



地域公共交通利用促進キャラクター
「のりたろう」

地域公共交通における 最近の動向、国の支援策について

平成29年6月

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

地域公共交通に関連する制度の変化

○鉄道事業、バス事業等の需給調整規制を廃止（H10年代前半）

→ 路線の休廃止が容易化

○地域の実情等に応じた旅客輸送サービスの普及を促進

道路運送法の改正（H18年）

→ コミュニティバス、乗合タクシー等の普及に資する規制の適正化
市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化

○地域公共交通の活性化・再生を総合的・一体的・効率的に推進

地域公共交通活性化再生法の制定（H19年）

→ 地域の関係者の協議を踏まえた市町村による計画づくりの制度化

○交通に関する施策を総合的・計画的に推進

交通政策基本法の制定（H25年）

→ 基本理念（交通機能の確保・向上、環境負荷の低減、様々な交通手段の役割分担と連携、関係者の連携・協働）、国・地方公共団体・事業者等の責務等を規定

○「コンパクト＋ネットワーク」を推進

地域公共交通活性化再生法の改正（H26年）

→ まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を促進

国、地方公共団体、事業者の役割

地域公共交通の活性化再生の主役は、地方公共団体(特に市町村)

交通政策基本法(第8,9,10条)

【国】

- ・ 基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定・実施する責務

【地方公共団体】

- ・ 基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定・実施する責務

【交通関連事業者及び交通施設管理者】

- ・ 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める

地域公共交通活性化再生法(第4条)

【国】

- ・ 情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上

【都道府県】

- ・ 広域的な見地から、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む

【市町村】

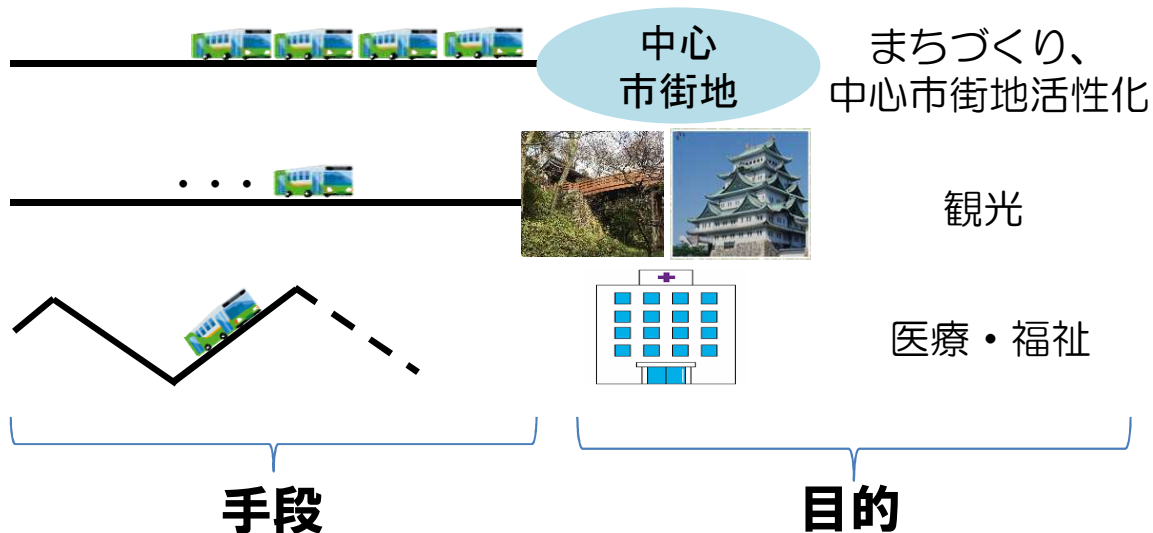
- ・ 主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む

【公共交通事業者等】

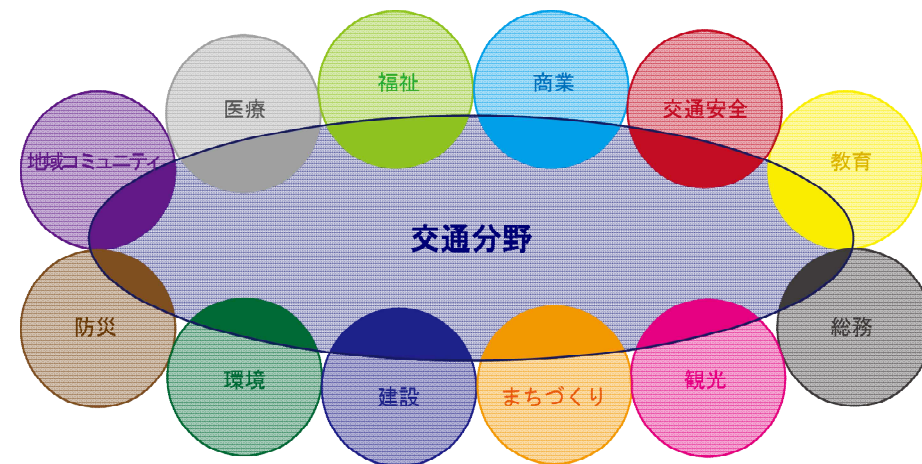
- ・ サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実

なぜ地方公共団体が主体的に取り組むのか

➤ 交通は、目的を達成するための手段



➤ 交通が役に立つ目的は幅広い



➤ 地域の将来のため、地域戦略の一つとして、地域の関係者の参加を得て、地域の実情にあった持続可能な地域交通を地方公共団体がつくりあげる

交通分野の主な関係者



- ① 地方公共団体（都道府県、市町村）が中心となり、
 - ② まちづくりなど関連施策と連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築
- すること。

全国で284件、北海道で10件
(2017年4月末現在)

➤ 地域交通のマスタープラン「地域公共交通網形成計画」を作成

全国で15件、北海道で1件
(2017年4月末現在)

➤ マスタープランを実現するための「地域公共交通再編実施計画」を作成

国による支援（地域公共交通確保維持改善事業）

コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。

快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- ノンステップバスの導入、鉄道駅におけるホームドアの整備、内方線付点状ブロックの整備 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新 等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価

地域公共交通網
形成計画

地域公共交通再編
実施計画

地域公共交通ネットワーク再編の促進

国の認定

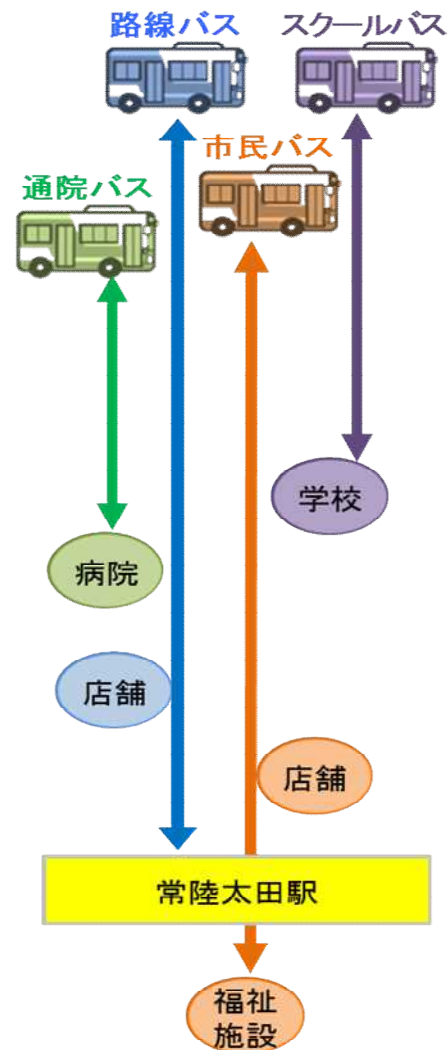
<支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施
・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入 等

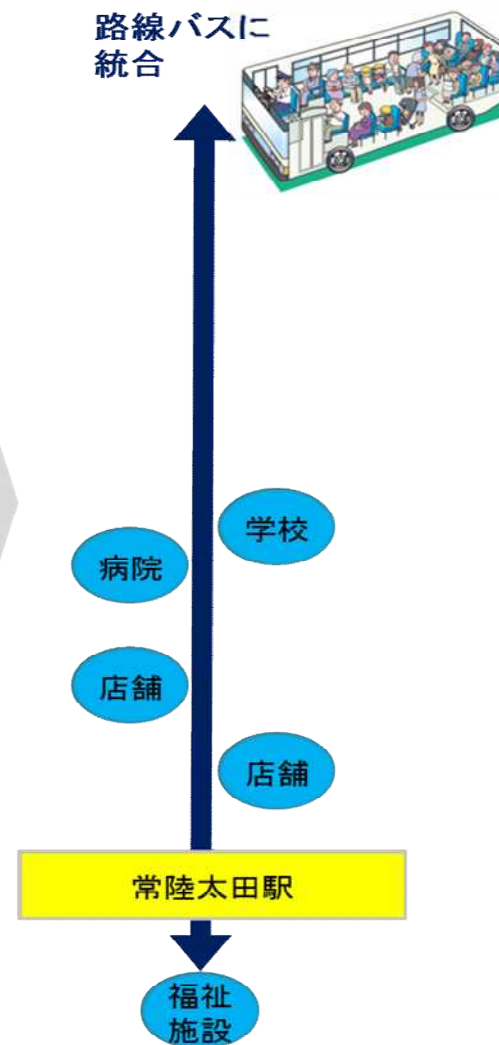
交通以外の部門との連携の事例(常陸太田市)

路線バス、市民バス、通院バス、スクールバスを、路線バスに一本化

再編前



再編後



- 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに一本化
- 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- 運賃体系も、分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)

○それぞれの目的のため、路線バス、市民バス、通院バス、スクールバスが、同じ路線を重複して運行

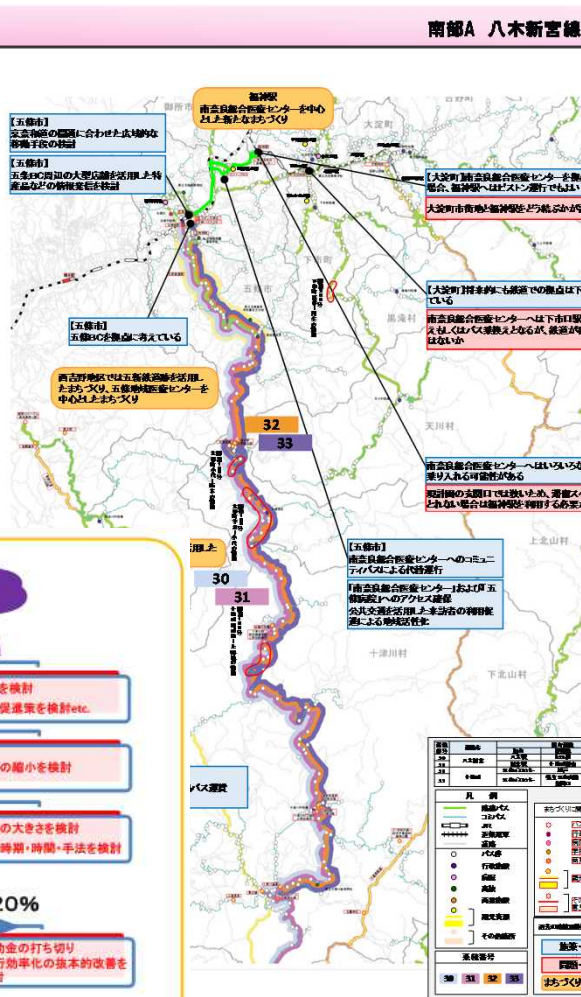
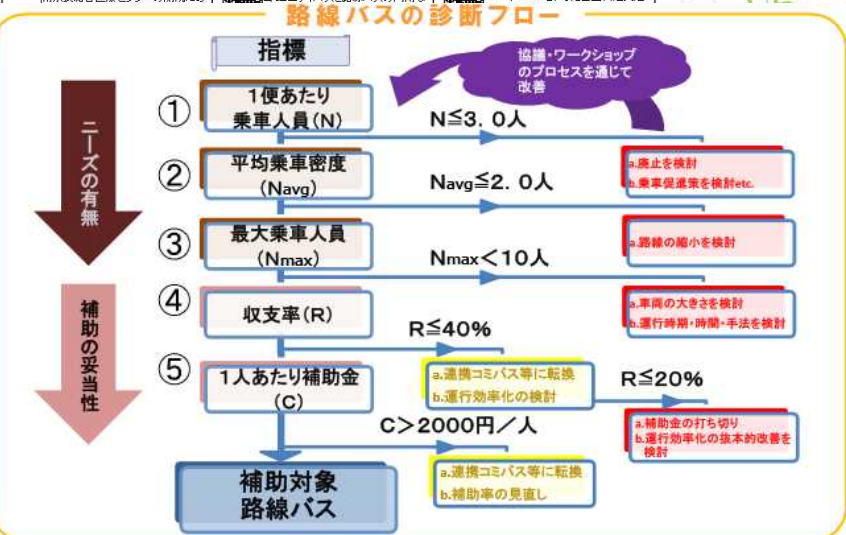
データに基づきPDCAサイクルを回す事例（奈良県）

- 路線ごとに、ニーズの有無や補助の妥当性を判断するための評価指標を設定
- 県、市町村、交通事業者等による協議・ワークショップを、地域別、グループ別で開催し、まちづくりの動向・路線のあり方などを『公共交通とまちづくりのデッサン』として表現

公共交通とまちづくりのデッサン

路線・地域の概要	
まちづくりの方向性	「奈良県総合医療センター」及び「五條病院」へのアクセス確保 公共交通を活用した来訪者の利用促進による地域活性化
関係市町村	五條市、野田川村、十津川村
主な沿線施設	五條駅、五條市役所、西吉野支所、大塔支所、十津川村役場、五條病院、智恵学園高校、五條高校、五條南高校、五條新町、五輪鉄道跡、大塔温泉、道の駅吉野路大塔、谷瀬の吊橋、湯泉地温泉、道の駅十津川、十津川温泉、イオン五條店
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通手段別分担率（公共交通（鉄道+バス）と自転車及び徒歩の合計値） 出勤：14.2%（H22）⇒14.2%（H32） 登校：88.1%（H22）⇒89.3%（H32） 通院：25.8%（H22）⇒25.8%（H32） 買物（平日）：17.8%（H22）⇒17.8%（H32） 買物（休日）：13.2%（H22）⇒24.1%（H32） 業務：9.2%（H22）⇒9.2%（H32） 観光：44.8%（H22）⇒56.1%（H32） ■ 外出率：72.0%（H22）⇒72.0%（H32） ■ バスの利用者数（年間乗車人員）[乗車人員の増加率>路線沿線の人口増加率] 八木新宮線：81,964人（H26） ⇄ 大和高田市・橿原市・五條市・御所市・葛城市・十津川村：291,707人（H26） 十津川線：17,065人（H26） ⇄ 五條市・十津川村：36,014人（H26） ■ 鉄道駅の利用者数（年間乗車人員）[乗車人員の増加率>駅に接続する基幹バス路線沿線市町村の人口増加率] 五條駅：668,985人（H25） ⇄ 大和高田市・橿原市・五條市・御所市・葛城市・十津川村：299,989人（H25） ■ 鉄道駅の端末交通の分担率（公共交通（バス+タクシー）と自転車及び徒歩の合計値） 五條駅：67.6%（H22）⇒67.6%（H32） ■ 公共交通の利用率（満足度：H27からH32にかけて上昇）

実施事業	
事業A	奈良県総合医療センター通院ライン 奈良県総合医療センターの開設にあ
事業B	路線バスとコミュニティバスの連携 コミュニティバスと路線バスの円滑な
事業C	全国ICカード共通化 SuicaやTOICAといった全国共通交通



背景・課題

- ◆ 交通事業者からバス路線の大幅な見直しに係る協議の申し入れを受け、**県知事を会長とする「奈良県地域交通改善協議会」を設置**
- ◆ 移動ニーズに応じた交通サービスの実現を目指し、絶えず新たな地域交通の課題を受け止め、検討を行っていくため、奈良県地域公共交通網形成計画を策定

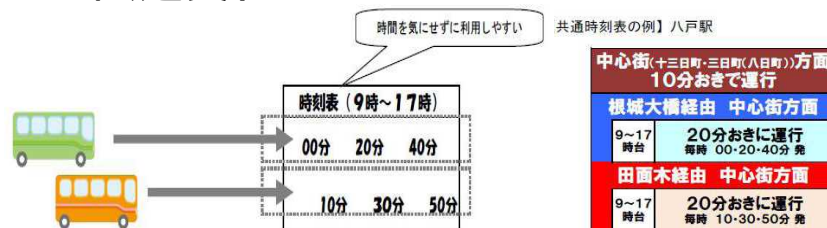
徹底した調査に基づく継続的な取組

- ◆ **毎年度、運行状況・利用状況などのデータに基づき、評価指標と照らし合わせた診断を実施**
- ◆ 診断結果と改善策を取りまとめた『バスカルテ』を作成し、グループごとに「路線別検討会議」を開催
- ◆ 協議、ワークショップにおいて、福祉・観光・産業等に係る施策との連携を踏まえて、公共交通とまちづくりのあり方、利用促進策等に関するアイデア出しを実施
- ◆ **取組の実施主体や役割分担を明らかにした「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成するとともに、その進捗を関係者間でチェック**

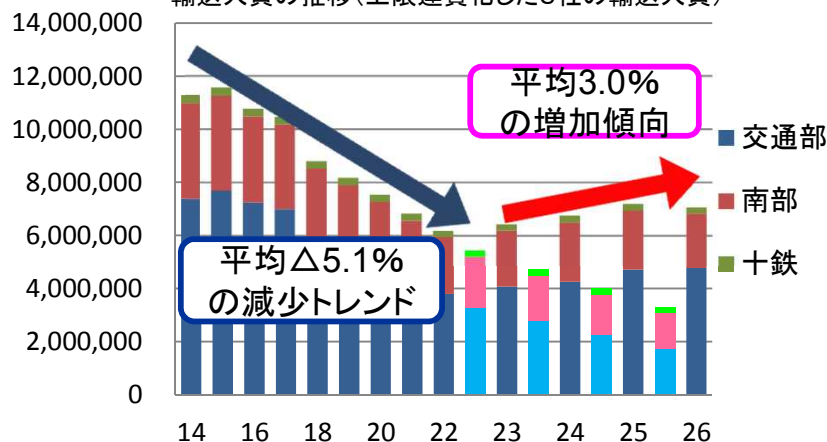
ソフト面で工夫する事例(八戸市)

○市内の幹線軸の利便性向上

- ・ 八戸市交通部と南部バスの共同運行
- ・ 10分等間隔ダイヤ化
- ・ 共通定期券制度
- ・ 上限運賃化



輸送人員の推移(上限運賃化した3社の輸送人員)

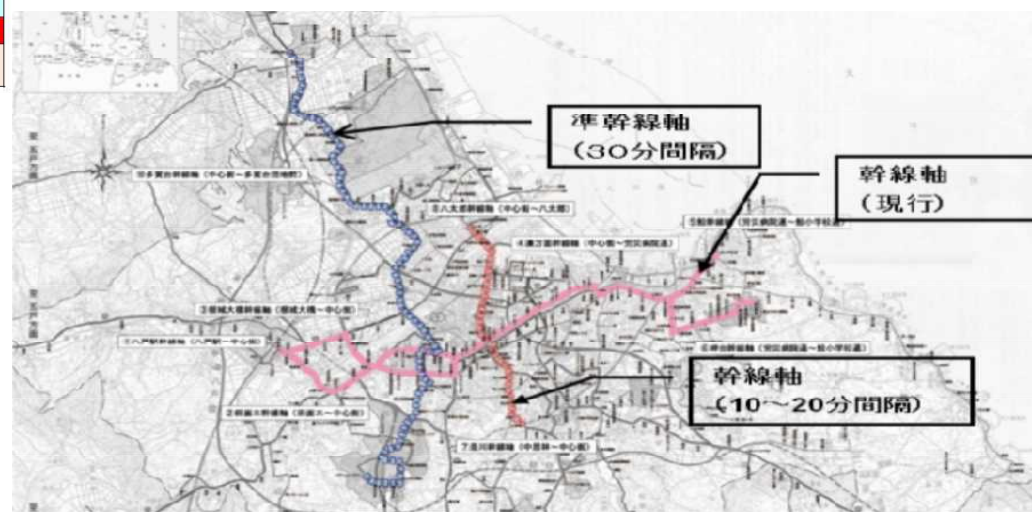


○夜間小型乗合運行 (新幹線八戸駅~中心街)

- ・ 最終新幹線に接続させた小型タクシーを本格運行し、一定数の利用者を確保している。

○モビリティマネジメントの実施

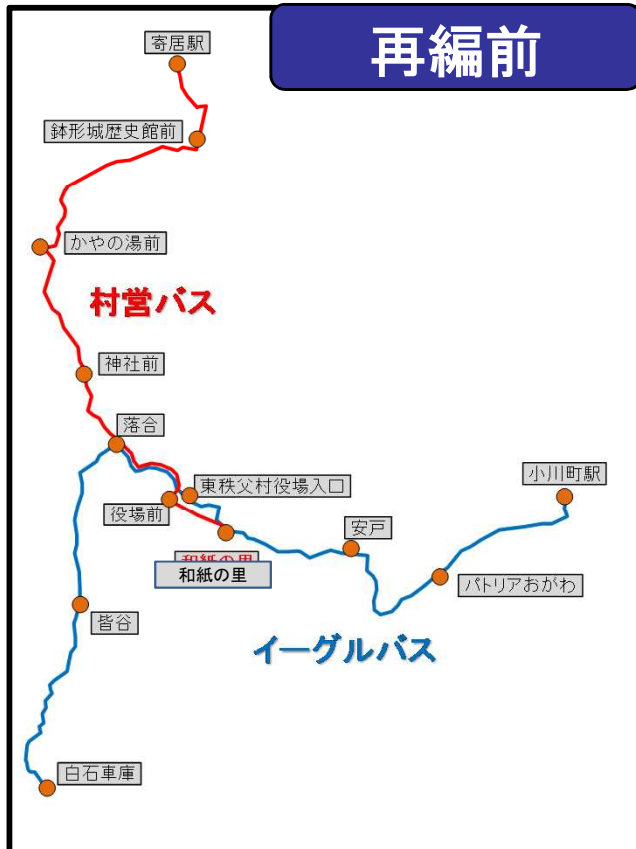
- ・ 平成24年度に、観光客や市民のモビリティをコーディネートする公共交通アテンダント「はちこ」を創設。
- ・ 路線バスがより市民にとって親しみやすく、より身近になることを目的とした活動(バス乗り方教室など)を実施。



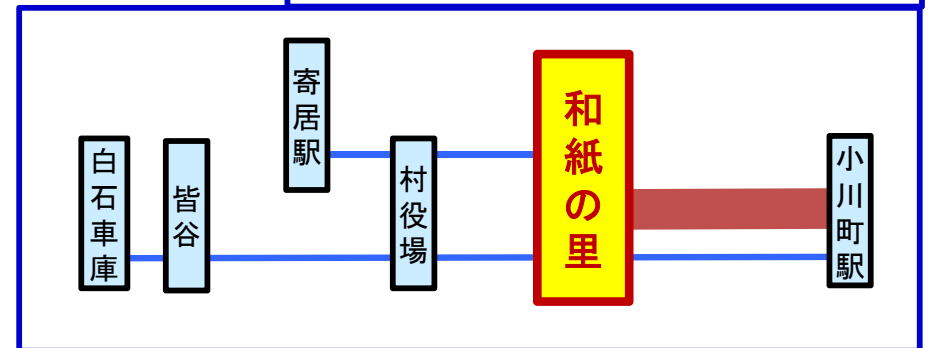
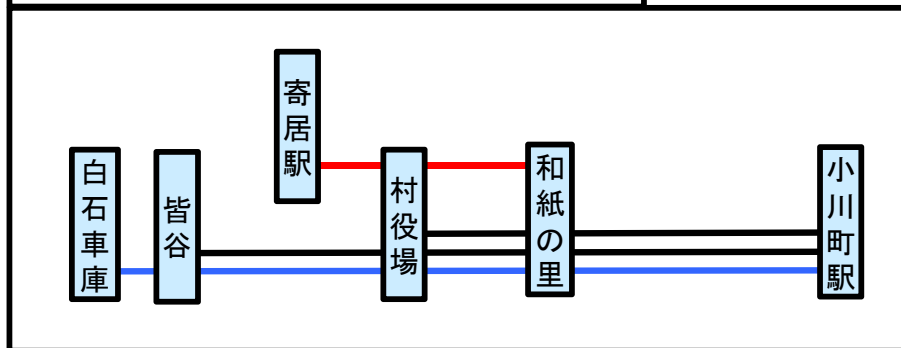
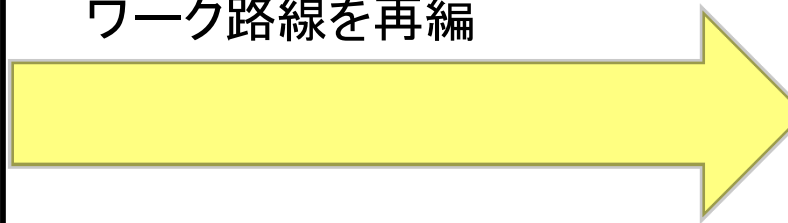
○利便性の向上

- ・ 事業者共通のバスマップ「バスマップはちのへ」を発行。
- ・ 公共交通アテンダント「はちこ」による(JRや青い森鉄道等広域幹線への乗継ぎを含めた)乗継案内。

複合施設を小さな拠点として、地域公共交通ネットワークを再編



- 村営バスと民間バスを統合
- 地域住民及び観光客の拠点とするため、『和紙の里』をハブバスセンターとして整備して、ネットワーク路線を再編



市民協働型のコミュニティバスの事例(岐阜市)

市民協働型コミュニティバス

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。(運賃、ルートすべて決定)

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

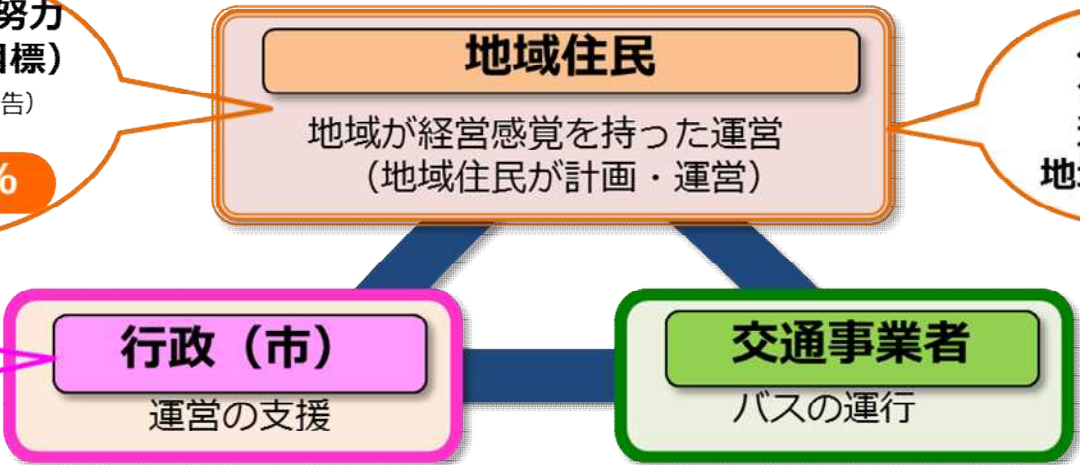
地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

運行の継続は
地域の努力次第

地域は最大限努力
(明確な収入目標)
地域負担(運賃・広告)
地域に応じて
15~40%

行政が
地域の努力を支える
行政負担(補助金)
地域に応じて
60~85%

地域住民が主体となった運営協議会を設置



運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド

バス停の組み立て

- 地域の現在と将来のため、地方公共団体が、持続可能な地域公共交通づくりに主体的・主導的に取り組むことが必要。
- 再編のやり方はいろいろあるが、地方公共団体、事業者、住民等が参加し、地域の実情に合ったものにするのが重要。
- 北海道においても、地方公共団体を中心に、地域の現在と将来を考え、地域に真に必要な地域公共交通は何か、それを維持するために何をすべきかを検討し、実行していくことが重要。