

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 広島県生活交通対策協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

別添3

協議会の構成員

- ・広島県 ・尾道市(関係市代表) ・安芸太田町(関係町代表)
- ・公益社団法人広島県バス協会 ・中国運輸局広島運輸支局長

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

広島県の乗合バスの輸送実績は、モータリゼーションの進展、人口減少、少子高齢化など、地域社会経済の変化に伴う利用者の減少により、昭和43年度をピークに年々減少し、ピーク時の約3分の1となっている。バス事業者の経営環境は大変厳しくなっており、事業の採算性悪化により、バス路線が廃止されるなど、住民の生活交通の維持・確保が困難となっている。一方で、住民の生活圏は広域化が進んでおり、各地域間を結ぶバス路線の必要性は一層高まっている。

県民の日常生活を維持するため、地域間幹線系統への支援を実施し、路線の確保維持を図ることは不可欠である。

【事業の目標と効果】

生活交通路線として必要なバス路線のうち、本計画の系統について運行を3力年にわたって継続し、広域・幹線的路線を維持することを目標とする。

地域間幹線バス路線を維持することにより、地域で生活する交通制約者の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。

【事業の区域】

- ・広島県全域

広島県	平成31年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
14	55	96(16)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○広島県生活交通対策協議会を開催し、利用者代表の意見を聴取。今後事業者、市町と連携し対応する。

※利用者等代表
広島県公立高等学校長協会副会長
広島県社会福祉協議会常務理事

<意見>

- ・公共交通は地域に欠かせないもの。特に乗合バスについては、地域間の移動や通勤通学にあたっては、とても重要なものである。
- ・運転士不足の問題が深刻化している。生活交通の維持の観点でも対策が必要ではないか。従来より取り組む就職フェアの他にも、高校生へのアプローチなども行っていく必要がある。

事業の適切性

○交通事故渋滞等を除き、計画通り事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○アセスメント形式により、系統ごとに評価

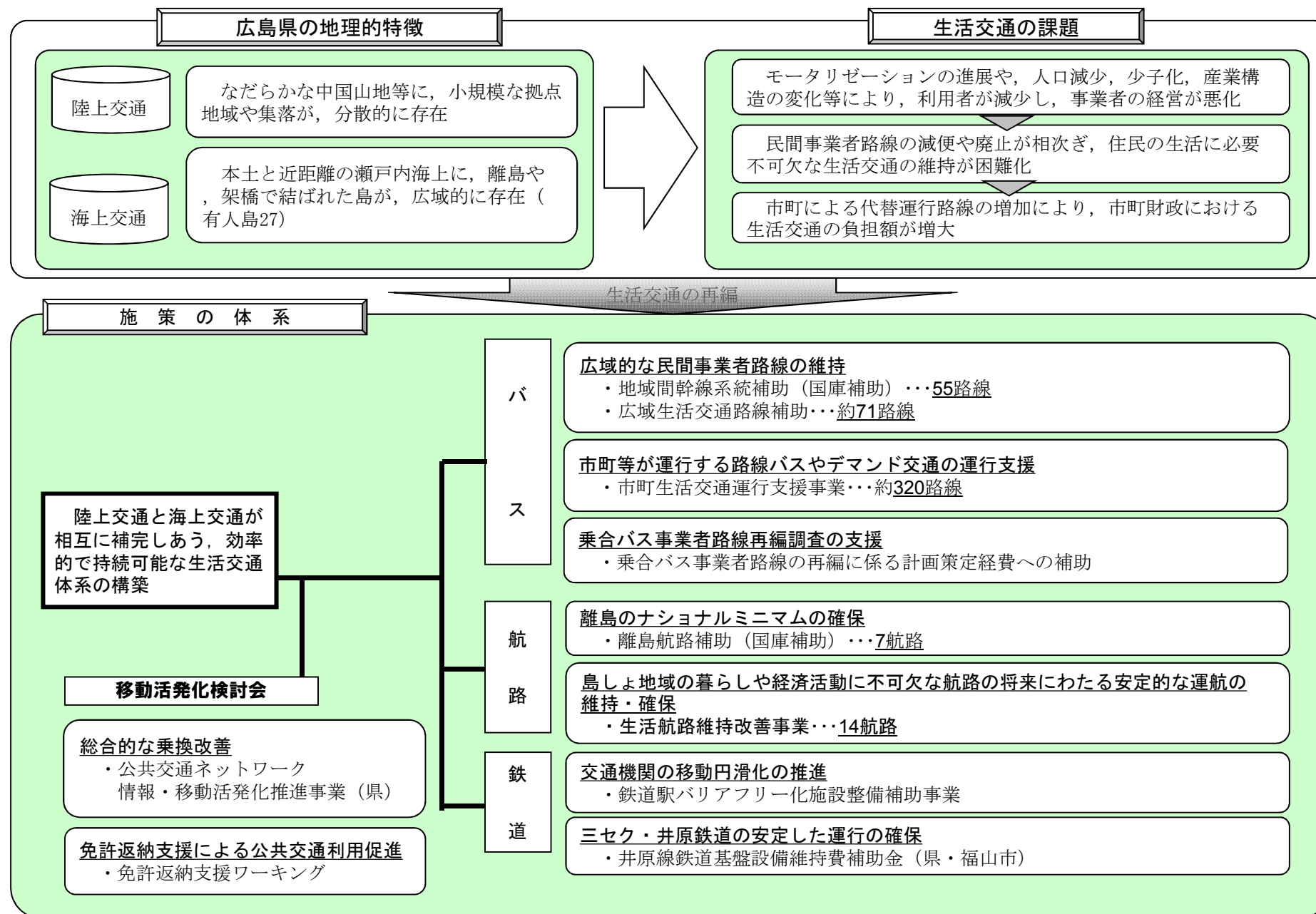
ほとんどの項目について、「非常によい」または「概ね良い」となっているものの、系統によっては、各項目が「改善の余地がある」場合が見受けられる。また、事業者の課題意識も高まっており、今後、改善に向けて取り組んでいきたい。

「改善の余地がある」となっている系統については「ダイヤ」「PR」の項目が比較的多く選択されている。

今後の改善点

- 地域公共交通網形成計画に基づき、市町と共同しての再編の検討
- ダイヤの見直し改正・運行計画の見直し
- 利用実態に即したダイヤの見直し、系統再編
- 他の交通モードとの接続留意
- 路線番号表示のPR
- 自治体等との連携による地域住民へのPR強化
- 低床車両導入等バリアフリー推進
- 分かりやすい時刻表や路線図によるPR
- 地域住民と連携した生活交通の維持
- 交通系ICカード(PASPY)の導入により利便性の向上を図る

令和元年度 広島県における地域公共交通施策



令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価 鳥取県生活交通に係る地域協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

鳥取運輸支局、鳥取県、県内19市町村
バス事業者(日ノ丸自動車、日本交通)
鳥取県バス協会・鳥取県ハイヤータクシー協会、事業者労組、利用者代表

協議会の開催状況

22回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

生活交通の存続危機地域である鳥取県においては、路線バスは高齢者や小中高校生を含む自家用車の利用不可能な住民の日常生活の移動手段として必要不可欠である。

しかしながら、急速に進む少子高齢化と自家用車への過度の依存により輸送人員の大幅な減少に歯止めがかからず交通事業者の経営状況は極めて厳しいのが実態である。

効率化も限界を超え、到底独立採算を取れる状況ではなく、このままでは路線の廃止が続出するのは必至である。

路線バスは、自治体をまたがる広域路線が多く、通勤・通学や通院・買い物等、住民生活に密着した移動手段であることから、当該路線の維持は必要不可欠であり、本生活交通ネットワーク計画の策定を行うものである。

【事業の区域】 鳥取県全域

【事業の目標と効果】

乗合バス事業は平成20年に7,087千人であったものが、平成28年には13.1%減の6,161千人に減少しており、バス事業者だけでは採算がとれない状況が続いている。

そこで、地元、バス事業者、県バス協会等が連携して路線バス利用に取り組む活動など、公共交通の利用促進に力を入れている。また、交通事故の防止を目的として、鳥取県警察本部等でも高齢者の免許返納を奨励する事業を行い、各市町村も免許返納者が公共交通を利用しやすい環境づくりを進めているところである。

このような行政による利用促進策を講じることに併せて、バス事業者、市町村も効率的なダイヤやルートを検討を引き続き行うことで、可能な限り利用者の減少率を抑制することを目標とする。

鳥取県	令和元年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	25	61(10)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

みんなが乗りたくなるバスの魅力づくりについて検討するため、生活交通確保にかかる地域協議会分科会、県東部、中部、西部の地域活性化協議会及び平成30年度に新たに立ち上げた県、(一社)鳥取県バス協会、交通事業者、市町村等で構成するみんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会等の各種会議で意見交換を行った。

また、27年度に県西部地域を、平成28年度に県東部地域、29年度に中部地域の地域公共交通網形成計画をそれぞれ策定する中で利用者である一般住民、高校生、民生委員へのアンケートを行い、意見を反映した計画としている。
(アンケート項目例)

- ・通院や買物の目的地
- ・バスの満足度
- ・バスを利用しても良いバス停までの距離
- ・希望するバスの運行頻度 ……など

<参考:令和元年度実施事業>

- 公共交通利用促進キャンペーンの展開
- バス乗り方教室を県内各地で開催
- ギャラリーバスの運行(児童の絵画を車内展示)
- バス総合時刻表の作成・配布(県内3地域)
- バス路線番号を活用した公共交通利便性向上事業

事業の適切性

○平成30年10月以降、計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○R1年度(H30年10月～R1年9月)とH30年度(H29年10月～H30年9月)との利用者数の比較により評価

○利用者数

日ノ丸自動車:(H30) 785,812人 → (R1) 715,657人(70,155人の減(前年比91.1%))

日本交通:(H30) 865,223人 → (R1) 835,588人(26,536人の減(前年比96.6%))

鳥取県全体:(H30) 1,651,035人 → (R1) 1,551,245人(99,790人の減(前年比94.0%))

○R1は前年比▲6.0%であり、「可能な限り利用者の減少率を抑制する」という目標より減少率が大きかった

今後の改善点

- 事業者、県及び市町村が行っている利用促進等の取り組みを継続するとともに、急増する高齢者を含め誰もが利用しやすい公共交通の環境整備を図る。
- 外国人旅行客を含めた観光利用の促進を図る。

令和元年度 鳥取県における地域公共交通施策(1)

令和元年度鳥取県地バス交通等体系整備支援事業

【運行費補助】

補助対象期間(H30.10～H31.9、※一部例外あり)				
国庫 単県	補助金名 31年度予算要求額 <30年度当初予算>	補助 対象者	補助要件・内容	負担 割合
国庫	生活交通路線 維持費補助金 (国協調補助) 93,503千円 <90,102千円>	乗合 バス 事業者	対象 路線 ・複数市町村(合併前)を運行する路線 ・広域行政圏中心市へアクセスする路線 輸送量15～150人/日、運行回数3回以上/日 対象 経費 ・運行赤字額(運行費用の45%を上限) (平均乗車密度5人以上は全額補助対象。5人未満 は、5人換算した運送回数分に相当する額)	国1/2 県1/2
	国庫協調継続補填 (県独自補助) 6,435千円 <5,257千円>	乗合 バス 事業者	対象 経費 ・山陰ブロック単価により対象外となった赤字の補填 (運行費用の45%を上限) (東中国単価と山陰単価の赤字差額)	県1/2 事業者 1/2
	補填 (県独自補助) 77,267千円 <69,965千円>	乗合 バス 事業者	対象 経費 ・国補対象外となった赤字の補填(運行費用の50% 上限) (平均乗車密度3人以上は全額補助対象。3人未満 は、3人換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村 1/2
単県	広域バス 路線維持費 補助金 36,577千円 <27,107千円>	市町村	対象 路線 ・複数市町村(合併後・国庫補助外)を運行する路線 対象 経費 ・運行赤字(運行費用の50%上限) (平均乗車密度2人以上は全額補助対象。2人未満 は、2人で換算した運送回数分に相当する額)	県1/2 市町村 1/2
	生活交通体系構築支 援補助金 173,724千円 <173,724千円>	市町村	対象 路線 ・単独市町村内(合併後)を運行する路線 (事業者バス、乗合タクシー、町営バス等) 対象 経費 ・市町村税収額0.5%を控除した市町村負担額 (形態別に運行費用一定割合(60～70%)を上限)	県1/2 市町村 1/2
	公共交通空白地有償 運送導入・運行支援 補助金 3,580千円 <3,580千円>	市町村	対象 路線 ・NPO法人等による公共交通空白地有償運送路線 (※補助対象期間 H31.4～H32.3) 対象 経費 ・運行赤字(運行費用の80%を上限)	県1/2 市町村 1/2
	自家用有償旅客 運送路線試験 運行事業費補助金 一千万円 <一千万円>	市町村	対象 路線 ・当該市町村内路線の再編に係る新規試験運行区 間・路線(無償運行) (※補助対象期間 H31.4～H32.3) 対象 経費 ・運行費用 (県補助限度額:1,000千円)	県1/2 市町村 1/2

【車両取得費補助】

補助対象期間(国庫H30.10～H31.9、単県H31.4～H32.3)				
国庫 単県	補助金名 31年度予算要求額 <30年度当初予算>	補助 対象者	補助要件・内容	負担 割合
国庫	車両減価償却費 補助金 78,980千円 <81,494千円>	乗合 バス 事業者	対象 経費 国庫補助対象の広域かつ幹線的路線を運行する車 両の減価償却費及び金融費用、購入費 (県は、国と協調してバスの導入に係る減価償却 費、金融費用を5年間かけて補助。) 1両当たりの限度額:ノンステップバス15,000千円 ワンステップバス13,000千円	国1/2 県1/2
単県	広域バス 路線維持費 補助金 一千万円	市町村	対象 経費 (市町村運営有償運送のみ) ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該路線を3年以上運行、かつ原則車齢10年 以上又は距離10万km以上となった車両の代替 車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村 2/3
	生活交通体系構築支 援補助金 27,705千円 <19,000千円>	市町村	対象 経費 ①増便、路線新設・延伸に伴う車両購入費 ②当該市町村路線を3年以上運行、かつ原則 車齢10年以上又は走行距離10万km以上と なった車両の代替車購入費 (県補助限度額) 定員11名以上:5,000千円 11名未満:1,000千円	県1/3 市町村 2/3
	公共交通空白地有償 運送導入・運行支援 補助金 一千万円 <一千万円>	市町村	対象 経費 ・車両・設備整備費(県補助限度額1,000千円) (車両以外の設備整備費は運行開始年度のみ)	県1/2 市町村 1/2

みんなが乗りたくなる公共交通推進事業

【事業内容】

1 バスロケーションシステムを活用したバス利用者へのバス経路情報の提供

- ・バスロケーションシステムとは・・・路線バスに搭載したGPS携帯電話端末を用いて収集したバスの位置情報等の運行情報をインターネットにより提供するシステム。日本トリップ有限責任事業組合が開発したバスネット(県内のバス・鉄道経路検索システム)の拡張コンテンツとして運用中。
- ・経路検索端末「簡易型多機能バス停」を県内のべ26ヶ所に設置

2 公共交通での無料WiFi環境の提供

鳥取、倉吉、米子の各バスターミナルに無料WiFiルータを設置。

3 わかりやすい交通マップの作成・配布

圏域住民及び観光利用者等にわかりやすい交通マップを圏域毎に作成し、主要観光施設や主要駅、バスターミナルに配架

4 公共交通利用促進キャンペーンの展開

9月の1ヵ月間を公共交通利用促進強化月間とし、バスの日(20日)をキックオフとした秋の全国交通安全運動の期間(21日～30日)にあわせ、関係機関が連携して集中的に公共交通利用促進キャンペーンを展開する。

5 公共交通乗り方教室の開催

公共交通の利用を促進するため、県内で実施される大規模イベント等にあわせて乗り方教室を共催する。

令和元年度 鳥取県における地域公共交通施策(3)

バス路線番号を活用した公共交通利便性向上事業

【事業内容】

交通結節点における路線バスのわかりやすさ、使いやすさの向上を図り、海外インバウンド客や国内観光客の移動利便性、満足度の向上につなげるため、地域公共交通再編実施計画を策定した西部地域のバス路線に路線番号設定を行うとともに、主要結節点である米子駅前のバスターミナルにおいて、路線番号を活用した案内表示の設置等に対する支援を行う。

①西部地域バス番号設定、バスターミナル案内表示案の作成

バス事業者、観光関係団体、行政などの実務者で構成する検討会議を通じて、西部地域の乗合バス路線への番号設定、米子駅前バスターミナルにおける路線番号表示等を活用した効果的な案内表示案の作成を行う。

②案内表示の改良等への補助

米子駅前バスターミナルにあるバス路線案内表示等を路線番号・英語表記等を活用したわかりやすい内容に改良する経費や路線番号を盛り込んだ観光客向けバスマップ(日本語版・英語版)を作成する経費を支援する。

市町村の地域交通体系構築への支援

【事業内容】

県内、特に中山間地域においては、自家用車依存、人口減少等による公共交通利用者の減少やドライバー不足からバス事業者の撤退や路線の廃止、縮小が進み公共交通体系の再構築が必要となっていることから、市町村が地域の実情・ニーズを把握しながら策定する地域交通体系再編計画策定への支援を行う。

①アドバイザー派遣制度

市町村の依頼を受け、県及びアドバイザーと一緒に路線再編の方向づけを行い、市町村の地域交通体系の再構築に向けた取組をサポートする。

②地域交通体系構築支援補助金

市町村内路線の再編計画「地域交通体系再編計画」を策定する市町村への支援を行う。(補助率1/3、上限2,000千円)

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

島根県生活交通確保対策協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・中国運輸局島根運輸支局(輸送担当)首席運輸企画専門官
- ・各市町村バス担当課長 ・島根県旅客自動車協会専務理事
- ・関係一般乗合旅客自動車運送事業者担当課長
- ・島根県交通運輸産業労働組合協議会事務局長
- ・島根県地域振興部交通対策課長
- ・その他協議会の内容に応じ必要と認められる者

協議会の開催状況

4回 (うち書面審議 3回)

【事業の目的・必要性】

- ・県内においては、各市町村の交通サービスの水準・形態とも様々であり、一定の要件の下に支援することにより、県民の日常生活に密着した生活交通の維持を図ってきた。
- ・市街地を運行する系統も含めて、ほぼ全ての地域間幹線系統が赤字であり、ネットワークの核となる地域間幹線系統を持続的に維持確保を図る。

【事業の区域】

- ・島根県全域

【事業の目標と効果】

必要な生活交通を持続的に維持していくためには、事業者の経営努力と行政の支援が不可欠。

地域の人口自体が減少する中、公共交通利用者減に歯止めがかからない現状を踏まえ、収支率及び利用者数が前年度を下回らないことを目指しつつ、各系統における本計画に掲げるキロ当たり経常収益の維持確保を目標とする。

島根県	令和元年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
3	22	38(8)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○島根県生活交通確保対策協議会を4回開催。

- ・沿線市町（松江市外9市町）から沿線住民の意見を聴取した。
- ・行政と沿線住民、事業者が一体となって利用促進に繋がる取組を進める必要があるが、どの路線も沿線住民にとっては欠かせない路線であり、直ちに黒字化するのは困難であることから行政の支援は不可欠との意見が、いずれも共通した認識であった。

事業の適切性

○計画通り事業は適切に実施された。

目標・効果達成状況

○系統ごとに評価をおこない、地域公共交通確保維持事業について、概ね目標を達成したが、利用者は減少傾向にあり、実績が計画を下回る系統もあった。

○車両取得については、目標通り達成。

今後の改善点

○学生需要の取り込みや観光需要の掘り起しなどによる利用促進。

○運行時分や運行経路の見直しやバス停新設などによる利便性の向上利用促進。

令和元年度 島根県における地域公共交通施策

区分	生活交通ネットワーク総合支援事業				
	国補助制度		県単独補助制度		
	地域間幹線系統 確保維持費補助金	地域内フィーダー系統 確保維持補助金	広域バス路線 維持費補助金	生活交通確保対策交付金	★地域生活交通再構築 実証事業補助金 【H28創設 立ち上がり支援】
補助率	国1/2 県1/2	国1/2 市町村1/2	県1/2 市町村1/2	県1/3 (★系統の場合、県1/2)	県2/3
交付対象	乗合バス事業者			市町村	
対象系統等	・複数市町村に跨る系統 (H13.3.31現在：59市町村) ・輸送量15～150人 (再編特別：輸送量3～150人) ・運行回数3回以上	・補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの、または過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするもの ・補助対象地域間幹線系統等へのアクセス機能を有するもの ・乗車人員1人/1回以上 (定時路線型に限る)	・複数市町村に跨る系統 (H22.10.1現在：21市町村) ・国補助対象外系統	・有償で運行 (民間、市町村、NPO) ※H28年度から公共交通空白地有償運送も対象とする ※他の補助対象、スクールバスは除く	・中山間地域において、「小さな拠点づくり」に向けて、地域生活交通の再構築を図るために行う実証事業
対象経費	○運行欠損見込額 (①ー②) ①キロ当たり費用【地域単価、事業者 (過去3年間の平均) 単価の低い額】×走行計画 ②キロ当たり収益【収益実績 (過去3年間の平均) 額】×走行計画 ※地域単価は東中国ブロック単価を適用	○運行欠損見込額 (①ー②) ①事業者のキロ当たり費用×実車走行距離 ②事業者のキロ当たり収益×実車走行距離	○運行欠損実績額 (①ー②) ①キロ当たり費用【地域単価、事業者 (過去3年間の平均) 単価の低い額】×走行実績 ②キロ当たり収益【収益実績 (過去3年間の平均) 額】×走行実績 ※地域単価は東中国ブロック単価を適用	○運行欠損実績額 ・市町村の補助・負担額 ・前年度と比較して、「運行欠損額が減少」かつ「収支率が1%以上改善」した系統については、財政力補正による割り落としの対象外 ・市町村の財政力に応じた財政力指数を用いた配分	次の経費で市町村が負担するもの ①実行計画策定経費 ②運転免許 (第一種除く) の取得又は運転講習の受講に要する経費 (事業者除く) ③車両購入費 ④関連施設整備費 ⑤実証運行経費 ⑥その他必要と認める経費
その他	・車両購入減価償却費等補助 (5年) ・平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統は、当該系統の輸送量を5人で除した数値 (端数切り捨て) を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額 (例) 運行回数6回、乗車密度3人 輸送量18人の場合 18人/5人=3.6人→運行回数3回		・地域単価>事業者単価の場合、差額の1割を加算	・148百万円を上限 (H21実績額)+6百万円 (R54対策分) ・要望>上限の場合は、按分調整を行う (R54対策分は按分調整なし) ★H28新設の地域生活交通再構築実証事業補助金を経て運行開始した系統については、4年間、補助率を1/2に嵩上げ・税収控除なしとする (予算は154百万円に別枠で加算)	・1申請あたり事業費上限額 8百万円 ・2年度にわたる申請可

令和元年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

岡山県生活交通対策地域協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

- ・岡山県・県内27市町村・(公社)岡山県バス協会・乗合バス事業者7社
- ・中国運輸局岡山運輸支局

協議会の開催状況

2 回 (うち書面審議 1 回)

【事業の目的・必要性】

- ・生活交通の確保/維持が困難な地域と広域行政圏の中心市町村を結ぶ基幹的なバス路線の運行を支援し、運転免許を持たない高齢者や通学生等の通院、通学及び買い物のために必要な移動手段を確保・維持する

【事業の区域】

- ・岡山県全域

【事業の目標と効果】

(目標)

- ・運行を継続し、利用者の利便性を確保する
- ・輸送人員を増加させる(沿線人口増減率を加味)
- ・経常収支差額(経常費用－経常収益)を改善する

(効果)

- ・通勤、通学、通院及び買い物のための移動手段確保
- ・事業者と自治体との連携による利用促進、利便性向上

岡山県

令和元年度分

事業者数

系統数

車両減価償却費
車両数

7

20

15(2)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○平成30年6月1日 利用者代表(公共交通に対する知識を有した方で、地域性を考慮して選定)から意見を聴取した。

聴取した意見は今後の取組への参考とする。

<意見>

・他市町村へ通院している人にとって、公共交通が利用できることで経済面と家族の負担が軽減される。

・生産性向上の取組では成果が重要。結果を検証し、今後につなげてもらいたい。

事業の適切性

○計画どおり事業は適切に実施された

目標・効果達成状況

○概ね計画どおり運行し、利用者の利便性は確保された

○輸送人員は、半数の系統で目標を達成した

○経常収支差額の改善は、大半の系統で目標を達成できなかった
要因:燃料価格の高騰、修繕費増嵩、運転者確保対策等による費用増
人口減少、少子化に伴う利用者減による収益減

今後の改善点

○利便性向上

- ・他モードとの乗継確保、接続改善
- ・運行実態を反映したダイヤ設定による定時制確保
- ・ICカード対応車両を増車
- ・沿線状況の変化や利用者ニーズを反映したダイヤ設定

○利用促進

- ・停留所名称の変更(地名から施設・病院・学校名等へ)
- ・沿線高校や自治体と連携し、学生定期利用に向けたPR
- ・観光情報の提供、沿線観光施設やイベントとの連携

地方バス路線運行維持対策

国庫補助制度

【地域公共交通確保維持事業】

＜地域間幹線系統路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者

- ①合併前複数市町村またがり
- ②計画輸送量15～150人／日
- ③運行回数3回／日以上
- ④広域行政圏の中心市町村等への需要に対応
- ⑤経常収益が経常費用の11/20以上

1 路線維持費補助 (20系統 83,041千円)

- ①対象経費：経常費用見込額－経常収益見込額
- ②限度額：経常費用見込額の9/20
- ③補助率：国1／2、県1／2

2 車両減価償却費等補助 (15両 17,602千円)

- ①対象経費：補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用
- ②対象車両：主として地域間幹線系統路線を運行する車両
- ③車両購入限度額：ワンステップ型1,300万円 ノンステップ型1,500万円
小型車両1,200万円、
都市間連絡用車両1,500万円
- ④補助率：国1／2、県1／2

単県補助制度

【地域振興特定路線維持事業】

＜地域振興特定路線＞ 補助対象事業者：乗合バス事業者、市町村

- ①合併前複数市町村またがり、またはキロ程が35km以上
- ②輸送量50人／日以下
- ③運行回数10回／日以下
- ④平均乗車密度3人以上

1 路線維持費補助 (46系統 38,511千円)

- ①対象経費：経常費用－経常収益
 - ・他系統と50%以上競合する系統は、その競合区間の輸送量の合計が50人超又は運行回数の合計が10回超の場合は、当該区間は補助対象外
- ②限度額：経常費用の3/10
- ③補助率：県1／2、市町村1／2

山口県生活交通確保維持改善協議会 生活交通確保維持改善計画(地域間幹線系統)の概要

協議会の構成員

・山口県 ・県内全市町 ・防長交通(株)、サンデン交通(株)、船木鉄道(株)、ブルーライン交通(株)、宇部市交通局、石見交通(株)、中国ジェイアールバス(株)、いわくにバス(株)、西日本バスネットサービス(株)・公益社団法人山口県バス協会 ・中国運輸局山口運輸支局

協議会の開催状況

7回 (うち書面審議 6回)

【事業の目的・必要性】

- ・県内乗合バス輸送人員は、人口減少、少子高齢化の進行やマイカー利用の拡大などにより、昭和40年度の155,456千人をピークに、その後減少を続け、平成29年度には25,045千人となっている。
- ・乗合バスは地域住民の身近な公共交通機関であり、とりわけ高齢者や児童・生徒、障害者などの移動手段として不可欠であることから、路線の維持・確保が必要である。
- ・生活交通は貴重な地域資源であり、まちづくりの基盤というべき重要な役割を果たしていることから、活性化を図っていき生活バス路線を維持・活性化していく必要がある。

【事業の区域】

・山口県全域

【事業の目標と効果】

- ・地域住民のニーズにあった効率よい運行ダイヤを作成し、運行コストの削減に努める。
- ・バスロケーションシステムの導入をはじめ、学生フリー定期券や高齢者向け定期券の販売、病院等生活拠点への乗り入れ等、利用者にとって乗りやすい公共交通環境を構築し、事業者収支の改善を図る。
- ・利用促進の面では、事業者、行政が協力してやまぐちバス博やバスの乗り方教室を開催し、減少傾向にある輸送人員の維持・確保を図る。
- ・生活交通としてバス利用が促進されれば、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、さらには、二酸化炭素の排出量の削減による環境対策などの効果が期待できる。

山口県	令和元年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
6	42	63(12)

* 車両減価償却費車両数の()は、当該年度に購入した車両数(内数)

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

○地域住民からの意見を聴取し、事業者、市町と連携して、運行系統の改善・見直し等対応する。

<意見>

・通勤、通学、通院、買い物等に利用できる路線バスは利用者にとって必要不可欠な移動手段であり、維持・活性化していく必要がある。

特に、今後は運転免許を返納し、移動が制約される方が増加すると見込まれるため、中山間地域における生活交通としてバス路線は非常に重要であり、維持・活性化に努めた。

・地域間幹線系統の維持は、コミュニティ交通との接続の面からみても最重要課題であり、今後も利便性を向上させていく。

・近年は分かりやすいバス路線や時刻表の表示やインターネットでの検索の簡易化を望む声が多く、バスロケーションシステムの整備を進めてきたところであり、今後、交通系ICカードの整備を計画的に進めていくこととしている。

・単にバス路線のみで公共交通を維持するのではなく、あらゆる交通モードが連携して、利用しやすい公共交通を構築していく。

・低床バスの導入については、高齢化が進む利用者の安全性及び利便性が向上することから、引き続き計画的に導入していく。

事業の適切性

○計画通り事業は概ね適切に実施された。

目標・効果達成状況

○評価がAとなった系統が前年度と比べ増加した。
(平成30年度9系統→令和元年度12系統)

○評価がCとなった系統が前年度と比べ減少した。
(平成30年度4系統→令和元年度2系統)

○系統数は減少傾向となっているが、市町が主導して導入する地域内フィーダー系統との連携した、地域の生活交通を維持する取組が進んでいる。

○低床車両の導入については、当初計画どおりの車両購入が図られた。

今後の改善点

○市町が策定した「地域公共交通網形成計画」「地域公共交通再編実施計画」と連携した、各交通モード間の利用しやすいダイヤ・ルートへの見直しとバス路線網の構築

○行政と事業者が協力した利用促進イベント(やまぐちバス博)の実施や生活交通のホームページによる情報発信、バス乗り方教室の開催

○県内一斉ノーマイカーデーや子ども向け割引きっぷの販売等によるバス利用のPRの強化(バス半額券等の配付)

○交通系ICカード導入に向けた検討会の開催

○訪日外国人をはじめとした、新たな利用者開拓のためのPR、表示の改善

利用者への分かりやすい情報提供

取組事例 1

総合時刻表の作成やバスロケーションシステムの導入



総合時刻表の作成



バスロケーションシステム

デジタルサイネージ



○わかりやすい時刻表の作成

各市町で複数のバス会社やJRの系統・ダイヤを整理して掲載し、鉄道へのアクセスをわかりやすくまとめた時刻表を作成し、公共交通の利用促進に繋げていく。

○バスロケーションシステムの導入

バスの待ち時間の把握や経路検索が可能なバスロケーションシステムの導入を進め、利用者の利便性向上を図る。

公共交通利用促進の取組

取組事例 2

公共交通教室の開催



小学校でのバスの乗り方学習



車いす乗降体験



高齢者向け教室



おじいさんが乗って来ました。



おじいさんに席をゆずりました。

公共交通教室の開催

【実施状況】

- ◆ 小学校での総合学習の時間を活用し、バスに慣れ親しんでもらうための開催
- ◆ 高齢者の集まり(自治会、サロン等)を活用し、車の運転が不自由になってきた方へ、交通機関の使い方を改めて確認してもらうための開催
- ◆ 4月に開催している公共交通利用促進イベント「やまぐちバス博」や、地域のイベント等にて、全世代への興味喚起、利用促進を呼びかけるための開催

平成30年度

30回

参加者:約1,160人

【課 題】

- ・学習内容のマンネリ化
- ・高齢者を対象とした教室の周知不足 等

【実施効果】

- ◆教育現場への定着とリピート開催（定例行事化）
- ◆教室終了後に利用実践(実際にJRとバスを乗り継ぎ遠足やキャンプ等へ)

取組事例3

やまぐちバス博の開催



県内路線バスが集結



バスと綱引き



お絵かきバス



バスの乗り方教室



10月18日(金) 県内一斉 ノーマイカーデー

～いつもは自動車の方もノーマイカーでエコ通勤～

「バス半額券」もあるよ

<利用方法>

- ①事業所単位で「ぶちエコやまぐち宣言書」に「ノーマイカー運動に取り組む」と宣言
- ②宣言された事業所にはバス半額券が配布されます
- ③配布されたバス半額券を運賃と合わせて利用

<利用できるバス会社>

県内に始点、終点のある路線バス

利用してみませんか?

CYCLE

<アプリ名>
「サイクル・ライフアプリ」

アプリ登録 無料!

- ①アプリをダウンロード
- ②基本情報を登録
- ③自転車通勤・買物にトライ
- ④利用記録をチェック

グループコンテスト開催中! 9月13日(金)から12月13日(金)まで
職場のみんなで自転車に乗ろう!!

山口県 環境生活部環境政策課 環境企画班
お問合せ先 TEL 083-933-3030

【実施主体】
環境やまぐち推進会議、市町地球温暖化対策地域協議会、
みんなが利用したくなる生活交通推進会議、県内路線バス事業者、山口県、市町

詳しくは
ぶちエコやまぐち 検索

山口県

取組事例5

幸せのハートつり革

縁結びの神社で心願成就の祈禱を受けた「Happy Heart Strap～幸せのハートつり革～」を県内路線バスにリレー方式で取り付け、バスの乗車時にラッキー感、お楽しみ感を創出する取組。事業者全体での利用促進の取組に寄与している。



取組事例6

夏バス・クリスマスバス

バス会社が趣向を凝らし、「夏バス」や「クリスマスバス」など季節感のあるバスを運行し、利用者に興味を持ってもらう。



取組事例7

バスを利用した周遊観光の提案

- 訪日外国人観光客を対象とした、路線バスによる周遊きっぷの販売を促進。
- 主な観光地までの路線バス周遊マップによる周知を実施。

日本語、英語、韓国語、中国語
(繁体字・簡体字)に対応



外国人向け周遊きっぷ(やまぐちバスパス)

※中国運輸局観光部、中国運輸局山口運輸支局、(一社)せとうち観光推進機構、
(公社)山口県バス協会と連携して作成

取組事例8

交通事業者の担い手確保対策

○運転手等、交通事業者の人材不足解消を図るため、事業者の人材確保を支援する取組として交通事業者と求職者の出会いの場を創出する就職相談会「公共交通担い手確保ミニフェア」を開催

○山口労働局等と連携し、合同就職フェアと同時開催とすることで公共交通に携わる仕事の魅力ややりがいを多くの求職者へアピール



平成30年度地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通バリア解消促進等事業)

ノンステップバス導入事業計画の概要

山口県生活交通確保維持改善協議会

協議会の構成員

・山口県 ・県内全市町 ・防長交通(株)、サンデン交通(株)、船木鉄道(株)、ブルーライン交通(株)、岩国市交通局、宇部市交通局、石見交通(株)、中国ジェイアールバス(株)、いわくにバス(株)、西日本バスネットサービス ・公益社団法人山口県バス協会 ・中国運輸局山口運輸支局

協議会の開催回数

7回 (うち書面審議 6回)

○事業の概要:実施主体

サンデン交通(株)

下関市(大型1両導入)



サンデン交通(株)

補助の概要

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性向上の促進を図る。

○ノンステップバス導入

ワンステップ車両価格とノンステップ車両価格の差額の1/2を補助する。(上限1両140万円)

利用者・地域住民の意見の反映

○地域公共交通会議や地域審議会からの意見を聴取した。

<意見>

- ・バリアフリー車であるノンステップバスの導入により、利用者の大半を占める高齢者の安全性と利便性が確保されることから、今後とも導入を推進してほしい。
- ・高齢者等が利用する昼間の時間帯への車両配置や、ノンステップバスが運行するダイヤがわかるような時刻表などの工夫をしてほしい。

<具体的な対応>

- ・サンデン交通㈱としては、令和3年度までにノンステップバスの導入率を65%以上とする目標を掲げ導入を図っている。
- ・一部の地域では、バス時刻表にノンステップバス車両での運行便には「N」の印を表示する対応を実施している。
- ・各地域の公共交通網形成計画により、主要施設へのアクセスが容易になるよう、運行ルートの見直しや、バスロケーションシステムの導入に努めている。

具体的な成果

『 目 標 』

山口県においては、各施策別計画の数値目標に「ノンステップバスの導入率の向上」を掲げ、平成29年:74.7%を令和5年度:81.0%まで引き上げることを目指し、取組を進めている。

『 効 果 』

平成30年度末の県内のノンステップバス導入率は78.6%(全国第5位)となっており、計画的な導入が図られている。

通院等でバスを利用する高齢者及び障害者等にとって、移動の負担が軽減され、また、ノンステップバスの台数が増えることによって、よりバリアが解消されることから、移動の円滑化が図られるとともに、バス利用者の維持・確保に寄与している。

事業の評価・検証

ノンステップバス導入については、計画的な導入が図られている。

一方、老朽化した車両が未だ多く残っている状況であるため、引き続き、導入の促進を図り、高齢者、障害者を含む交通利用者の利便性向上に向けて取り組んでいく必要がある。