サービス、新規サービス)

公的機関

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

サービスの内容(運行頻度、品質、価格)  
と需要の変化

対応コスト

(設備・運行費用、PR)



## 既存資源の有効・効率的活用

スクールバス・福祉バス等との棲み分け・分担

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 + 有識者アドバイス



## 企画立案時のチェック項目のご提案

## &lt; 住民の利用意向編 &gt;

例) 現在の利用実態と住民アンケートの結果から利用者数を 人と予測

「今は利用しないが、今後利用したい」との回答を潜在需要としていないか  
需要はしばらく顕在化しない! → 乗らない

「利用したい」との回答を鵜呑みにしていないか

例: 65歳以上で10%が利用したいと回答。尤もらしいが、蓋を空けると乗らない! 大失敗。

→ **意思決定プロセスと需要予測が混ざってしまっている例。**  
**需要予測は、主観ではなく、客観的なデータを!**

## &lt; 需要予測編 &gt;

需要予測が過大になっていないか

無料送迎、スクールバス、バイク、原付、自転車、徒歩等、他の交通手段で満たされそうな目的地へのニーズを潜在需要に入れていないか

送迎バス、スクールバスがあればそれに乗車する。

駐車場、駐輪場があるなどバイク、原付、自転車が合理的な施設の場合は乗らない。

徒歩で済むような距離は乗らない。

免許保有者など自動車で問題なく移動できる人を潜在需要に入れていないか

近隣に親族がいる等、気軽に他人の車に便乗できる人を潜在需要に入れていないか

# 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  
 ↑ コミュバス等均一運賃の場合は、利用者数で十分
  - ・ 走行台・キロ： 投入車両の延走行距離  
 ↑ 運行経費に直結
- 実車走行台・キロ  
 総走行台・キロ

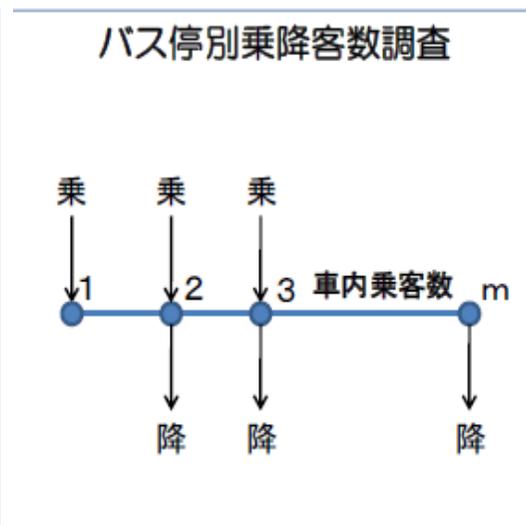
## (2) データの作成方法

- ・ 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

## 公共交通施策に対するスタンスのご提案

- 前述のような現状調査は、政策立案における基本中の基本。
- まずは、本当に移動に困っている人がどこにどのくらいどんな時に困っているのかを知るところから。
- 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。数字から旅客流動を時間帯別、曜日別や季節等の条件から把握することが必要。
- **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<sup>々</sup>に為すべきことをするというのが一番の近道。  
近隣市町村の単なる真似は失敗の道！  
時間帯、曜日別の輸送のボリュームを**客観的かつ手堅く見積もって**、それに合った最も効率的な運行計画（車両調達を含む）の立案が必要！！
- 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。さらに常識に疑問を持ってみることも必要。

## 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)
- ・現行ダイヤとその設定思想、車両繰り、乗務員繰り、転回場等の施設状況
- ・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150円/ℓ 等

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      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



電話予約

送迎



## デマンド交通システムの選定

全国で  
約70程度  
導入

### 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

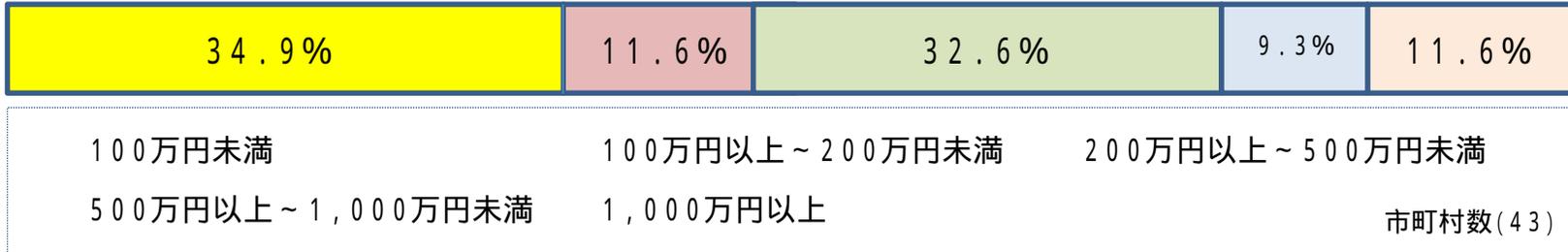
利用者登録を必要としない、あるいは登録者数が少ない場合

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。

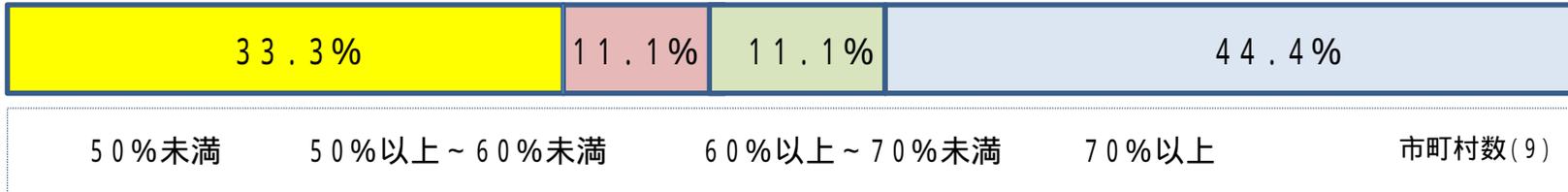
(出典:国土交通省資料)

# 九州管内におけるデマンド型運行の現状

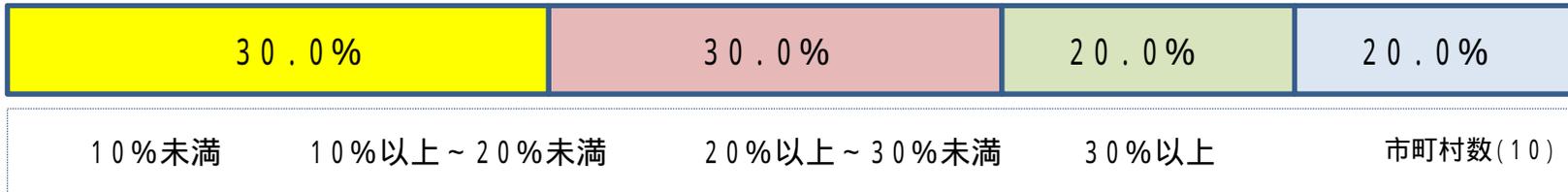
## 年間運行経費について



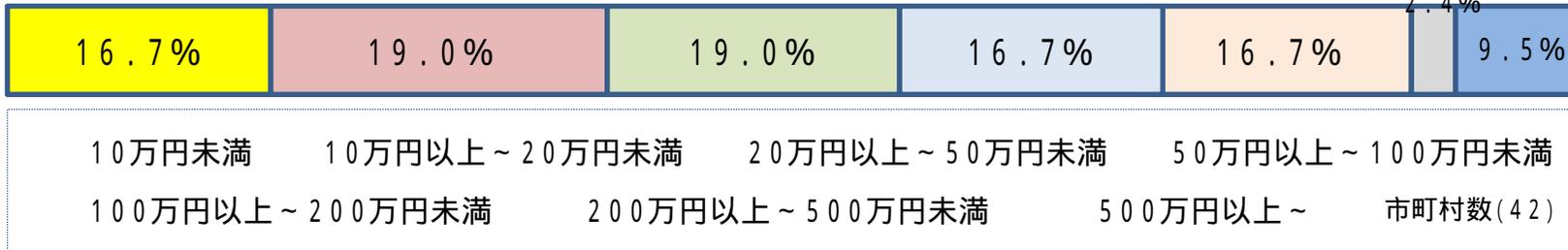
## 年間運行経費のうち人件費が占める割合



## 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



## 年間運賃収入について



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)



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			市町村数(41)

## 平成22年度年間乗車人員について(一路線あたり)



500人未満	500人以上～1,000人未満	1,000人以上～2,000人未満		
2,000人以上～5,000人未満	50,000人以上～10,000人未満			
10,000人以上～200,000人未満	200,000人以上			市町村数(44)

## 1便当たりの平均乗車人員について(一路線あたり)



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		市町村数(39)

# **地域公共交通確保維持改善事業等 国の支援制度について**

# 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ー路線のうち、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

## 地域内フィーダー系統における補助額算定の考え方 (定路線)

- 事前算定による予測収支差の1 / 2
- 予測収支差: 経常費用見込額 - 経常収入見込額
- 経常収入見込額: 系統の実車走行キロ当たりの経常収益の見込額 × 系統の計画実車走行キロ
- 経常費用見込額: 事業者の実車走行キロ当たりの見込額 or 標準単価 × 系統の計画実車走行キロ

## 地域内フィーダー系統における補助額算定の考え方 (区域)

- 事前算定による予測収支差の1 / 2
- 予測収支差: 経常費用見込額 - 経常収入見込額
- 経常収入見込額: 1両の1時間当たりの経常収益の見込額 × 事業者の計画サービス提供時間
- 経常費用見込額: 事業者の時間当たり経常費用の見込額 or 標準単価 × 事業者の計画サービス提供時間

# 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) 等



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



車両



ATS



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！

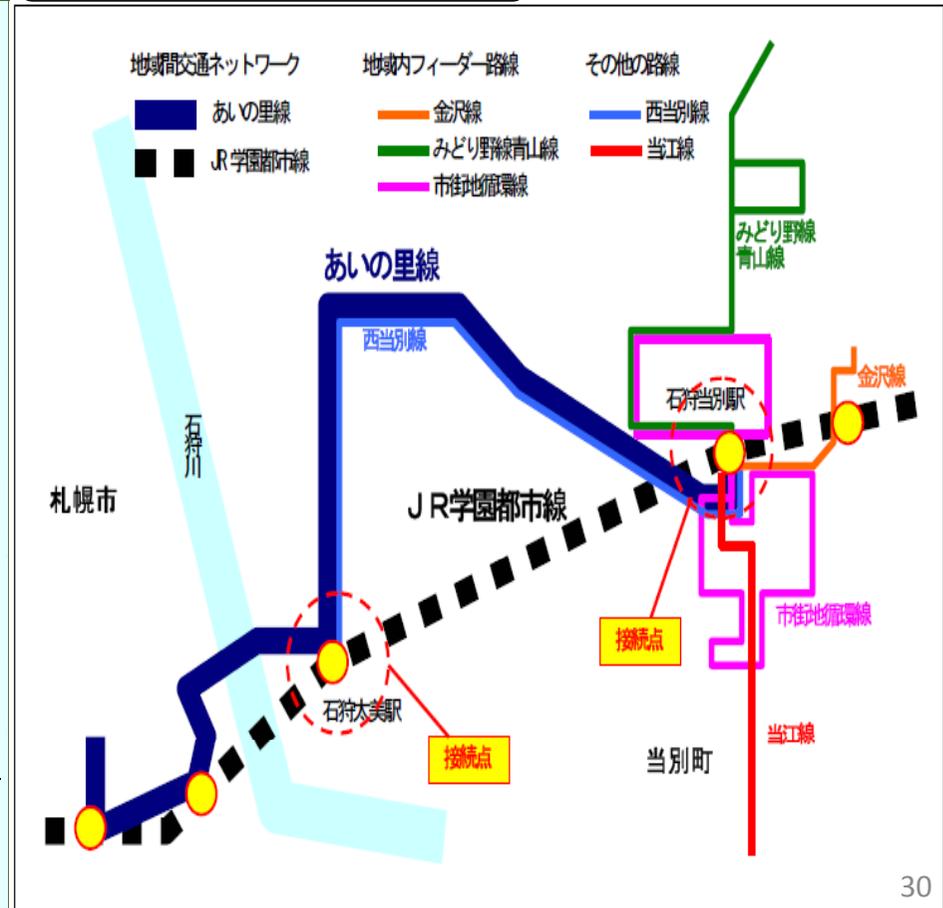
当別町においては、町営路線バス・福祉バス、病院送迎バス及び地域限定の住民送迎バスを一元化し、路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できるコミュニティバスを平成18年度から運行している。

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・運賃面の乗継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)



# 北設楽郡公共交通活性化協議会(愛知県設楽町、東栄町、豊根村)

総合事業

確保維持改善事業

## 概要

山村の複数町村の連携で広域公共交通ネットワークを実現!

郡内3町村(設楽町、東栄町、豊根村)が一つの生活圏として機能するよう行政界の壁を越えた連携により、町村間を結ぶ基幹バスの共同運行を実施。高齢化・過疎化が進む中山間地にありながら、広域的な公共交通を実現。また、隣接する新城市との連携による広域路線協議や利用促進を実施。

## とりくみ事例の概要

- ・「北設楽郡公共交通活性化協議会」が主体となり、各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインを統一し、公共交通路線マップを作成することにより地域の一体感を醸成し、利用者への「わかりやすさ」にも配慮。
- ・会議には3町村全ての首長が委員として参画。また、協議会の下に、町村間運行・事業者との調整などを行う幹事会、町村内における住民・利用者意見を汲み上げるための分科会を設置。
- ・平成23年度は地域公共交通確保維持改善事業の補助制度を活用し、隣接する新城市と連携して域内交通見直しに関する調査事業を実施。
- ・新城市との連携事業には、バス利用促進キャンペーン等の広域的な公共交通利用促進事業も実施。

## 効果

- ・バス通学が可能となり高校生の下宿率が低下。

## 地域公共交通コーディネーターの参画

北設楽郡公共交通活性化協議会 委員  
名古屋大学 加藤博和 准教授  
名古屋大学 福本雅之 技術補佐員

## 3町村の地域公共交通イメージ



## 社会資本整備総合交付金とは(概要)

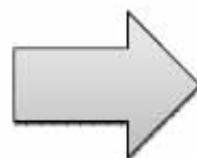
### 概要

◇社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。

◇活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援。

【平成24年度予算 1.44兆円(一般会計)】

### <従前の補助金>

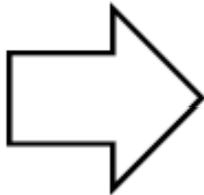
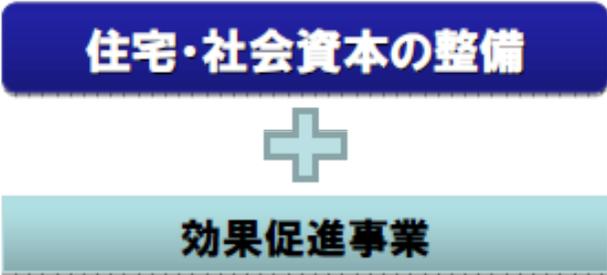


個別補助金を原則廃止

社会資本整備総合交付金

### 特長(従前の補助金との違い)

- ◇これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化
- ◇計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当可能
- ◇基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても、創意工夫を生かして実施可能



整備計画に掲げる  
政策目標の達成  
(成果指標で事後評価)

**住宅・社会資本の整備**

**効果促進事業**

基幹事業	
○ 道路	○ 港湾
○ 治水	○ 下水道
○ 海岸	○ 都市公園
○ 市街地	○ 広域連携
○ 住宅	○ 住環境整備
等	

関連社会資本事業
○ 各種「社会資本整備事業」 (社会資本整備重点計画法)
○ 「公的賃貸住宅の整備」

- 計画の目標実現のため基幹事業一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務(ソフト事業を含む)
- 全体事業費の2割目途  
(例) 基幹事業が「道路」の場合
  - ・コミュニティバス車両の購入
  - ・アーケードモールの設置・撤去
  - ・離島航路の船舶の改良(省エネ化等)
  - ・観光案内情報板の整備
  - ・社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…)
  - ・計画検討(無電柱化、観光振興…)

# 社会資本整備総合交付金による支援

・都市・地域総合交通戦略に基づく施策を社会資本総合整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、総合的、一体的な施策の推進が可能。

## 【基幹事業】

《相互に連携した多様な都市交通施設の整備》

### 【交通結節点の整備】



駅前広場の整備

### 【歩行者空間整備】



歩行者専用道路の整備

### 【道路整備】



環状道路の整備

### 【LRTの導入】



LRT(導入空間、センターホール、電停等)の整備

### 【公共交通利用環境整備】



バスレーン・バス停の整備

### 【コミュニティサイクルの整備】



サイクルポートの整備

## 【関連社会資本整備事業】

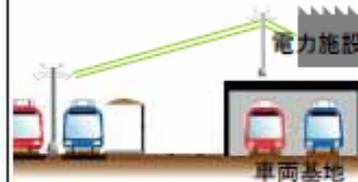
《基幹事業と一体的に実施する交通施設の整備等》

### 【バス走行環境整備】



交通安全施設等の整備

### 【LRT関連施設整備】



車両基地、電力施設等の整備

## 【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

### 【コミュニティバスの導入】



コミュニティバス車両の購入

### 【モビリティ・マネジメント】



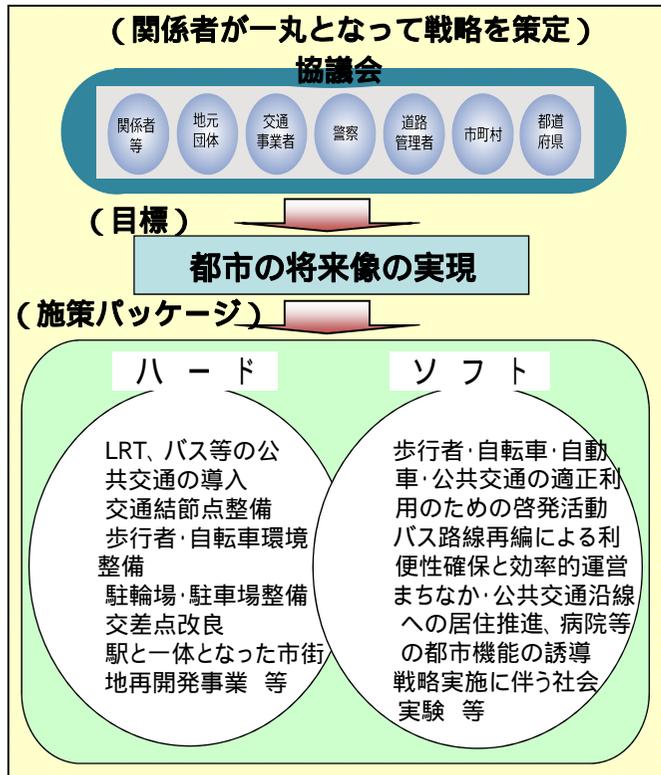
自転車利用促進社会実験

※写真はいずれも整備イメージ

# 都市・地域総合交通戦略の策定

- 都市・地域の安全で円滑な公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりなどの魅力ある将来像を実現するため、多様な主体で構成される協議会において総合交通戦略を策定。
- 総合交通戦略に基づき、電動バス、電気自動車、超小型モビリティの活用をはじめ、LRTやバス走行空間の整備、交通結節点の改善、公共交通機関の利用促進や徒歩・自転車による移動環境の整備等を実施。

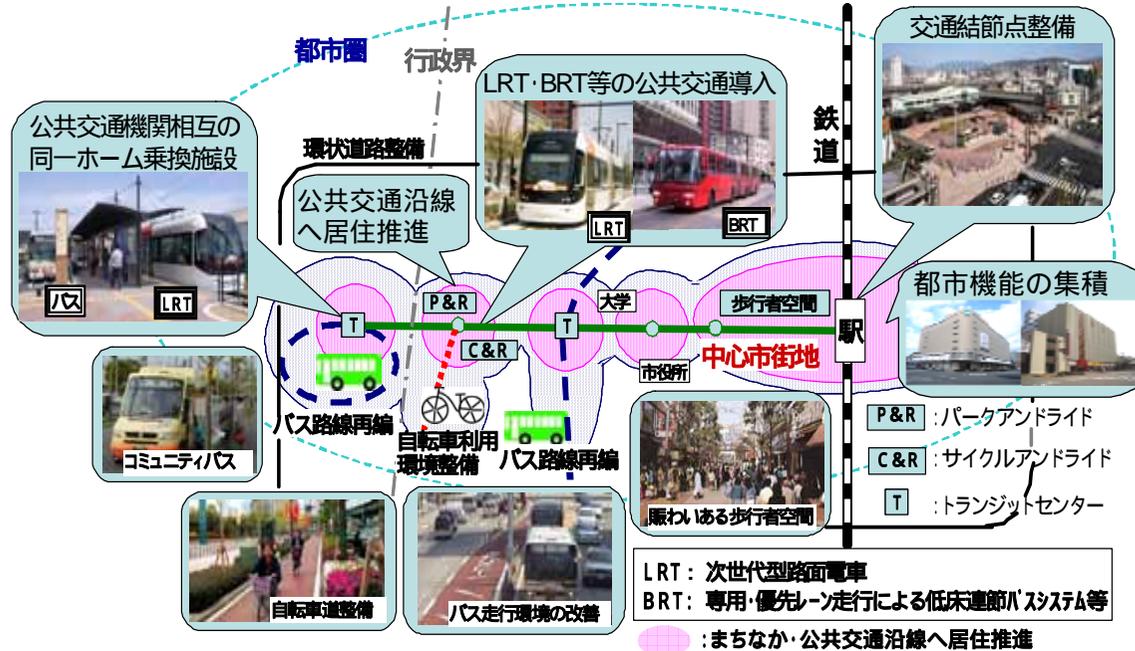
## 都市・地域総合交通戦略の策定



**戦略実施プログラム**

## 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ

～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



## 【取組の効果】

公共交通の利便性の向上、公共交通軸・拠点への都市機能の集約が図られ、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを実現