

令和3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

1回 (書面審議)

【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(301百万人)をピークに年々減少し、令和元年度(93百万人)にはピーク時の約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。

【事業の区域】

- ・広島県全域

【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不可欠な移動手段が確保される。

広島県	令和3年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
14	54	71(5)

* 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)

広島県生活交通対策協議会 事業の評価

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事務局長

日本労働組合総連合会広島連合会副事務局長

<意見>

- ・公共交通は地域に欠かせない。特に乗合バスは、地域間の移動や通勤通学のため、とても重要なものである。
- ・コロナ禍の中でも移動を必要としている人がいるため、運行本数を維持する必要がある。
- ・公共交通を維持することの維持の必要性を、住民にも認識してもらう必要がある。

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

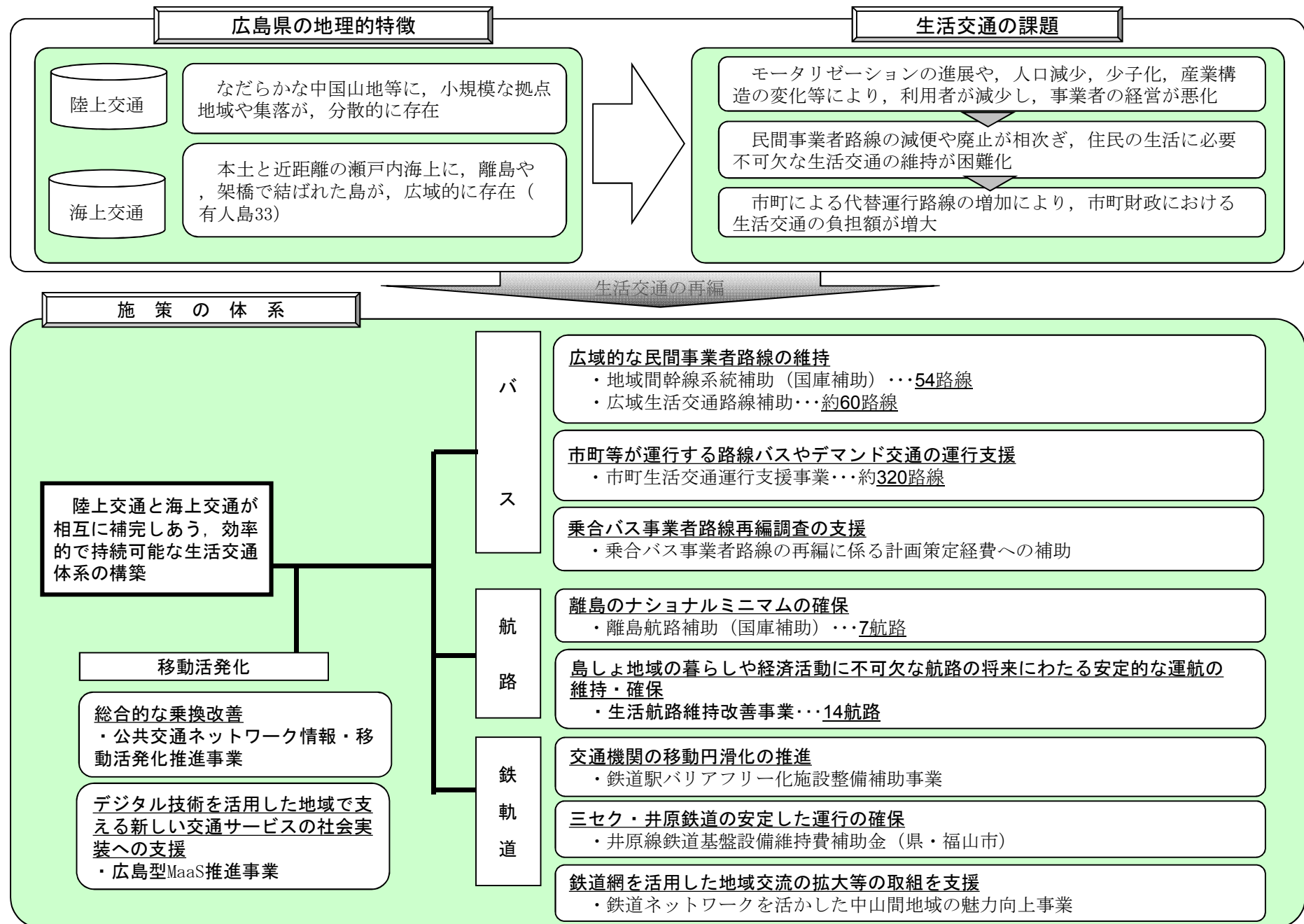
ほとんどの項目について、「非常によい」または「概ね良い」となっているものの、系統によっては、各項目が「改善の余地がある」場合が見受けられる。また、事業者の課題意識も高まっており、今後、改善に向けて取り組んでいきたい。

「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3年度 広島県における地域公共交通施策



令和3年度 地域公共交通確保維持改善事業 事業評価

鳥取県生活交通確保に係る地域協議会 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

29回 (うち書面審議5回)
※今回開催を起算した回数。

【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が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な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。

内部補助・効率化も限界を超え到底独立採算が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るため、本計画の策定を行うものである。

【事業の目標と効果】

乗合バス事業は平成20年に利用者が7,087千人であったものが、平成30年には13.1%減の6,160千人に減少しており、バス事業者だけでは、採算がとれない状況が加速している。

このため、地元、自治会、バス事業者、自治体等は、バスネット・バスロケーションシステムによるバス経路等の検索、遅延等の情報発信や地元住民が主体的に取り組むバスの魅力づくりへの支援など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、県警察本部等で高齢者の免許返納を奨励する取組を行っていることも踏まえ、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の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3年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	23	62(7)

* 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)

令和3年度鳥取県生活交通確保に係る地域協議会 事業の評価

この1年間の 利用者・地域住民の意見の反映

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3年度実施事業>

- 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2地域)※作業中
- 県東部における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

○令和2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

○令和3年度(R2年10月～R3年9月)とR2年度(R1年10月～R2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：(R2)731,001人→(R3)683,939人(47,062人の減(前年比93.6%))

日本交通：(R2)759,042人→(R3)705,418人(53,624人の減(前年比92.9%))

鳥取県全体：(R2)1,490,043人→(R3)1,389,357人(100,686人の減(前年比93.2%))

○R3は前年比▲6.8%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

○新型コロナ対策を施した公共交通の安全性や公共交通の重要性を広報することで可能な限りバス利用者の減少を抑制していく。

○ウイズコロナ・アフターコロナ時代の利用者需要の変化を踏まえた地域の事情・ニーズに応じた地域公共交通のあり方を検討していく。

令和3年度 鳥取県における地域公共交通施策(1)

令和3年度鳥取県地域バス交通等体系整備支援事業

【運行費補助】

補助対象期間(R2.10～R3.9、※一部例外あり)					
国庫 単県	補助金名 R3年度予算要求額 <R2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) 105,227千円 <106,811千円>	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	国1/2
			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)	県1/2
	国庫協調継続補填 (県独自補助) 9,549千円 <7,887千円>	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
単県	補填 (県独自補助) 97,566千円 <85,396千円>	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
	広域バス 路線維持費 補助金 35,667千円 <34,632千円>	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	県1/2
			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)	市町村 1/2
	市町村内バス等支援 補助金 201,818千円 <184,133千円>	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)	県1/2
			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)	市町村 1/2
	公共交通空白地有償 運送支援補助金 17,000千円 <3,347千円>	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 R3.4～R4.3)	県1/2
			対象 経費	・運行赤字(運行費用の80%を上限)	市町村 1/2

【車両取得費補助】

補助対象期間(国庫R2.10～R3.9、単県R3.4～R4.3)					
国庫 単県	補助金名 R3年度予算要求額 <R2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 75,258千円 <80,678千円>	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 —	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 13,000千円 <26,726千円>	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 2,000千円 <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

令和3年度 鳥取県における地域公共交通施策(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 メリット訴求動画の制作(補助)

公共交通利用のメリットを訴求する動画を作成し、各種広報媒体で視覚的に訴えかけるとともに、企業の研修等でも活用してもらう。

5 バス待合環境の整備(補助)

周辺施設等と連携し、既存施設を活用する「鳥取型」待合所(コンビニやスーパーなど)等の整備への支援を行う。

(補助率:2分の1、上限:1か所あたり100千円)

令和3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、地域公共交通計画を策定した東部地域のバス路線に路線番号設定を行うとともに、主要結節点である鳥取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。

＜東部地域バス路線番号導入事業＞

バス事業者、観光関係団体、県・市などの実務者で構成する検討会議を設置し、東部地域の乗合バス路線への番号設定及びバスターミナルにおける番号表示等を活用した効果的な案内表示を実施する。

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3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

別添3

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

6回 (うち書面審議 6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うえにコロナ禍の影響からの回復も鈍く、更に収入が落ち込んでいる現状を踏まえ、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3年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
2	18	36(6)

* 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)

島根県生活交通確保対策協議会 事業の評価

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6回開催。

- ・沿線市町(松江市等10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

○ 地域公共交通確保維持事業について、少子高齢化や人口減少等による輸送量の減少を緩和することを目標とし、系統ごとに評価を行った。
コロナ禍の影響もあり、利用者が著しく減少した後の回復も鈍く利用者の減少傾向は続き、実績が計画を上回る系統はなかった。

○車両取得については、目標通り達成。

今後の改善点

○沿線需要の取り込みに向けた利用啓発やイベントを通じた利用促進。

○ダイヤ改正などによる利便性向上による利用促進。

令和3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 確保維持費補助金	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
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 (再編特例：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(定時定路線型に限る)	・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から公共交通空白地有償運送も対象 ※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、事業者単価(過去3年間の平均)の低い額】 × 走行計画 ② キロ当たり収益【収益実績額(過去3年間の平均)】 × 走行計画 ※地域単価は、国：山陰ブロック単価 県：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、事業者単価の低い額】 × 走行実績 ② キロ当たり収益【収益実績額】 × 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、財力補正による割り落としの対象外 ・市町村の財力に応じた財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運転手の確保に要する経費 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	・154,350千円を上限 ・要望>上限の場合は、按分調整を行う ★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・財力補正なしとする(予算は154,350千円に別枠で加算)	・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 ・新たな運行形態を導入する場合は事前に利用者数の推計を行うこと

令和3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6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2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
6	17	11(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

○令和2年6月 利用者代表(公共交通に対する知識を有する方で、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>

- ・利用者目線によるダイヤ編成を行い、利便性の向上につなげてもらいたい。
- ・生産性向上の取組では、貨客混載について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、宅配便需要の増加が見込まれる中、今後、バス事業者の収益につながるようになれば、非常に良い取組になる可能性がある。

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。

○年度を通じて新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたため、輸送人員、経常収支差額ともに、大半の系統で目標を達成できなかった。

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
 - ・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
 - ・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

令和3年度 岡山県における地域公共交通施策

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 (17系統 83,868千円)

- 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 (11両 12,501千円)

- 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 (50系統 42,099千円)

- 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

6回 (うち書面審議 5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、令和元年度には23,311千人となっている。
- ・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や交通系ICカードの導入をはじめ、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3年度分	
事業者数	系統数	車両減価償却費 車両数
6	41	64 (9)

* 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)

令和3年度 山口県生活交通確保維持改善協議会 事業の評価

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。
- ・また、バスの利便性向上を望む声が多いことから、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、交通系ICカードについても順次、整備を進めているところである。
- ・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

○新型コロナウイルスの影響を受け、輸送人員が減少傾向にある中、事業は概ね計画通り、適切に実施された。

目標・効果達成状況

- 新型コロナウイルスの影響等により、目標・効果達成状況は悪化した。
 - ・評価Aがコロナ前と比べ減少(R1:12系統→R2:6系統→R3:5系統)
 - ・評価Cがコロナ前と比べ増加(R1:2系統→R2:7系統→R3:6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。
- 新型コロナウイルスの影響により、やまぐちバス博やバスの乗り方教室等、例年の取組が実施できていない。

今後の改善点

- 交通事業者・行政の連携により必要な幹線系統が維持されるよう、関係者の合意形成を図る。
- 県内一斉ノーマイカーデーや導入が進められている交通系ICカードの周知等により、バス利用の促進を図る。
- 交通系ICカード導入に向けた取組をさらに進める。
- 路線バス等、公共交通情報のデータ化を進め、利便性の向上を図る。

取組事例 1

新たな地域交通モデル検討委員会の取組

《背景及び目的》

- 少子高齢化や訪日外国人観光客の増加、運転手不足の顕在化、新型コロナウイルスの影響による交通事業環境の変化等、地域公共交通を巡る社会環境が大きく変化
- 多様化する地域交通の課題解決を図るため、AIやICT等のイノベーションの急速な進展を背景とした新たなモビリティサービスを含め、様々な視点からの取組を推進

《事業の概要》

地域公共交通を巡る社会環境の変化

課題の整理や取組の方向性の検討

イノベーションの急速な進展

様々な視点からの取組を検討

新たな地域交通モデル検討委員会

学識経験者

交通事業者

関係行政機関

策定

①

新たな地域交通モデル
形成に関する取組方針

PDCA サイクル
による改善

推進

②

地域における
実証事業の実施

新たな地域交通モデルの展開による地域交通の課題解決

①「新たな地域交通モデル形成に関する取組方針」を策定。(令和2年度)

②取組方針を踏まえた実証事業を推進し、課題解決に資する新たな取組モデルを構築し、各地域での横展開を図る。(令和3年度～)

取組事例 2

路線バスの利便性向上の取組

○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。

○交通系ICカードの導入

地域住民の日常生活における利便性の向上と観光需要の喚起を図るため、県内路線バスにおける交通系ICカードの導入を進める。



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



取組事例 3

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」を令和元年度から継続して開催

○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



※写真は令和元年度