

地域公共交通確保維持改善について

2013年5月22日

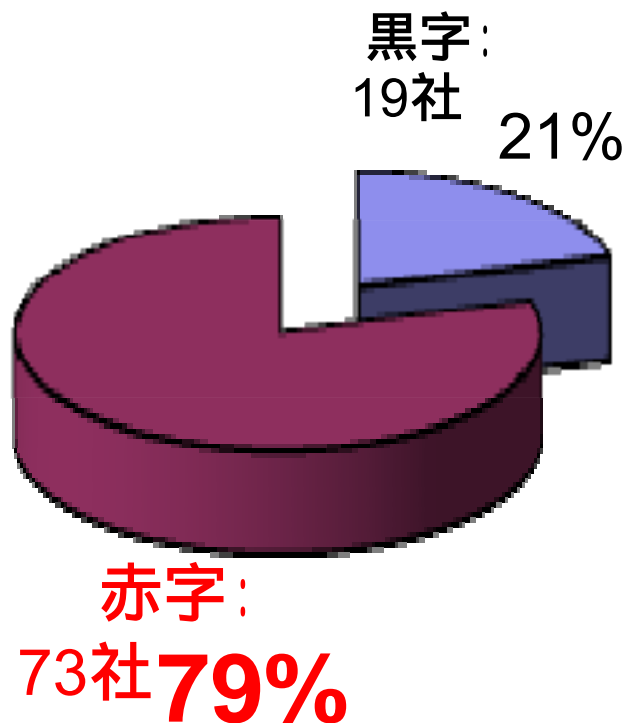
国土交通省 九州運輸局 企画観光部

交通企画課長 鈴木 邦夫

地域鉄道をめぐる状況

- 鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

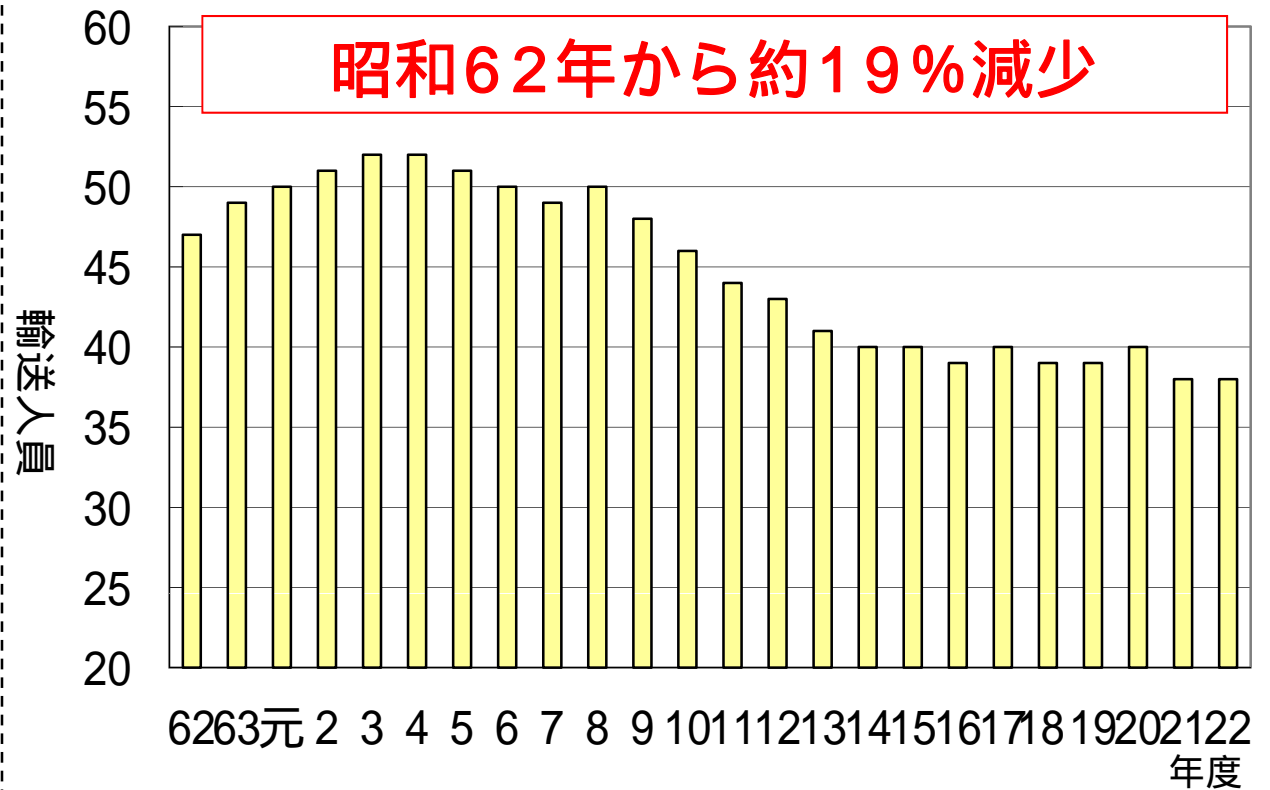
経常収支 平成22年度（鉄軌道業）



輸送人員の推移

(単位:千万人)

昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社



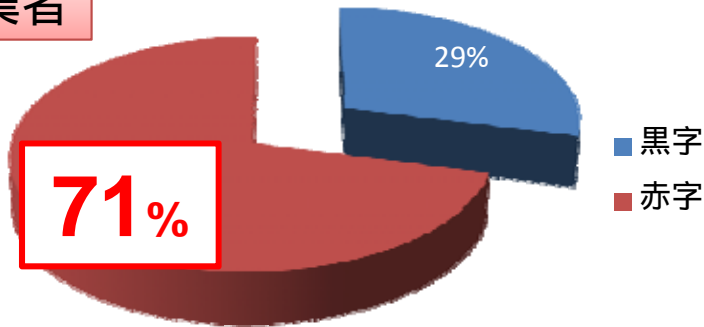
出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

バス交通をめぐる状況

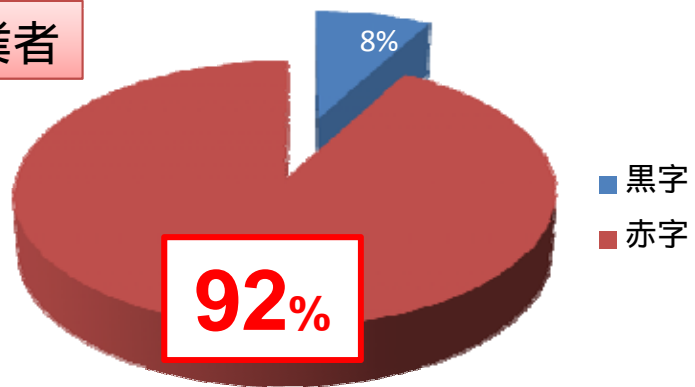
- 乗合バスについて、民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字。
- 特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

乗合バス事業者の収支
(H23年度)
(保有車両30両以上の事業者)

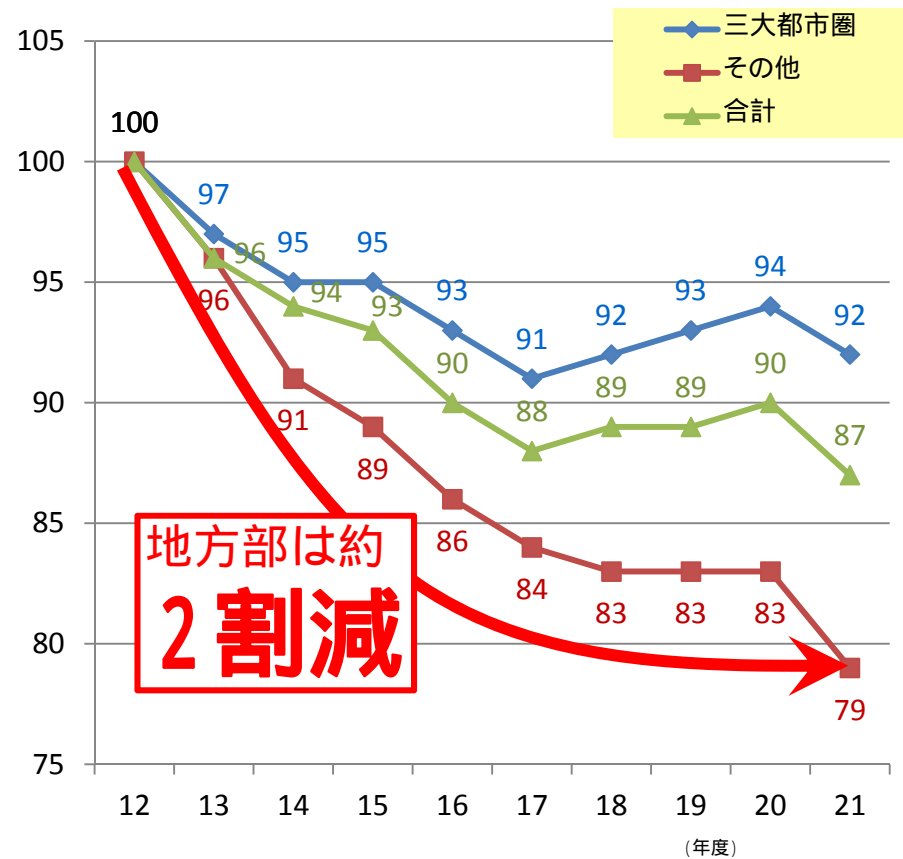
民間事業者



公営事業者



輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)



バス交通をめぐる状況

- この6年間（平成18年度～平成23年度）で、11,160kmが廃止。（全国のバス路線合計41万7,400km（平成21年度末）の2.7%を占める。）

乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	11,160

（ ）稚内市 - 鹿児島市間の距離は約1,810km

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

東陽バス(株) 那覇交通(株) 北都交通(株) 富士交通(株)
琉球バス(株) 茨城交通(株) 岩手県北自動車(株)

会社更生法

京都交通(株) 水間鉄道(株) 福島交通(株)

破産法

井笠鉄道(株)

その他

大分バス(株)(私的整理) 常磐交通自動車(株)(特別清算)
中国バス(株)(私的整理)
会津乗合自動車(株)(企業再生支援機構)

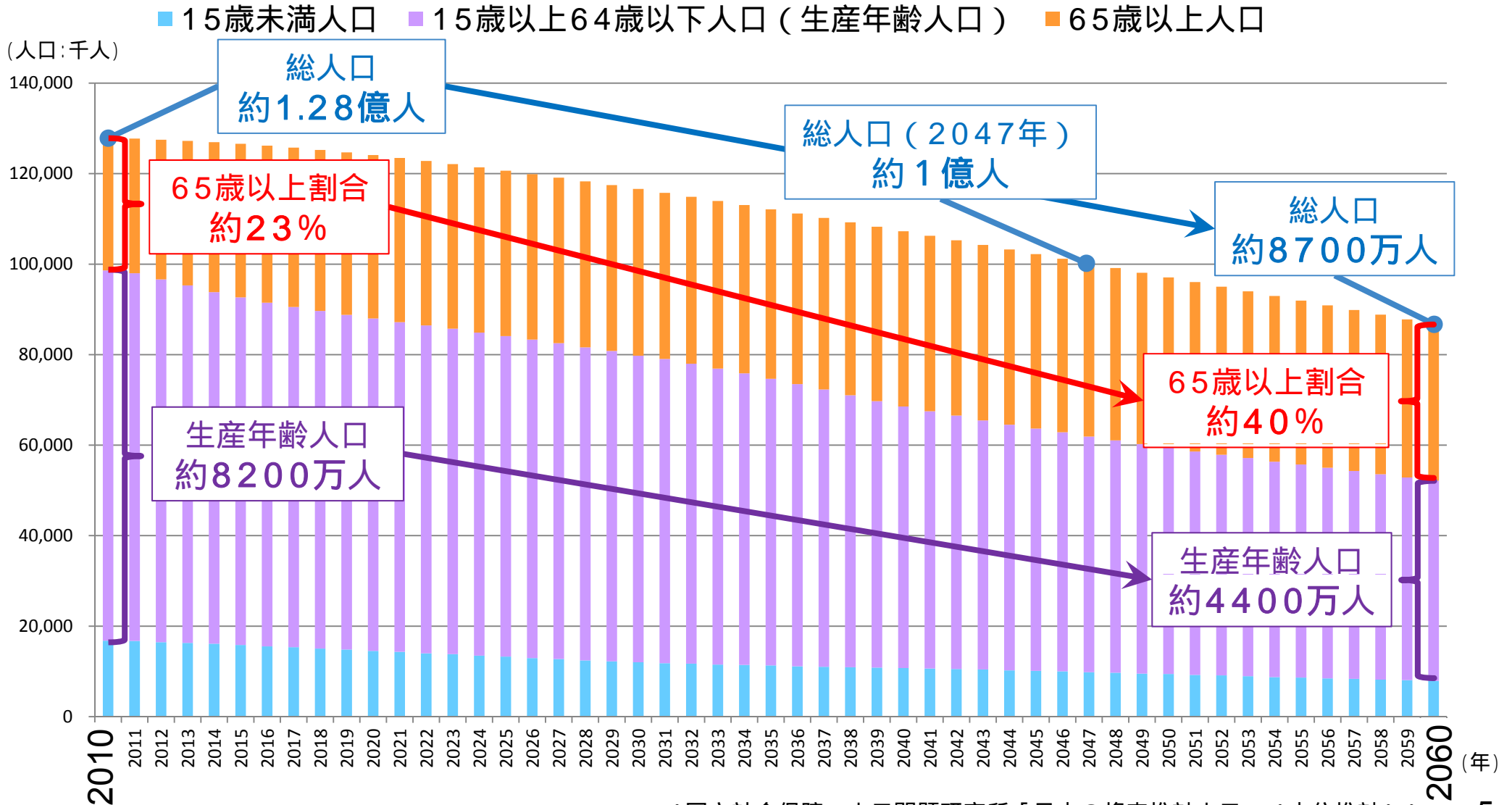
産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

九州産業交通(株) 関東自動車(株) 宮崎交通(株)
北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) 箱根登山鉄道(株)
いわさきコーポレーション 立山黒部貫光(株) 国際興業(株)
(株)日立電鉄バス他4社 アルピコグループ松本電鉄他3社

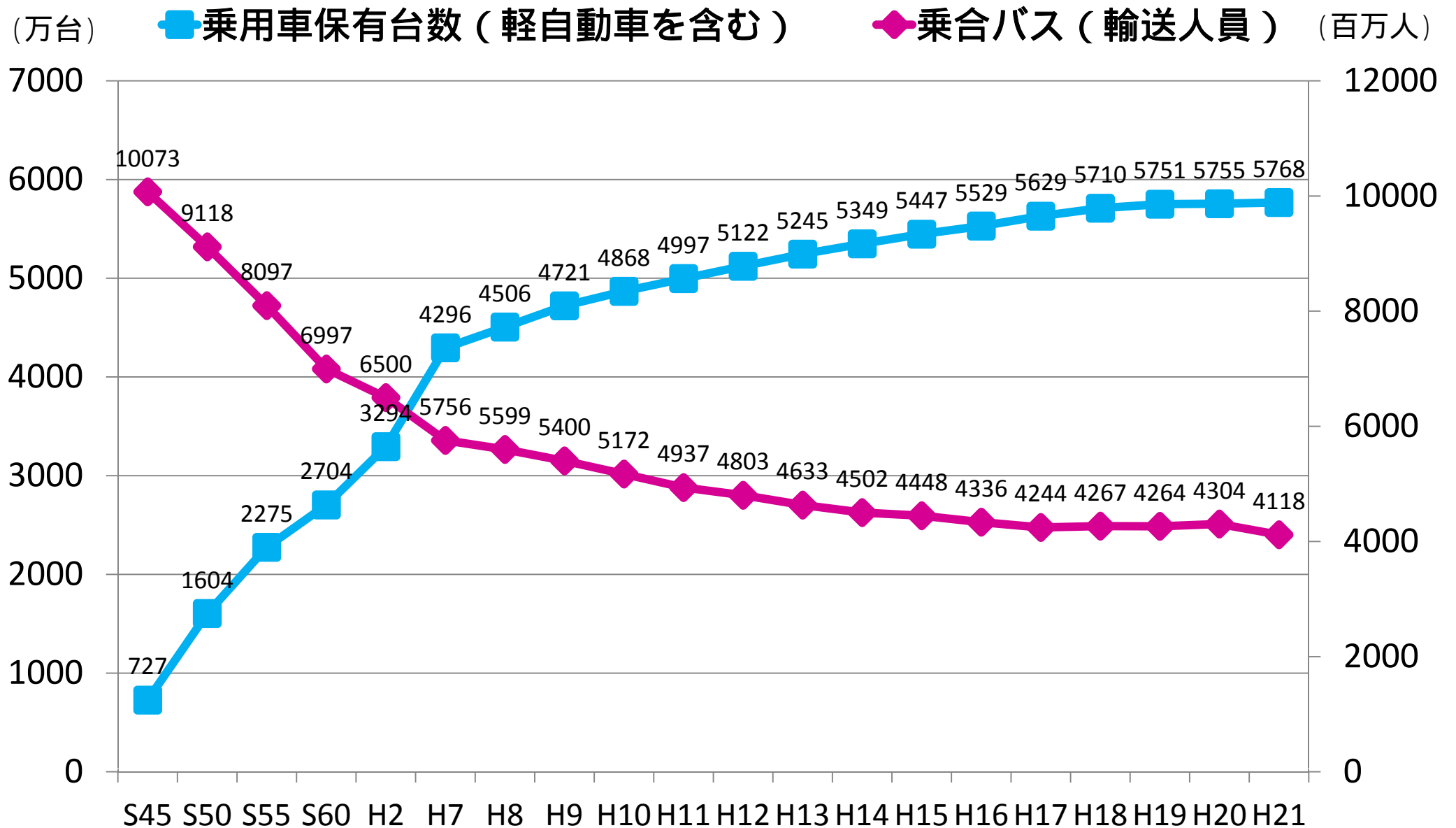
人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の2060年には現在の半分近くまで減少。



(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

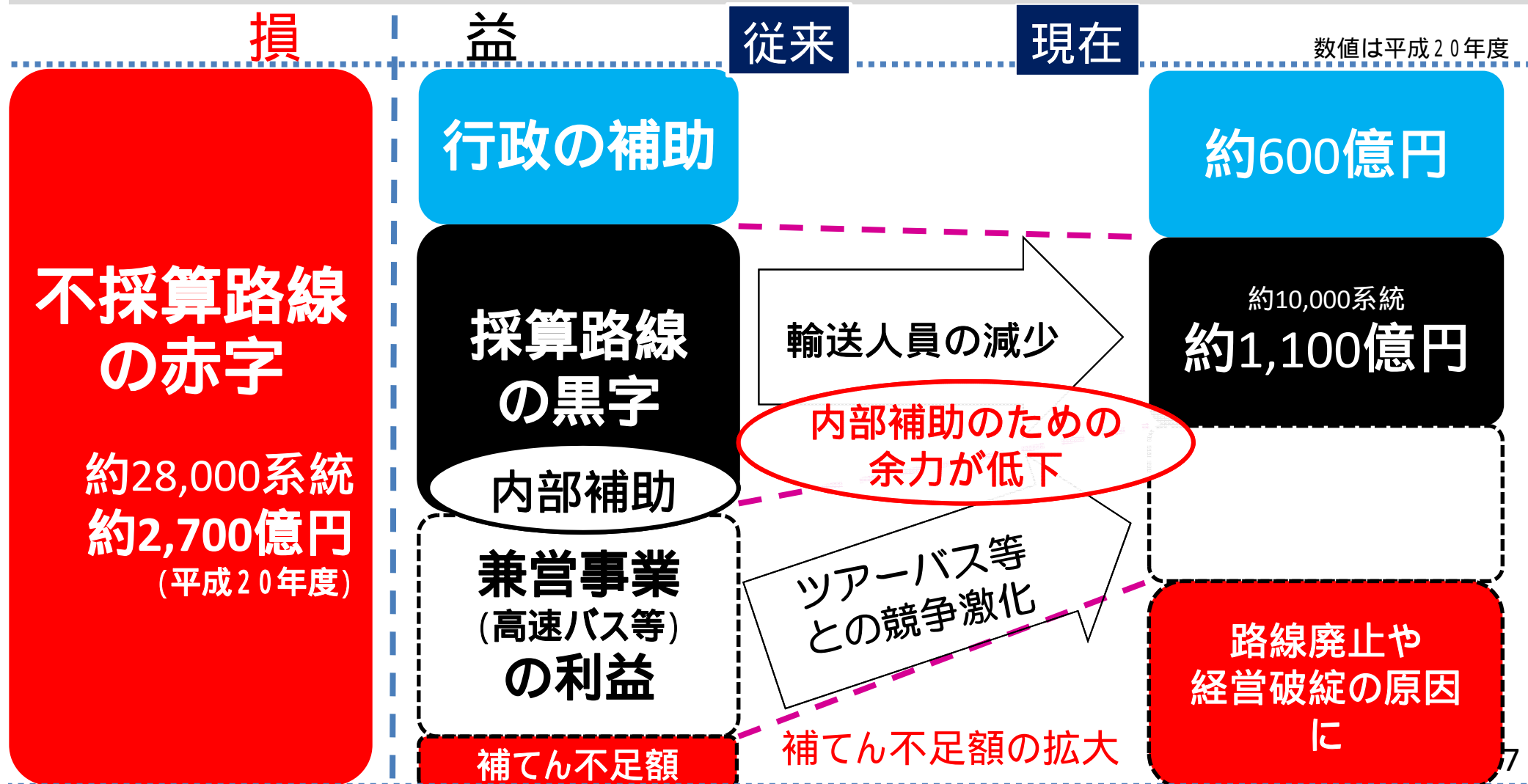
モータリゼーションの進展



出典:「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省総合政策局作成

一般路線バスの維持費用の負担状況【概念図】

- 従来は黒字路線、高速バス事業等による内部補助が相当程度行われていたが、状況の変化により、事業の収益性が低下し、内部補助が困難に。
- 人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。



生活交通の確保に向けた段階的取組みに対する国の総合的支援

問題の認識

～地域の公共交通に関する多様な課題～

輸送人員の減少 事業者の経営悪化 相次ぐ減便・路線廃止
公共交通空白地域の拡大 買い物難民の発生

解決策の模索

～地域の関係者の「当事者意識」の発揚～

学識経験者やNPO等の知見や意欲の活用

合意形成

～関係者による連携と協働～

(市町村、都道府県、交通事業者、地域住民、国)

協議会の活用 条例や計画の策定

具体的な取組の実施

～地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保～

各種輸送サービスの活用 公有民営型上下分離
まちづくりや観光等とのタイアップ

検証と改善

～「PDCA」に終わりなし～

国の取組み

普及啓発活動

- ・ホームページやメールマガジンによる情報発信
- ・メディアに対する情報発信の強化
- ・シンポジウムの開催

情報提供、人材育成等の支援

- ・ベストプラクティス集の提供
- ・各省庁が連携し、各種輸送サービスの制度等について総合的に周知
- ・研修やセミナーによる人材育成

合意形成や計画策定等の支援

- ・地域公共交通活性化再生法による枠組みの構築
- ・計画策定に対する財政上の支援
- ・地方運輸局等による計画策定のフォロー

財政上の支援

- ・地域の議論を経た取組や地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援

法令等制度の改善

- ・制度的な障害の軽減・除去

顕彰等の支援

- ・国土交通大臣表彰による顕彰

交通基本法制定を契機として地域が行う上記の取り組みを、
国がそれぞれの段階に応じて総合的に支援

法制上の支援～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律～

- 平成19年制定。
- 地域の関係者による協議会が「地域公共交通総合連携計画」を策定。
- 同計画の策定・実施を国が総合的に支援。



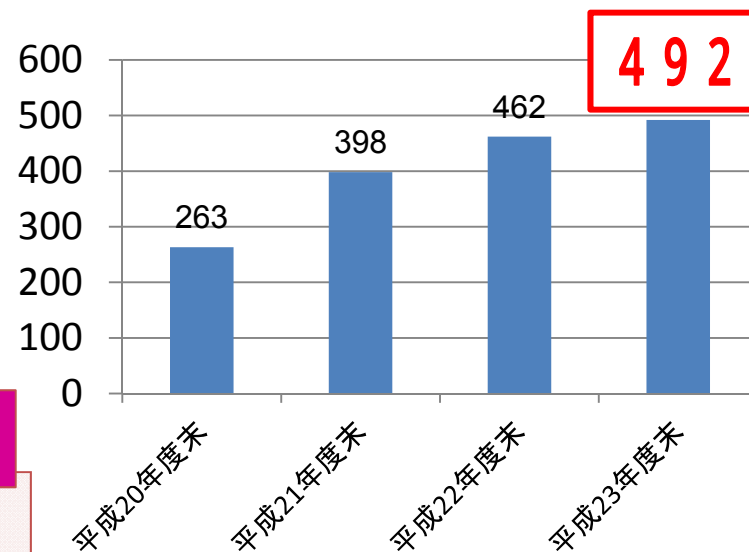
「地域公共交通総合連携計画」の策定・実施

地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

【施策例】

LRT（富山市）やBRT（千葉市等）の導入
コミュニティバスや乗合タクシーの活用
鉄道活性化（福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道）

市町村における連携計画策定件数



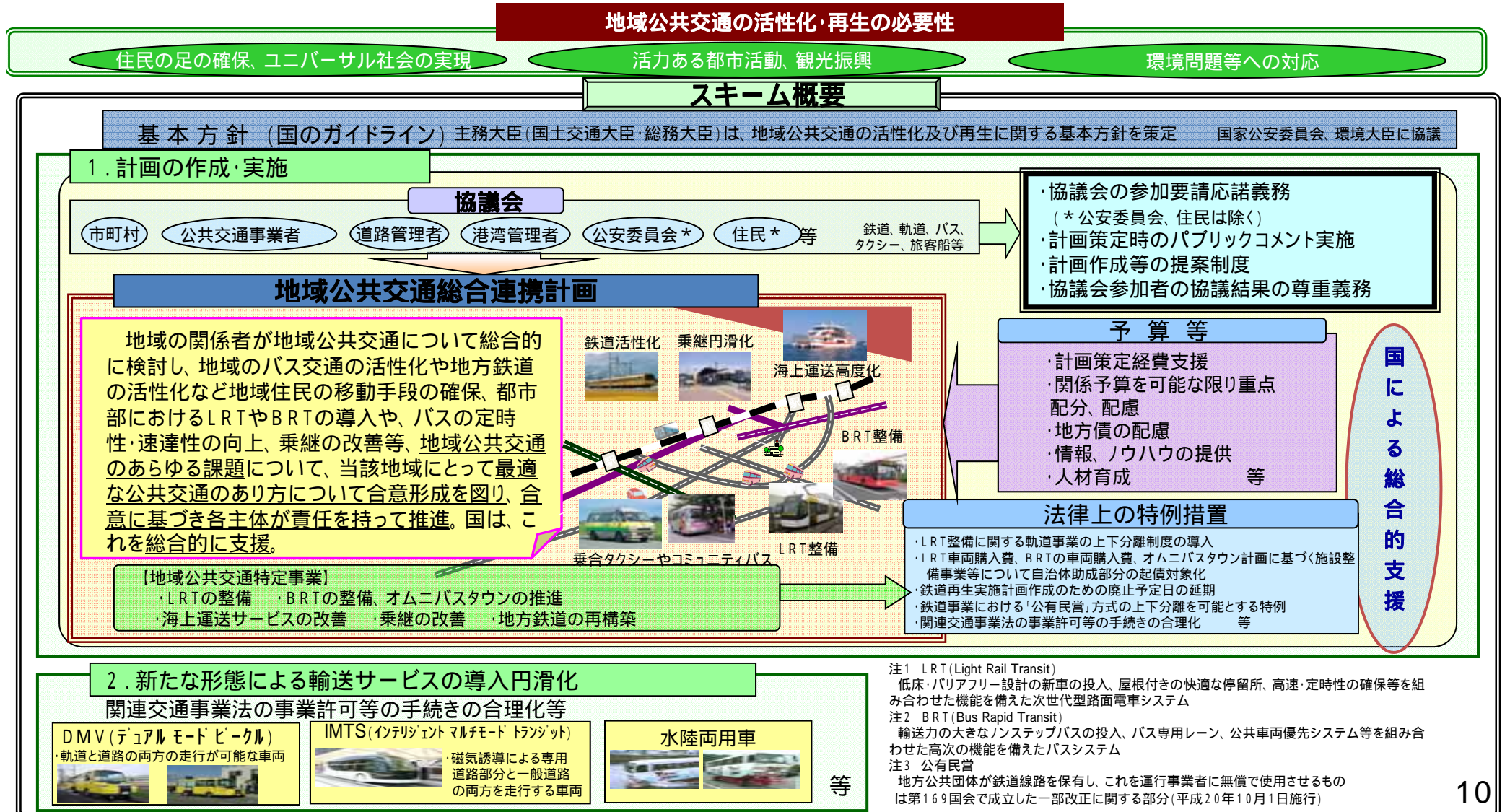
国による総合的支援

- ・ 法律上の特例措置
- ・ 予算上の措置
- ・ 情報、ノウハウの提供

等₉

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

1. 目的(第1条)

地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光交流の促進、環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化・再生が重要となっていることにかんがみ、地域公共交通活性化・再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進する。

2. 骨子

(1) 基本方針の策定

- ・主務大臣(国土交通大臣、総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するための基本方針を策定
- ・基本方針の策定又は変更にあたっては、国家公安委員会及び環境大臣に協議

(2) 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

ア 地域公共交通総合連携計画の作成(第5条～第7条、第29条)

- ・市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等の地域の関係者による協議会等の協議を経て、地域の公共交通の活性化・再生に関する多種多様な取組を推進するための計画(「地域公共交通総合連携計画」)(以下「連携計画」という。)を作成。(第5条)
- ・より効果的かつ実効性のある連携計画の作成が可能となるよう(=地域の関係者による協議がしっかりと行われるよう)、公共交通事業者や道路管理者等は、市町村による協議会への参加要請に応諾する義務あり。(第6条第4項)
協議会の参加者は、協議結果を尊重する義務あり。(第6条第5項)
公共交通事業者や利用者等による計画作成等の提案制度、提案を受けた市町村は、回答義務あり。(第7条)を規定
- ・連携計画に定められた事業に要する経費に充てる地方債について特別の配慮を行う。(第29条)
- ・連携計画に定める事項
基本的な方針、区域、目標、事業及びその実施主体、計画期間等

ウ 地域公共交通特定事業に係る認定等(第8条～第28条)

連携計画に地域公共交通特定事業を定めた場合は、当該特定事業の実施者は、当該事業について、国の認定等を受けることができることとし(鉄道再生事業については届出)、認定等に係る特定事業について、関係法律の特例措置を規定。

< 地域公共交通特定事業の概要 >

(1) 軌道運送高度化事業(第8条～第12条)

より優れた加速・減速性能を有する車両を用いること等により軌道事業の質の向上を図る事業

特例 ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
・LRT車両購入等について自治体助成部分の起債対象化 等

(2) 道路運送高度化事業(第13条～第17条)

交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併せて大型のバスを用いること等により、バス事業の質の向上を図る事業

特例 ・BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について、自治体助成部分の起債対象化
・道路運送法による事業許可等のみなし取得 等

(3) 海上運送高度化事業(第18条～第20条)

より優れた加速・減速性能を有する船舶を用いること等により旅客船事業の質の向上を図る事業

特例 ・海上運送法による事業許可等のみなし取得

(4) 乗継円滑化事業(第21条～第25条)

接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等により、旅客の乗継円滑化を図る事業

特例 ・道路運送法等による事業計画の変更認可等のみなし取得
・共通乗車船券に係る一括届出化 等

(5) 鉄道事業再構築事業(第25条の2～第25条の4) (平成20年10月1日追加)

事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業(別紙参照)

(6) 鉄道再生事業(第26条・第27条)

地域の支援により、事業の廃止届出がされた鉄道事業の維持を図る事業

特例 ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期 等

(3) 新地域旅客運送事業の円滑化

ア 新地域旅客運送事業計画の認定等(第30条～第35条)

鉄道事業、道路運送事業等複数の旅客運送事業に該当し、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する事業(「新地域旅客運送事業」)について国による認定制度を設け、認定を受けた場合は、該当する交通事業法(鉄道事業法、軌道法、道路運送法、海上運送法)に係る事業許可を一括して受けたものとみなす等、関係法律に基づく手続きの合理化等の措置を講ずる。

イ 新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮(第36条)

新地域旅客運送事業について、車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該事業の円滑化が図られるよう適切に配慮

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針の概要

1. 地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

地域公共交通の活性化及び再生の意義

- ・利用者が長期的に減少傾向にある等、地域公共交通を取り巻く状況は厳しい状況。
- ・住民の移動手段の確保、ユニバーサル社会の実現、活力ある都市活動、観光振興、環境問題等への対応のためにも、地域公共交通の活性化・再生が必要。
- ・地域公共交通の活性化及び再生は、地域の関係者が総力を挙げて取り組むべき喫緊の課題。

地域公共交通の活性化及び再生の目標

- (1) 地域住民、来訪者の移動手段の確保
- (2) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供
- (3) その他(1)(2)の実現等を通じて地域の実情に応じ次の目標もあわせて追求。
 - ・まちづくりとの連携
 - ・観光振興等との連携
 - ・地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

2. 地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

基本的考え方

地域の実情に精通した市町村が、地域の真のニーズやその地域の抱える交通に関する問題を精査した上で、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を作成することが重要。

留意事項

・連携計画の目標

地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定。

・連携計画の区域及び対象

当該地域の住民の通勤、通学、通院といった日常生活に関して形成される交通圏が基本。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数の交通圏が存在する場合もあ

り、

具体的な区域は地域の実情に応じて地域の関係者が判断。

協議会

連携計画の作成及びその実施に当たっては、市町村、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、地域住民、公共交通の利用者、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者、学識経験者等により構成される協議会を可能な限り活用。

3．地域公共交通特定事業その他の連携計画に定める事業に関する基本的な事項

- ・地域公共交通の活性化及び再生を図るために地域の関係者が必要と認めるあらゆる事業（一つ又は複数の事業）について定めることが可能。（例えば、総合交通計画でも、バスの活性化のみをテーマにした計画でもよい。）
- ・地域公共交通特定事業については、各々の事業の特性を踏まえ連携計画に記載。
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務等に留意。

4．新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

新地域旅客運送事業計画（以下「事業計画」という。）の策定に当たっては、当該事業の目標をできる限り明確に記載することとし、事業計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、地域の実情に適切に対応した効率的な（身の丈に合った）運送サービスであるかどうか判断。

5．その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

国の役割、都道府県の役割、市町村の役割、公共交通事業者の役割、地域住民、公共交通の利用者その他の地域の関係者の役割について記載。

【期日】

- ・公布：平成19年9月26日
- ・施行：平成19年10月1日

鉄道再構築事業

鉄道事業再構築事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善

市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

国土交通大臣による計画の認定

法律上の特例措置

公有民営方式の上下分離の実施を可能とする鉄道事業法の特例等

支援措置

予算、税制特例、地方財政措置等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援

公有民営型上下分離のイメージ（例：若桜鉄道）

既存事業者

運行

（無償貸与）

自治体
（3種事業者）

鉄道施設保有

土地保有

地域公共交通確保維持改善事業・創設までの経緯

平成19年度 地域公共交通活性化再生法 制定

平成20年度 地域公共交通活性化・再生総合事業 創設

平成21年11月 事業仕分け

地域公共交通活性化・再生総合事業

各自治体の判断に任せる

バス運行対策費補助

車両購入費補助を廃止

離島航路補助

見直しを行わない

鉄道軌道輸送高度化事業費等補助 (LRTシステム整備費補助を含む)

予算要求の縮減(10%程度)

平成22年6月 行政事業レビュー

地域公共交通活性化・再生総合事業

一旦廃止

ただし、政策目的はご理解頂いたので、政策目的を達成するため、交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直し。

その他の地域公共交通関連予算

公共交通移動円滑化(バス)

交通施設バリアフリー化設備等
整備費補助の一部(鉄道)

地域公共交通維持・活性化
推進費の一部(離島航空路)

地域公共交通確保維持改善事業の創設

平成22年11月 政策コンテスト

地域公共交通確保維持改善事業として453億円を要望。パブコメにおいて高い評価。

B評価：地域公共交通において国が真に保障すべきナショナルミニマム、各自治体や地域の従来の取組みの取扱い、大幅な増額についての行政刷新会議の指摘に基づく大幅な見直しや、事業の大幅な低コスト化、真に必要な分野・地域への重点化等が条件（B評価・・・事業の「内容」は積極的に評価できるが、「改革の姿勢」等の問題がある）

平成23年度

地域公共交通確保維持改善事業 創設 当初予算 305億円

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
(対前年度比1.00)

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、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 ()



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

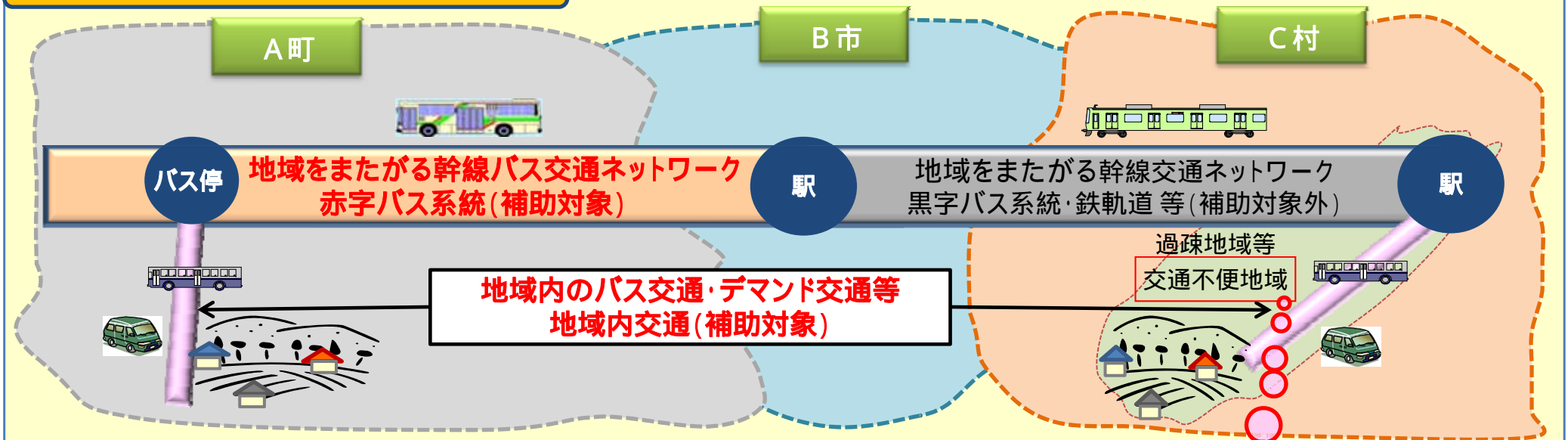
地域公共交通調査等事業

- ・ 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
- ・ 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 ()

() 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。

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

- ・複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

1,762系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

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

- ・「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

2,031系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

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 \times 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 \times 事業者の計画サービス提供時間

地域内フィーダー系統確保維持事業の新規性要件

「新たに運行を開始するもの（新規性要件）」の取扱いについて、
新設系統により運行を開始するもののほか、既存系統の見直しにより新規性・サービス充実性が図られるもの等については、新たに運行を開始するものとして取り扱うこととしている。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」二】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2.(1)】

系統見直しに係る取扱い

地域のニーズ等を踏まえて系統の見直しを行う場合

新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存系統(新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。)を比較し、異なる区間のキロ程が当該既存系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

増便によるサービス改善に係る取扱い

地域のニーズ等を踏まえて既存系統の増便によるサービス改善を図る場合

当該増便を行う補助対象期間の前年度中の運行内容を勘案し、当該増便に係る運行については「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。この場合において、当該増便の運行に係る費用増とみなすことができる経費について、補助対象とする。

実証運行等を行った系統に係る取扱い

地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行(1)又は地域公共交通調査事業による1～2か月の実証調査若しくは特定被災地域公共交通調査事業による実証運行を行った系統

あくまで実証的な調査のための運行であることから「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

1: 地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行を行った系統については、原則として、平成24年度予算に係る本事業の補助対象期間中までに本事業の支援を活用して運行を開始するものに限る。

本事業の活用を前提として実証運行を行った系統(2)

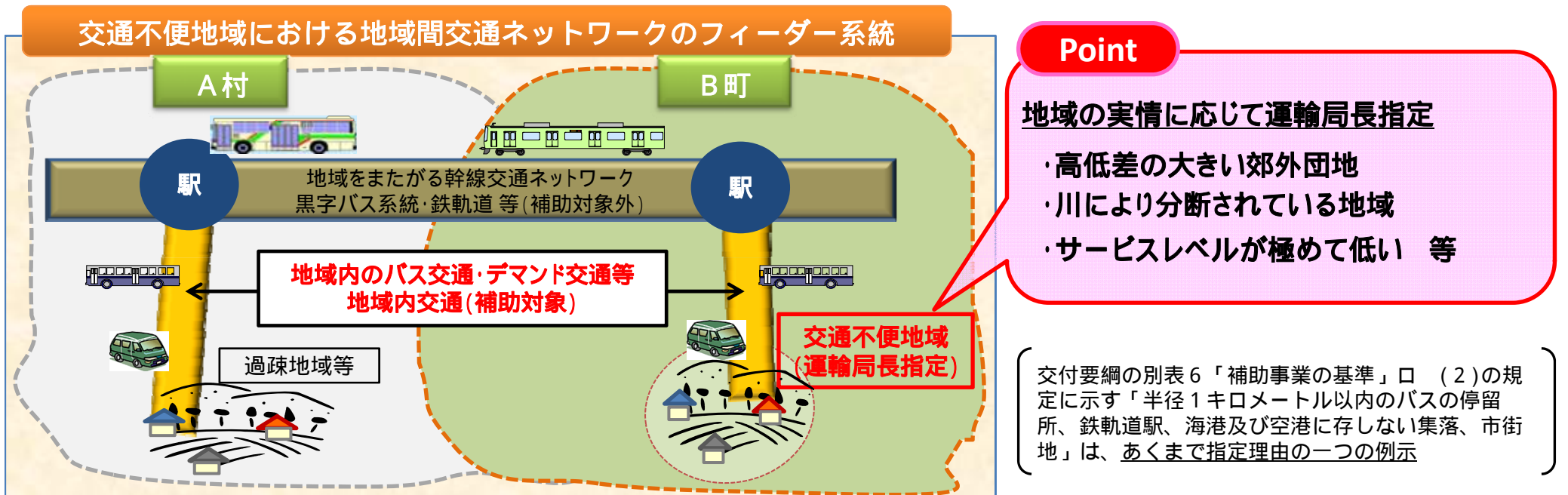
本事業の支援を受けた本格運行を行うための準備として行うものであると認められることから、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。

2: 「確保維持改善事業の活用を前提としているか否か」「実証運行であるか否か」については、地方議会での議事録、実証運行を利用者に知らせるパンフレット等で明らかであることが必要。

「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定の考え方 (地域内フィーダー系統確保維持事業)

「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定については、
地域の様々な実情に応じて柔軟に指定することができます。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」□ (2)】



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

< 交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統の場合 >

次のいずれかの交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダ系統であること。

法律に基づく過疎地域等の地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること

交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保を目的とした幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること。

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。【幹線アクセス性】

新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。【サービスの充実性】

経常赤字が見込まれること。 等

交通不便地域の指定状況 (H24.8.20)

地方運輸局長が指定する交通不便地域の指定状況

運輸局名	計	1km以内に停留所等不存在	1km以内停留所等存在
北海道	0	-	-
東北	0	-	-
北陸信越	12	8	4
関東	22	19	3
中部	10	6	4
近畿	12	12	0
中国	6	4	2
四国	1	0	1
九州	13	7	6
沖縄	0	-	-
計	76	56	20

交通不便地域(1km以内停留所存在)指定の事例

交通不便地域の指定理由	件数
地形上の理由(高低差、道路状況(迂回)等)	12
積雪、寒冷地	4
バスサービスレベルが低い	3
バス路線退出予定	1
その他	1

補助事業に係る計画における記載事項

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

地域間幹線系統

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
運行系統の概要・運送予定者
事業に要する費用の総額・負担者・負担額
その他（別表4の基準八・二関係）

地域内フィーダー系統

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
運行系統の概要・運送予定者
事業に要する費用の総額・負担者・負担額

車両減価償却費等補助を受けようとする場合は、上記に
車両の取得の目的・必要性
車両の取得の定量的な目標・効果
車両取得計画の概要・取得事業者
車両取得の費用の総額・負担者・負担額
に係る事項を加える。

地域公共交通確保維持事業（離島航路）

運営費補助

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
航路の概要・運航予定者
事業に要する費用の総額、負担者
事業の改善等に関する事項

構造改革補助

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
運航を確保・維持するための改善策等
事業に要する費用の総額、負担者・負担額

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化設備等整備事業

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
事業の内容・事業実施者
事業に要する費用の総額・負担者・負担額
計画期間

利用環境改善促進等事業

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
事業の内容・事業実施者
事業に要する費用の総額・負担者・負担額
計画期間
その他（別表21関係）

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

事業の目的・必要性
事業の定量的な目標・効果
事業の内容・事業実施者
事業に要する費用の総額・負担者・負担額
計画期間

上記各事業の計画記載事項は、それぞれ、地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、生活交通改善事業計画の場合も同じ。
利用環境改善促進等事業については、LRT整備計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、鉄道事業再構築実施計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで生活交通ネットワーク計画に代替可。

地域公共交通調査事業とは

定義

地域の公共交通に関する確保維持改善の取り組みであって、地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業

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条第一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

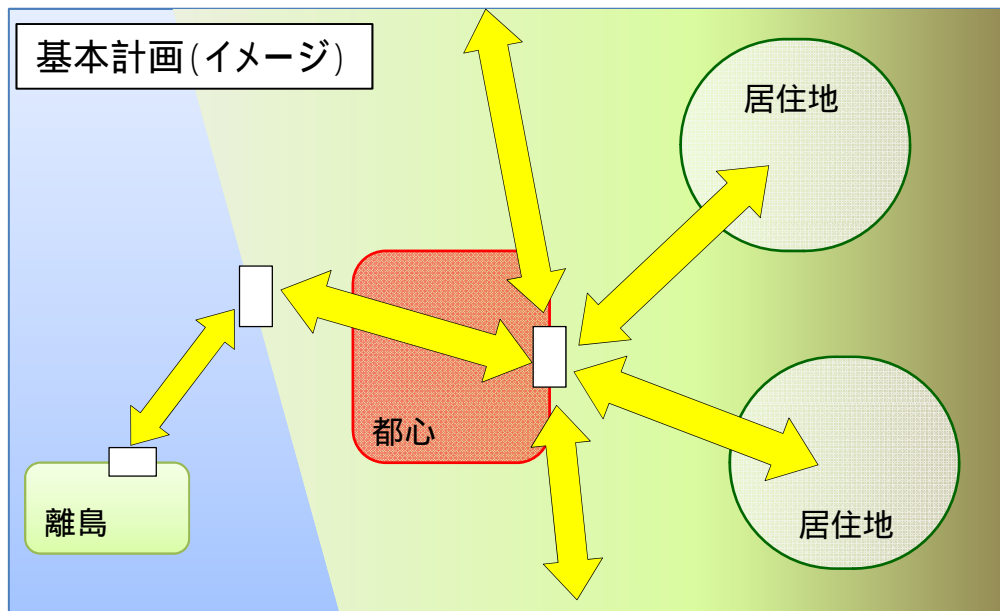
計画の策定調査の実施に必要な経費
（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等）

補助率

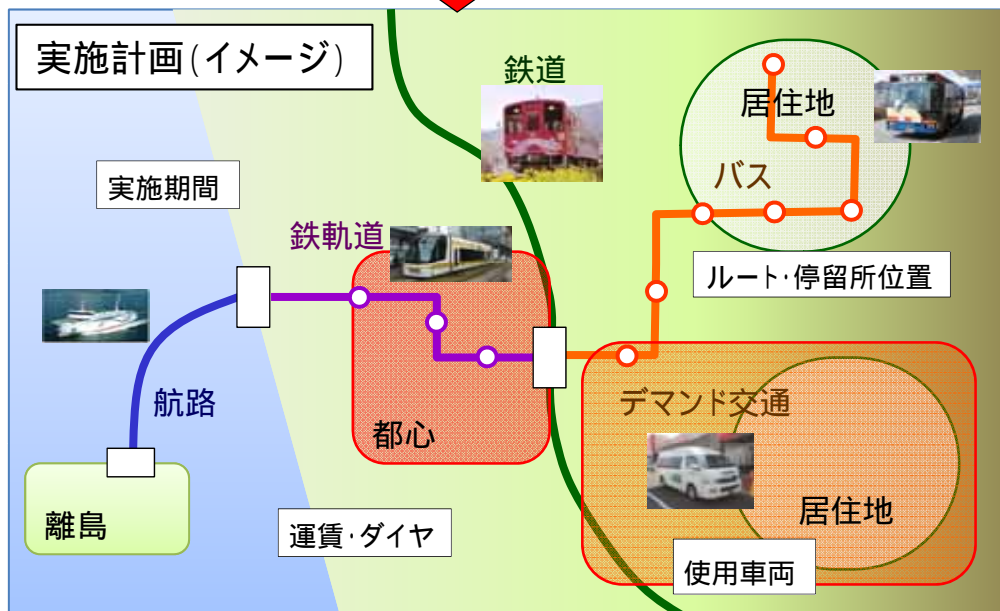
定額（2,000万円以下）

各協議会の要望合計額が全体予算額を上回った場合には満額の交付とならない場合がある。

地域公共交通調査事業で何ができるのか(一例)



基本的な考え方を具体化



検討事項(例)

協議会・ワークショップの開催など

地域の足をどうするか

優先すべきは何か

対象範囲はどうするか

どんな運行形態が最適か

路線の設定

ダイヤの設定

車両の選定

運行事業者の選定

費用負担の検討

事業実施効果の推測

経費・収支状況の推計

など

分析

調査(例)

既存交通の実態調査

➤ 利用状況、OD調査等

主要施設の状況

➤ 病院、学校、商店、役場 位置等

住民のニーズ等把握

➤ よく行く施設、普段の活動時間
自由に使える車があるか等

運行計画の妥当性検証

➤ 実証調査、WEBComPASS等

住民の行動変容可能性検証

➤ モビリティマネジメント等

あくまで一例であり、地域の状況に応じて様々な調査が考えられる

事前要望調査

事前要望調査とは

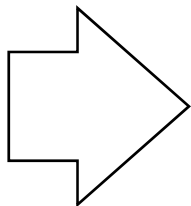
一つの協議会への補助額は上限額2,000万円としているが、調査事業全体としての予算にも上限があることから、あらかじめ全体での必要額について確認するため実施

実施時期・方法等について

時 期：2月
方 法：運輸局から各市町村へ照会 運輸局への回答
内 容：次年度申請希望の調査内容、所要額等

【留意点】

- 1: 全体の希望額が予算を上回った場合には、何らかの調整を行う可能性があることから、申請額は見積りをとるなどし、ある程度精査すること。
- 2: 事前要望調査で予算額を超過した場合は二次募集を実施しない可能性があるため、活用を検討している自治体は必ず一次調査で回答すること。



全体額の把握、本省における執行方針決定後
調査事業執行額の決定・交付申請受付

交付申請(申請時期等)

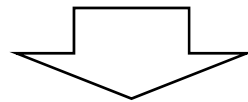
【一次募集】 事前要望調査に回答があった協議会を対象として実施

受付時期:5月上旬～

交付決定:5月下旬～

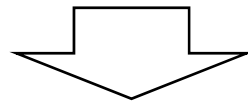
(注) 予算成立がずれ込んだ場合には交付決定時期がずれる場合があります。

早期の調査を希望するため年度早々に交付申請したい、調査の検討に時間を要する等の事由により申請が遅れる等については、個別に相談されたい。



一次募集分の交付決定後、予算額に余剰のある場合
適宜二次募集、三次募集を実施する

年度途中からでも調査を開始したいという協議会に対しては柔軟な対応を行いたいことから、活用意向がある場合には適宜運輸局に相談されたい。



予算額分の執行確定後、当該年度に係る調査事業の募集を終了

交付申請にあたっての留意点

次年度以降、地域公共交通確保維持事業または、地域公共交通バリア解消促進等事業のいずれかの事業の活用を前提としていることが必要である。

調査ありきの補助申請は認めない。

申請書には、次年度以降にどの補助メニューの活用を念頭に置いているのか、明記すること。

地域公共交通総合連携計画やその他の交通計画を活用して、生活交通ネットワーク計画を策定する場合は、連携計画等の策定のための調査についても補助対象となる。

地域の交通を考えるとという観点から、連携計画等の策定を推奨する。

生活交通ネットワーク計画を改善するなど、計画の見直しのための調査についても補助対象となる。

過去に活用した補助事業の内容との違いを明確にする必要がある。

原則単年の活用であるが、特別の理由があれば2ヶ年の活用も可とする。

まず運輸局を通じ個別具体的に相談すること。

2カ年となる理由や、各年度の調査の違いなどについて整理すること。

なお、2カ年目の申請状況によっては、優先順位が低くなることもある。

コンサル等に委託する場合の留意点

調査事業はあくまで、「調査のための費用」を補助するものである。

→ 調査結果をもとに、協議会が地域の交通をどうしていくのか協議し、計画を作りあげていくものである。

ただし、コンサルへの委託業務と並行し、協議会で諮りながら計画の中身を検討していく場合、計画のとりまとめや印刷・製本を業務委託の中で行うことを妨げない。

→ あくまで計画自体の検討は協議会が行うべきで、協議会のための資料作成や計画書の製本等、補助的な業務をコンサルに委託することは、円滑な計画策定のためであると考えられる。

上記のような趣旨から、計画の中身までコンサルに考えさせるような業務委託は、補助対象として認められない。

交付決定日より前に契約した業務は補助対象として認められない。

交付決定日前の協議会開催等事務費も同様。

以下のような費用は補助対象経費として計上することはできない

- 先進地視察の旅費
- 国家公務員が協議会委員である場合の旅費、謝金
- イベント費用
- 収入印紙
- コンサルや事業者への振込手数料 など

実証調査の取り扱い

実証調査を行う場合の短期間とは、1～2カ月とする。

調査事業は、あくまで計画策定のために必要な調査に対して補助するものであり、実験運行のための補助ではない。

調査結果は協議会において議論・検証を経て計画へ反映されることが必要である。
(たとえ実証調査における運行案から変更がなくても、検証はされるはずである)

内容の変更・見直し等もなく本格運行へ移行することを前提とした実証調査とは、1～2カ月の実証調査と銘打った運行の終了後、その運行案や調査結果を検証することもなく、そのまま本格運行へ移行するようなもの。

実証調査の事例としては、以下のようなものを想定。

- 住民にデマンドシステムを体験してもらうための実証（無料も可）
 - 価格弾力性を調査するための実証
 - 運行可能な経路であるか把握するための実証
 - 運行の所要時間の把握のための実証
- など

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

等

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「かしこく」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>

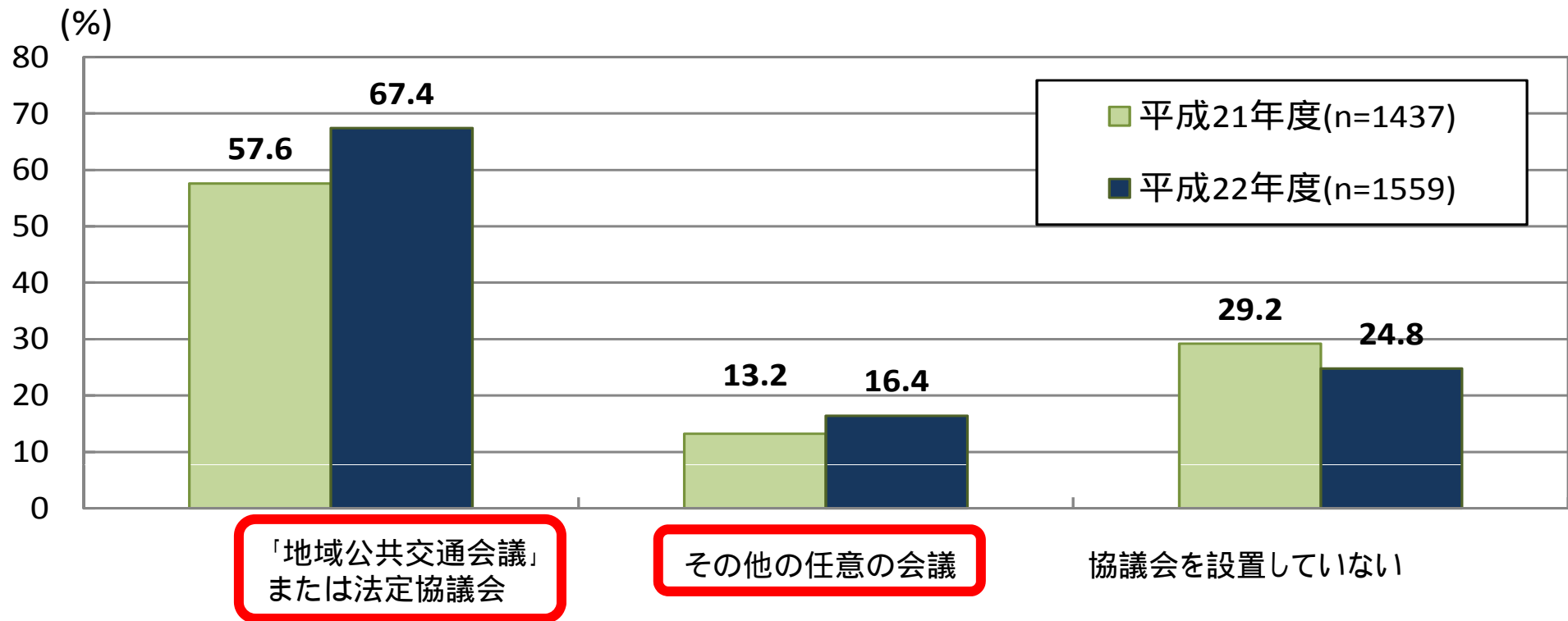


<総合時刻表>

協議会等の設置状況

地域公共交通は自治体だけが考えれば良いというものでなく自治体や交通事業者に加え、住民等その地域の様々な関係者があるべき交通について議論していくべきである

協議会等の設置状況

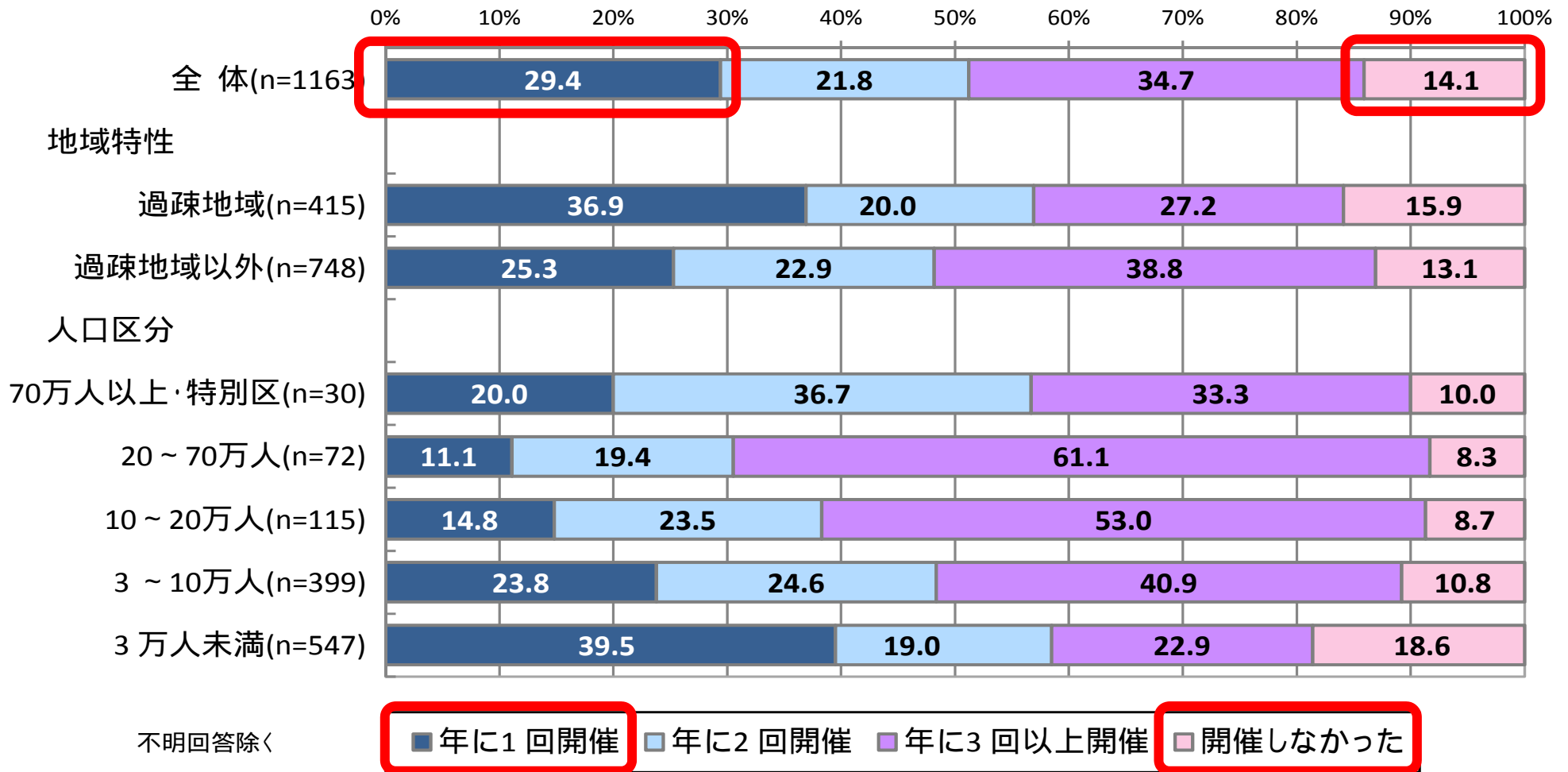


何らかの協議会・会議を有する自治体 **75.2%**

H23年度 全国自治体アンケート調査
複数回答
(回答時点はH22年度末)

協議会の開催状況

協議会等を設置している市区町村の協議会開催状況



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行に伴う協議会制度の運用等について

1．協議会の役割について

法定協議会は、バス、鉄道、旅客船といった個別の輸送形態ごとの輸送サービスの活性化等の観点にとどまらず、ドア・ツー・ドアのシームレスな輸送サービスを実現するための複数の輸送形態間の連携・横断的な観点から、関係者が集まり、協議する仕組みである。

法定協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適なあり方について総合的に検討、合意形成を行い、合意がなされた取組を実施するため、各主体間の意見調整を図り、地域の関係者が一体となって地域公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的な役割を担うものである。このため、地域公共交通活性化・再生法上、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務が課されている。

2．既存の協議会との関係について

基本的考え方

現在、バス、鉄道、旅客船といった輸送形態別に、それぞれ地域公共交通会議、近代化補助に係る再生計画を作成するための協議会、離島航路行政連絡会議などの仕組みがあり、地域においても、それぞれの輸送形態ごとに協議会が設立されているケースも多いが、今後、法定協議会の仕組みを活用して、地域におけるニーズに即して、輸送形態にとらわれない連携・横断的な観点からの検討が促進されることが期待される。

法定協議会を設置する場合、既に輸送形態ごとの協議会が設立されているときは、できる限り、既存の協議会の組織・体制を活用するなど、地域において過度な負担や混乱がないようにすべきである。

なお、法定協議会は、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づき、単一の輸送形態のみを検討対象とすることを妨げない。

道路運送法に基づく「地域公共交通会議」との関係について

道路運送法に基づく「地域公共交通会議」については、バス輸送を対象にしているものであるが、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務、

予算の重点配分等の地域公共交通活性化・再生法の仕組みを利用することで、バス輸送に関する検討・取組が一層促進されると期待される場合等には、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付け、法定協議会としての機能を付加することが有効と考えられる。この場合、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」としての位置付け・運営が妨げられるものではない。

なお、バス、鉄道、旅客船など複数の輸送形態にまたがって検討する法定協議会を設置した場合においても、例えば、バス輸送について、限られた関係者で集中的に議論した方が効率的と考えられる場合も想定され、こうした場合には、法定協議会に、例えば、バス分科会を設けて検討するなど、地域の課題や関係者の意向により、柔軟に対応すべきである。この場合、バス分科会が、必要に応じ、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」としての機能も果たすこととなる。

以上の考え方は、既に「地域公共交通会議」が設置されている場合も、新たに設置される場合も同じである。

鉄道に関する既存の協議会との関係について

鉄道に関しては、乗継改善や駅前広場の改良といった一市町村内の駅等のみを対象とする場合や路線の一部廃止の場合等を除き、路線全体で活性化や再生に取り組む必要があるため、沿線の全ての市町村が一堂に会して協議する必要があるとの特殊性に留意する必要がある。

実際のところ、これまでも、近代化補助に係る再生計画を作成するための協議会においては、すべての沿線市町村が参加している。

このため、法定協議会についても、鉄道路線の活性化等のテーマを扱う場合には、乗継改善や駅前広場の改良といった一市町村内の駅等のみを対象とするときや路線の一部廃止のとき等を除き、沿線市町村全てが参加している既存の協議会を活用するか、新設する場合にあっては全ての沿線自治体が参加する協議会を設けることが必要である。

海上運送に関する既存の協議会との関係について

海上運送に関しては、乗継改善や旅客船ターミナルの改良といった一市町村内のみを対象とする場合については市町村単位で行われる場合がある一方、県境や市町村境にまたがることも多いことから、航路に関係する全ての市町村が一堂に会して協議する必要がある場合も多いとの特殊性に留意する必要がある。

離島航路行政連絡会議については、国の離島航路補助の対象となる航路の経営改善等、離島航路の維持・改善について関係者の一層の意思の疎通を図るためのものであるが、海上運送に関する検討・取組が一層促進されると期待される場合等においては、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付けるなど、既存の協議会の組織・体制を活用することも有効と考えられる。

3．法定協議会の名称について

法定協議会の名称については、協議会の構成員や対象が多様であり、対象エリアの自治体や検討対象を付した名称を用いることが一般的と考えられる(例：市地域公共交通活性化協議会)。ただし、既に設置された道路運送法の「地域公共交通会議」に法定協議会の機能を付加する場合には、地域の選択により、地域が混乱しないように、協議会の継続性を示す観点から、「地域公共交通会議」の名称を引き続き使うことも妨げない。

社会資本整備総合交付金とは(概要)

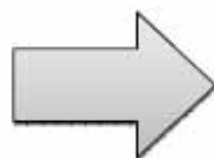
概要

◇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>

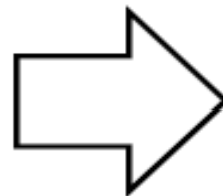
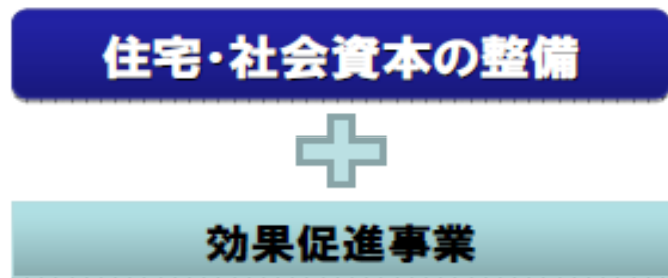


個別補助金を原則廃止

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】

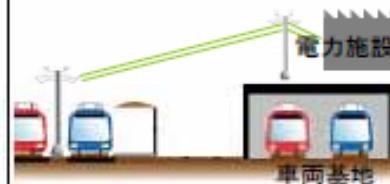
《基幹事業と一体的に実施する交通施設の整備等》

【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】



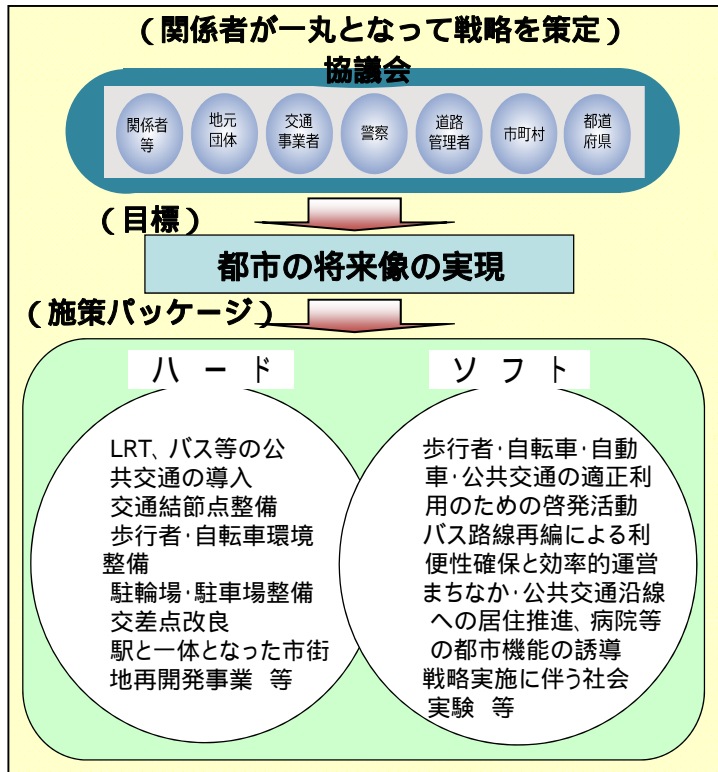
自転車利用促進社会実験

※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

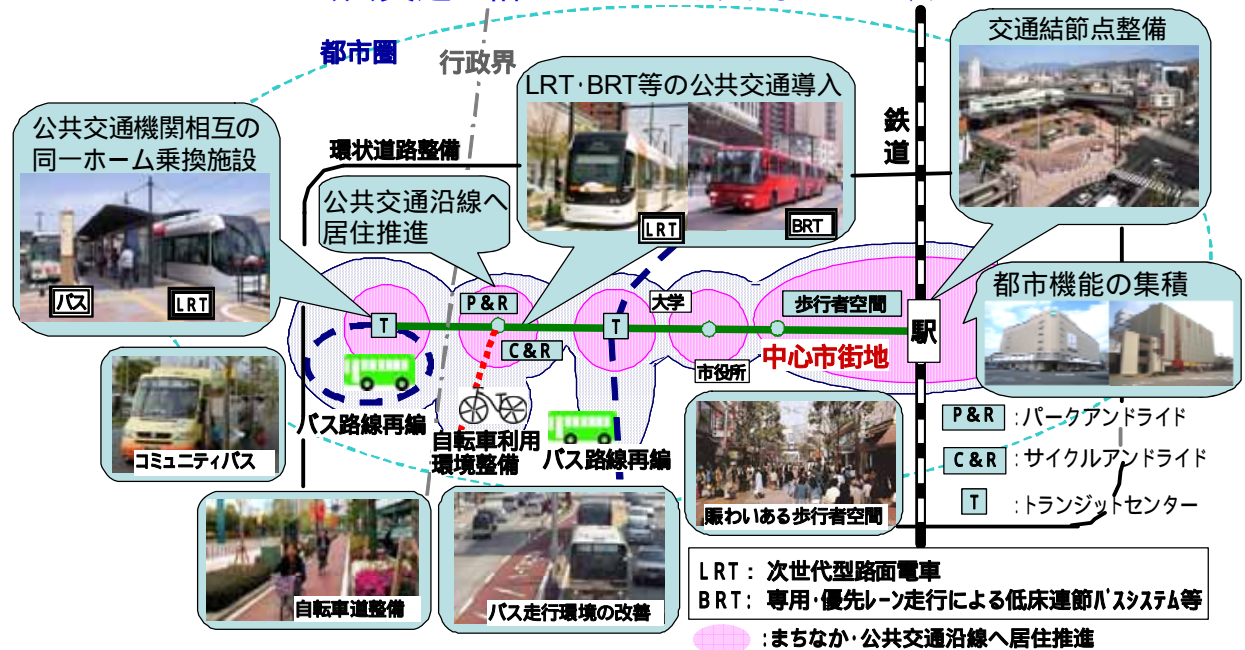
- 都市・地域の安全で円滑な公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりなどの魅力ある未来像を実現するため、多様な主体で構成される協議会において総合交通戦略を策定。
- 総合交通戦略に基づき、電動バス、電気自動車、超小型モビリティの活用をはじめ、LRTやバス走行空間の整備、交通結節点の改善、公共交通機関の利用促進や徒歩・自転車による移動環境の整備等を実施。

都市・地域総合交通戦略の策定



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

戦略実施プログラム

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！

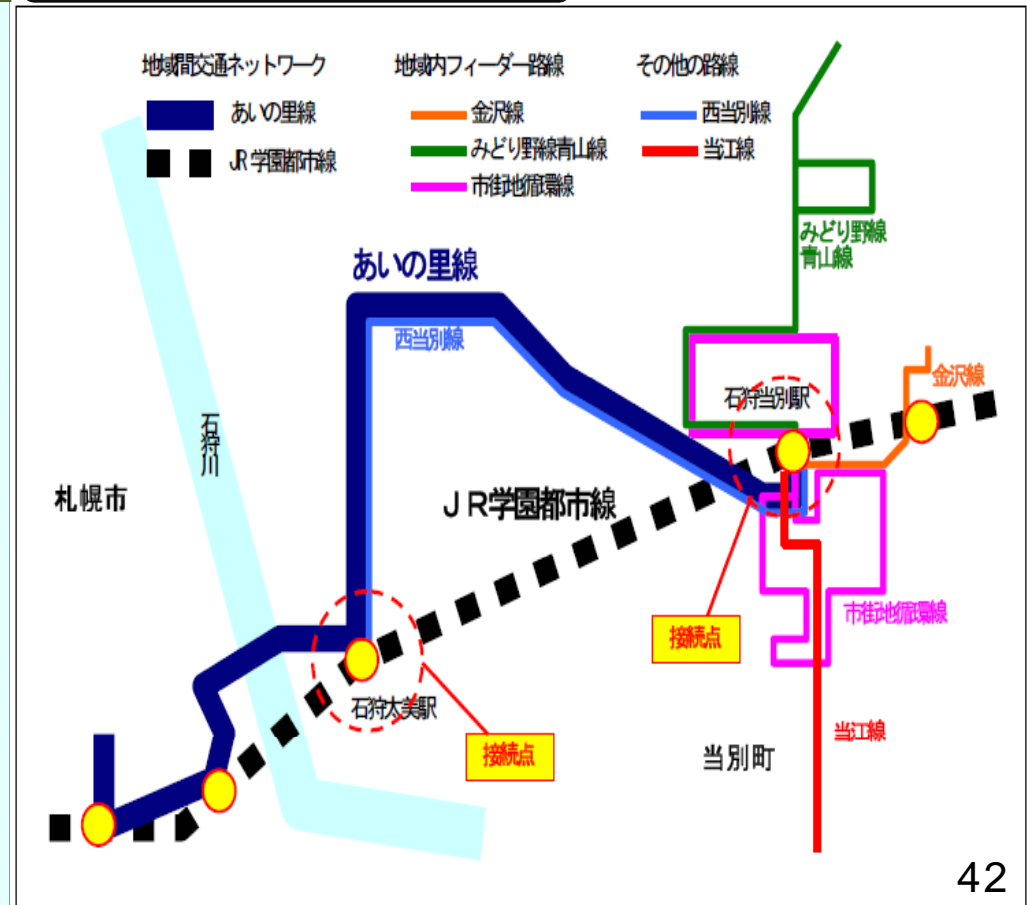
当別町においては、町営路線バス・福祉バス、病院送迎バス及び地域限定の住民送迎バスを一元化し、路線・経費を一つにまとめてみんなが利用できるコミュニティバスを平成18年度から運行している。

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



バリアフリー化設備等整備の取組み (広島県尾道市)

尾道市内のバスは、高齢者や障害者、学生等の交通弱者の利用が多く、安全・安心な移動手段の確保のためにノンステップバスの導入が不可欠である。おのみちバス(株)では、JR尾道駅を中心として1日500人の外来患者のある尾道市民病院、JA尾道総合病院を結ぶ路線を保持しているが、低床車両が少ないため、高齢者等を中心とした利用者環境改善を目的として計画的にノンステップバスを導入するものである。

バリアフリー化設備等整備事業の概要

- ・補助対象事業者:おのみちバス(株)
- ・地域協議会:尾道市生活交通改善協議会
(尾道市、おのみちバス(株)、広島運輸支局)

【運行区間】尾道市全域

【導入車両】中型ノンステップバス1両(スロープ付)

【代替車両】大型ツーステップバス(車齢:18年2月)

車両の特徴



車椅子も乗降が容易な
スロープ付



つかまりやすい握り棒

事業の効果

・「H32年度までにノンステップバスの比率を70%」とする国の方針に従い、尾道市内を運行する乗合バス車両に占めるノンステップバスの比率をH28.4.1までに50%以上とするため、今後5年間で5台の購入を計画。(NSバス比率:H23.3 / 34.6% H24.3 / 37.5%)

・尾道市では、高齢者、障害者のために、さくら定期(65歳以上)、敬老優待乗車証(73歳以上)、身障者優待乗車証を発行し、バスの利用を働きかけている。

・利用者からは、「ノンステップバスが増えて、車椅子が乗車出来る便が増えた」「高齢者や幼児がスムーズに乗降出来るようになった」等の声が届いている。



乗降がスムーズな低床



高齢者にもやさしい