

地域公共交通会議等の運営について

国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
輸送・監査担当 鈴木 隆史

1. 公共交通とは？

- ✓ 一般的には、**不特定多数が利用できる交通機関**（鉄道・バス・タクシー等）のこと
- ✓ 公共交通は**目的ではなく手段**
- ✓ 地域に必要とされない、積極的に何とかしようとしていないなら、**減ったりなくなったりする**
（震災や新型コロナウイルス等、他の要因で変化することもある）
- ✓ 交通事業者任せであったものが、時勢や環境の変化に伴い、**地域で考えるべきもの**に変化
→H18年改正道路運送法、H19活性化再生法、H25交通政策基本法等により、地域で考えるための環境は整っている
今回の活性化再生法等の改正によってさらに??

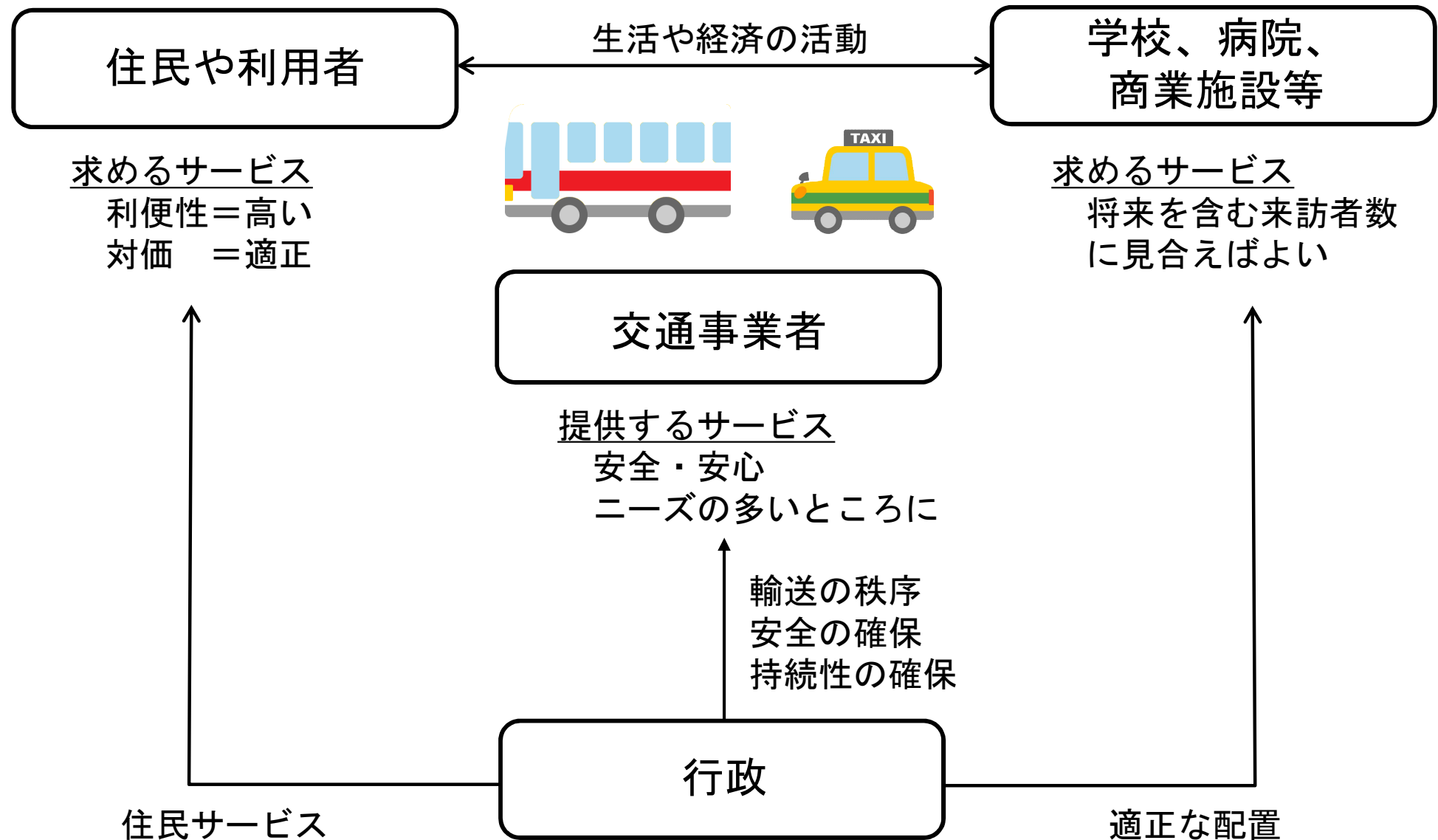
2. 「餅は餅屋」で良い。

ゆえに、連携・協働がないと実現不可能

- ✓ 「つくり、まもり、そだてる」ためには、安全性、利便性、効率性、持続性等が必要 → 現在、1者では困難
- ✓ そのため、バスの運行計画はバス事業者、住民の意見取りまとめは自治会、施策は自治体、というように役割分担と意思疎通が重要

最近「餅屋」が別の物を売ってる・・・？

3. 利害関係者が、それぞれの立場を理解すること



4. 誰のために、どうするか

- ✓ 運送事業を行う（人・車・カネを動かす）には、当然準備（理由・期間）が必要
- ✓ 持続的に行う = 共通認識が一過性ではダメ
「住民や利用者のために」
- ✓ 人もカネも無限ではないので、より高い効率性を求める



地域公共交通会議や活性化再生法の法定協議会の枠組みをうまく使って、

- ① 計画性を持って進め、不具合があれば都度対処する
- ② 利害関係が発生するところを行政がコーディネートする

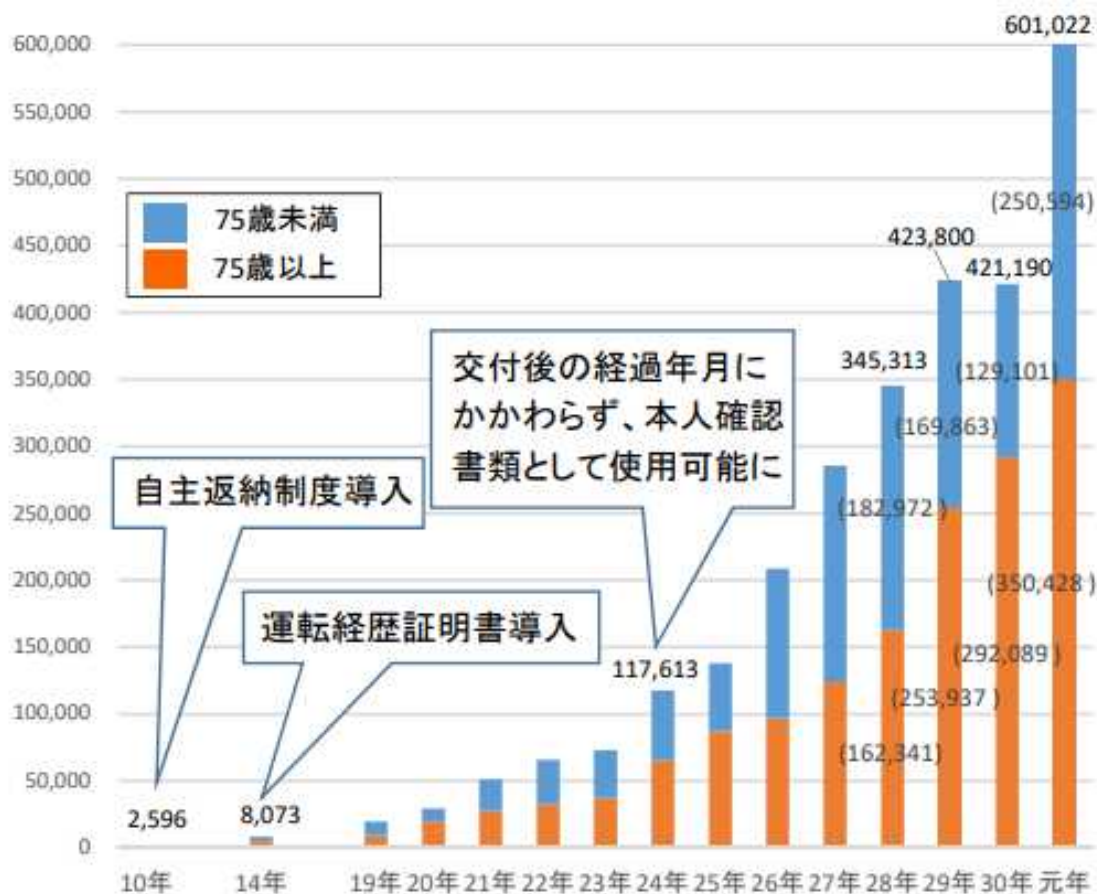
- ① 計画性を持って進め、不具合があれば都度対処する
- ② 利害関係が発生するところを行政がコーディネートする

・・・って、具体的に何をどうするか？

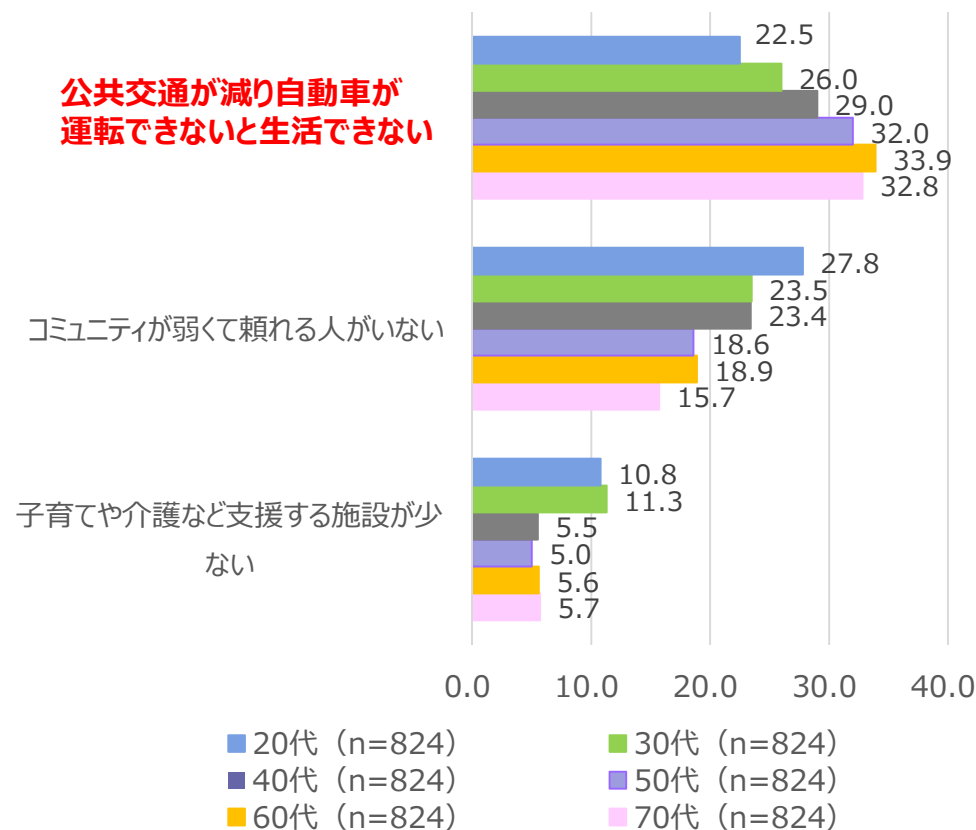
まずは、周りをよく見てみましょう

- ✓ 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加
- ✓ 高齢者を中心に、公共交通がなくなることへの不安の声も

運転免許申請取消（自主返納）の件数



現居住地に対する将来の不安

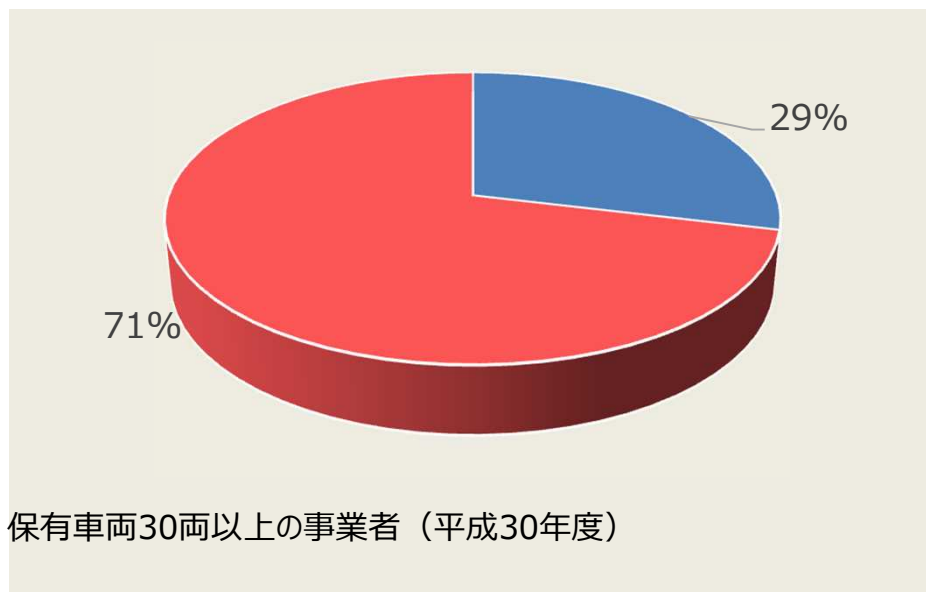


(出典) 警察庁公開資料より抜粋

(出典) 国土交通省総合政策局作成

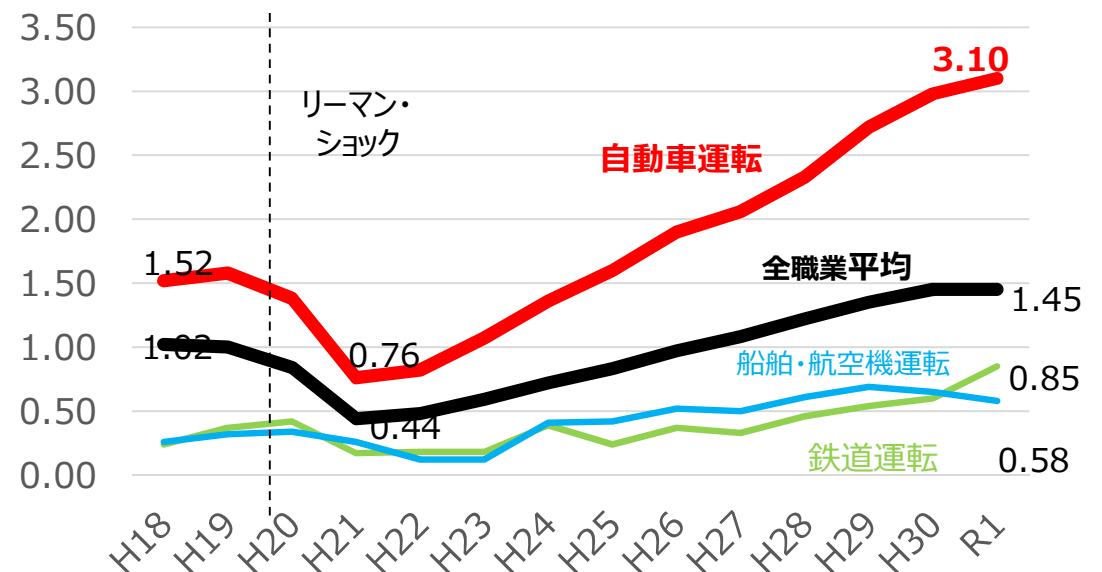
- ✓ 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字
- ✓ 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍

一般路線バス事業が赤字である
バス事業者の割合



(出典) 国土交通省

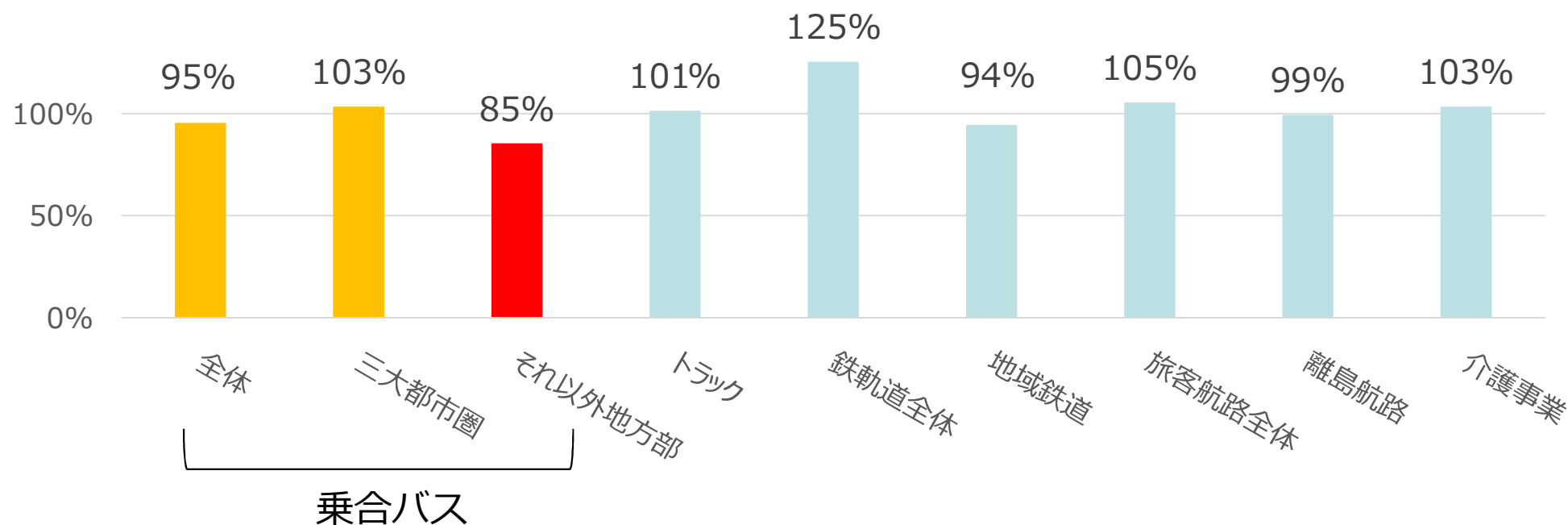
有効求人倍率の推移
(常用パート含む)



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より
国土交通省総合政策局作成

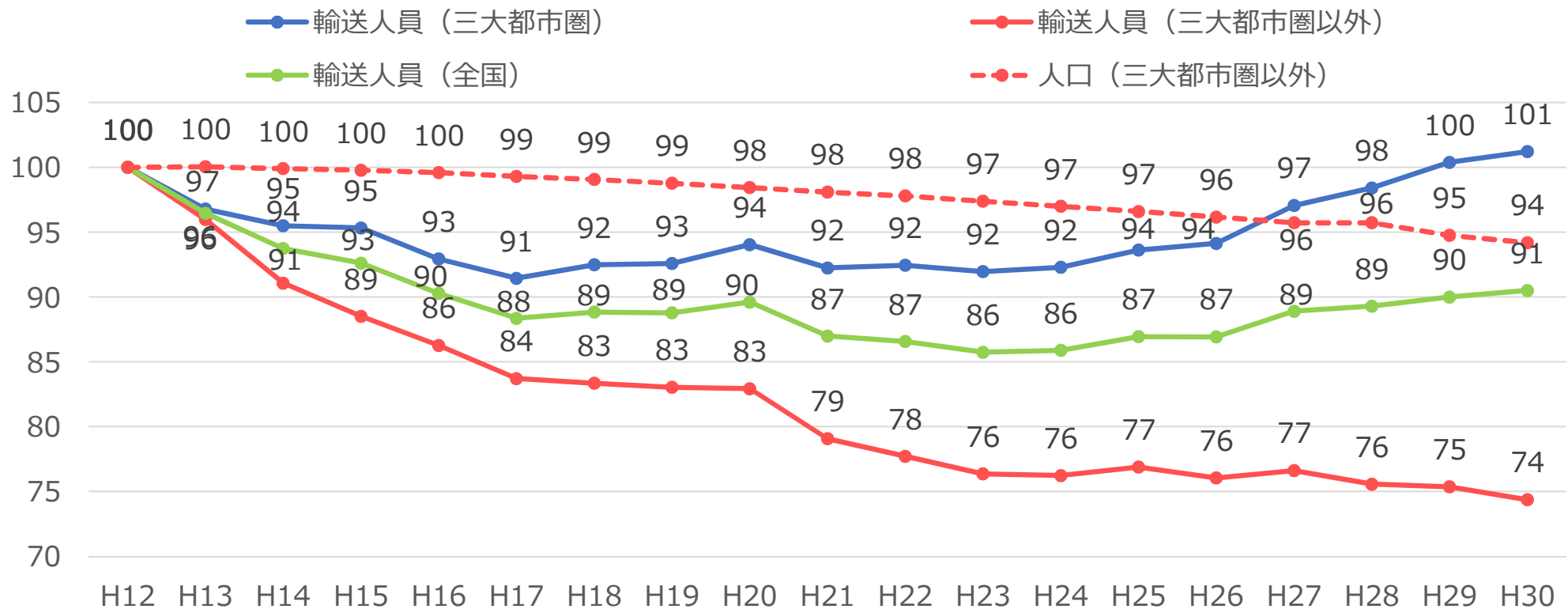
- ✓ 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、**「地方部」では15%程度の赤字**
- ✓ 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。**「地域鉄道」に限ると6%程度の赤字**
- ✓ 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は**3%程度の黒字**

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）

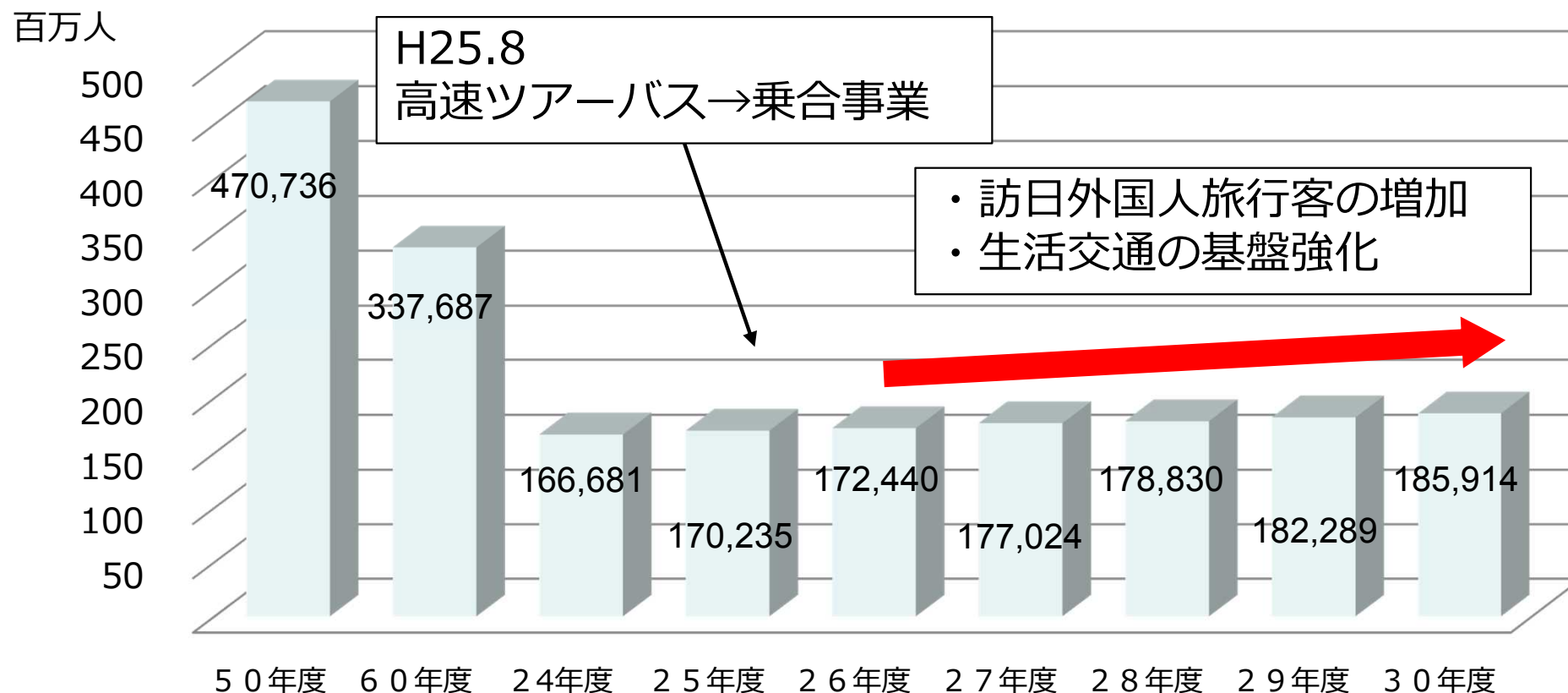


- ✓ 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい
- ✓ 一方、三大都市圏の輸送人員は近年、増加傾向
→コロナウィルスの影響で対前年の約7～8割に転落

平成12年度を100とした乗合バスの輸送人員

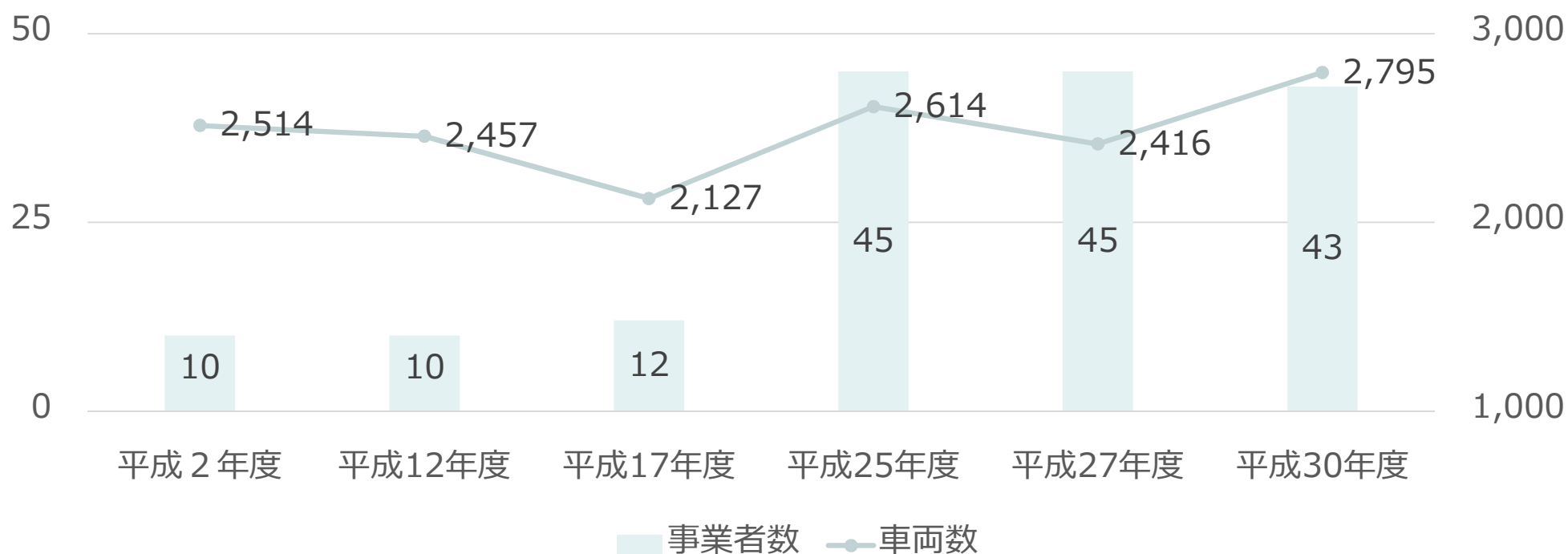


- ✓ 近年の増加理由は、
 - ① H25.8、高速ツアーバスが「**新高速乗合**」となり、貸切バス事業者が乗合バス事業者として整理
 - ② **訪日外国人旅行者**の急増
 - ③ **市町村によるデマンド運行**などきめ細かな交通の整備
- ✓ ただし、R2.2以降はコロナウィルスの影響により悪化



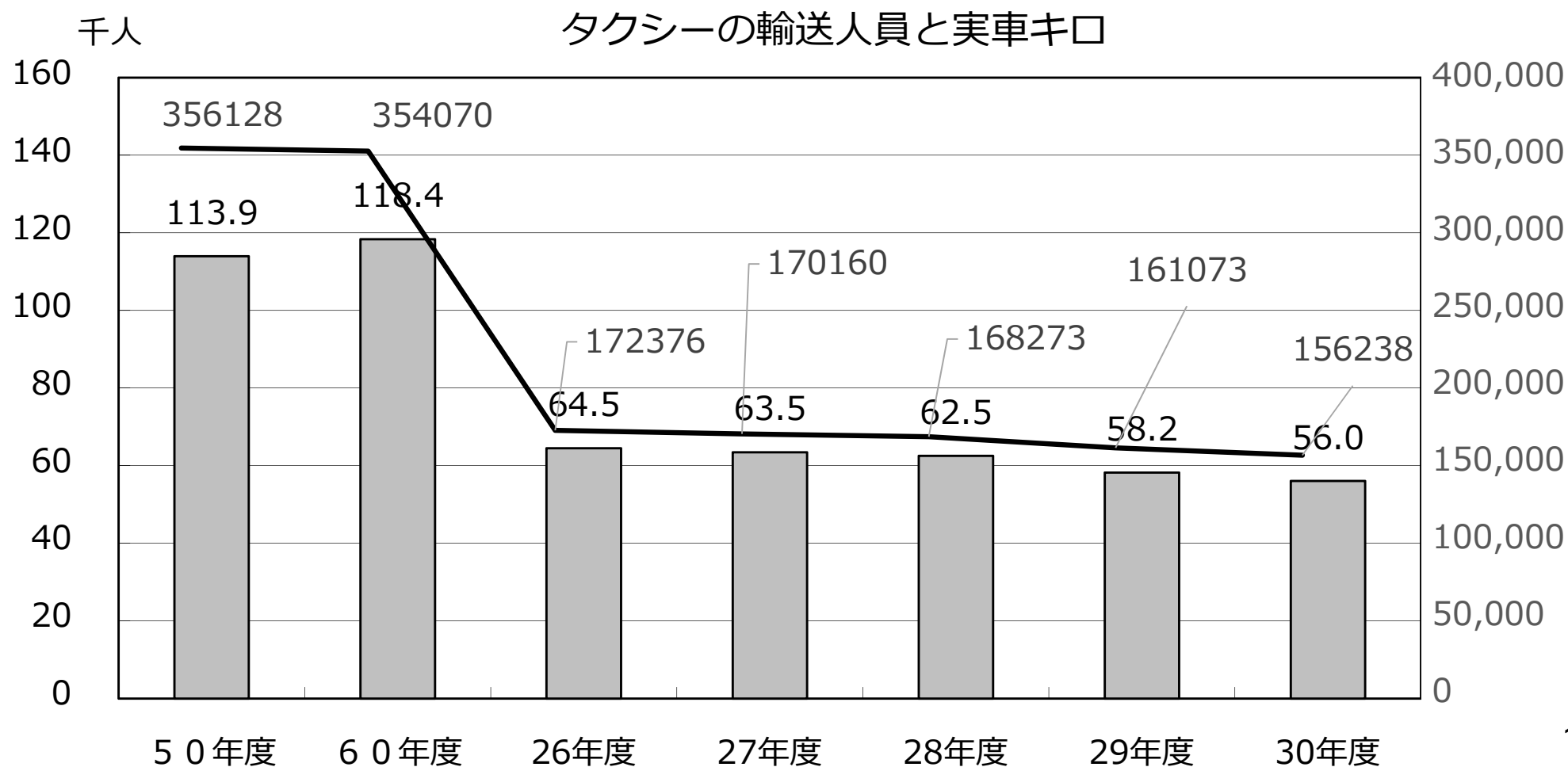
- ✓ H25.8、高速ツアーバスが「新高速乗合」となり、貸切バス事業者が乗合バス事業者として整理されたことが大きい
- ✓ コミュニティバスの受託状況により小幅な動きがある

乗合バスの事業者数・車両数の推移



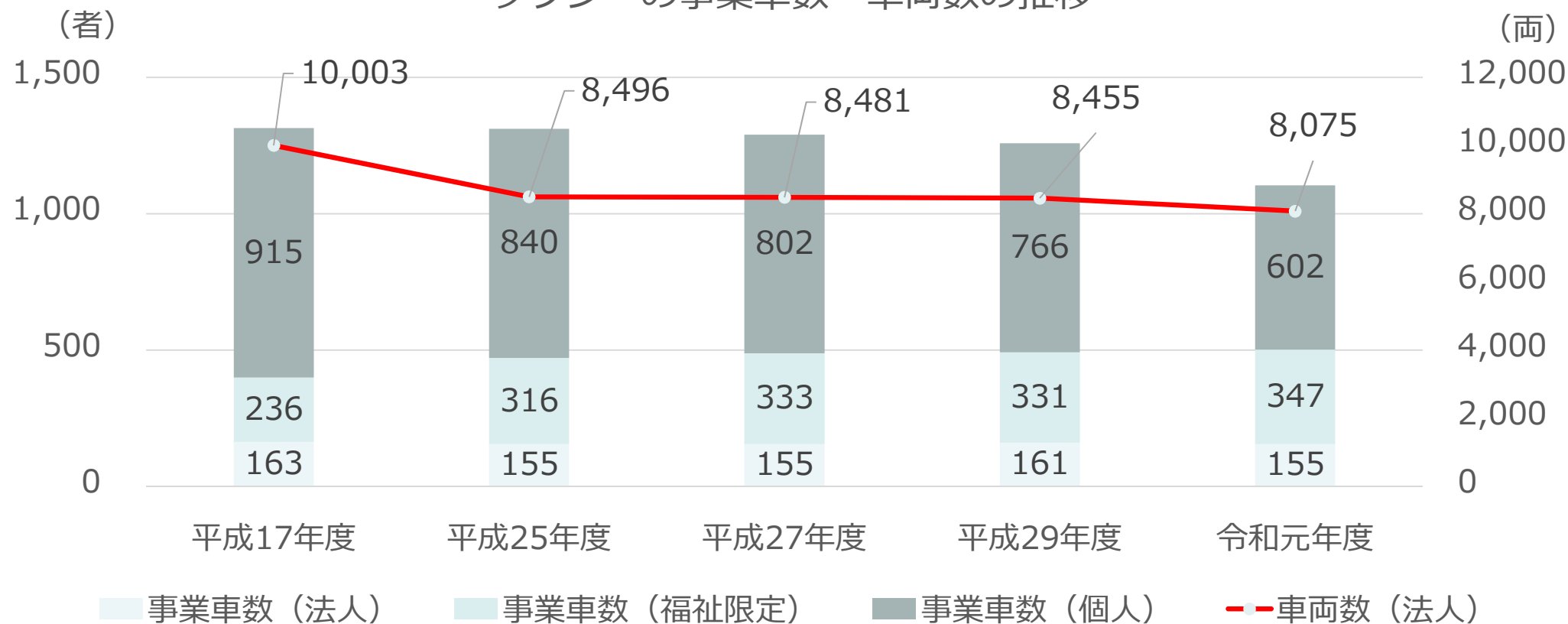
	平成2年度	平成12年度	平成17年度	平成25年度	平成27年度	平成30年度
事業者数	10	10	12	45	45	43
車両数	2,514	2,457	2,127	2,614	2,416	2,795

- ✓ 利用の低迷により、輸送人員及び実車キロの減少傾向が続いている
- ✓ 営業収入は、S60年度と比較して7割弱に落ち込み

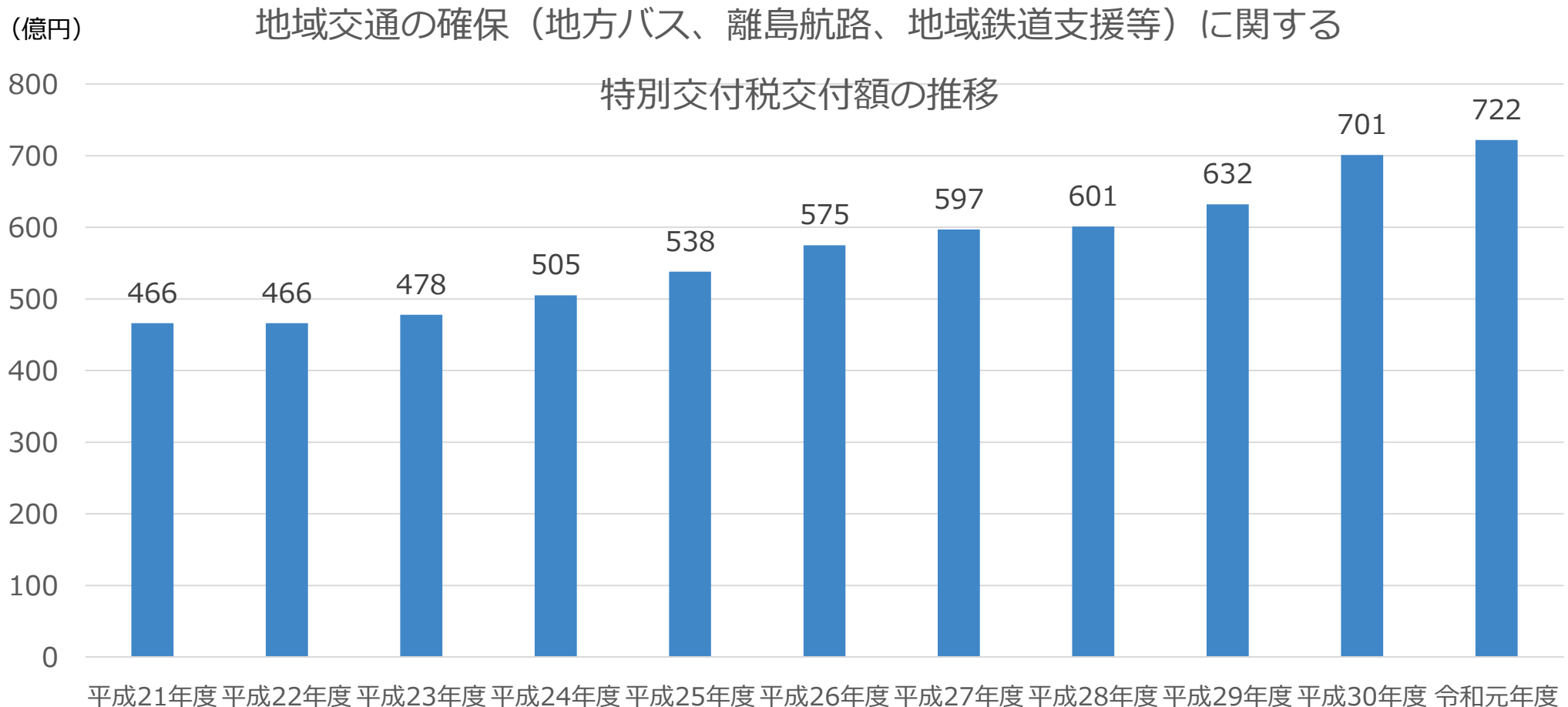


- ✓ 法人・個人ともに車両数が減少傾向が続いている。
- ✓ 高齢化等の進展に伴い、要介護者が増加傾向にあるが、家族や自家用有償運送による送迎の充実もあり、福祉限定は概ね横ばい

タクシーの事業車数・車両数の推移



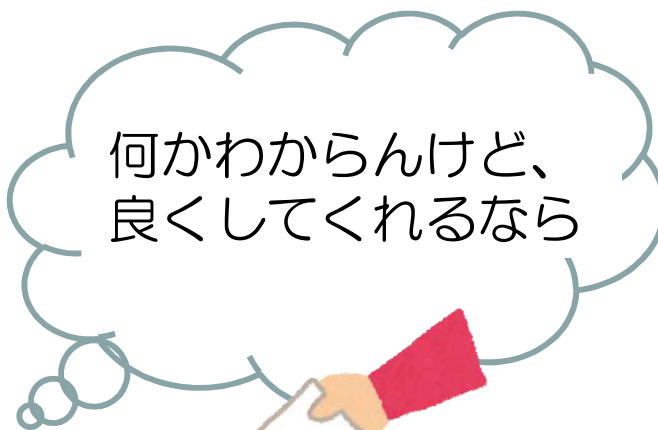
- ✓ 地方バス路線の運行維持は、地方公共団体が負担する額の80%が、特別交付税の対象になりうる
- ✓ 地域交通の確保に関する特別交付税交付額は、10年間で約55%増加





誰もが便利に使える
デマンド交通の導入を
実現します

適当に
やっとして



意識

無理...

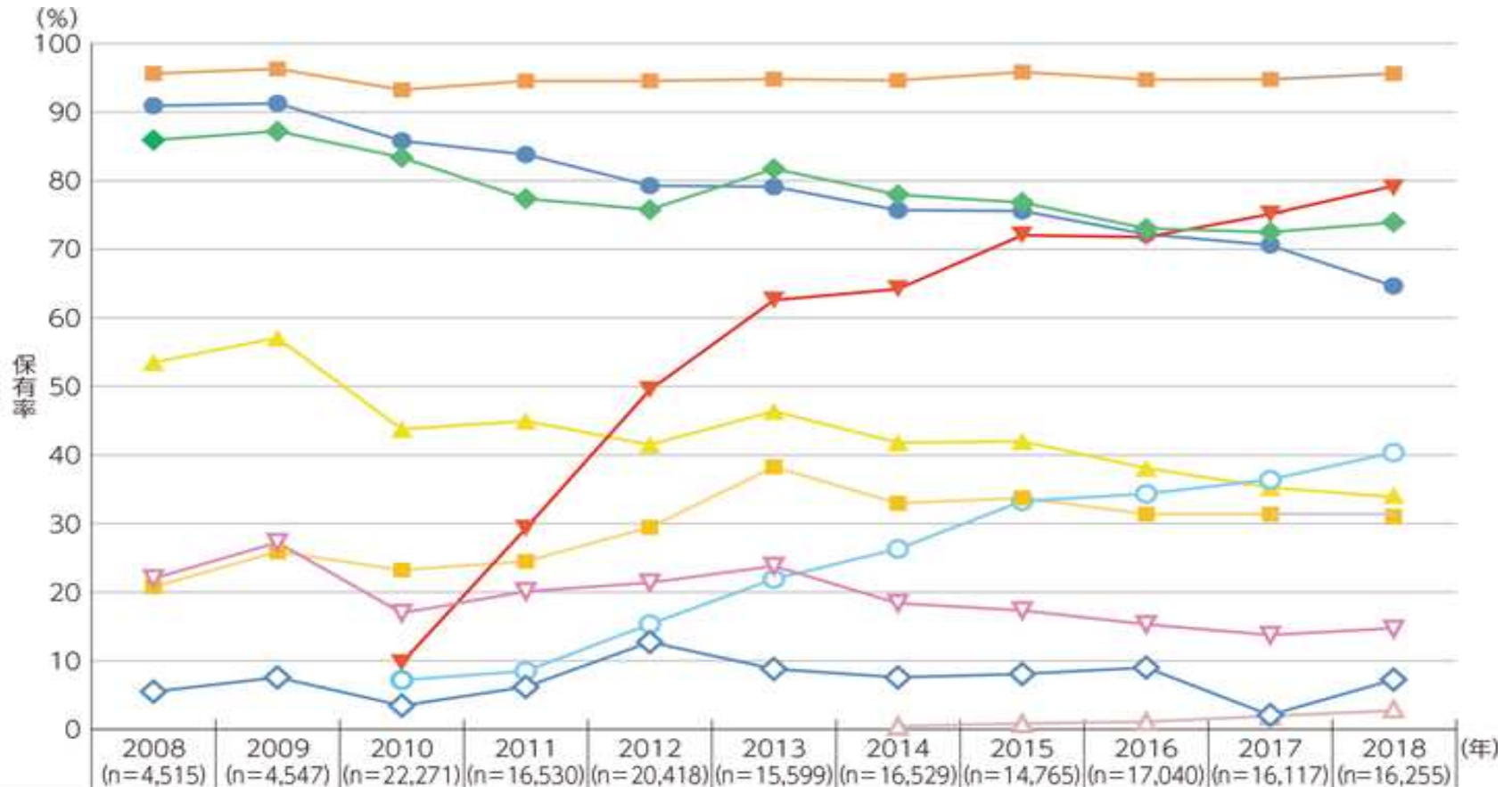
MaaS (マース: Mobility as a Service)

- ✓ 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- ✓ 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い



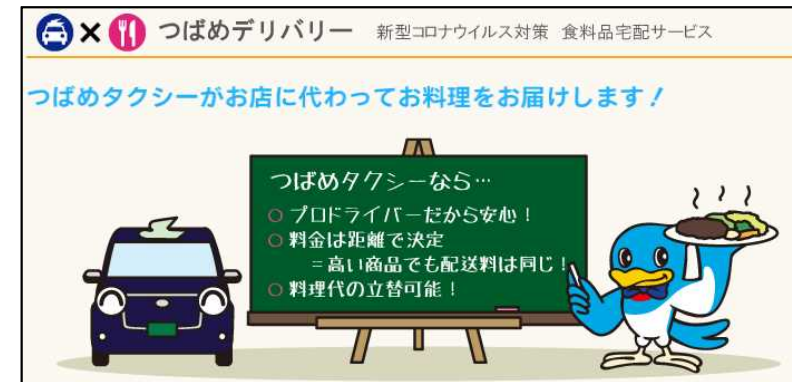
- ✓ 今や95.7%の方がモバイル端末を所有（高齢者でも約7割）
- ✓ 特にスマホの普及が著しく、固定電話やPCを上回る

使いこなせるかどうかは別です



固定電話	90.9	91.2	85.8	83.8	79.3	79.1	75.7	75.6	72.2	70.6	64.5
FAX	53.5	57.1	43.8	45.0	41.5	46.4	41.8	42.0	38.1	35.3	34.0
モバイル端末全体	95.6	96.3	93.2	94.5	94.5	94.8	94.6	95.8	94.7	94.8	95.7
スマートフォン	-	-	9.7	29.3	49.5	62.6	64.2	72.0	71.8	75.1	79.2
パソコン	85.9	87.2	83.4	77.4	75.8	81.7	78.0	76.8	73.0	72.5	74.0

- ✓ 会話やくしゃみ等による飛沫感染や、ドアノブ等を介しての
間接的な感染が問題視され、**安心して公共交通を利用いただくための措置を継続実施**
- ✓ **タクシーデリバリー**など新たなサービスが展開されている



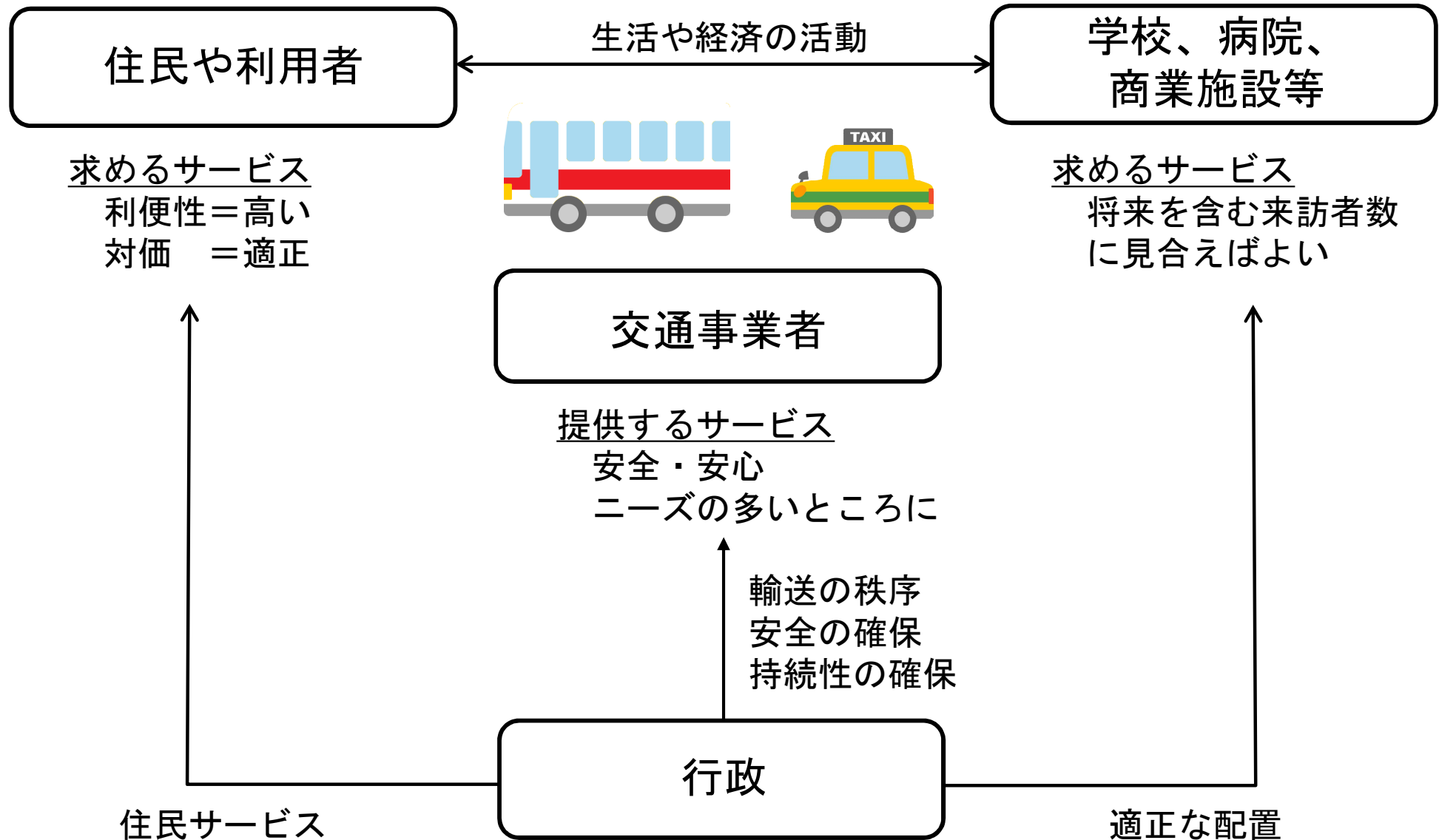
地域公共交通会議の事務局
(市町村の担当者)



こんな状況に加えて、住民要望もきつい
どこから手を付ければいいのか



利害関係者が、それぞれの立場を理解すること



- ✓ エッセンシャルワーカーとは、日常生活に必要不可欠な仕事を担う労働者です
- ✓ 一般的には、代表的な職種として「医療従事者」「スーパーや薬局の店員」「介護福祉士・保育士」「役所の職員」「鉄道やバスの運転手」「郵便配達員・トラック運転手」「ゴミ収集員」が挙げられています

エッセンシャルワーカー ≡ 地域公共交通会議の利害関係者

コロナ禍の状況下だからこそ、強固に連携すべき



- 普段より仕事量が増加している中、感染リスクの低下に努めながら、懸命に働いています
- 「あたりまえの仕事」から「ありがたがられる仕事」に

- ✓ 協議する場は、その目的によって分かれている
- ✓ それぞれ受けられる特例が異なるが、構成員を調整することで協議組織をまとめることも可能

■ 地域公共交通会議

主に乗合事業の運賃設定や使用車両など、道路運送法等の特例が受けられる

■ 有償運送運営協議会

自家用車による有償運送について道路運送法の特例が受けられる

■ 活性化再生法に基づく協議会

計画について協議でき、事業実施も可能

■ 地域公共交通確保維持改善事業要綱に基づく協議会

■ 都市・地域交通戦略推進事業要綱に基づく協議会

地域公共交通会議（道路運送法）の構成員例



地域公共交通会議の事務局
(市町村の担当者)



どう運営するのか

何に気をつけないといけないのか

① 状況や情報を共有しましょう

- ✓ 事務局は各メンバーから情報を聞いていても、当事者以外のメンバーはその情報は全く知らないので、相談にもなりません
- ✓ 事業者の経営状況や、道路の交通状況など刻々と変化するものは、余計に分かりません
- ✓ 利害関係にあるメンバー同士は、基本的に情報のやり取りはしません
- ✓ 人も、お金も、メンバー各々のスケジュールがあります



- **何が起きているかアンテナを高く**
情報は来るものではなく、自分で取りに行くもの
- **できるだけ分かりやすく、丁寧に**
- **資料を事前に送付**
- **調整が必要なことは確実に**

- ✓ 自治体が施策を展開する場合、その実行が「目的」になりがち
(例) バスを運行する、無料券を配る、会議を開く等
- ✓ 地域公共交通を考えるなら、「住民や利用者のために」を目的にすることが理想
- ✓ よく喋るメンバーを「時間のかかる邪魔者」から、「地域に何が
必要か真剣に考えてくれる、又はヒントをくれる人」にする
- ✓ 真摯に取り組むめば、利害関係者も「理解者」になれる

そう考えることで、

× **担当者が**自らデザインする地域の交通



○ **地域が**自らデザインする地域の交通

愛知運輸支局
からのお願い

気をつけてほしい協議事項や会議資料作成

— 最近の事例から —

- ✓ 法定記載事項は、「運賃等を適用する路線」「運賃等の種類、額及び適用方法」です。「協議が調ったことを証する書面」に確実に記載してください
- ✓ 路線の延長や系統を新設する場合は、運賃等を必ず設定することになります
※増えた部分に運賃が設定されていないため、「均一だから不要」とはなりません

よくある協議資料	良くない点	望ましい書き方
<p>〇〇バス利用料金</p> <p>1乗車 100円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小人・障がい者 半額 ・乗継券所持者 100円割引 ・免許返納者 無料 	<p>運送約款※と不一致 適用する路線が不明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・券種と割引が混在 ・半額対象者の乗継ぎは？ ・何か提示する？ <p>誰が、いつから適用する？</p>	<p>〇〇バス全線の利用料金 運賃の種類と額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1乗車 大人100円 小人50円 ・障がい者 半額割引 ・乗継券 100%割引 <p>適用方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未就学児は無料です ・障がい者割引は、〇〇市発行の身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を提示した場合に適用します ・割引率を乗じた後の10円未満の端数は10円単位に切上げます ・運転経歴証明書を提示した方は無料です <p>適用年月日 令和〇年〇月〇日から 運行事業者 〇〇バス（株）</p>
<p>※「運送約款」とは？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法11条で、一般旅客自動車運送事業者が定め、認可を受けなければならないとされている (国が定めた標準約款を適用するなら認可申請は不要) ・少なくとも「運賃・料金の收受並びに事業者の責任に関する事項」が書いてある = 旅客と事業者の契約書 ・標準約款は、乗合バス事業、貸切バス事業、タクシー事業それぞれ別で公示されている ・「運賃を届け出て、営業所等で発売する」となっている 		

②乗合バスのバリアフリー法適用除外

- ✓ バリアフリー法では、公共交通機関、特定の建築物、道路、路外駐車場、都市公園を新しく建設・導入する場合、当該施設設置管理者に対して「**移動等円滑化基準**」への**適合が義務づけ**られています
既存の施設は適合するように努力義務が課せられています
- ✓ 省令において、「地方運輸局長が、その構造により又はその運行の態様によりこの省令の規定により難しい特別の事由があると**認定した乗合バス車両については適用しない**」という条項があり、その認定基準によって、**地形等の走行環境や車両速度を保つための構造的な課題があれば、原則車両ごとに適用除外が受けられる**ことになっています

協議すべきは、「**法律を逸脱してまで、移動等円滑化基準を満たさない車両を導入してもよいか**」です

よくある協議資料	望ましい書き方
更新する車両の 移動円滑化基準の適用除外申請をするため 、地域公共交通会議の承認を得る必要がある	下記の理由により、 移動等円滑化基準を満たす車両が導入することができないため 、同基準の適用除外について協議する

資料作成のポイント

- ①基準に適合した車両が物理的に走行できないことを確認（お金は理由にならない）
- ②除外できる項目（床面の高さ、車いすスペース等）をそれぞれチェックする
- ③予備車も基準の適合の対象
- ④その車で運べない方への他のサービスを確認（タクシーチケット、福祉事業者など）
- ⑤法の適用を受ける範囲は、乗合事業のうち路線定期運行のみ

③道路運送法21条の扱い

- ✓ 道路運送法21条に、貸切バス事業者やタクシー事業者が乗合旅客の運送を行うことができる規定があります
- ✓ その条件は次のとおりです
 - ①災害の場合その他緊急を要するとき
 - ②乗合バス事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき
- ✓ 上記②における許可基準は次のとおりです
 - i) 期間が原則1年以下で、イベント輸送、鉄道の代替、実証実験等で、イベント主催者や鉄道事業者等の要請に基づく場合。ただし、実証実験については、併せて、地方公共団体からの要請がある場合は最大3年間まで許容
 - ii) 需要の動向によっては適宜運休する等、運行計画の確保等の義務を恒常的に課すことが困難であると認められる相当の理由がある場合

- 実証実験 = 21条ではありません。21条は「特例」でもありません
- まず根本的な話として「乗合バス事業者によることが困難かどうか」「事業者から見て、一時的な需要か」です
- 貸切バス事業者やタクシー事業者に要請するのは、イベント主催者や鉄道事業者等であって、地域公共交通会議ではありません
- 旅客運賃だけで賄えない場合、通常は貸切運賃が適用されます
- 地域公共交通会議の役割があるとするれば、地域公共交通ネットワークの中で、そのイベントや実験を位置付けるかを議論（例：当該運行の目的の明確化、既存交通への影響等の分析）することになります

④ 路線の概要

✓ 乗合事業の場合、事業計画に加えて運行計画を設定します

【路線定期運行の事業計画】 路線、営業所、配置車両数、車庫及び収容能力、車両の最大値、停留所

【 ” ” の運行計画】 運行系統、運行回数・時刻、運輸期間

✓ 路線の記載事項は、「起点及び終点の地名及び地番」「キロ程」「主たる経過地」です

資料作成のポイント

- ① 新設と廃止の両方を行う場合は、それが明確に分かるように工夫
- ② 公安委員会（警察）と道路管理者の事前確認を明確に
- ③ 路線の廃止とともに停留所が廃止となる場合は、その利用状況があると説明しやすい

〇〇線の再編

運行事業者 〇〇バス（株）
 系統 〇〇線（名駅～中川車庫）
 キロ程 〇.〇km→〇.〇km

事前確認状況

公安委員会	R2.11.2
道路管理者	愛知県 R2.11.2 名古屋市 R2.11.2



廃止路線①
 起点：名古屋市中川区富川町5-11先
 終点：名古屋市中川区五月通4-22先
 キロ程：〇.〇km

廃止停留所「〇〇〇」
 R 1 利用状況 〇人/日

新設路線①
 起点：名古屋市中川区太平通1-28先
 終点：名古屋市中川区富川町5-11先
 道路種別：県道29号 キロ程：〇.〇km

新設路線②
 起点：名古屋市中川区富川町5-11先
 終点：名古屋市中川区中京南通...
 道路種別：市道 キロ程：〇.〇km

ご協力のお願い（義務ではありません）
路線は道路管理者に書面で、道路現況について意見照会を行います
会議資料に「起点」「終点」があると、事前調整や照会が相当スムーズです

（内情）地域公共交通会議案件は標準処理期間が1ヶ月しかありませんが、運行開始1ヶ月前に、完璧な書類を受け付けることはほぼ皆無です

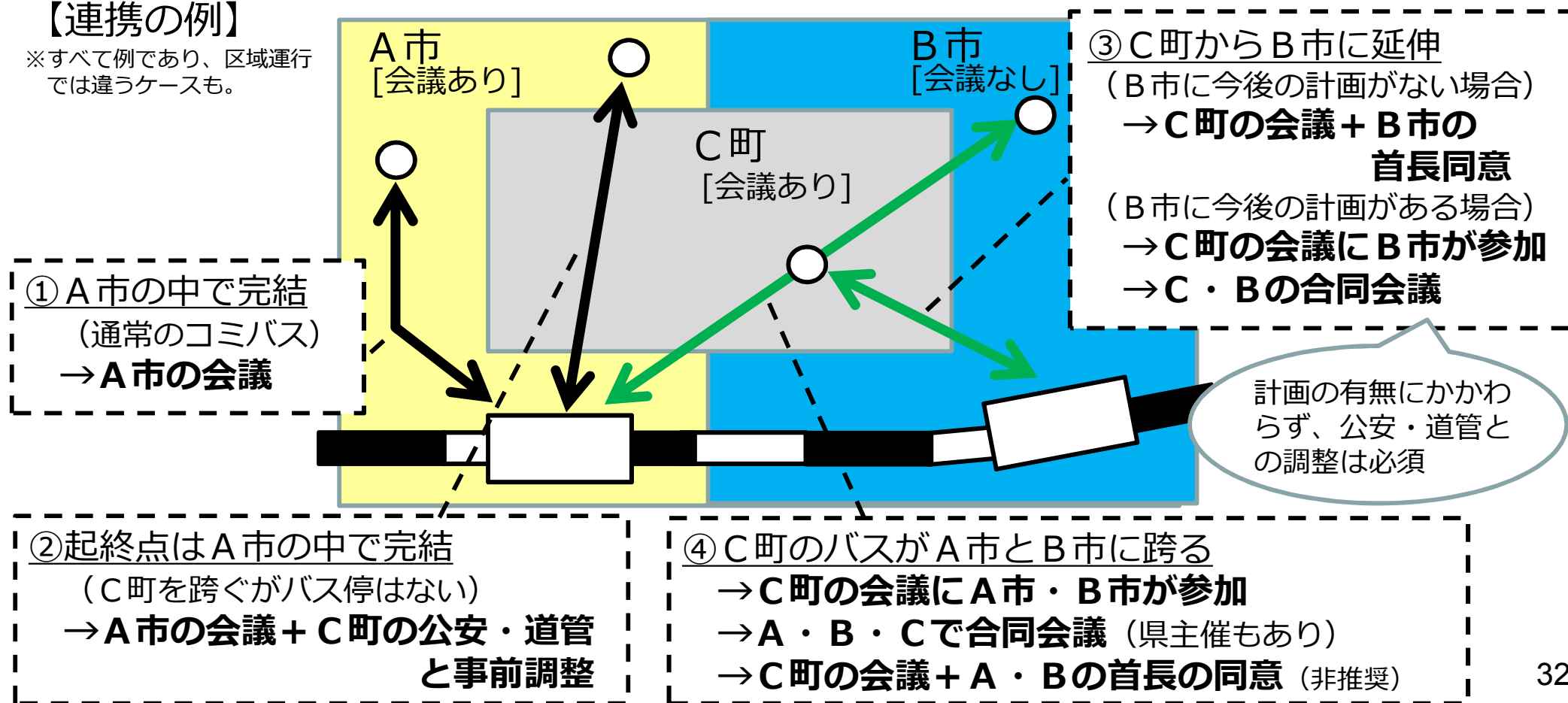
⑤隣接自治体に跨った路線の協議

- ✓ 地域公共交通会議の主宰は「地方公共団体の長」（法施行規則9条の3）なので、隣接自治体には、当然「別の地方公共団体の長」が主宰する会議があります
- ✓ 道路運送法等の特例を受けない場合、会議が存在しないこともあります
- ✓ 路線によっては、調整相手（警察や道路管理者）が異なります

結論から言うと、“進め方は案件によって様々”です

【連携の例】

※すべて例であり、区域運行では違うケースも。

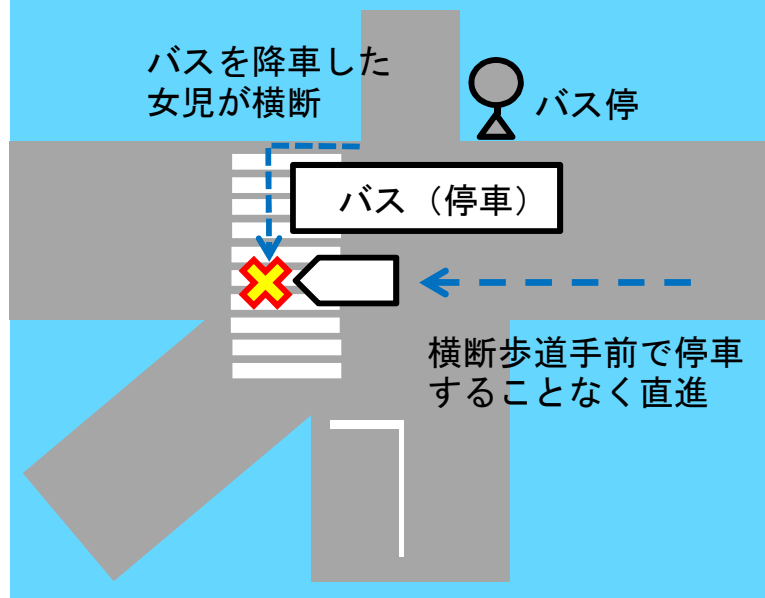


⑥ 停留所の位置

- ✓ 法定記載事項は、停留所の名称、位置、停留所間のキロ程です（法施行規則4条6項）
- ✓ 停留所の名称、位置、停留所間のキロ程は、それ単体での変更であれば「事後届出」です（法施行規則15条の2）
- ✓ 停留所を私有地以外に設置する場合、道路使用や占有の許可が必要なので、「位置」は通常、「地先」で示されます（私有地内ならその地番又は地内）
- ✓ 協議資料では、法定記載事項＋地名地番＋付近の現況（地図に図示、写真添付）を可能な限りお願いします

当然事前調整や許可されて設置されていますが、現に停車中の車体が横断歩道にかかったり、交差点内または交差点から5m以内にかかるといった停留所が存在

一 昨年事故当時の状況（イメージ）



10/16に「愛知県バス停留所安全対策合同検討会」が発足しました

路線バスが停車した際に、特にハード対策がない状態で、

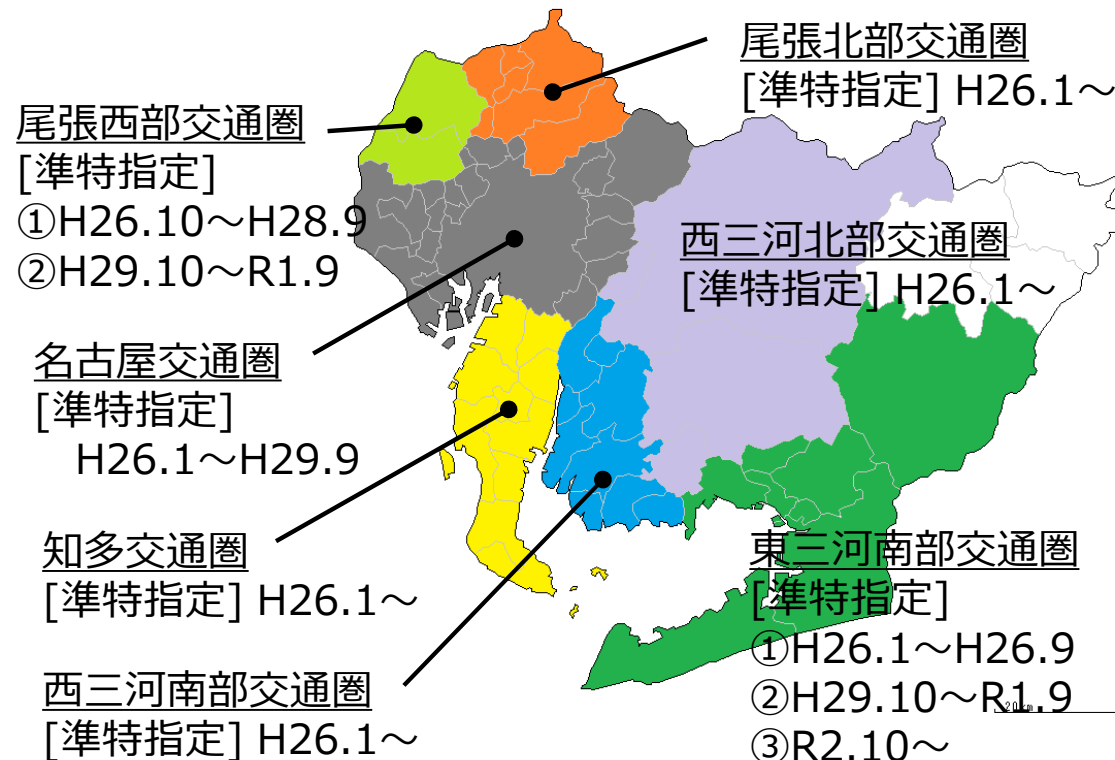
- ・ 車体が横断歩道にかかる
- ・ 車体が交差点内または交差点から5m以内にかかる
（バス停が交差点から5m以内に設置されているものも含む）
- ・ 車体が横断歩道から5m以内にかかる等、

停車環境が整っていないと判断された場合、今後は、支局で届出を受け付けできない可能性があります

今後は、事前の調整、写真の撮り方など今まで以上に丁寧に実施していただき、会議の場で、資料や説明が不明瞭にならないようご注意ください

⑦ タクシーの計画への位置づけ

- ✓ H26.1に改正タクシー特措法が施行されて以降、交通圏単位で準特定地域の指定を受けて、車両数の適正化や地域計画の作成による活性化が進められました
- ✓ 地域公共交通活性化再生法では、タクシーが地域公共交通として定義されていますが、**現状の計画は「タクシーがあること」のみの記載が散見**されます
- ✓ 地域と連携して行う具体的な事業として、①タクシーチケット等による運賃助成、②デマンド交通の受託、③短期間の貸切（イベント、実証実験）、④車両購入補助などに止まっています



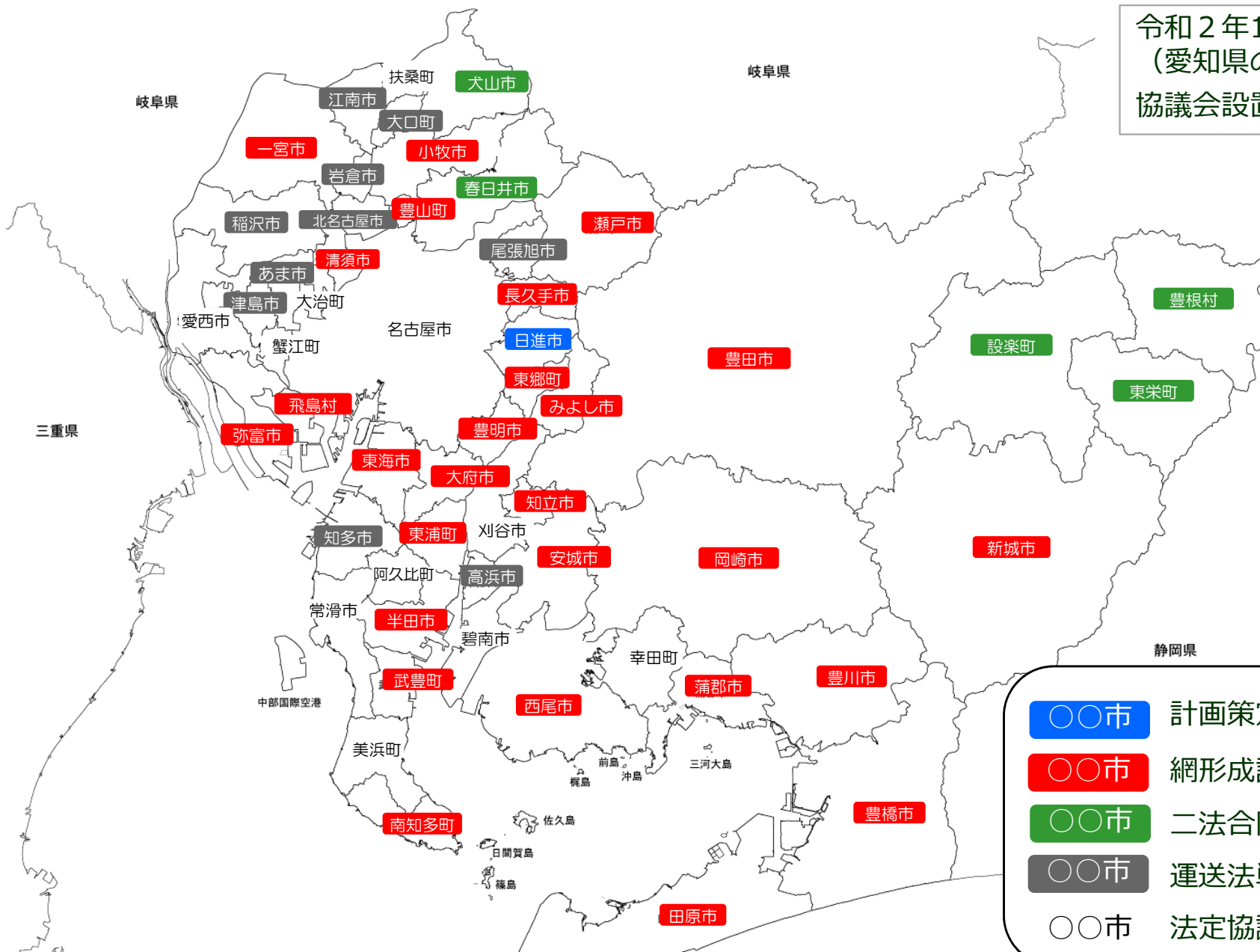
タクシーは「面」でカバーするために、利用実態が捉えにくくデータが見えづらいです

計画に位置づけるためには、
 ①住民や利用者に向け何をするか
 ②比較対象はマイカーではない
 という観点で検討ください

アンケートを利用者属性や乗り心地
など利用実態に着目して分析し、
タクシー乗り場の設置など利用環境改善
を考えると入りやすいのでは。

各地で広がる交通計画の策定

令和2年10月1日現在
 (愛知県の市町村数 = 54)
 協議会設置数 = 41 (43市町村)



- 〇〇市 計画策定及び再編認定 (1)
- 〇〇市 網形成計画策定済み (27)
- 〇〇市 二法合同協議会 (5)
- 〇〇市 運送法単独協議会 (10)
- 〇〇市 法定協議会が無い (11)

※R2年度中に計画策定予定 = 春日井市

制度をうまく活用しながら
「地域のために」
連携して取り組みましょう！

ご清聴ありがとうございました



中部運輸局では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について、地域公共交通計画の作成に関するガイドラインや、中部地区における説明会などの関係情報等を掲載しています