

地域間幹線系統が地域で果たす役割

2025/1/31

北陸信越運輸局 幹線系統セミナー（長岡商工会議所601階議室）

合同会社萬創社 福本雅之
（名古屋大学）

fukumoto@bansousha.co.jp



公共交通トリセツ

地域公共交通のトリセツ（取組説明書）

<https://kotsutorisetsu.com>

地域間幹線系統

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)。

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・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

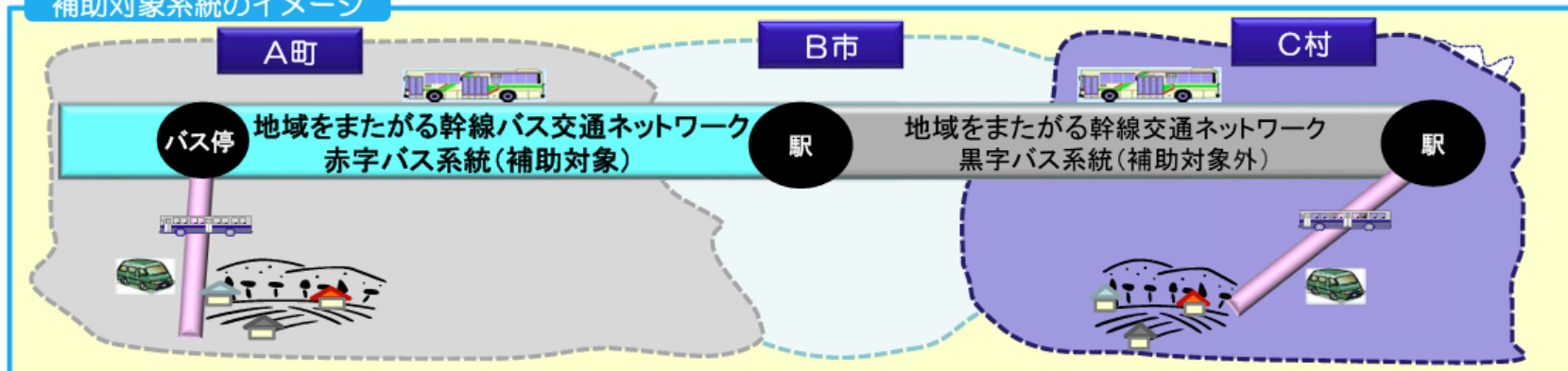
※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



地域内フィーダー系統

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633926df>

補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



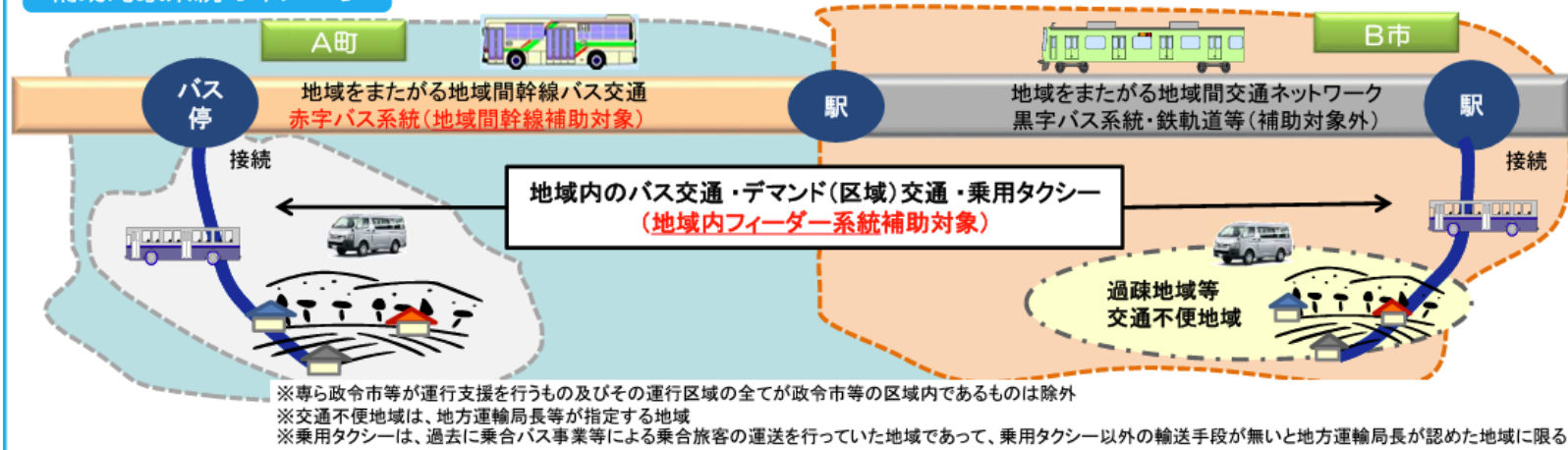
- 補助率
1/2以内

○ 主な補助要件

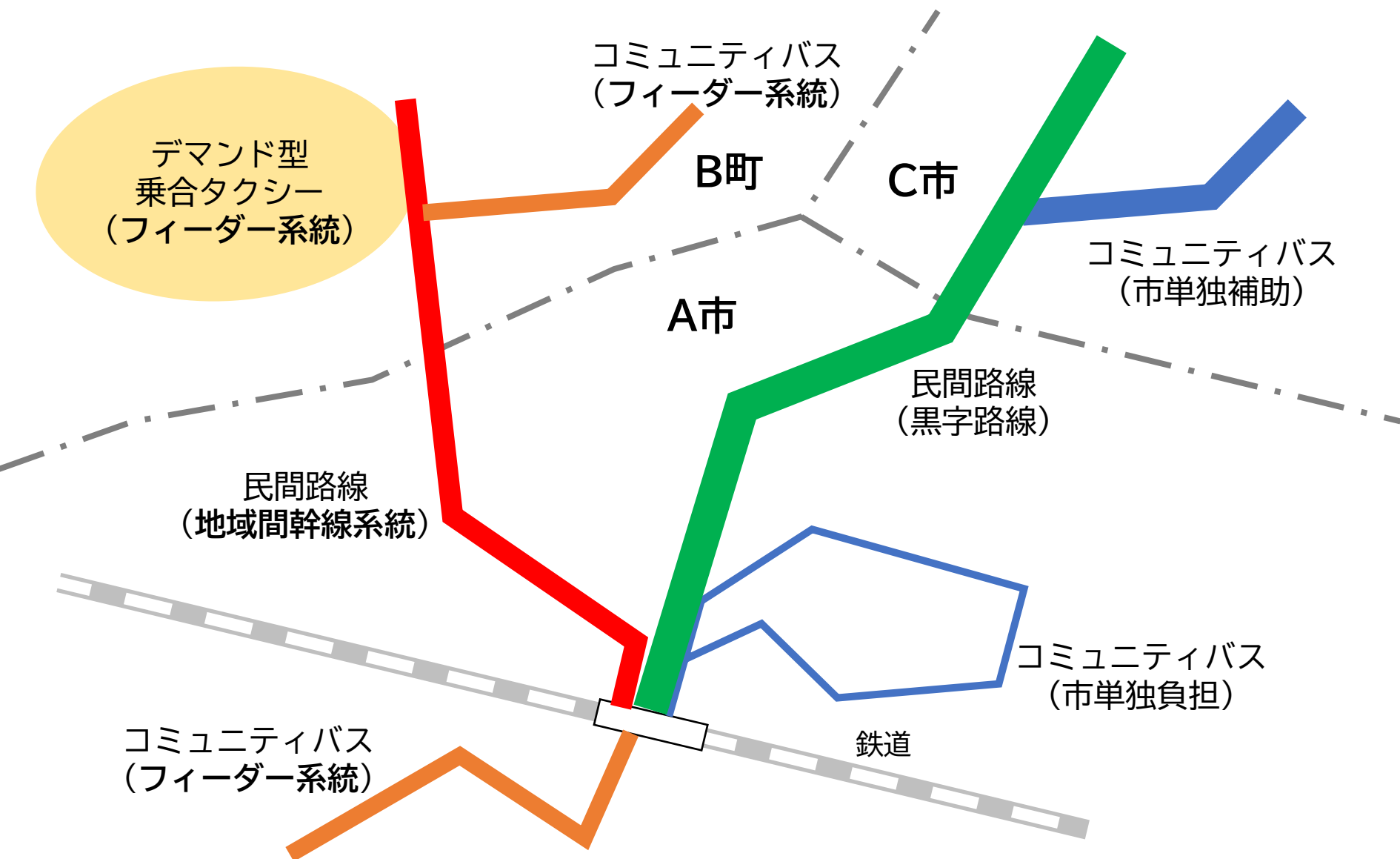
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



典型的な例



地域間幹線系統が補助落ちすると…

地域間幹線系統

- ・事業者、都道府県、国にお任せでも自動的に維持
- ・接続するフィーダー系統は補助対象に

補助落ちすると…

- ・代替交通確保が必要に
数千万円単位の財政負担を伴う
隣接市町村、都道府県との調整業務も発生
撤退を伴う場合、事業者選定も必要
- ・接続するフィーダー系統補助対象外に

市町村も「我関せず」「言った者負け」ではいけません！

地域間幹線系統にまつわる論点

幹線 = 5×3 ?

地域間幹線系統の受益と負担の歪さ

輸送量という指標への不理解

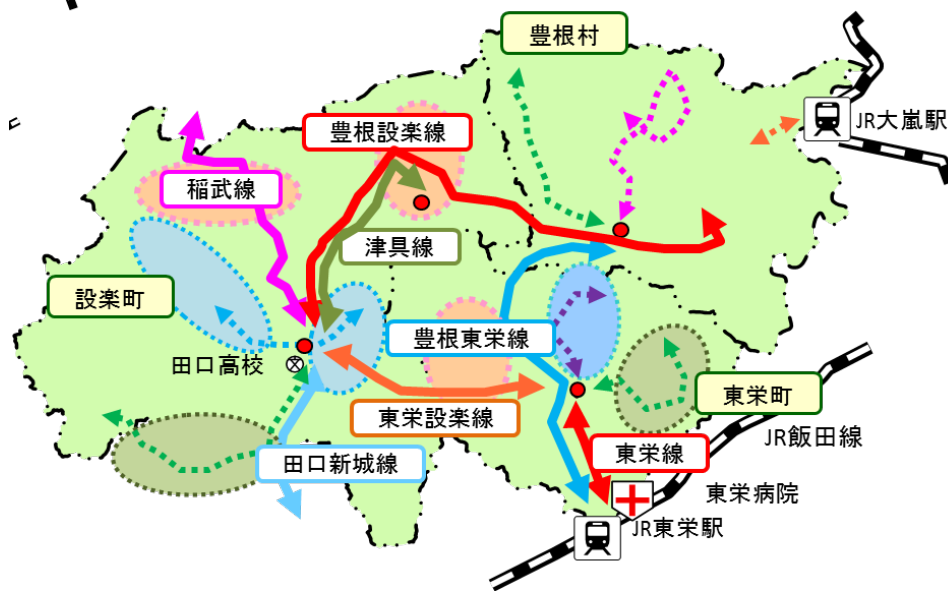
県が主体となることの意義

広域流動への対応の必要性

公共交通で高校へ通学できない地区は人口減少が加速
進学する高校生だけでなく親も合わせて**3人の若年層減**
住民票の異動を伴わない**隠れ人口減少**

おでかけ北設(愛知県北設楽郡)

- 3町村営バスを相互乗り入れし、通学時の乗り継ぎを解消
- 郡内唯一の高校への進学率向上と、下宿率の低下を実現
- 地域間幹線系統ダイヤ見直しにより隣接市の進学校への通学環境向上



公共交通改善が高校存続を決める

相互乗入前
県外高校進学・郡外への下宿

※地域間幹線系統の事例ではない

町営バス同士乗り継ぎ

2010年
町営バス相互乗入開始

田口高校

佐久間高校

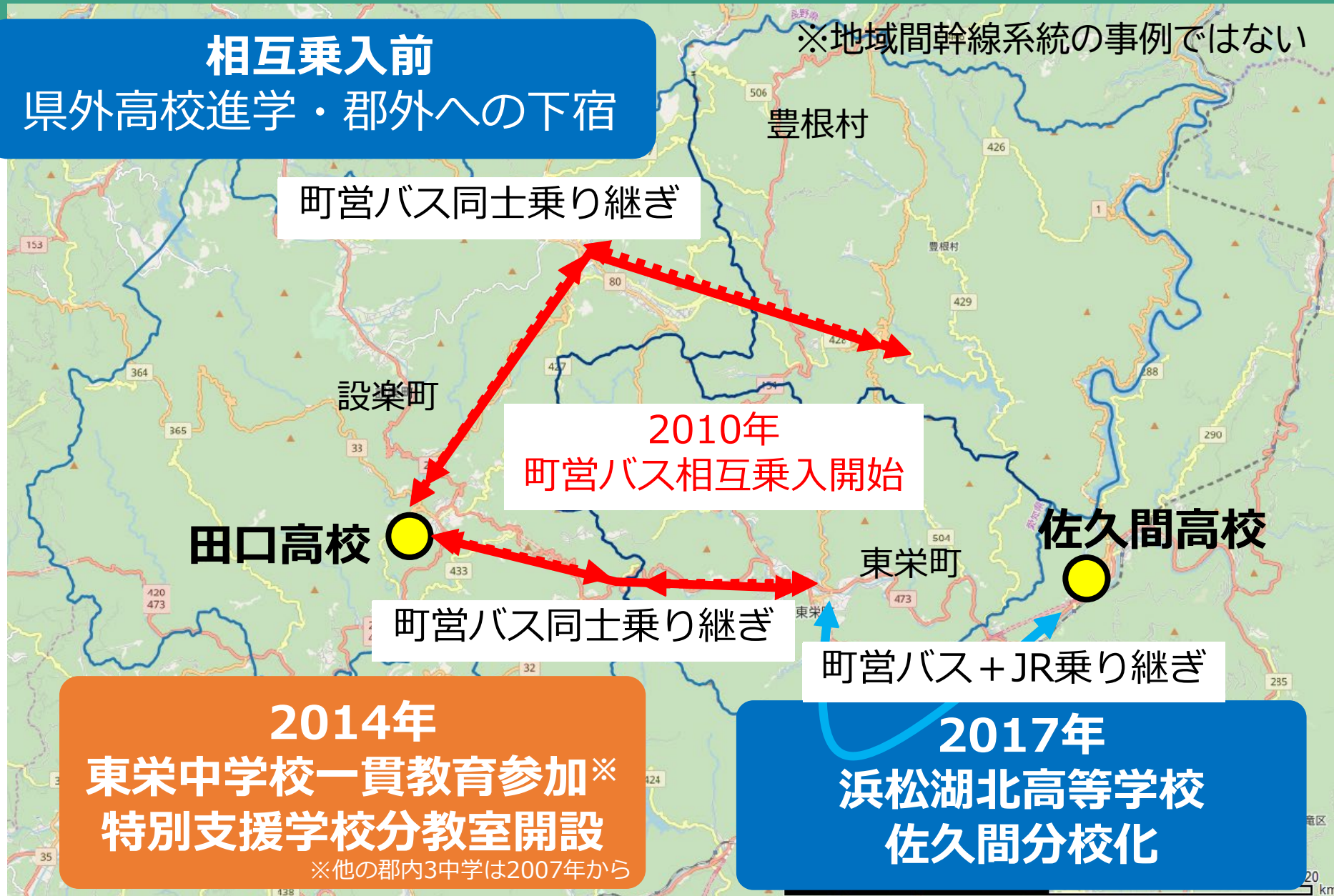
町営バス同士乗り継ぎ

町営バス+JR乗り継ぎ

2014年
東栄中学校一貫教育参加※
特別支援学校分教室開設

※他の郡内3中学は2007年から

2017年
浜松湖北高等学校
佐久間分校化



地域公共交通の価値の表現

地域公共交通が住民の生活に及ぼす影響は財政負担の比でなく、地域社会の持続可能性に直結

地域社会における 地域公共交通の価値を 表現する必要

利用者数、収支率、公的負担額、満足度といった評価指標では、地域公共交通の地域における価値を表現できない

地域公共交通の性能とは？

利用者数や収支率というアウトカム以前に、
性能というアウトプットを評価すべき

	ネットワーク	サービスレベル
量	対象地域内に張り巡らされた路線の多さ(路線延長, 公共交通カバー率)	対象地域内で提供される輸送力(運行本数, 実車走行キロ)
質	目的地までの連続性(乗り継ぎの有無, 移動距離・時間)	時間軸上に輸送力を配分したもの(運行時間帯, 運行間隔, ダイヤ設定)

4要素の組み合わせにより住民が達成できる活動を表現

行ける・行けない表の提案

居住地 ある一定の単位の地区
(町字や自治会, 学区など)
解像度の設定は任意

目的地 教育機関や医療機関, 買い物施設・
鉄道駅・公共施設
目的地の設定は任意

行ける・行けない表の作成例

		目的地				
		A高校	B高校	C高校	D病院	E駅
居住地	地区A	○	○	○	○	○
	地区B	○	×	○	○	○
	地区C	×	○	×	×	×

①始業時間や診察時間, 列車時刻に間に合うか

②用事を済ませるだけの滞在時間が確保できるか

③常識的な時間に地区に帰着できるか

という観点からダイヤ設定の妥当性を判断

※所要時間, 乗り継ぎの回数, 運賃などの条件設定

行ける・行けない表の作成例

某地域での作成例

[illegible]

地域間幹線系統の事業評価のナゾ

地域間幹線系統の事業評価を見ると

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
自主規制		運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 90 % (R4: 51 千人 → R5: 46 千人) B 【未達成の主な理由】 人口減少や少子化により通勤・通学利用に関する利用者減のため	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
自主規制		運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 129 % (R4: 17 千人 → R5: 22 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
自主規制		運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 105 % (R4: 57 千人 → R5: 60 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
自主規制		運行回数の見直し・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 105 % (R4: 58 千人 → R5: 61 千人) A	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。 ・各種割引の拡充や見直しを検討する。
自主規制		運行回数の維持・競合路線との時刻調整を行い利便性の確保に努めた。 2日乗り放題券・小学生向け夏季休業期間割引の活用による利用促進を実施した。	A	【達成状況】 輸送人員前年度比較: 97 % (R4: 30 千人 → R5: 29 千人) B 【未達成の主な理由】 ・コロナ禍による沿線の通勤・通学及	・バス事業者、市町村等と連携し、運行計画の見直しを検討する。 ・減便による効率化だけでなくダイヤ数減による経常費用削減・収支改善を検討する。

地域間幹線系統の事業評価

評価すべき指標と評価すべき視点を押さえる



地域間幹線系統分析シート（令和〇年度）						
1. 系統の概要（概記載）						
申請番号	運行系統名		事業者名		路線概要図	
起点	主な経由地	終点	系統キロ程			
関係市町村						
交通圏						
運賃体系						
運賃設定の考え方						
2. 地域間幹線系統補助に係る指標（概記載）						
年度（補助年度）	H29	H30	R1	R2	R3	
計画輸送量（人）						
実績輸送量（人）						
平均乗車密度（人）						
運行回数（回）						
経常収支率						
国庫補助額						
県補助額						
市町村補助額						
確保維持改善事業⑤						
3. 当該系統の必要性（市町村の意見を聴取した上で概記載）						
①基幹鉄道・バス路線の有無	1 ページ					
②広域利用の状況						
③通院・通学利用の状況						
④当該系統の補助の必要性						
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統（市町村記載）						
系統名	市町村・協議会名	運行（予定）事業者	接続停留所	フィーダー補助額		
				国補助	県補助	市補助
5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定						
沿線市町村の取組（市町村記載）						
事業者の取組（概記載）						
県の取組（概記載）						

公共交通ライブラリー

検索

幹線分析シート

幹線の評価は本来こうあるべき

出典：津市地域公共交通活性化協議会資料

地域間幹線系統分析シート(令和2年度)

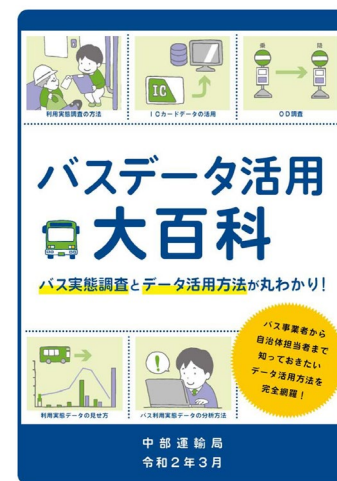
1. 系統の概要(県記載)					
申請番号	運行系統名		事業者名		
12	榑原(A)		三重交通株式会社		
起点	主な経由地		終点	系統キロ程(km)	
津駅前	下村		榑原車庫前	22.1km	
関係市町	津市(※津市、久居市)				
()内はH13.3.31現在の市町村 ※は広域行政圏の中心市町					
交通圏	津・伊賀交通圏				
運賃体系	対距離制(初乗り180円、最大860円)				
運賃設定の考え方	運行事業者の運賃体系による				
2. 地域間幹線系統補助に係る指標(県記載)					
年度(補助年度)	H28	H29	H30	R1	R2
計画輸送量(人)	71.2	H28.10.1～ 69.1 H29.4.1～:49.6	49.6	51.0	60.7
実績輸送量(人)	71.2	61.9	60.7	60.7	51.0
平均乗車密度(人)	3.3	3.5	4.4	4.4	3.7
運行回数(回)	21.6	17.7	13.8	13.8	13.8
経常収支率	53.5	52.2	59.5	58.9	56.0
国庫補助額(千円)	16,495.0	12,784.0	10,681.5	12,175.1	15,515.5
県補助額(千円)	11,221.0	11,588.0	8,548.0	9,728.5	15,515.5
市町補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
確保維持改善事業⑤	B	C	A	B	B
3. 当該系統の必要性(市町記載)					
①並行鉄道・バス路線の有無	西阿漕～津駅前間については、三重交通の他路線バスと重複、久居駅～津駅前については、鉄道交通においても代替可能。 (久居地域において、津市コミュニティバスと一部重複有り)				
②広域利用の状況	久居地域郊外の沿線居住者と久居駅、津駅を結んでおり、地域を越えた通院・買物等の移動需要がある。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通勤・通学等にも利用されている。				
③通院・通学利用の状況	久居地域郊外の沿線居住者と津駅を結んでおり、地域を越えた通院・通学の移動需要がある他、沿線に立地する病院や学校への通院・通学にも利用されている。 鉄道駅と接続しており、鉄道端末交通手段として、より広域な通学等にも利用されている。				
④当該系統の補助の必要性	久居町地域と津駅を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤・通学や沿線に立地する高校の生徒の通学、病院への通院、中心市街地への買物等の利用に不可欠である。				
4. 接続する地域内フィーダー補助受給系統(市町記載)					
系統名	市町・協議会名	運行(予定)事業者	接続停留所	フィーダー補助額(千円)	
				国補助	県補助
久居地域稲葉	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	99.0	0.0
久居地域稲葉ふれあい会館	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	44.0	0.0
久居地域榑原	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	133.0	0.0
久居地域桃園	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	139.0	0.0
久居地域野村	津市	津市	久居総合支所前(久居駅)	66.0	0.0
美里地域辰水	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榑原口)	2,772.0	0.0
美里地域長野・高宮	津市	三重交通(株)	湯の瀬(榑原口)	1,708.0	0.0
5. 今後の関係者による生産性向上に関する取組予定					
沿線市町の取組(市町記載)	(津市) ・オーダーメイド時刻表「わたしの時刻表」の作成 ・「シルバーエミカ」の交付				
事業者の取組(県記載)	①バスロケーションシステムの導入(利便向上) ②シルバーエミカの配布(高齢者外出支援事業) ③七葉記念病院への乗り入れ(利便向上) ④おやつタウンへの乗り入れ(利便向上) ⑤三重交通バスご利用ガイド及び路線図の作成、配布				
県の考察(県記載)	コロナ禍においては、徹底して感染症対策を実施し、公共交通が安全安心であることを利用者に理解してもらう必要がある。行政は通常時の補助とは異なる支援を行う必要がある。また、コロナ後を見据えて公共交通の安全安心のための取組を継続して実施・支援するとともに、利用促進への注力も引き続き必要となる。 当該路線は、久居地域と津市中心部をつなぐ路線で、沿線には観光施設や多くの総合病院もあり、住民の日常生活になくはない路線であるため、引き続き路線の維持に向け、多様な利用促進に努める必要がある。令和元年7月から、工場一体型テーマパーク(おやつタウン)に乗り入れを行っており、利便性向上や利用促進のため、おやつタウン経由便を増強している。引き続き多様なニーズに対応した利用促進策の検討することが必要である。				

地域間幹線系統の目標・評価は斯くあるべし

- ①地域の広域ネットワークの中での位置づけ
・広域流動への貢献度(行ける行けない表)
- ②系統のサービスレベルが十分なものであるか
・最低限度ではなく、運行時間帯・運行間隔を確保
- ③供給に見合った利用がなされているか
・利用者数、収支率、輸送量、平均乗車密度、広域流動量

これらを踏まえて関係者が認識合わせをする

中部運輸局に良いマニュアル揃ってます



その他多数・・・

公共交通ライブラリー

検索

トヨタ・モビリティ基金 移動の仕組み8STEP

移動の仕組み

検索



地域公共交通のトリセツ
<https://kotsutorisetsu.com>

公共交通トリセツ

検索



公共交通トリセツ