

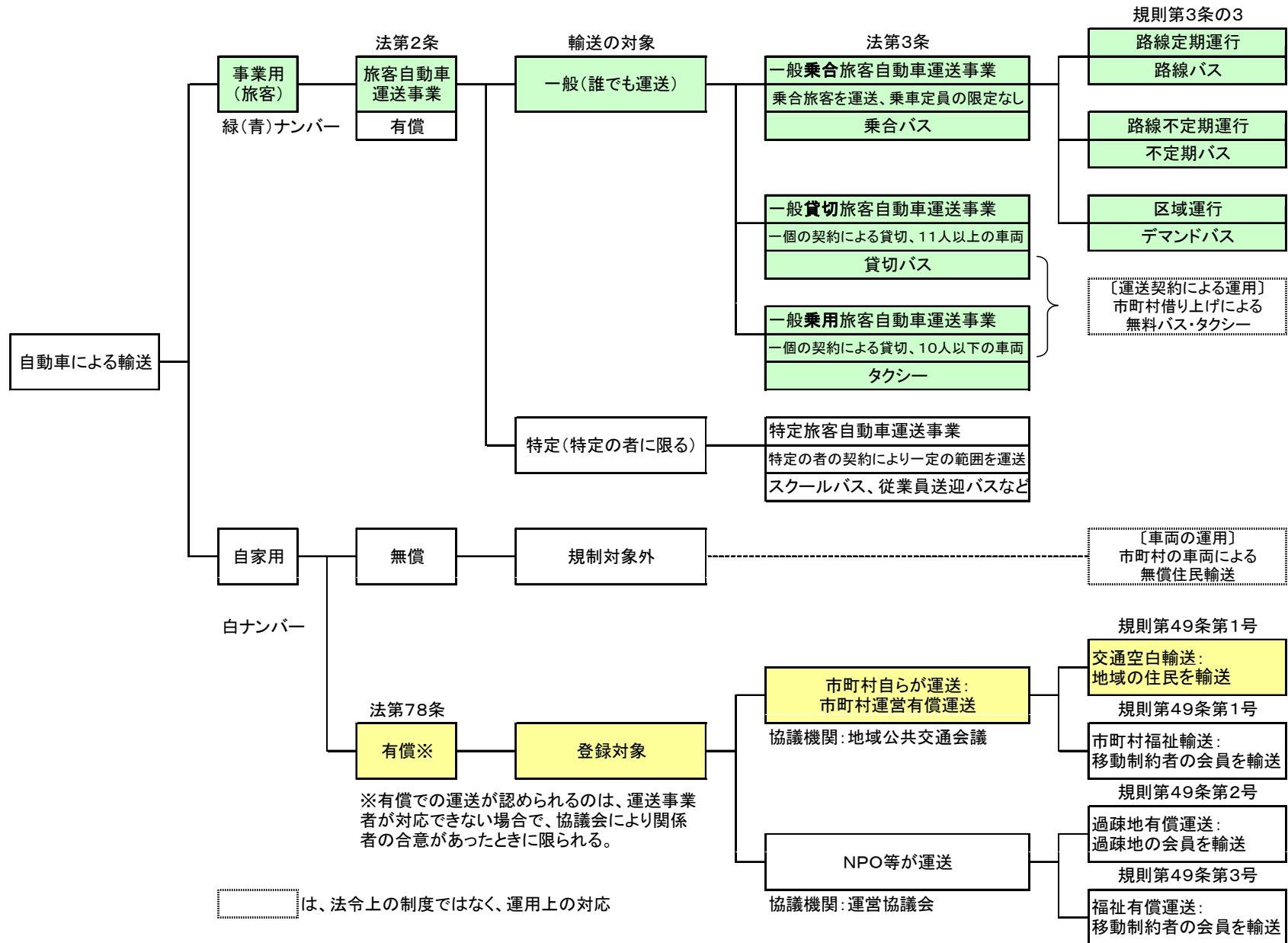
地域公共交通の確保維持改善について

平成25年2月7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

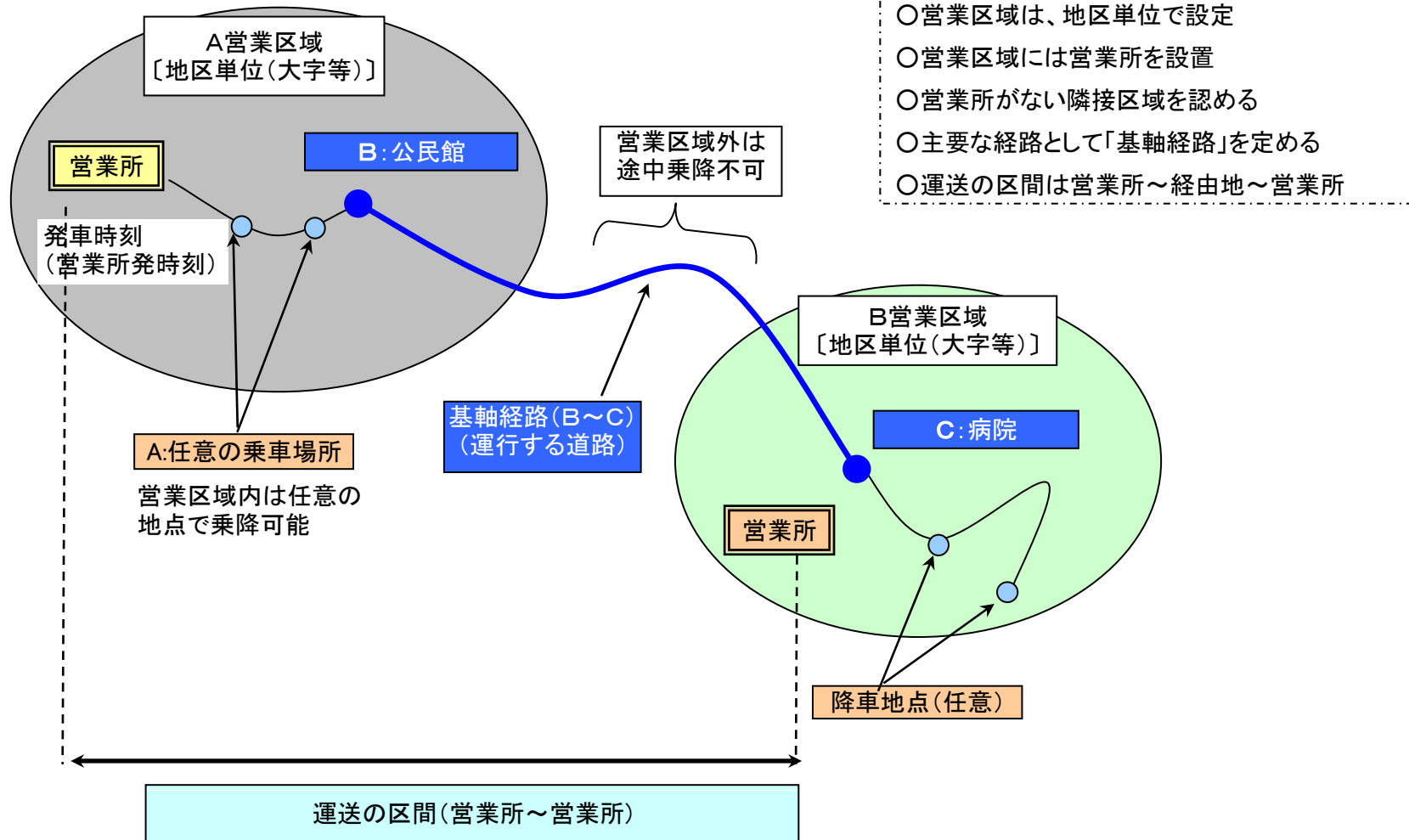
バス事業について

道路運送法の事業区分



区域運行のイメージ

1. 営業区域間の運送の例（発車時刻又は到着時刻を設定）



コミュニティバスの定義

コミュニティバスとは、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をいいます。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行なう乗合バス(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者の登録を受けて行なう市町村運営有償運送

道路運送法との関係

運行主体

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者とは道路運送法第4条により許可を受けた者
- ・自家用有償旅客運送者とは道路運送法第79条の3により登録を受けた者

導入(運行)に際しては、運行主体が道路運送法に基づく許認可等の手続きが必要になります。

- ・運行主体が必ずしも道路運送法に精通しているわけではありません。
- ・市町村においても担当セクションが、コミュニティバスの導入計画段階から、手続きについて検討しておくことが必要になります。
- ・スムーズに導入が図られるよう市町村と運輸支局との連携が重要になります。

近年、様々な交付金や補助金によるコミュニティバスの試験運行の検討などが見受けられますが、いざ、運行という段階で、運行できなくなることがあります。

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

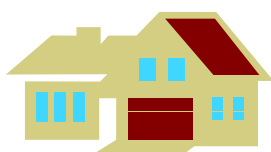
デマンド交通が適する

路線バス・コミュニティバス

デマンド交通

決まった時刻にバス停に行けばバスに乗れる

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)

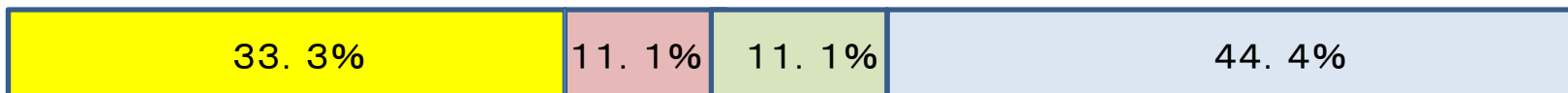
九州管内におけるデマンド型運行の現状

■年間運行経費について



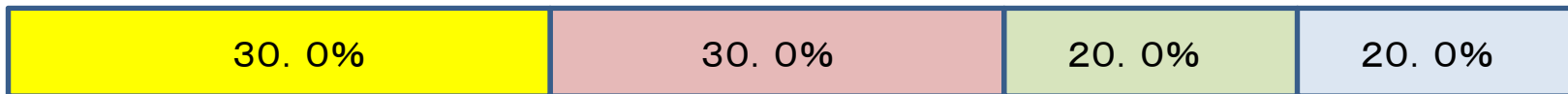
■ 100万円未満
 ■ 100万円以上～200万円未満
 ■ 200万円以上～500万円未満
■ 500万円以上～1,000万円未満
 ■ 1,000万円以上
 市町村数(43)

■年間運行経費のうち人件費が占める割合



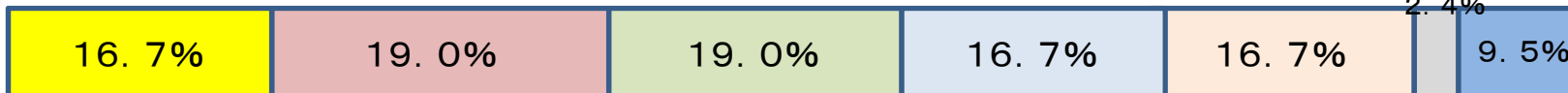
■ 50%未満
 ■ 50%以上～60%未満
 ■ 60%以上～70%未満
 ■ 70%以上
 市町村数(9)

■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)

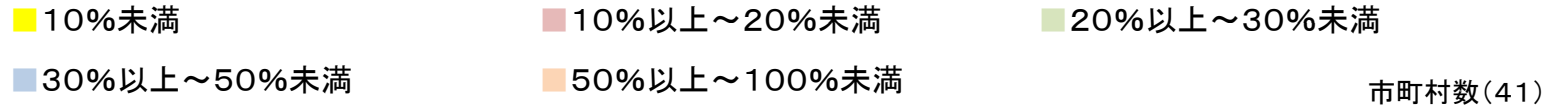
1 全て一路線当たりの数値

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

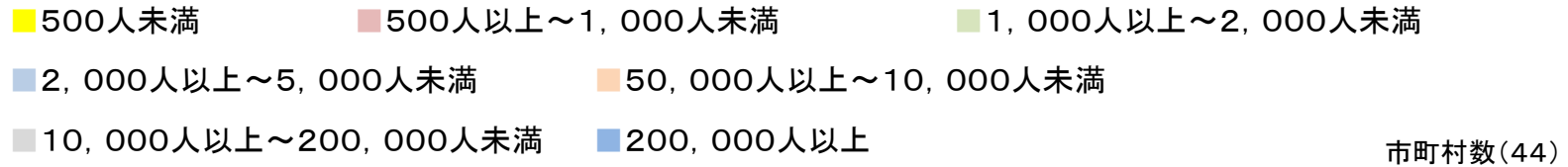
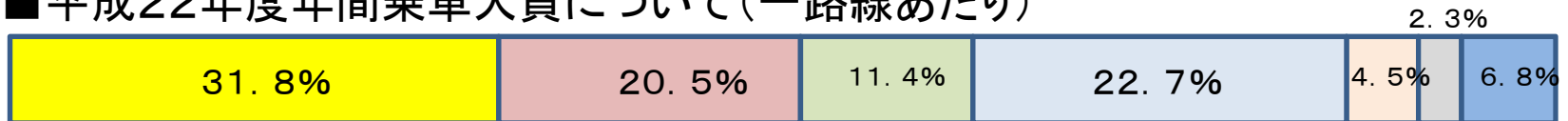
24年3月時点

九州管内におけるデマンド運行の現状

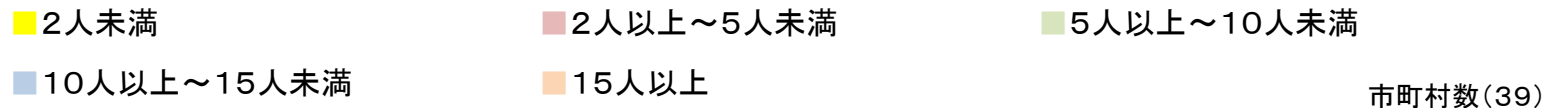
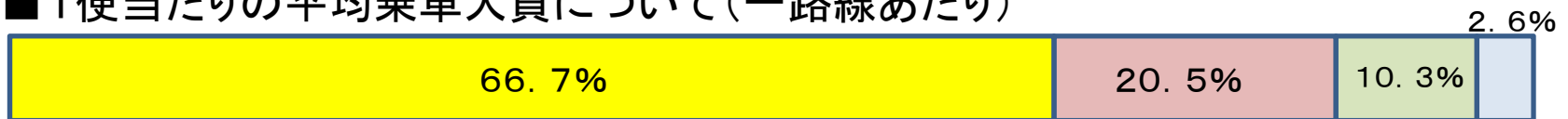
■ 年間運行経費のうち年間運賃収入が占める割合について(収支率)



■ 平成22年度年間乗車人員について(一路線あたり)

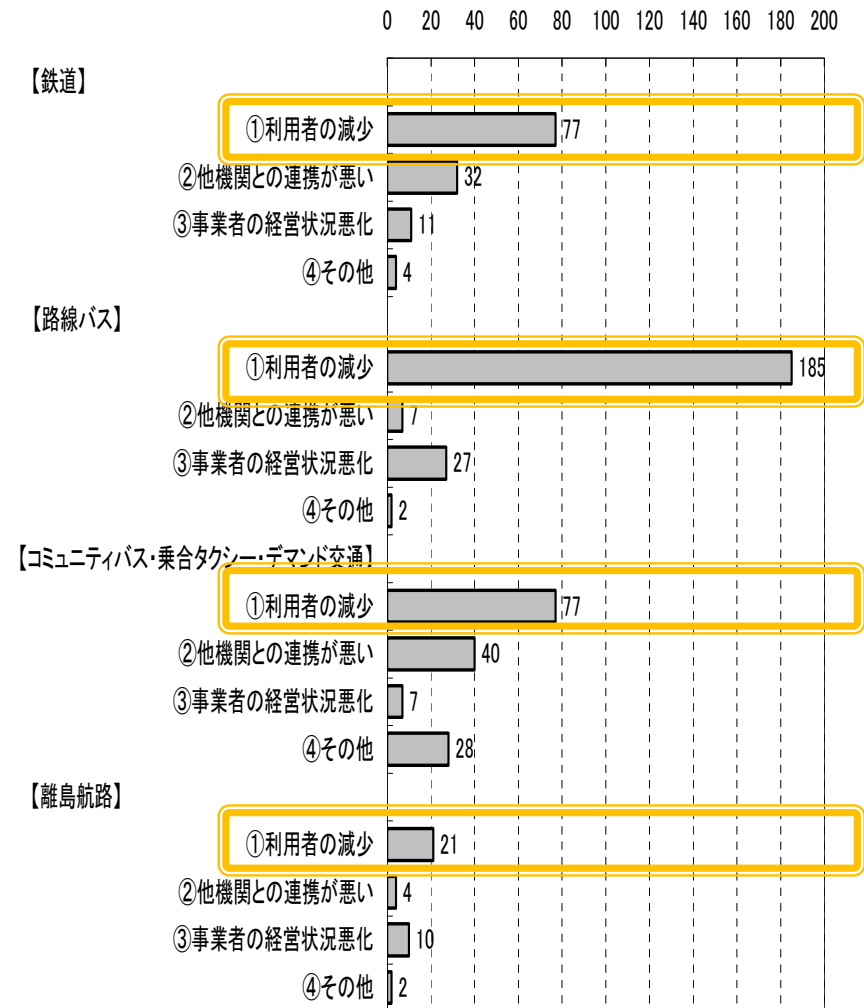
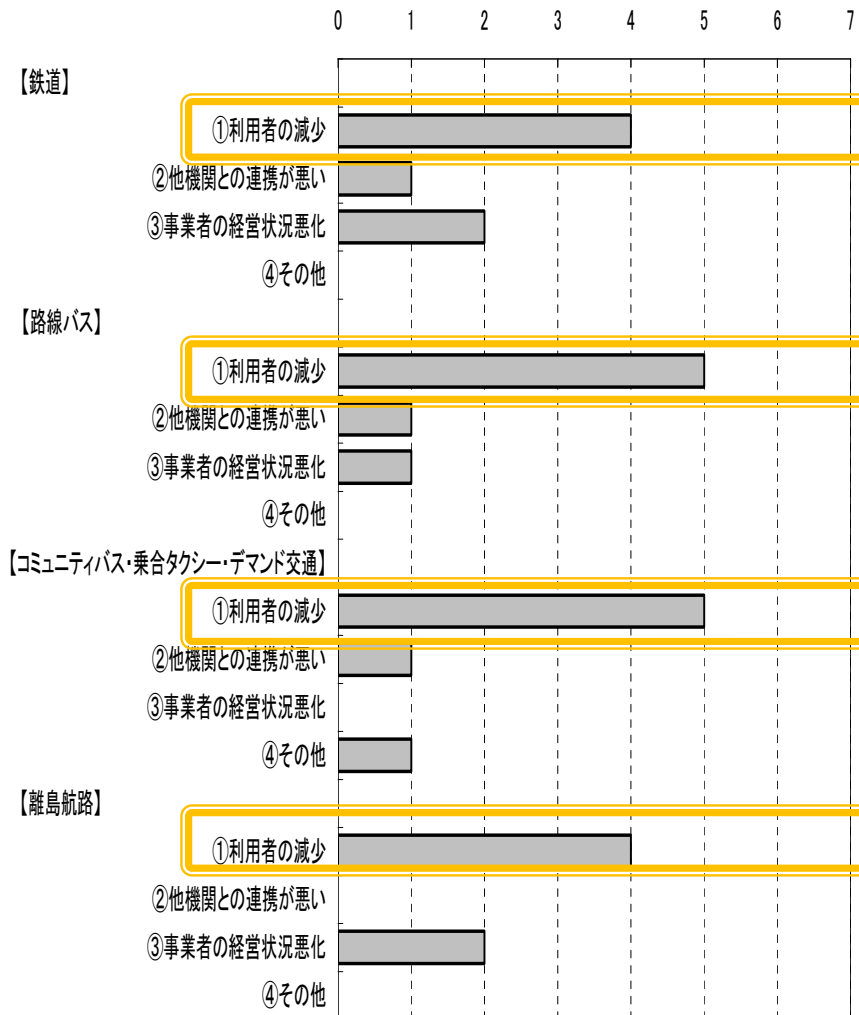


■ 1便当たりの平均乗車人員について(一路線あたり)



○ 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

輸送ニーズの把握について

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

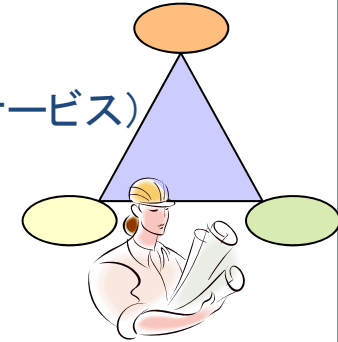
(2) 需要の内容

- 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)

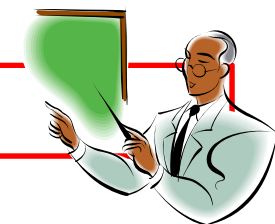


○ 既存資源の有効・効率的活用

- 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 + 有識者アドバイス



<住民の利用意向編>

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〇人と予測

- 「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！

<需要予測編>

- 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

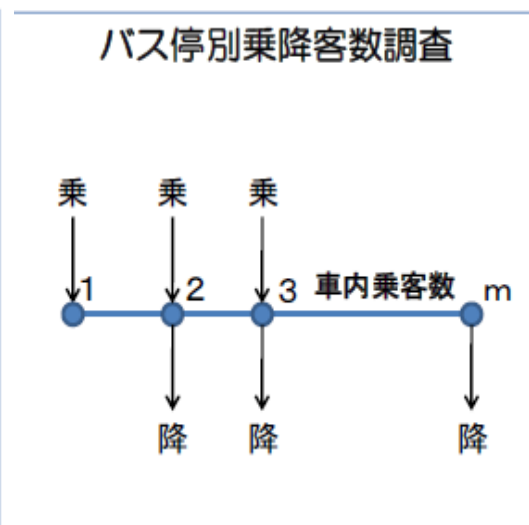
(2) データの作成方法

- ・ 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^々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



認定中心市街地活性化基本計画に見る 公共交通機関利用に係る取組みの状況

認定中活計画における公共交通関係の指標(H23年度末満了分)について

- 公共交通機関利用に関する目標指標では、関係する取組みの進捗・完了状況について「概ね予定通り」。
- 目標達成状況では、3指標が基本計画策定時よりも改善。うち、2指標が目標達成

達成状況等	全体	A 通行量	B 居住人口 等	C 施設入込 数等	D 販売額等	E 公共交通 機関利用	F 空き店舗 等	G その他
A	14	2	1	4		2	1	4
<u>a</u>	2			1	1			
B	10	5	2	2		1		
<u>b</u>	3		2					1
C	14	5	3		3	1	1	1
<u>c</u>	7	2	2	1	1		1	
合計	50	14	10	8	5	4	3	6

<目標指標の分類>

- 【A 通行量】 歩行者、自転車の通行量等
- 【B 居住人口等】 居住人口、年間社会人口動態等
- 【C 施設入込数等】 年間観光施設入込客数、文化施設・都市福利施設の年間利用者数等
- 【D 販売額等】 小売業年間商品販売額、年間売上額等
- 【E 公共交通機関利用】 路面電車乗車人数、鉄道駅乗降客数等
- 【F 空き店舗等】 空き店舗率、空き店舗数等
- 【G その他】 就業人口、事業所数等

<取組の進捗・完了状況及び目標達成状況等の分類>

- A (計画した事業は概ね予定どおり進捗・完了。さらに、最新の実績でも目標値を超えている。)
- a (計画した事業は予定どおりには進捗・完了しなかった。一方、最新の実績では目標値を超えている。)
- B (計画した事業は概ね予定どおり進捗・完了。一方、最新の実績では基準値は超えたが、目標値には達していない。)
- b (計画した事業は予定どおりには進捗・完了しなかった。また、最新の実績では基準値を超えたが、目標値には達していない。)
- C (計画した事業は概ね予定どおり進捗・完了。一方、最新の実績では目標値及び基準値にも達してない。)
- c (計画した事業は予定どおりには進捗・完了しなかった。また、最新の実績では目標値及び基準値にも達していない。)

資料)内閣府「中心市街地
活性化基本計画の取組
に関する平成23年度最
終フォローアップの概況」

認定中活計画における公共交通関係の指標について

○富山県富山市

<目標> 公共交通の利便性の向上

<指標> 路面電車市内線一日平均乗車人数(人/日)

基準値 10,016 目標値 13,000 最新値 11,476

○石川県金沢市

<目標> にぎわいと交流が生まれる中心市街地

<指標> JR金沢駅の年間定期外乗車人員(万人)

基準値 368 目標値 400 最新値 356

<目標> 過度に自動車に依存しない中心市街地

<指標> 金沢ふらっとバスの乗車人員(人)

基準値 708,478 目標値 750,000 最新値 776,852

○熊本県熊本市

<目標> 誰もが気軽に訪れることができるまち

<指標> 市電の年間利用者数(人/年)

基準値 9,160,000 目標値 9,280,000 最新値 10,194,381

資料)内閣府「中心市街地
活性化基本計画の取組
に関する平成23年度最
終フォローアップの概況」

認定中活計画における公共交通関係の指標の 設定根拠とフォローアップ

【富山県富山市の例】

① 「賑わい拠点の創出」の観点の施策による集客の増加

約13,920人×15%＝約2,088人／日の増

■賑わい拠点の創出等から見た路面電車市内線の乗車人数増の見込み

施設名	総曲輪通り南地区 第一種市街地再開発事業 (大和富山店)	グランドプラザ	賑わい交流館	/
来客数の 見込み	8,400人/日増	2,100人/日	300人/日	
乗車人数増 の見込み	(来客数の15%) 1,260人/日	(来客数の15%) 315人/日	(来客数の15%) 45人/日	
施設名	(仮称)賑わい横丁	相乗効果での 増加分	城址公園	計
来客数の 見込み	700人/日	2,300人/日	約120人/日	約13,920人/日
乗車人数増 の見込み	(来客数の15%) 105人/日	(来客数の15%) 345人/日	(来客数の15%) 18人/日	(来客数の15%) 約2,088人/日

② 「まちなか居住の推進」の観点の施策によるまちなか居住者の増加

約2,400人×20%＝約480人の増

資料)富山市「認定中心
市街地活性化基本計画
の最終フォローアップに
関する報告」

<事業結果>

① グランドプラザ整備事業

(a) 想定来客2,100人(700人×3回転)の15%=315人増

(b) 来客 4,566人の15%=685人増

② 総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業

(a) 増加来客数8,400人/日の15%=1,260人増

(b) 増加来客数1,000人/日×15%=150人増

③ 「賑わい交流館」整備運営事業

(a) 休日利用者数300人×15%=45人増

(b) 休日利用者数 94人×15%=14人増

④ 「賑わい横丁」整備運営事業

(a) 休日利用者数700人/日×15%=105人増

(b) 休日利用者数類型平均189人/日×15%=28人増

⑤ 富山城址公園整備事業

(a) 来客者数約120人/日×15%=18人増

(b) 来客者数約145人/日×15%=22人増

①の「賑わい拠点の創出」については、・・・事業効果が現れたが、②の「まちなか居住の推進」については、居住人口が基準年を下回ったことから、路面電車市内線乗車人数の増加に係る効果は得られなかったと考えられる。

集約型都市構造に係る 有識者のご指摘

まちづくりと公共交通の連携について

◆ 有識者のご指摘

「地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム in 九州 2012」より

福岡大学工学部 辰巳 浩教授

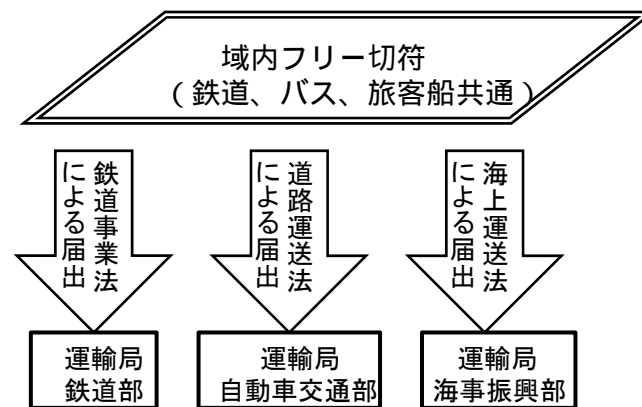
- 地方部では一家に数台車があり、それほど渋滞も深刻でなく、**公共交通の利便性を向上させても需要は限られている**。そもそも地方部ではモードの選択をせず、**常に自動車を使う人が多く、この中で利用促進、転換を図るのは難しい**。そうした時に、・・・「交通と土地利用」を一体的に取り組む視点は、**非常に重要薄く広がった需要を集めることによって公共交通の効率化を図る**。つまりは、これが集約型都市構造と言うことになる。富山市はとてよい事例だった。
- **公共交通利用者の満足度を高めるほど集約化を遅らせる**場合もあり、さじ加減が難しい。最近ではデマンドタクシーに取り組む自治体もあり、**とても便利になっているところもある**。**十分に満足して移ってこない**という事もある。集約型ということを行うのであれば、そのあたりも含めた考え方の統一も求められるかと思う。また、集約した部分をどうするかだけでなく、集約化されて残された部分をどうするかということも併せて議論していく必要がある。

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

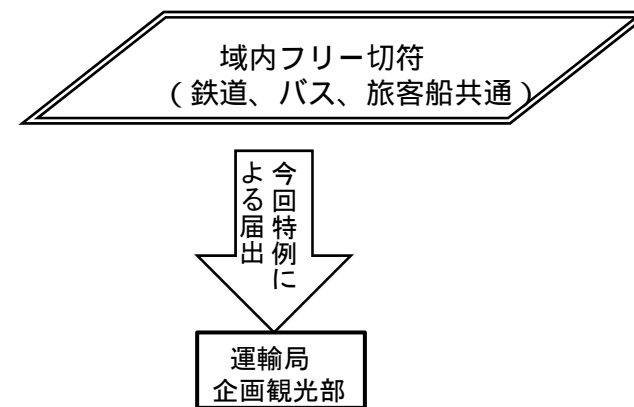
共通乗車船券制度について

- ◎ 共通乗車船券とは、二以上の運送事業者が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。
- ◎ 具体的には、1枚の切符で特定の域内の公共交通機関が乗り降り自由となる、いわゆる周遊切符などを想定している。

〔通常の場合〕



〔今回の特例による場合〕

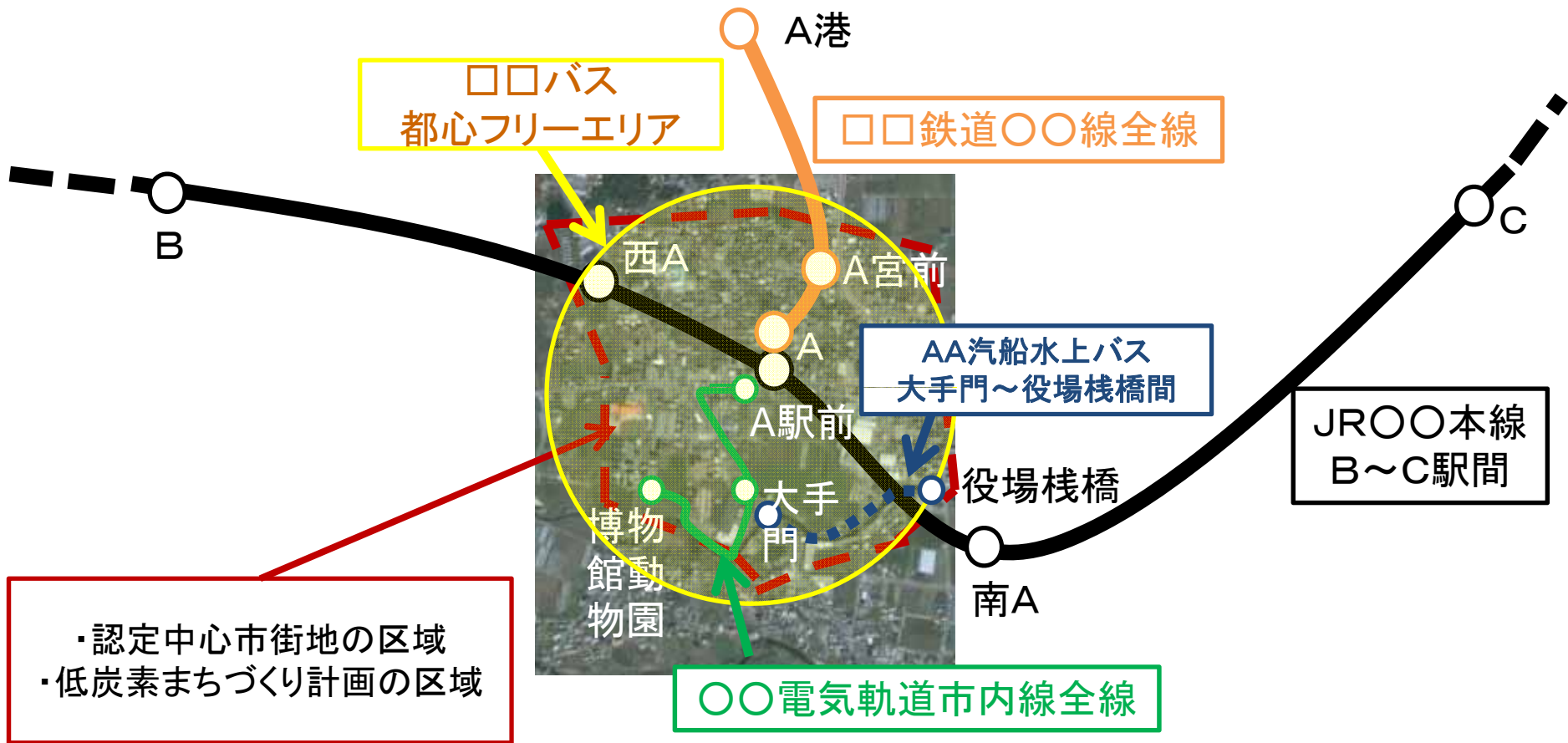


今回の特例により、

- ✓ 関係法令に基づく届出を行ったこととみなされることによる運送事業者の事務負担の軽減
- ✓ 窓口の一元化・ワンストップサービスによる手続の迅速化
- ✓ 共通乗車船券の発行に関するアナウンスメント効果などの効果が期待できる。

共通乗車船券のイメージ

- ◆ JR〇〇本線、□□鉄道〇〇線、〇〇電気軌道市内線(路面電車)、□□バス、AA汽船の共通乗車船券
- ◆ 一定エリア内については乗降自由 など



『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年度予算額 333億円

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
 - 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、離島航路・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(注)

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 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
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ 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・改善に資する調査の支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
- ・ 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(注)

(注)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27億円を含む。

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^(※1)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^(※2)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^(※1)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

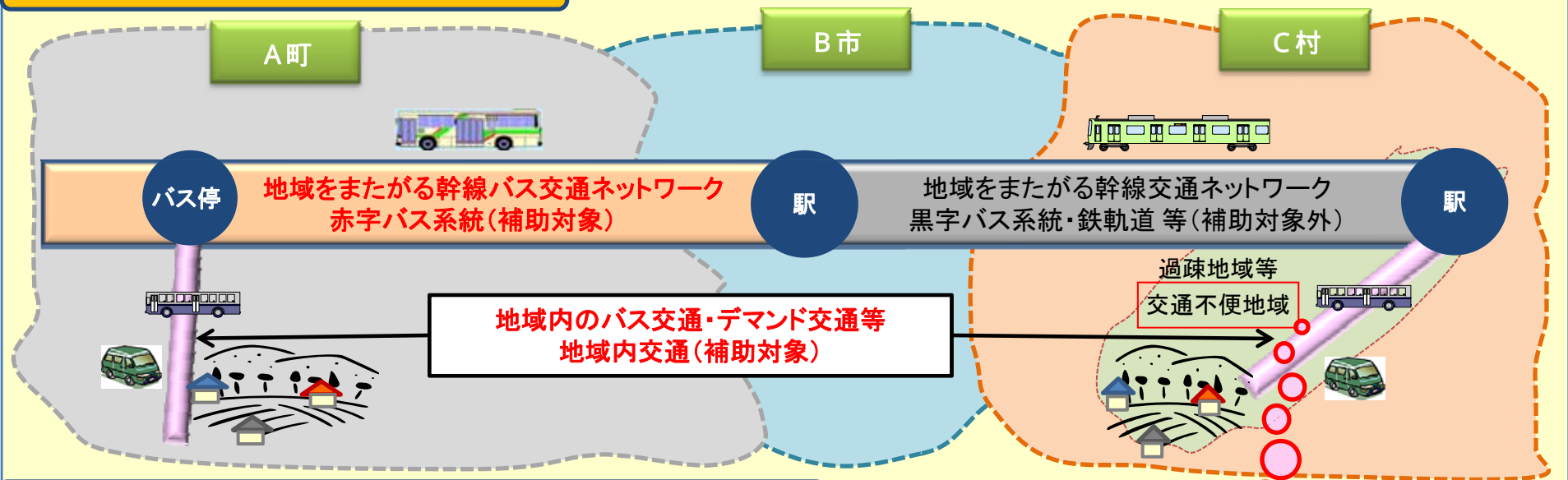
補助の上限

- ・ 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



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)



平成25年度予算における地域公共交通確保維持改善事業の変更(拡充)点

平成25年度予算概算決定では、以下の通り支援の拡充措置が盛り込まれた。

地域協働による持続可能な生活交通の確保・維持に対する支援

地域協働推進事業費補助金の創設【新規】

地域の関係者の協働・連携による利用促進に資する取組み(利用促進、公共交通サービスの情報提供、地域ワークショップの開催等)に要する費用を支援
(補助率1/2 補助対象期間:2年間 事業期間:3年間以上)

鉄道事業再構築事業に対する支援【拡充】

公有民営方式等の地域鉄道の安全設備整備等への支援を拡充
(一定要件の下に補助率を1/3から1/2にかさ上げ)

幹線バス交通に対する支援【拡充】

地域協働推進事業の実施を前提に、幹線系統において補助要件の緩和等を行う

東日本大震災の被災地域に対する支援

被災地域における地域内の生活交通の確保・維持の取組みに対する支援【拡充】

被災地域における地域内のバス交通、乗り合いタクシー等の確保・維持に対する支援に関し、すべての実証運行を有償により行う場合に限り、補助上限額を3,500万円から4,500万円に引き上げ
(無償による実証運行を含む場合は、3,500万円)

(参考)離島航路に対する支援

上記のほか、改正離島振興法の趣旨を踏まえ、離島航路補助対象航路のうち運航便数が1日1便未満のもの利便性を改善する取組を促進するため、当該航路の増便に要する費用について増便後3年間重点的に支援。

地域協働推進事業費補助金の創設について

位置づけ

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組みを推進する必要。

特に、地域ぐるみによる利用促進が必要かつ効果的であることから、これに係る取組み及び公共交通サービスの情報提供等に要する経費等について、一定の要件の下、国が補助できることとする。

地域公共交通調査事業費補助金と並立して地域協働推進事業費補助金を創設する。
(両補助金を「地域公共交通調査等事業」と総称)

地域協働推進事業

地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの継続的实施

地域協働推進事業費補助金の概要

補助要件…………… 事業の実施に関する事項を記載した計画(地域協働推進事業計画)が、以下の認定基準により、国から認定を受けていること。

- 【認定基準】 (1) 法定の連携計画における位置づけ (2) 継続的かつ計画的な取組みの実施(3年以上)
(3) 地域の連携協働体制の確立(役割分担の明確化) (4) 効果目標の設定

補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、以下のいずれかの事業が実施されている(予定も含む)こと

- ・確保維持事業(地域間幹線、地域内フィーダー、補助対象離島航路、離島航空路)
- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

補助対象経費……………モビリティマネジメント(MM)(注)の実施、地域ワークショップ、地元検討会等の開催、公共交通マップ、総合時刻表等の作成、公共交通・乗継情報等の提供、割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費

補助率……………1/2

実施期間…最大2年間

補助対象事業者…法定協議会

(注)モビリティマネジメント…過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしく」使う方向へと転換することを促す取組み(広報や情報提供による啓発活動等)



<地域ワークショップ>



<総合時刻表>

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！

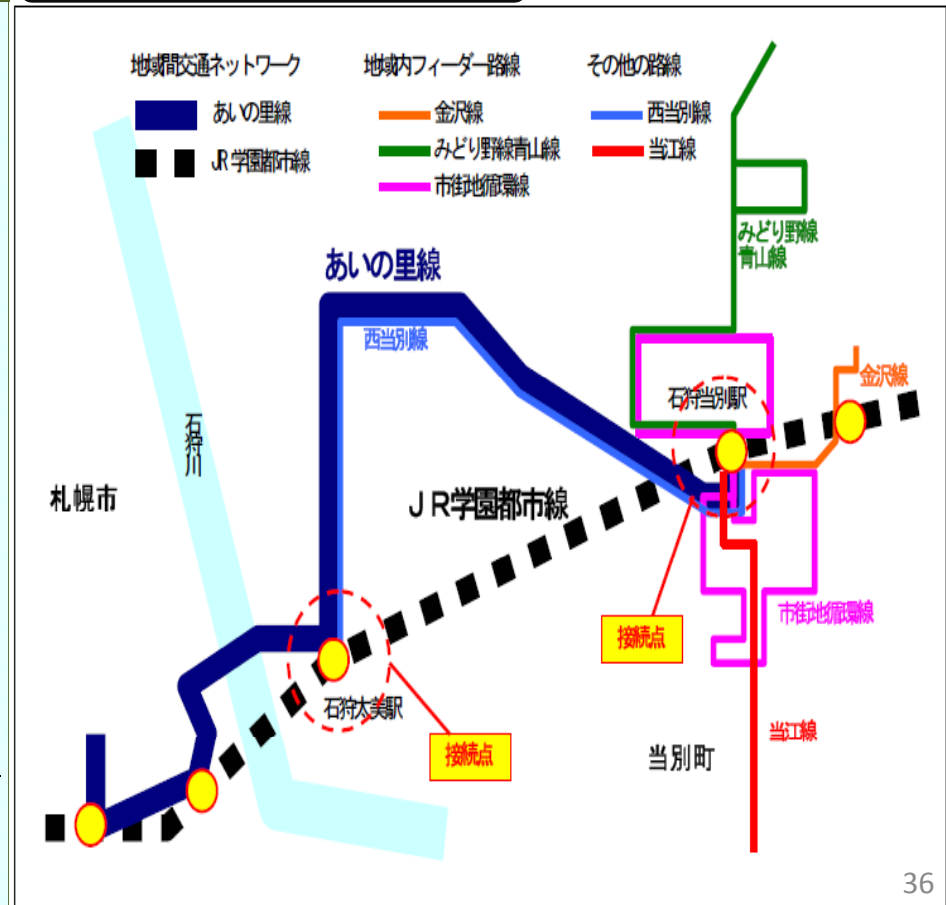
当別町においては、町営路線バス・福祉バス、病院送迎バス及び地域限定の住民送迎バスを一元化し、路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できるコミュニティバスを平成18年度から運行している。

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

