

地域公共交通確保維持改善事業について

～ 生活交通サバイバル戦略 ～

平成24年12月7日

国土交通省総合政策局公共交通政策部
交通支援課専門官 宮本 和昭

目次

- 1 . 地域公共交通確保維持改善事業
- 2 . 地域公共交通の確保維持改善に取り組む地域への支援事例

1. 地域公共交通確保維持改善事業

これまでの公共交通に関する政策について

- 平成10年6月の運輸政策審議会総合部会の答申を踏まえ、各事業の規制緩和や、地域公共交通の活性化のための支援策を実施してきたところ。

H10年 6月：「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」
(運輸政策審議会総合部会 答申)

各事業の規制緩和等

H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和

同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和

同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和

H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和

H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための支援策

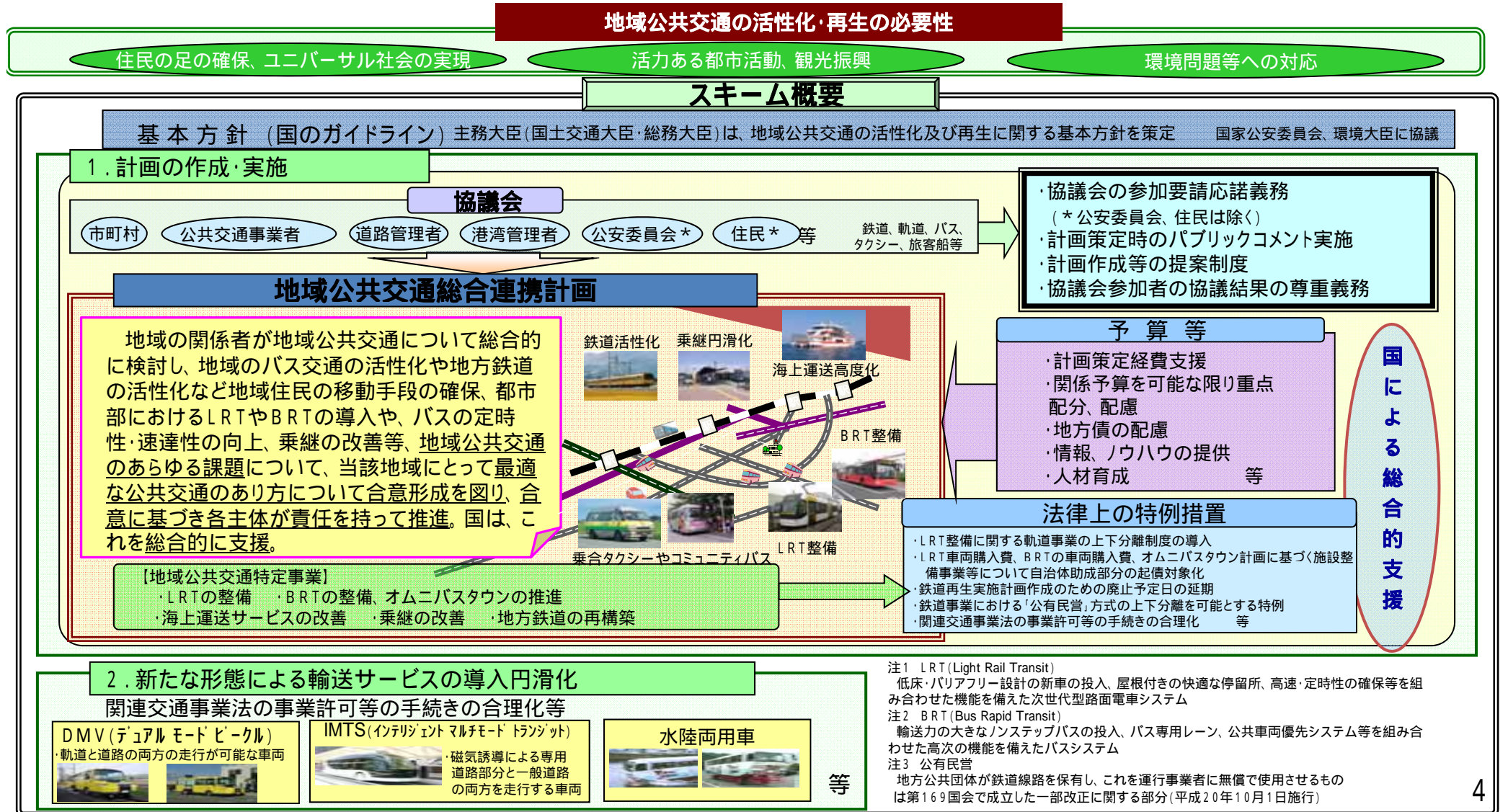
H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

H20年 : 「地域公共交通活性化・再生総合事業」創設

H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）」創設

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。



地域公共交通ルネサンス

～ 既存ストックの有効活用による地域公共交通活性化・再生支援の充実・強化～

平成22年度 地域公共交通関係予算額 193億円
(平成21年度予算額 216億円)

地域公共交通

地域公共交通 活性化・再生 総合事業

・地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船、航空機等の多様な事業に取り組む地域の法定協議会に対しパッケージで一括支援。

(22年度予算額 40億円
(21年度 44億円+その他関連事業 4億円))



[デマンドバス]



[デマンド受付センター]

地方バス

地方バス路線維持対策

・生活交通確保のため、広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して補助。
(22年度予算額 68億円 (21年度 76億円))

公共交通移動円滑化事業

・高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、ノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進等を図る。
(22年度予算額 8億円
(21年度 8億円))



離島航路

離島航路維持・構造改革支援制度

・運航欠損への補助。
・公設民営化のための船舶買収・船舶建造支援。
・省エネ船舶、需要規模にあった船舶等への代替建造支援。
(22年度予算額 48億円
(21年度 48億円))



地域鉄道

地域鉄軌道安全輸送対策

・地域の鉄軌道事業者の安全輸送確保のため、軌道更新、車両更新、ATS設置等とともに、鉄道事業再構築(公有民営化)を支援。
(22年度予算額 20億円 (21年度 22億円))



[軌道更新]

ローカル線活性化の支援

・ローカル線の活性化により、鉄道利用や観光交流の促進を図るため、新駅や行違設備の設置等を支援。
(22年度予算額 3億円 (21年度 3億円))

離島航空等

離島航空路線に係る補助事業

・離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしている離島航空路線の維持を図るため、運航費補助及び衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助を実施。
(22年度予算額 6億円 (21年度 11億円))

離島・通勤ター路線の維持・活性化に係る実証実験事業[新規]

・代表的な離島・通勤ター路線を複数選定し、都市圏からの誘客による需要拡大や航空会社間の連携によるコスト削減につながる先進的な各種取組みについて実証実験を実施。
(22年度予算額 0.4億円 (21年度 0円))

地域公共交通確保維持改善事業・創設までの経緯

平成19年度 地域公共交通活性化再生法 制定

平成20年度 地域公共交通活性化・再生総合事業 創設

平成21年11月 事業仕分け

地域公共交通活性化・再生総合事業

各自治体の判断に任せる

バス運行対策費補助

車両購入費補助を廃止

離島航路補助

見直しを行わない

鉄道軌道輸送高度化事業費等補助 (LRTシステム整備費補助を含む)

予算要求の縮減(10%程度)

平成22年6月 行政事業レビュー

地域公共交通活性化・再生総合事業

一旦廃止

ただし、政策目的はご理解頂いたので、政策目的を達成するため、交通基本法の検討の中でより効果的な支援策に見直し。

その他の地域公共交通関連予算

公共交通移動円滑化(バス)

交通施設バリアフリー化設備等
整備費補助の一部(鉄道)

地域公共交通維持・活性化
推進費の一部(離島航空路)

地域公共交通確保維持改善事業の創設

平成22年11月 政策コンテスト

地域公共交通確保維持改善事業として453億円を要望。パブコメにおいて高い評価。

B評価：地域公共交通において国が真に保障すべきナショナルミニマム、各自治体や地域の従来の方針の取扱い、大幅な増額についての行政刷新会議の指摘に基づく大幅な見直しや、事業の大幅な低コスト化、真に必要な分野・地域への重点化等が条件（B評価・・・事業の「内容」は積極的に評価できるが、「改革の姿勢」等の問題がある）

平成23年度

地域公共交通確保維持改善事業 創設 当初予算 305億円

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サイバイバル戦略～

25年度要求額 341億円
(対前年度比1.03)

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

< 効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。 >

都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク【拡充】、離島航路【拡充】、離島航空路の確保・維持等

市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持等

東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援()



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、
鉄道駅、旅客ターミナルの
バリアフリー化等を支援



利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援



地域鉄道の安全性の向上

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援【拡充】

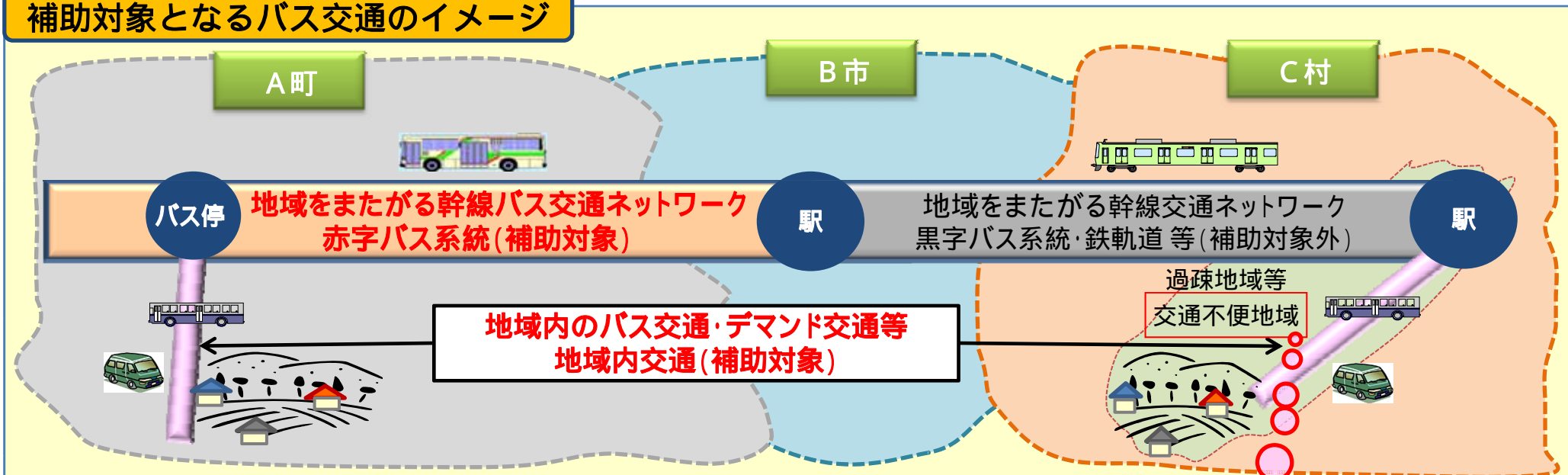
地域公共交通調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援【新規】
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援()【拡充】

() 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される30億円を含む。

補助対象となるバス交通ネットワークのイメージ

補助対象となるバス交通のイメージ



地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

- ・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。
- ・経常赤字が見込まれること。等

1,762系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

Point

地域の実状に応じて運輸局長指定

- ・高低差の大きい郊外団地
- ・川により分断されている地域
- ・サービスレベルが極めて低い等

地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
: 補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること。
- ・幹線アクセス性 : 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。
- ・経常赤字が見込まれること。等

2,031系統(H24.9末現在)

(24年度予算分)(予定)

地域公共交通バリア解消促進等事業の概要

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バリアフリー化設備等整備事業 (補助率: 1/3 等)

- ・ 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継設備整備 (段差の解消、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型便所の設置 等)
- ・ ノンステップバス、リフト付きバスの導入
- ・ 福祉タクシーの導入



エレベーター



ノンステップバス



福祉タクシー

等

利用環境の改善

利用環境改善促進等事業 (補助率: 1/3 等)

- ・ LRTシステム、BRTシステムの整備
- ・ ICカードシステムの導入 (その他ITシステム等の高度化)
- ・ 鉄軌道駅の生活支援機能施設の整備 (子育て支援施設、医療施設)

等



低床式車両



連節ノンステップバス



ICカードシステム

地域鉄道の安全性の向上

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 (補助率: 1/3)

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する以下の設備整備等に支援を行う。

- ・ レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両 等



レール



車両



ATS



落石等防止設備

地域公共交通調査事業の概要

補助対象

地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査等

(生活交通ネットワーク計画に限られるものではなく、地域公共交通総合連携計画その他の計画(以下、「連携計画等」という。)を活用して生活交通ネットワーク計画を作成する場合であれば、連携計画等の策定のための調査についても補助の対象となる。)

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会
(補助要綱第2条第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。)



補助対象経費

計画の策定に必要な経費

(協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。)

補助率

定額(2000万円以下)



2. 地域公共交通の確保維持改善に 取り組む地域への支援事例

地域内フィーダー系統確保維持の取組み（北海道当別町）

当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していることなどによって、自動車への依存が非常に高い地域である。そのため、従来より実証運行してきたコミュニティバス（当別ふれあいバス）の本格運行への移行、設備の充実、公共交通利用促進策の実施等により、町内交通モードの自動車から公共交通への転換を図るほか、住民に根付いたコミュニティバスシステムを維持し、交通弱者である子供や高齢者の移動手段を確保することで、住民の住環境の向上、高齢者の行動範囲拡大による健康増進を図る。

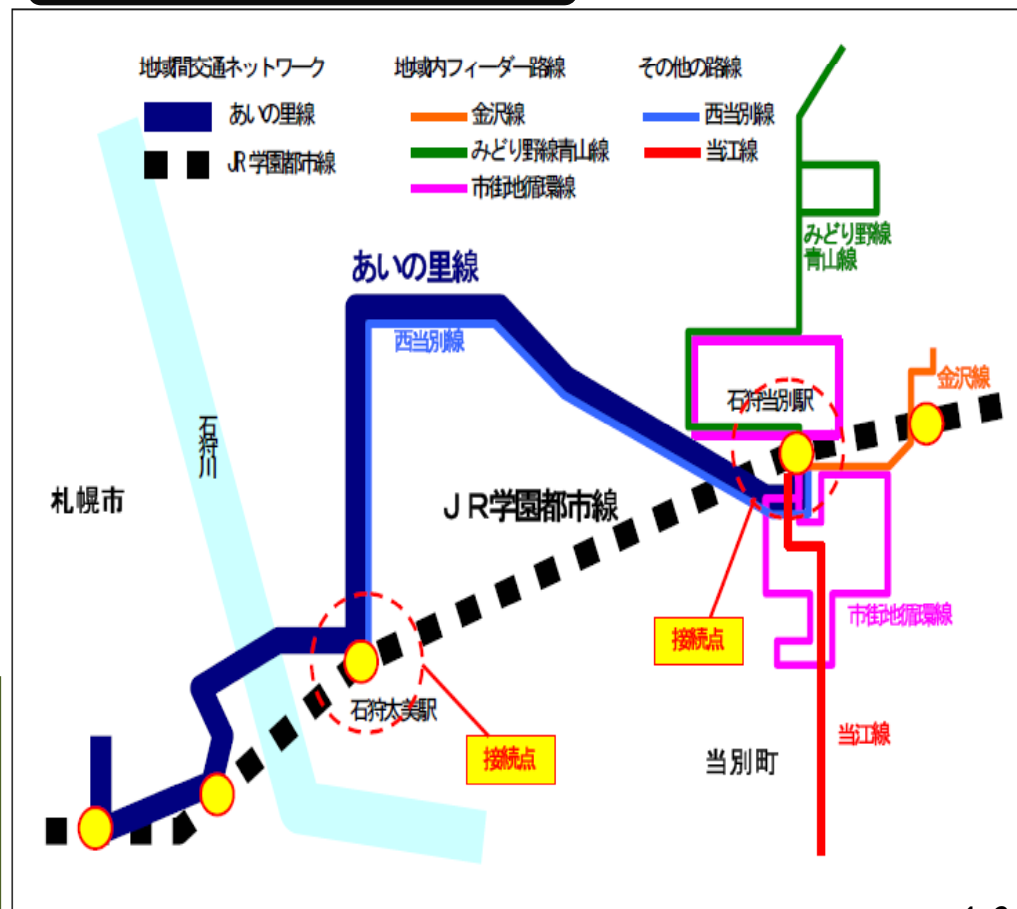
フィーダー系統確保維持事業の概要

- ・地域間交通ネットワークである「あいの里線」（バス）と「JR学園都市線」（鉄道）に接続する形で、地域内フィーダー路線を3系統設定。
- ・電車とバスの駅での乗り継ぎに配慮するとともに、バス同士の時間的・金銭的乗継利便性を図ることで、通院・通学・買物等のための町内の交通手段として地域間ネットワークを補完。
- ・「金沢線」においては、医療大学で乗降する学生・患者に無料チケットを配布しているほか、あいの里線への乗り継ぎがスムーズになるようダイヤを工夫し、同一車両による運行を実施。
- ・山間部路線の「みどり野線青山線」についても、バスだけで札幌市まで行けるよう、あいの里線への乗り継ぎ時間が短くなるようダイヤを設定。
- ・円滑な乗降が可能になるよう、全路線が乗り放題となる定期券的な「応援券」や1日乗車券を発行。

その他の地域の取組み

- ・「あいの里線」を地域間幹線とし、通常は目的・客層が異なるものの、緊急時のJR学園都市線の代替路線として位置づけ。
- ・JRの駅における、バスやJRの運行状況提供システム、ラッピングバスやノンステップバスの導入など設備の充実にも注力。
- ・小中学生への交通教育、住民へのアンケートやパンフレットによる周知活動など積極的な利用促進策の実施。

系統路線図（イメージ図）



地域内フィーダー系統確保維持の取組み（愛知県新城市）

市域の83.5%を森林が占める新城市は、高齢化が進展し、集落間や市街地までの距離が遠い「交通空白地」における生活交通の確保が喫緊の課題となっている。「交通空白地」から市街地へのアクセス性を向上させ、地域の特性に合った持続可能な地域の移動手段の確保を図るため、住民・利用者で構成する「路線を守り育てる会」が主体的に参画し、日常的な通院、通学、買い物等のための生活交通路線を確保・維持・改善するための取組を行っている。

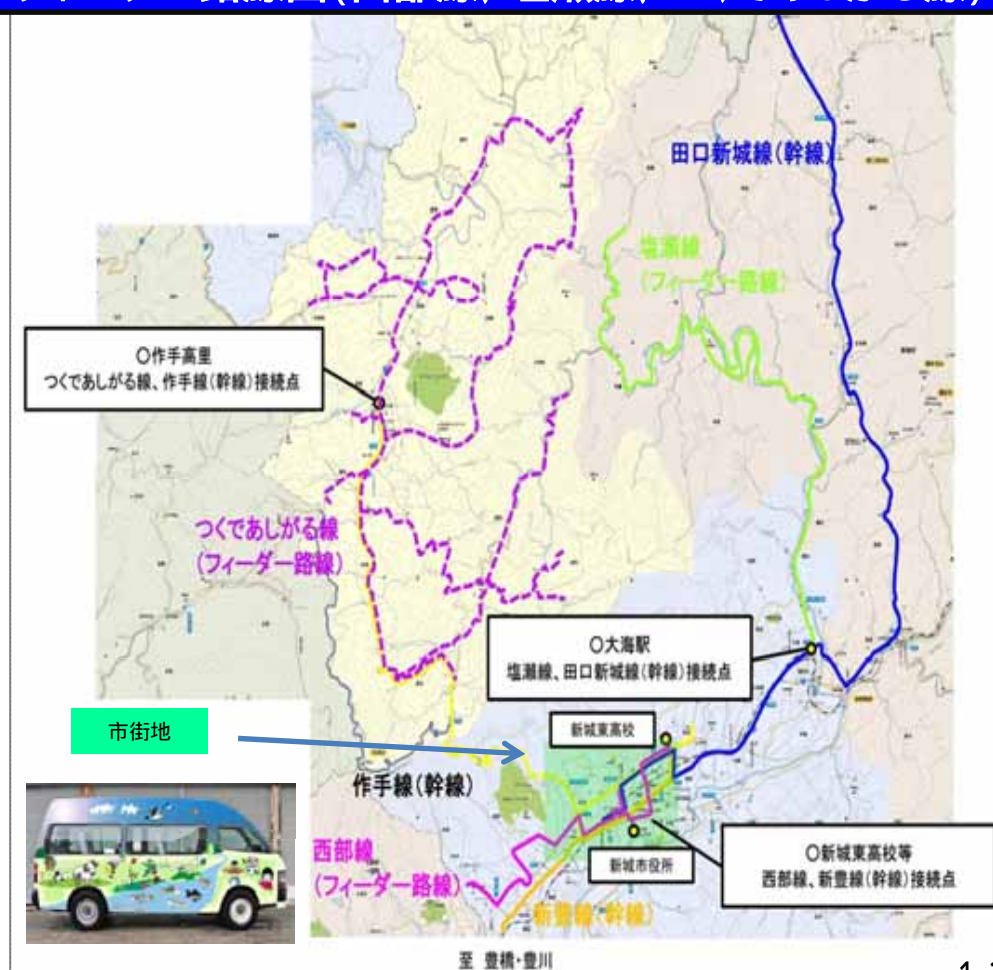
フィーダー系統確保維持事業の概要

- ・ 集落間や市街地までの距離が遠い地域において、主に徒歩通学が困難な学生、高齢者の通院や生活用品購入の移動手段として、新城市が自ら運行する「塩瀬線」「つくであしがる線」（自家用有償運送）、乗合事業者が運行する「西部線」の3路線を設定。
- ・ 路線ごとに、住民・利用者で構成する「路線を守り育てる会」が路線の確保・維持・改善に主体的に参画し、住民・利用者のニーズを反映した利用しやすい路線づくりに努めている。
- ・ アンケート等により住民・利用者ニーズを的確に把握し、ダイヤ編成や料金設定に反映させる等、必要な改善を継続的に行っている。

その他の地域の取組み

- ・ 作手線（幹線）の料金体系を距離制からゾーン制運賃に変更し、高校生のバス通学にかかる料金面での負担軽減を図った。また、料金体系の変更により一部同じルートを走る新豊線（幹線）の運賃との間に相違が生じないように、関係市（豊橋市、豊川市）との調整を行った。
- ・ 隣接する北設楽郡と連携し、バス利用促進キャンペーンや、フィーダー路線と幹線バス路線との結節強化等を図るための調査を共同で行っている。
- ・ 地元小学校のバス通学児童の絵を採用したラッピングバスを一部のバス路線に導入し、地域に愛されるバスを目指している。

フィーダー路線図（西部線、塩瀬線、つくであしがる線）



バリアフリー化設備等整備の取組み (広島県尾道市)

尾道市内のバスは、高齢者や障害者、学生等の交通弱者の利用が多く、安全・安心な移動手段の確保のためにノンステップバスの導入が不可欠である。おのみちバス(株)では、JR尾道駅を中心として1日500人の外来患者のある尾道市民病院、JA尾道総合病院を結ぶ路線を保持しているが、低床車両が少ないため、高齢者等を中心とした利用者環境改善を目的として計画的にノンステップバスを導入するものである。

バリアフリー化設備等整備事業の概要

- ・補助対象事業者:おのみちバス(株)
- ・地域協議会:尾道市生活交通改善協議会
(尾道市、おのみちバス(株)、広島運輸支局)

【運行区間】尾道市全域

【導入車両】中型ノンステップバス1両(スロープ付)

【代替車両】大型ツーステップバス(車齢:18年2月)

車両の特徴



車椅子も乗降が容易な
スロープ付



つかまりやすい握り棒

事業の効果

・「H32年度までにノンステップバスの比率を70%」とする国の方針に従い、尾道市内を運行する乗合バス車両に占めるノンステップバスの比率をH28.4.1までに50%以上とするため、今後5年間で5台の購入を計画。(NSバス比率:H23.3 / 34.6% H24.3 / 37.5%)

・尾道市では、高齢者、障害者のために、さくら定期(65歳以上)、敬老優待乗車証(73歳以上)、身障者優待乗車証を発行し、バスの利用を働きかけている。

・利用者からは、「ノンステップバスが増えて、車椅子が乗車出来る便が増えた」「高齢者や幼児がスムーズに乗降出来るようになった」等の声が届いている。



乗降がスムーズな低床



高齢者にもやさしい