



地域公共交通の活性化及び 再生に向けた施策と課題

2018年6月19日

国土交通省 総合政策局

公共交通政策部 交通計画課

日下 雄介

1

地域公共交通の現状と活性化・再生に向けた取組

2

地域公共交通の活性化及び再生の将来像を
考える懇談会

3

懇談会の提言 1
地域公共交通を活性化・再生するための方向性

4

懇談会の提言 2
各主体に期待される今後の取組

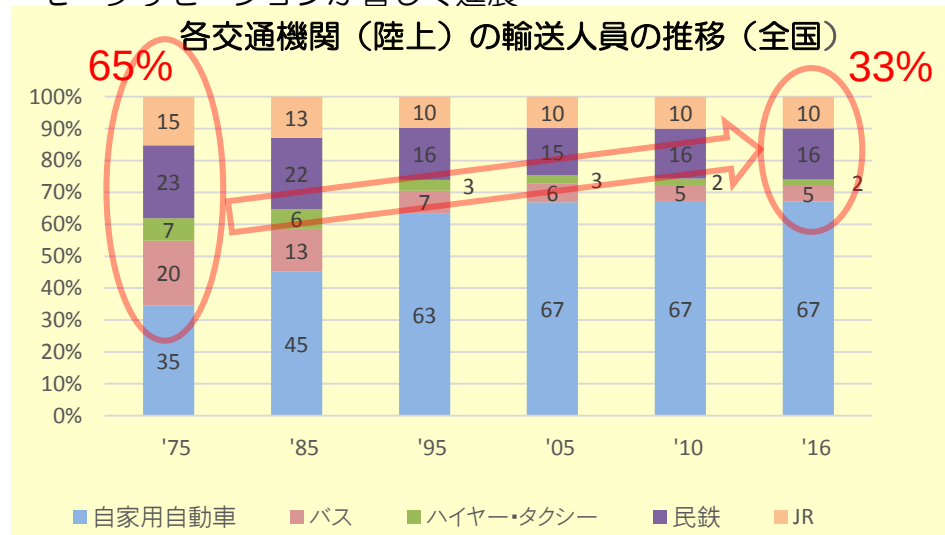
1. 地域公共交通の現状と 活性化・再生に向けた取組

1 (1) 地域公共交通の現状（概観）

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- ・ モータリゼーションが著しく進展



- ・ 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2015年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.1億人 (90年に比べ20%減)

（出典）自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

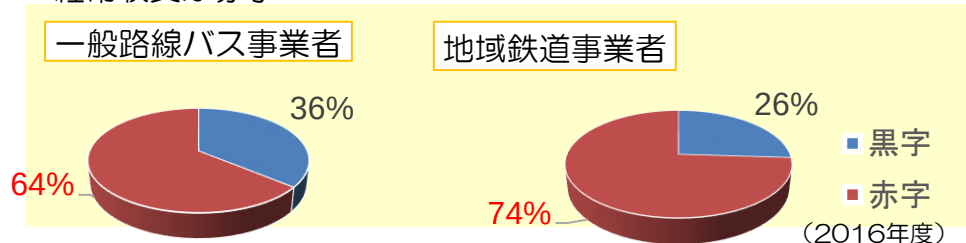
地域公共交通サービスの衰退

- ・ 一般路線バスについては、2007年度から2016年度までの10年間に約13,991 kmの路線が完全に廃止。
- ・ 鉄軌道については、2000年度以降に40路線・約879kmが廃止。
- ・ 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

（出典）2011年度国土交通省調査による

- ・ 一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字

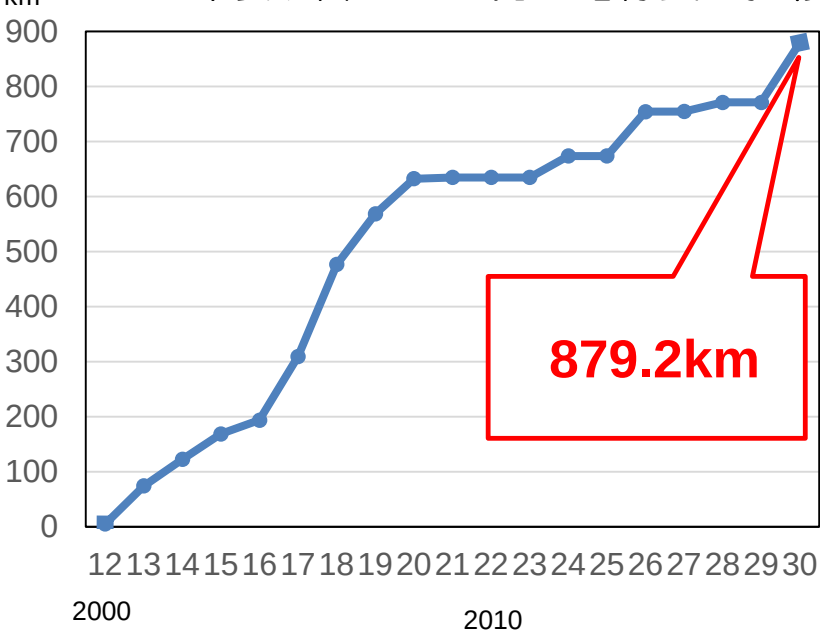


今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

1 (1) 地域公共交通の現状（地域鉄道）

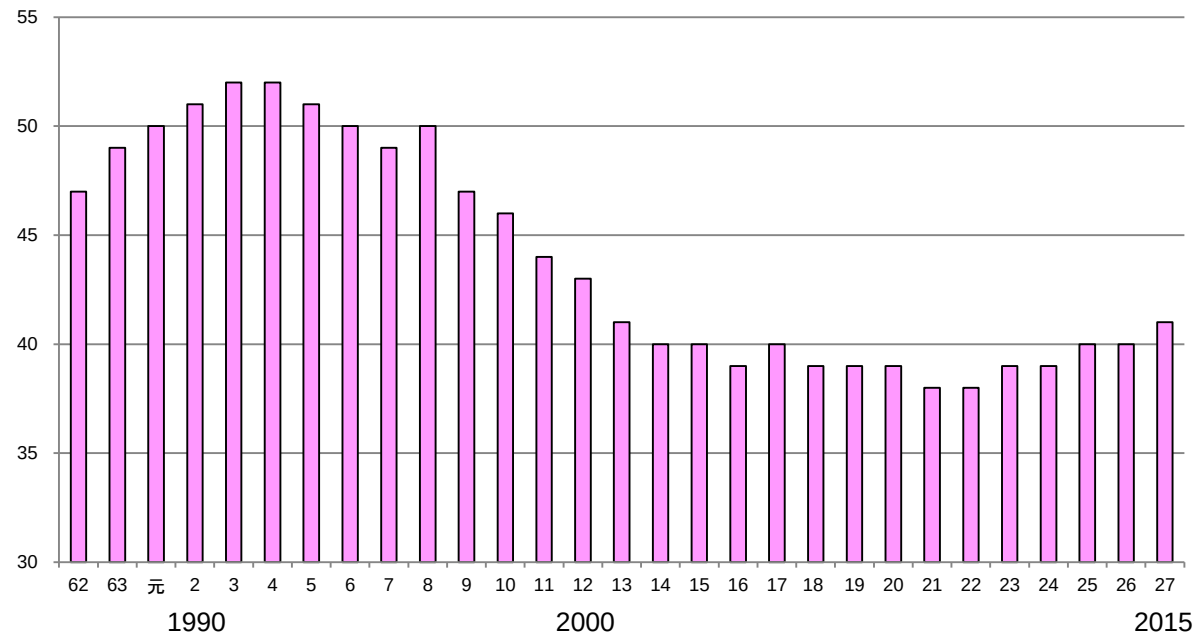
- 2000年度以降で、40路線、879.2kmが廃止。
- 2009～10年頃を境に輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。

2000年度以降の全国廃止路線長の推移



地域鉄道の輸送人員の推移

輸送人員（単位：千万人）

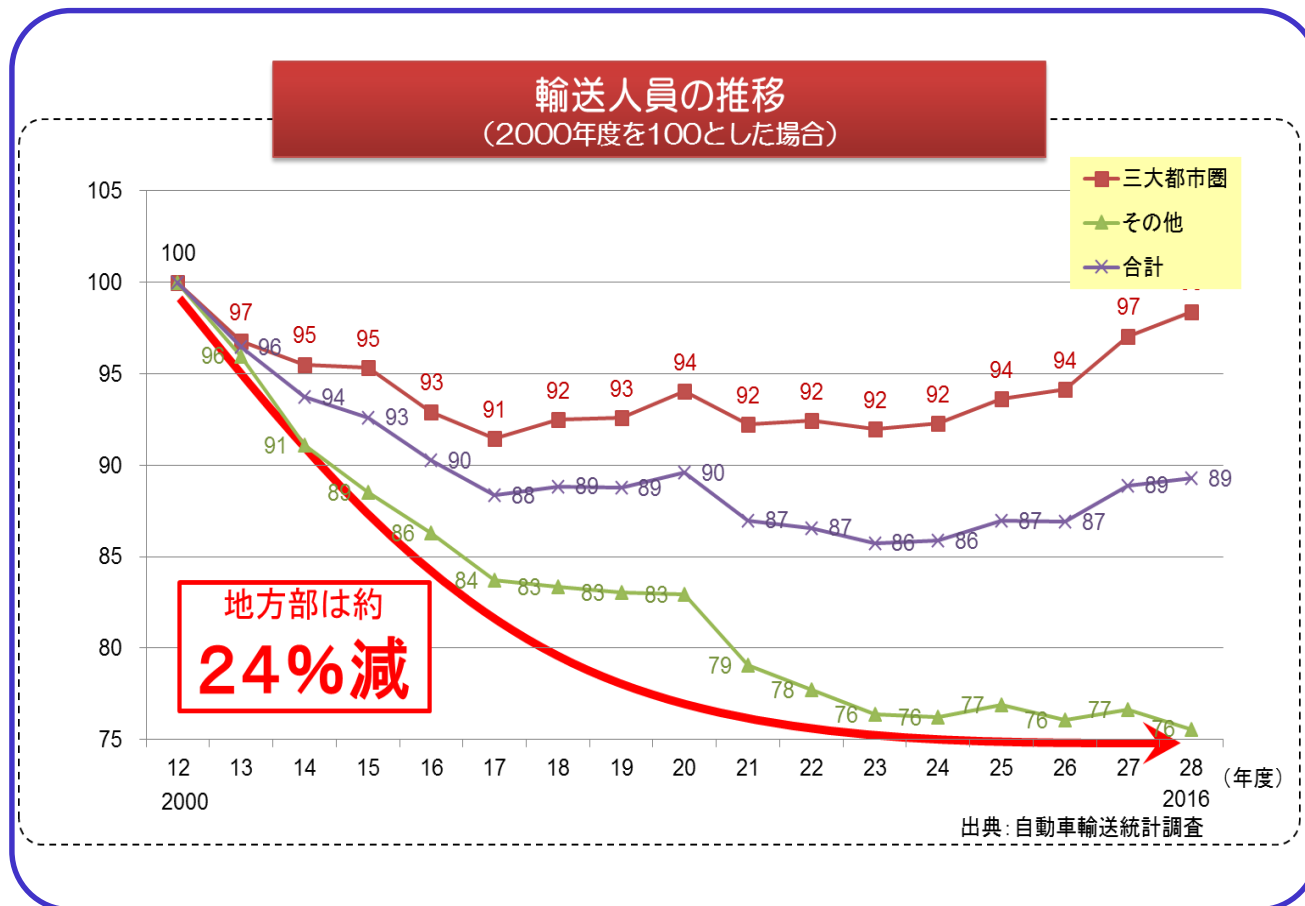


※1988年度以降に開業した事業者を除く70社
出典：鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

1 (1) 地域公共交通の現状（乗合バス）

- 2007年度以降で、13,991kmが廃止。
（全国のバス路線合計約40万kmの3.5%程度に相当する。）
- 2011年を境に、地方部でも多くの地域において輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。

	廃止路線キロ
2007年度	1, 832
2008年度	1, 911
2009年度	1, 856
2010年度	1, 720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1, 143
2014年度	1, 590
2015年度	1, 312
2016年度	883
計	13, 991



※高速バス・定期観光バスを除く、
代替・変更がない完全廃止のもの

○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

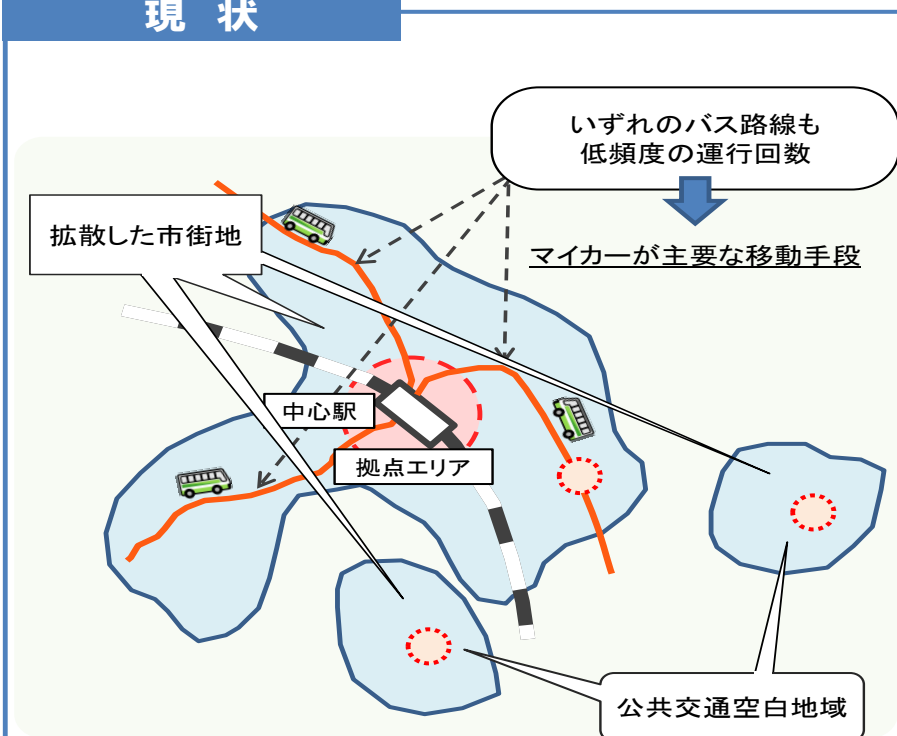
①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、



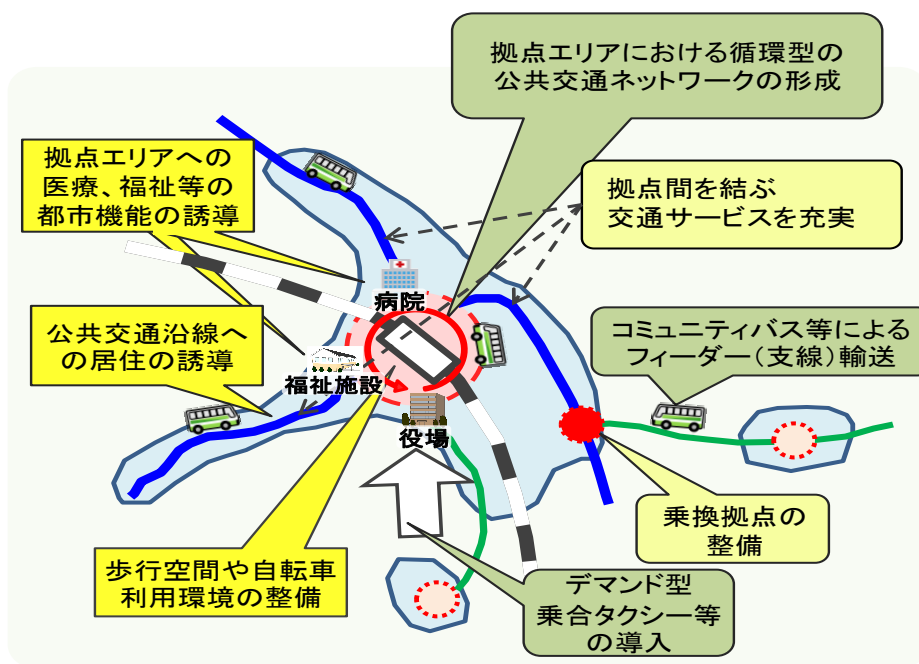
③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

現 状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

○地域公共交通活性化再生法の一部改正法

(2014年5月公布・11月施行)

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定 まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

・地域公共交通網形成計画

418件が国土交通大臣に送付

(2018年5月末現在)

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

...

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画

...

・地域公共交通再編実施計画

23件の認定

(2018年5月末現在)

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

1 (2) 地域公共交通網形成計画等 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014年11月）以降、2018年5月末までに、**418件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**23件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	深川市		栗原市		大田原市		佐渡市		高山市		四日市市		鳥根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		宿毛市		八代市
青森県	岩見沢市	山形県	鹿沼市	群馬県	鹿沼市	富山県	上越市	静岡県	恵那市・中津川市	和歌山県	伊勢市	徳島県	小松島市	福岡県	福岡市	大分県	大分市
	千歳市		白石市		日光市		魚沼市		羽島市		松阪市		阿波市		北九州市		中津市
岩手県	釜石市	福島県	千歳市	埼玉県	宇都宮市・芳賀町	長野県	長岡市	愛知県	美濃加茂市	京都府	伊賀市	岡山県	津野町	佐賀県	佐賀市	宮崎県	宮崎市
	美唄市		東松島市		佐野市		阿賀野市		土岐市		名張市		鳥根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		小松島市		えびの市
秋田県	帯広市	茨城県	山元町	千葉県	那須塩原市	石川県	糸魚川市	愛知県	各務原市	兵庫県	尾鷲市	広島県	三原市	長崎県	佐世保市	鹿児島県	鹿児島市
	紋別市		松島町		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		新発田市		鳥羽市		紀北町		島根県・松江市・出雲市（一畑電車沿線地域）		阿波市		日置市
秋田県	岩内町	茨城県	利府町	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	見附市	愛知県	多治見市	奈良県	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	白糠町		酒田市		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		阿賀町		飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	白老町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	仁木町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	安平町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	斜里町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	菅更町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	当別町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	厚岸町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	釧路町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	青森県	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	八戸市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	弘前市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	三沢市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	五所川原市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	青森市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	むつ市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	大間町・東通村・風間浦村・佐井村		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	十和田市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	郷ヶ沢町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	七戸町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	八幡平市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	釜石市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	宮古市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	北上市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	滝沢市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	花巻市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	大船渡市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	岩手町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	大槌町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	矢巾町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	秋田町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	湯沢市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	鹿角市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	由利本荘市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	大仙市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	仙北市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	にかほ市		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	北秋田市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	湯上町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	大館市	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	五城目町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
秋田県	藤里町	茨城県	酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島市
	美郷町		酒田市	東京都	那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町	福井県	阿賀町	愛知県	飛騨市	大阪府	尾鷲市	山口県	周南市	香川県	高松市	徳島県	徳島

2. 地域公共交通の活性化及び再生の 将来像を考える懇談会

開催の趣旨

- 2007年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」制定から10年。同法制定以降、地域公共交通確保維持改善事業の創設（2011年度）、持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための同法改正（2014年度）、計画の認定を受けた事業を行う公共交通事業者等に対する出資制度の創設（2015年度）が行われた。
 - その間にも、地域公共交通をめぐる状況は、特に自動車運送関連の分野を中心に大きく変化した。
- 
- これまでの取組を総括しつつ、今後10年を見据えた中長期的な視野から、考えられる取組の方向性について、様々な観点から有識者によるご意見を頂いた。

有識者委員

秋池 玲子 ポストコンサルティンググループ
・シニアパートナー & マネージングディレクター

秋吉 貴雄 中央大学法学部教授

大井 尚司 大分大学経済学部准教授

大串 葉子 新潟大学経済学部准教授

大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授

岡村 敏之 東洋大学国際地域学部国際地域学科教授

加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授

鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

鈴木 文彦 交通ジャーナリスト

住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会
議長

田中 里沙 事業構想大学院大学学長
／宣伝会議取締役

谷口 綾子 筑波大学大学院
システム情報工学研究科准教授

藤沢 久美 シンクタンク・ソフィアバンク代表

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

- 地域公共交通に正面から取組む地域が増加する一方、着手できていない地域も多く地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想されるが、まだまだやれることはある。地域主体で取組むという枠組の下、地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指し、各主体が役割を果たすことが重要。

◆今後10年を見据えた望ましい地域公共交通のあり方とその課題

【ビジョン】

1. 有機的に結合していて使いやすいネットワーク
 - ・ニーズに合った路線網の広がり、使いやすいダイヤ設定や運行頻度の確保
 - ・地域内交通と幹線の連携、円滑な乗継
 - ・末端でも最低限必要な移動手段のきめ細かな提供
2. 新技術(自動運転等)の導入
3. ICT化を通じた時刻表、経路検索等の充実
4. 使いやすい運賃設定、安定的なサービスの提供
5. 事業者がニーズを反映し、自立的に経営を実現
6. 地方公共団体が地域の交通ビジョンを持って取組
7. 住民が自分自身の問題として主体的に取組・参画
8. 関係者間で定期的に意見交換を実施

【課題】

I. 地域公共交通の課題

1. 非効率な路線の残存、データの不足と未活用
2. 利便性向上、需要創出努力の不足
3. 新たな課題への対応
(担い手不足、車両の老朽化、高齢化対策等)

II. 関係主体の課題(認識不足)

1. 事業者の経営戦略の欠如、経営力の不足
2. 地方公共団体の実行力、認識の不足
3. 住民の低すぎる意識
4. 国の対応不足
5. 関係者間の連携不足

I. 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

1. 地域公共交通ネットワークの形成

- ◆交通圏全体を見据えた再構築
- ◆地域の実情にあったネットワークの形成
- ◆効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成

2. 公共交通の利便性の向上、需要の創出

- ◆情報提供の充実／施設・設備の改善による利便性向上
- ◆データの収集、共有、分析、活用
- ◆地元需要の拡大／域外からの旅客の誘致
- ◆地域密着型の多角化

3. 新たな課題への対応（運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段等）

II. 各主体に期待される今後の取組

交通事業者

【経営力の強化】

地方公共団体

【交通政策の実行力の向上】

地域住民

【意識改革と主体的参画】

国 【各主体の後押しと環境整備】

3. 提言の内容 I

地域公共交通を活性化・再生するための方向性

1. 地域公共交通ネットワークの形成のあり方

◆交通圏全体を見据えた再構築

将来的な地域ビジョンを明確にしながら、交通圏全体を見据えた地域公共交通ネットワークの検証・再構築が必要。需要動向を見据えた上でふさわしい交通モードの選択を図ることが重要であるとともに、利便性と効率性のバランスを見つつ持続可能性の向上を図る必要。土地利用などコンパクトシティへの取組を支えつつ、誘導する必要。

◆地域の実情にあったネットワークの形成

路線が果たすべき役割を明確にし、地域の実情にあわせて路線の強化、需要に応じた運行形態、輸送力や運行頻度の設定やその他きめこまやかな地域内交通サービスの提供を行う必要。また、乗り継ぎ時の利便性とわかりやすさの確保が重要。

◆効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成

重複する路線の設定のような非効率が生じないよう、ネットワーク全体での利便性と効率性の向上を図る必要。スクールバス等の一体化も必要。

3 (1) 地域公共交通ネットワークの形成（岐阜市）

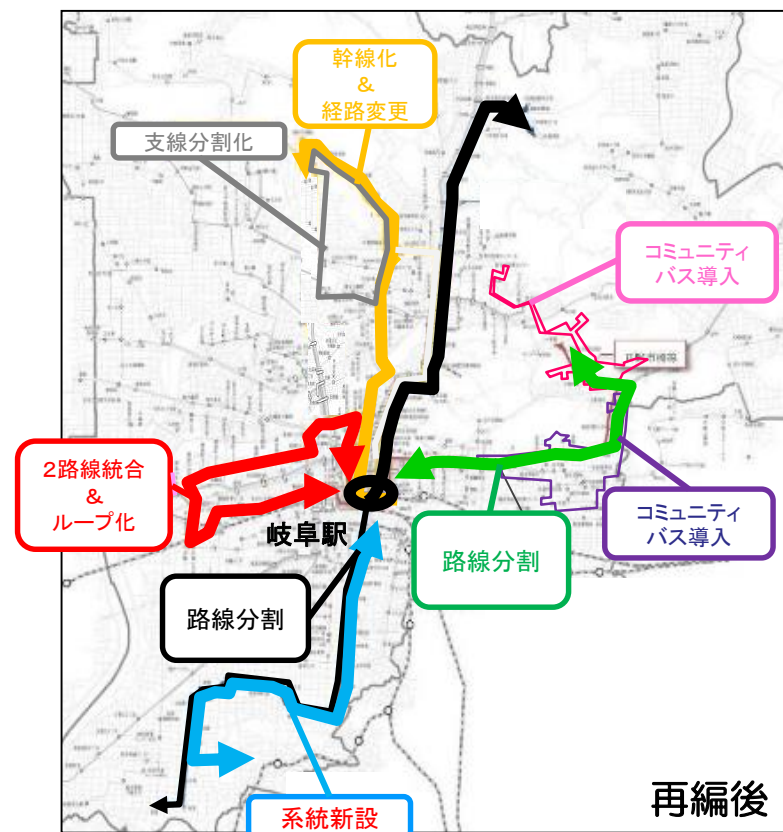
- JR岐阜駅のハブ機能強化を念頭において長大路線を分割、利用実態にあわせてサービス水準を変更
- 安定した高いサービスを提供する幹線と地域需要に応じた支線との役割分担
- 市民が主体的に参画するコミュニティバスを導入し、地域需要に応じて生活移動の足の確保

【主な事業内容】

項 目	事業の効果	
JR岐阜駅をハブターミナルとしたバス路線の再編【平成27年10月1日実施】		
	茜部三田洞線	・ 定時性・速達性の向上 最大約5分の遅延改善 ・ 一定の収支改善による持続性の向上
	日野市橋線	・ 定時性・速達性の向上 最大約6分の遅延改善 ・ 一定の収支改善による持続性の向上
JR岐阜駅を中心としたループ化への再編【平成27年10月1日実施】		
	鏡島市橋線 日野市橋線	・ 需要が見込まれるルートへの再編 ・ 一定の収支改善による持続性の向上 ・ 定時性・速達性の向上
市民協働型のコミュニティバスの導入推進（2地区に追加）【平成27年9月1日実施】		
	日野地区	・ 路線バスとのネットワーク化によるバスの利用促進 ・ 地域の活性化
	北長森地区	

○さらに、将来的に本計画を変更し、平成32年度までに、新たな都心拠点となる行政施設の建設にあわせて、「トランジットセンター」（乗継拠点）の整備、BRTの導入も含めた中心部の幹線バス路線の再編等を行うこととしている。

これらの事業により、
利便性の高い公共交通ネットワークを構築



3 (1) 地域公共交通ネットワークの形成（埼玉県東秩父村）

- 観光拠点を中心に、統一的にバス路線を見直し、長大な運行距離の縮減を図り、ネットワークを再構築。
- 観光施設の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者双方のおでかけに資する公共交通ネットワークを形成。

【主な事業内容】

○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点でもある観光拠点「和紙の里」の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る



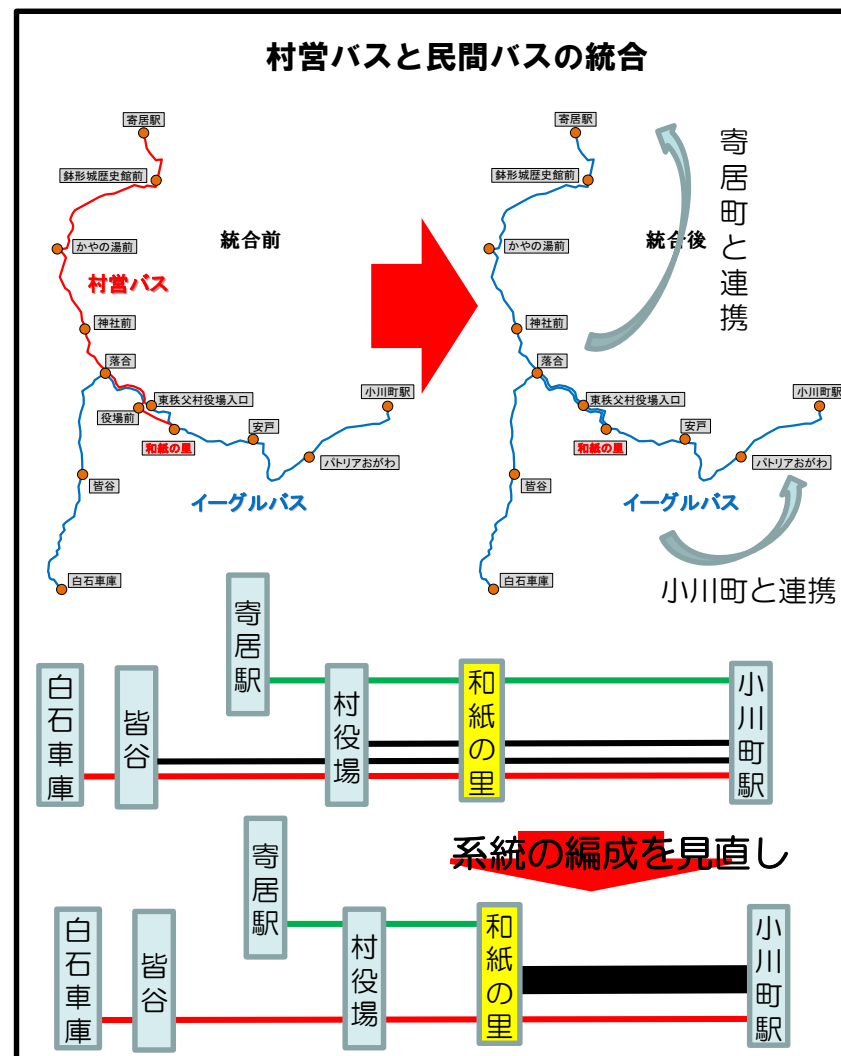
○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を実現。



収支率の改善

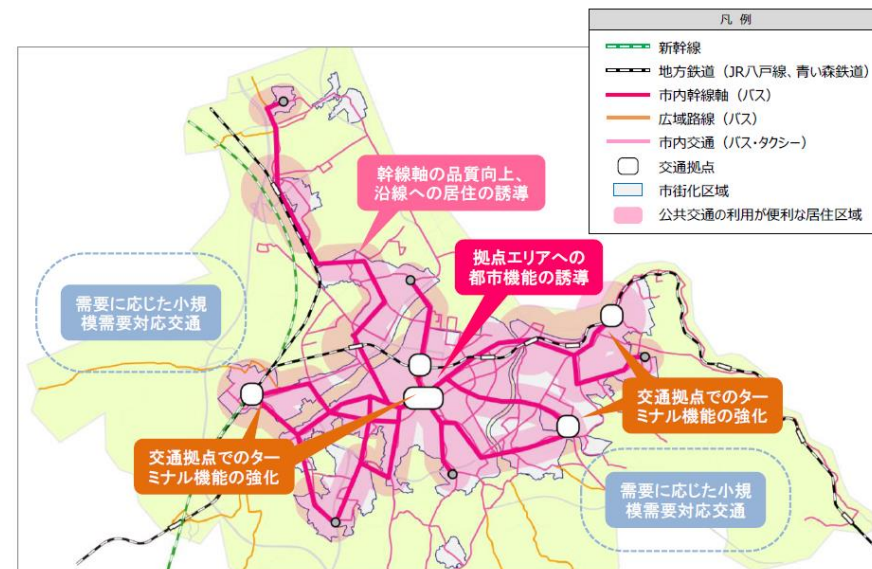
※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、デマンド交通の導入を検討。（網形成計画）



3(1) 地域公共交通ネットワークの形成（八戸市）

■ 八戸駅路線の共同運行化：「競争から共創」の契機に

- ◆ 「中心街ターミナル」を起点に、12区間を「幹線軸・準幹線軸」に設定。10～20分間隔の運行維持
- ◆ 駅⇔中心街路線（2事業者22系統）の運行計画を八戸市の調整下で一体的に設定
⇒「生産性の向上」と「分かりやすさ・便利さ」の両立を目指す共同運行化を実現。



【運行ダイヤの比較(例)】（八戸駅発平日時刻抜粋）

（従前） 9:03* 9:17 9:28* 9:31* 9:40 9:43* 9:46* 9:59 （2社が 112.5往復／日）



（現在） 9:00 9:10* 9:20 9:30* 9:40 9:50* 10:00 （2社が 90.5往復／日）

⇒10分間隔の等間隔ダイヤで運行（08年4月～）、定期券＋のりばの共通化



【効果】 両事業者ともに「乗客増」「黒字化」達成（2008年度）
（乗車人員） 135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増
（収 支） 1,567万円の「赤字」 → 2,556万円の「黒字」

2. 公共交通の利便性の向上、需要の創出

◆情報提供の向上による利便性向上

経路検索等の全国網羅的な情報提供の実現とともに、地域の公共交通マップ等の地域の情報提供の充実を促進する必要。

◆施設・設備の改善による利便性向上

病院やスーパー、観光施設や「道の駅」等にバス停を設置したり、上屋やベンチを整備することにより、快適な待合環境を実現する必要。

◆データの収集、共有、分析、活用

様々な手法を活用して旅客の移動データを収集、共有するとともに、データを活用して運行や経営の改善に役立てる必要。

◆地元需要の拡大

地域公共交通の潜在的な利用者や確実な需要が見込まれる層の取り込みが必要。

◆域外からの旅客の誘致

観光資源を活用した需要創出のため、公共交通を利用した観光ルートの情報提供が必要。

◆地域に密着したサービスの提供による多角化（「生活総合サービス」化）

旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスを提供する「生活総合サービス」化や、貨客混載が重要。

3 (2) ① 利便性向上の取組事例（経路検索の充実）

複数交通機関のシームレスな情報提供により、外国人観光客を含む来訪者の利便性を向上させ、地方等における観光需要を創出させる。

このため、未対応のバス事業者の情報（時刻表、運賃、停留所）を充実させ、全国の公共交通を検索可能とする。

■主な乗換案内サイト※の対応状況



- ✓ 航空・鉄道・主要航路はほとんどの事業者に対応。
- ✓ NAVITIME等英語での検索可能なサイトも存在。



- ✓ バスにおいても都市部は、多くの事業者が対応済み。
- ✓ 小規模事業者、コミュニティバスは未対応事業者も多い。
- ✓ 二か国語も未対応のケースが多い。

※NAVITIMEやジョルダン、ヴァル研究所といったコンテンツプロバイダー（CP）、CPから情報提供等を受けサービスを提供しているGoogle MapsやYahoo等。

旭川駅から動物園正門まで
路線バスが運行されているが
未対応のため徒歩を案内



Google Mapsで
札幌駅～旭山動物園まで
検索した場合の例

■検索機能の強化に向けた課題

①未対応バス事業者の解消

- バス情報は、各CPが直接事業者から入手しているが、地方または小規模事業者は多くのアクセスが見込めない一方、事業者数が多いため商業的に成立しにくい。
- 時刻表等がデジタル化されていない事業者も多い。

②バス情報の多言語化

⇒将来的に、バスロケーション情報も含め、交通情報を総合的に提供できる環境を整備する。

3 (2) ① 利便性向上の取組事例（交通系ICカードの導入）

(2016年3月末時点)

※JR-EAST2015.07より

2013年3月 全国相互利用開始

各地域で使用されている主要交通系カードを
他地域でも使用することが可能になり、
利便性が向上。

人口カバー率 約8割

近畿・中国・四国

九州

北海道

関東

東海

地域独自カードの例

地域のニーズに合った独自のサービス提供



★福島交通



☆新潟交通



◆高松琴平電鉄

21

導入地区では、主要カードの使用が可能な例もあり

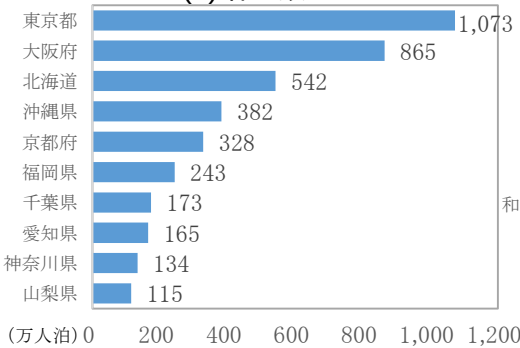
3 (2) ②近年の訪日外国人旅行者の増加がもたらす影響(地域への波及)

地域への波及

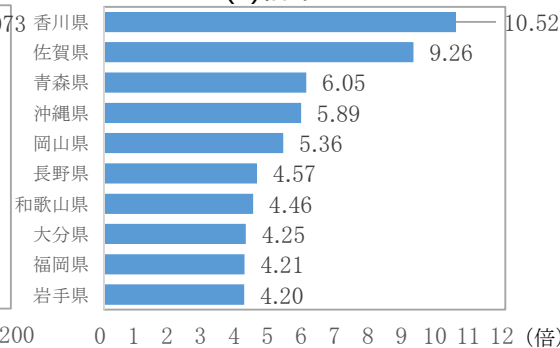
- ・2017年における三大都市圏と地方部の外国人延べ宿泊者数の対前年比を比較すると、三大都市圏で+10.2%、地方部で+15.8%と、地方部の伸びが三大都市圏の伸びを上回った。
- ・直近5年間の増加幅では、大都市圏に加え、北海道、沖縄が 大きい一方、倍率でみると、**地方部の県が高くなっている**。
- ・外国人延べ宿泊者数の地方部のシェアが初めて**4割**を超えた。

<2012年から2017年の外国人延べ宿泊者数の変化>

(1)増加数



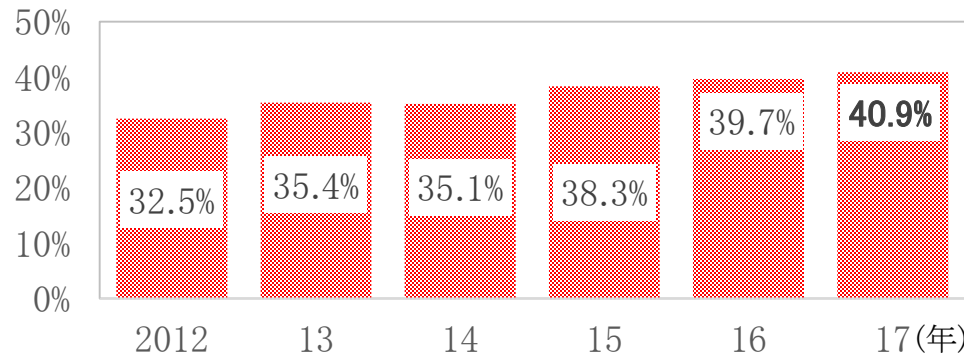
(2)倍率



(資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」

<地方部の外国人延べ宿泊者数のシェアの推移>

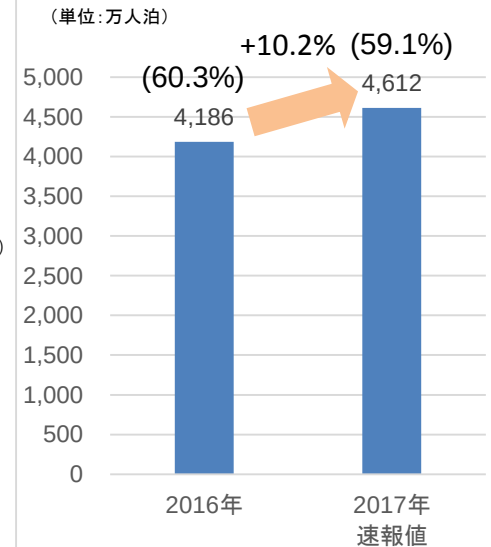
(シェア)



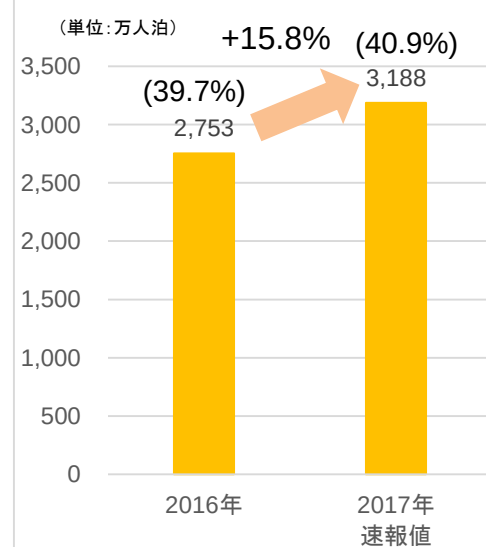
(資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」

<三大都市圏及び地方部における外国人延べ宿泊者数の比較>

三大都市圏



地方部



※)三大都市圏とは、「東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫」の8都府県をいう。地方部とは、三大都市圏以外の道県をいう。

※)()内は構成比を表している。

資料:観光庁「宿泊旅行統計調査」

3. 新たな課題への対応

◆ 運転者確保のための取組

福利厚生面も含めた待遇改善、短時間勤務制度の導入、女性の活用など志望者・採用者増加に向けた取組のほか、限られた人的資源を有効に活用するための貨客混載やスクールバス等の一体化。

◆ 車両更新促進や新たな車両の開発普及のための取組

地方公共団体による車両の保有（上下分離）の促進、利用者のニーズに合致した新たな車両の開発・普及。

◆ 自動運転への対応

市街地や過疎地、観光地等の地域特性に応じた自動運転の実証実験を通じて、持続可能なビジネスモデルの検討。

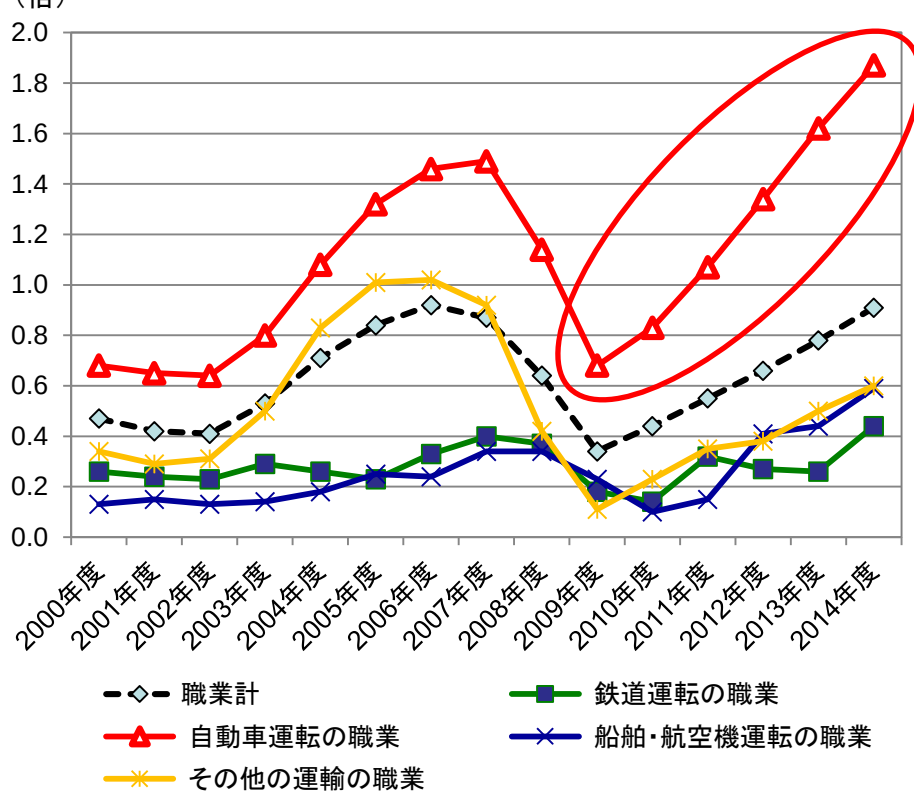
◆ 高齢者の移動手段の確保

網形成計画を策定する際に高齢者の移動手段の確保に留意。

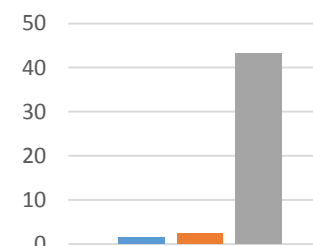
3 (3) ① 新たな課題1:公共交通の担い手の減少

- 交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。
- 自動車運送業は、総じて中高年の男性に依存した状況にあり、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。このような環境から、他産業への人材の流出が考えられる。

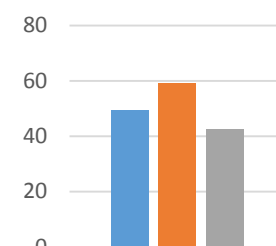
職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移



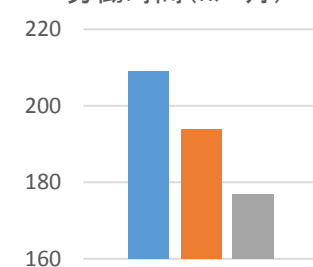
女性比率(%)



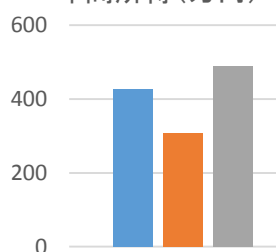
平均年齢(歳)



労働時間(h/月)



年間所得(万円)



■ バス(乗合・貸切) ■ タクシー ■ 全産業

生産年齢人口減少時代の中、運転者等の人手不足にどう対応していくか、ということは大きな課題。あわせて、自動運転の活用可能性について備えが必要。

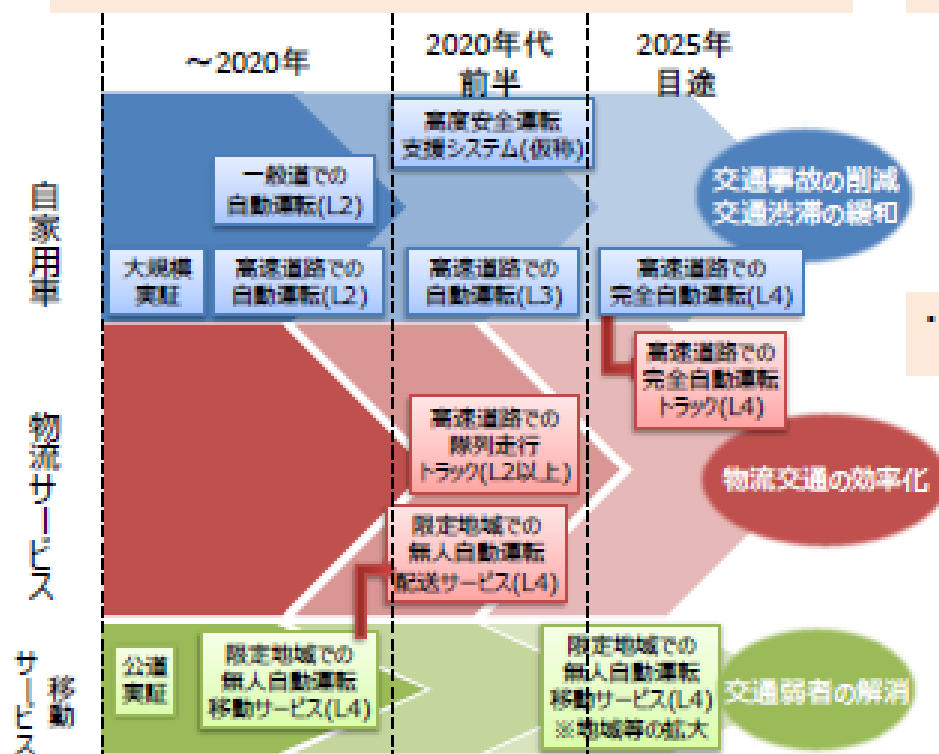
官民ITS構想・ロードマップ2017<概要(簡易版)>

内閣官房資料

- ITS・自動運転に係る国家戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」を、最新動向を踏まえ改定(「2014」以来4度目の改定)
- 「2016」に記載された事項は確実に進展。「2017」では、高度自動運転実現に向けた2025年までのシナリオを策定するとともに、市場化を見据えた制度整備と、技術力の更なる強化を重点的に記載。

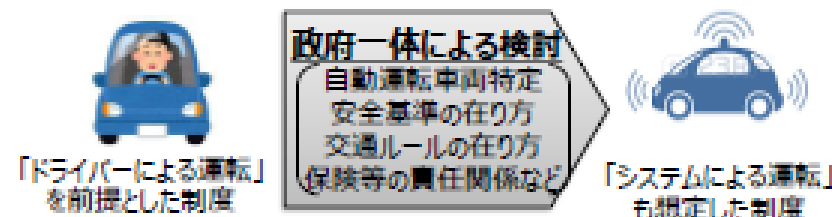
<自動運転実現のシナリオ>

- ・ 自家用車、物流サービス、移動サービスに分けて、2025年までの高度自動運転の実現に向けたシナリオを策定。



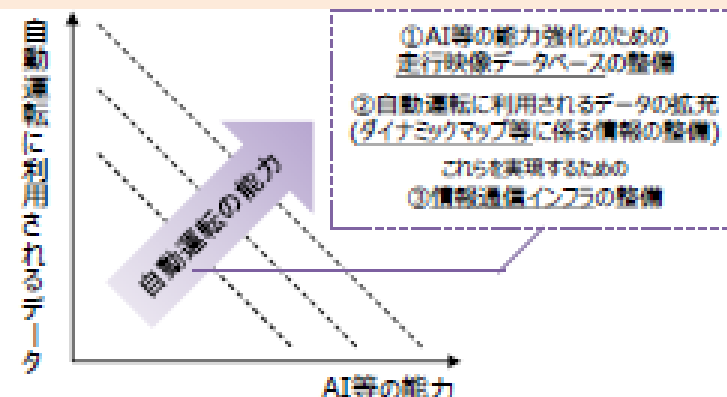
<政府全体の制度整備大綱>

- ・ 2020年の高度自動運転の市場化を見据えて、交通関連法規の見直しに向けた制度全体の制度整備大綱を、2017年度目途に策定

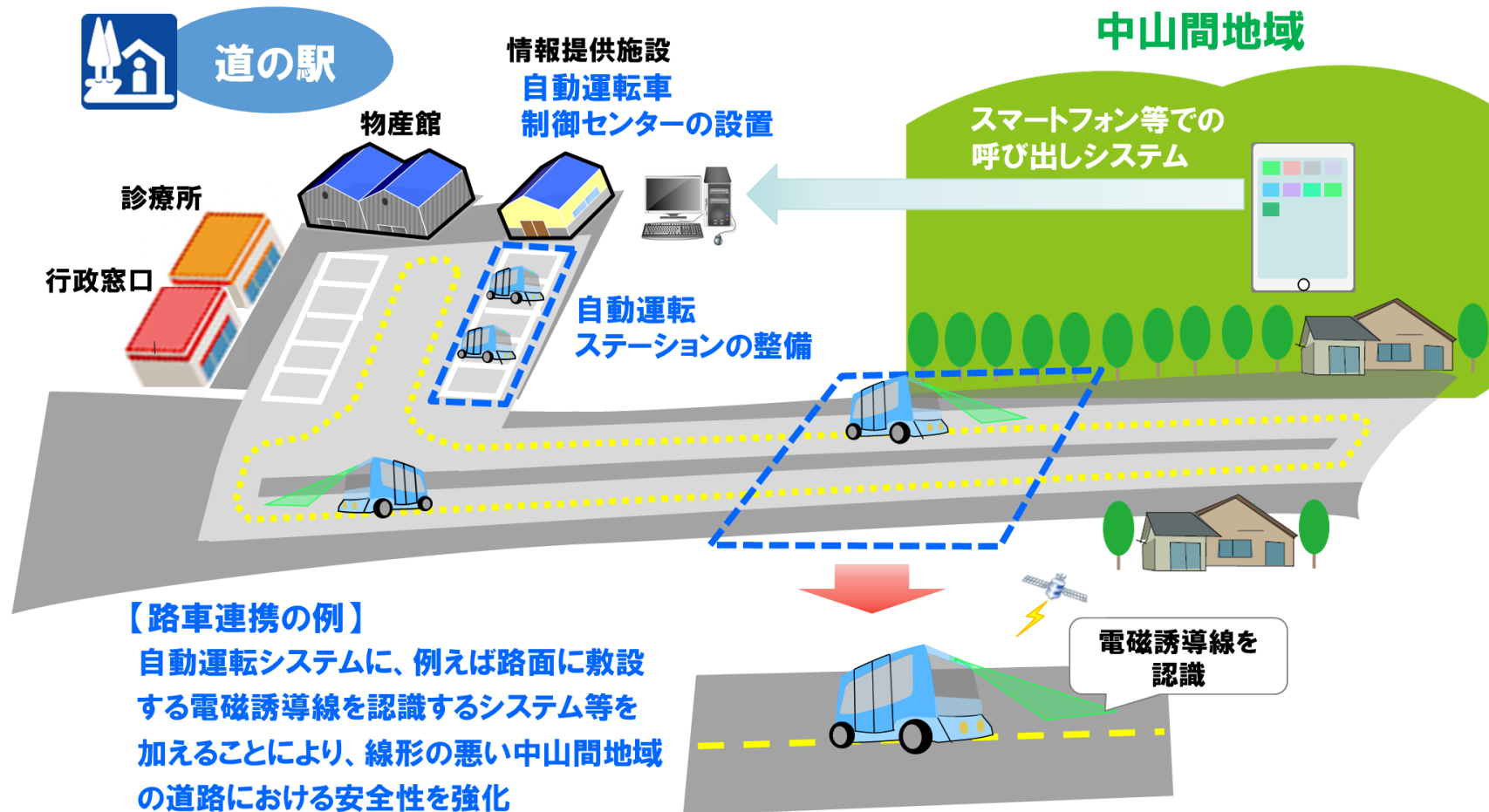


<自動運転に係るデータ戦略>

- ・ 高度自動運転に不可欠となる人工知能(AI)の技術力の強化等のためのデータの戦略を記載。



- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



物流の確保
(宅配便・農産物の集出荷等)

貨客混載

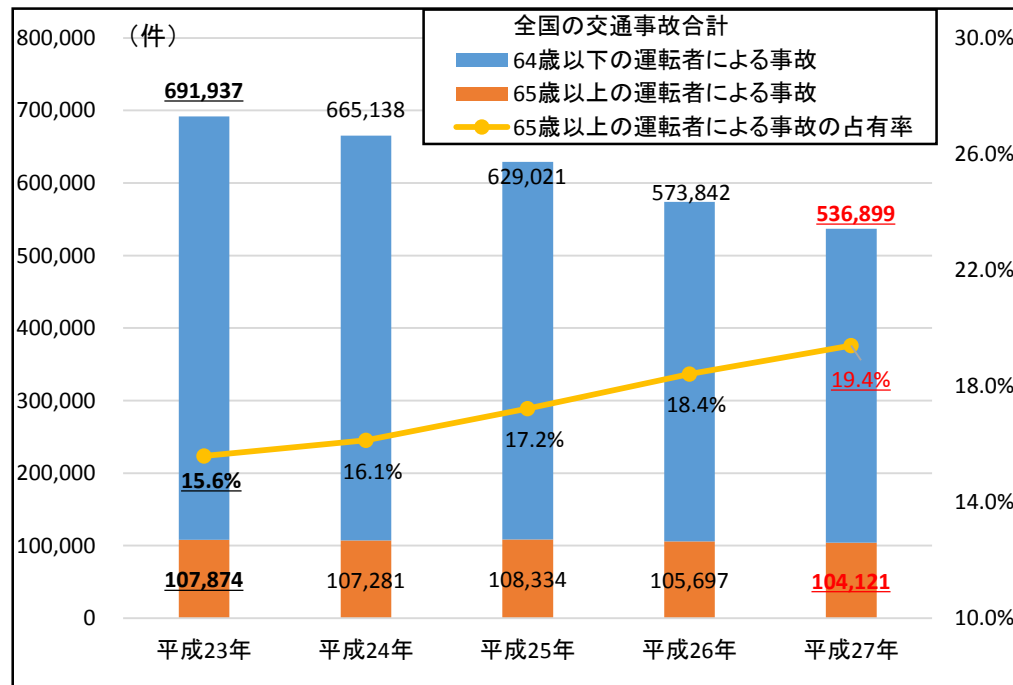
生活の足の確保
(買物・病院、公共サービス等)

地域の活性化
(観光・働く場の創造等)

全国13箇所で順次実験開始(平成29年9月～)

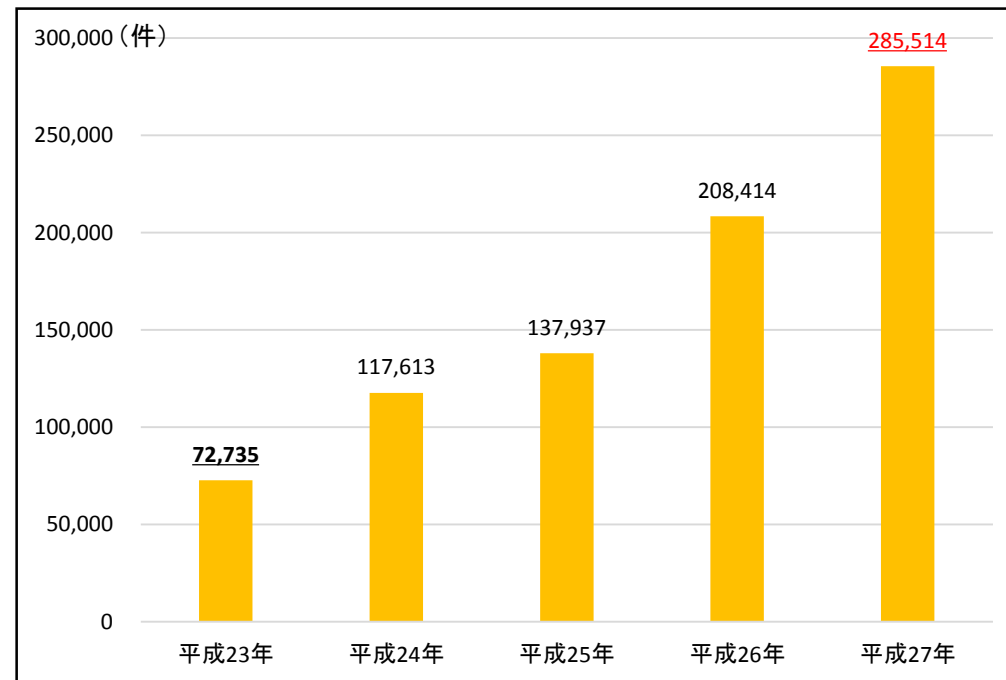
- ◆ 交通事故件数は、平成23年から平成27年にかけて約23%減少する一方、65歳以上の運転者による交通事故件数はほぼ横ばい
⇒ 65歳以上の運転者による事故の**全体に占める割合は上昇**
- ◆ 運転免許の自主返納件数は、**約4倍に増加**

交通事故件数の推移



警察庁「交通事故統計年報」より国土交通省作成

運転免許の自主返納件数の推移



警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成

高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ(2017年6月公表)への対応

1. 公共交通機関の活用

- ・高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
⇒ 自治体の施策情報を収集し、運輸局を通じ情報を共有(平成29年8月)
- ・乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
⇒ 全国で4000台以上の乗合タクシーが運行中(平成28年度末調べ)。事業者・自治体の連携を引き続き促進
- ・タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験を実施(平成30年1月~3月)
- ・過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送との事業の「かけもち」を可能とする措置を実施(平成29年8月通達、同年9月施行)
- ・スクールバス等への混乗
⇒ 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に追記(平成30年4月)

3. 自家用有償運送の活用

- ・検討プロセスのガイドライン化
⇒ 自家用有償運送を円滑に導入するための検討プロセスをガイドライン化(平成30年3月通達)
- ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
⇒ 持込み車両の使用や区域運行を可能とする規制緩和(平成29年8月通達)
- ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底
⇒ 自家用有償運送の制度や協議会の運営について解説したハンドブック作成・公表(平成30年4月)

4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化

- ・ルールの明確化
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に収受することが可能な範囲を明確化(平成30年3月通達)
⇒ NPO等が自治体の車両を活用する場合について、「許可・登録を要しない輸送」に当たることを明確化(平成29年8月通達)
- ・実施にあたっての条件整備
- ・「互助」による輸送の導入に関する情報提供
⇒ 「許可・登録を要しない輸送」に関する制度や実施可能なモデルについてのパンフレットを作成・公表(平成30年3月)

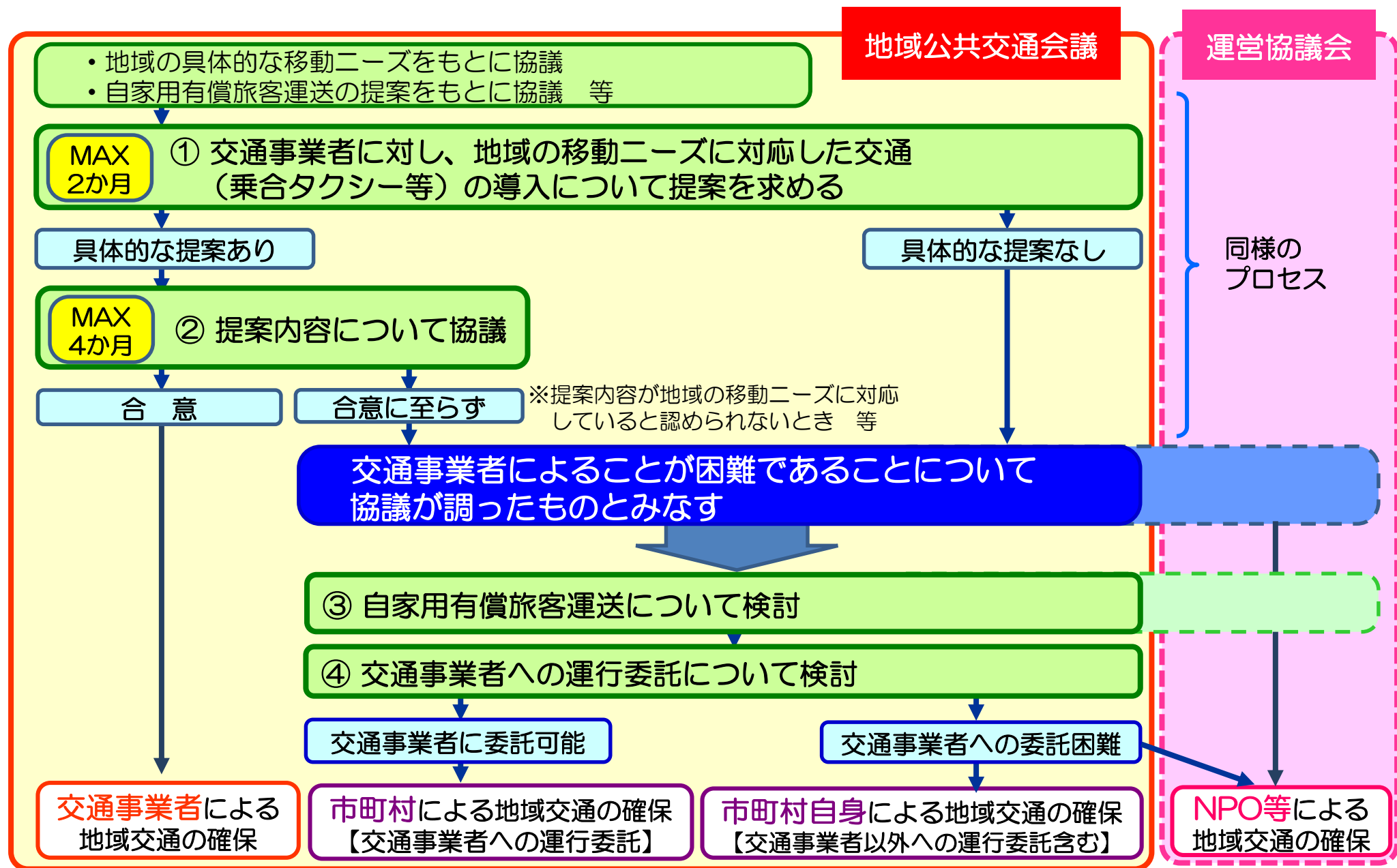
5. 福祉行政との連携

- ・介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化を図るため、国交省・厚労省より通達を発出(平成29年7月通達)
⇒ 介護保険制度と連携した輸送サービスについて、介護保険から受けられる補助の範囲について明確化し、普及拡大のためのパンフレットを作成・公表(平成30年3月)

6. 地域における取組に対する支援

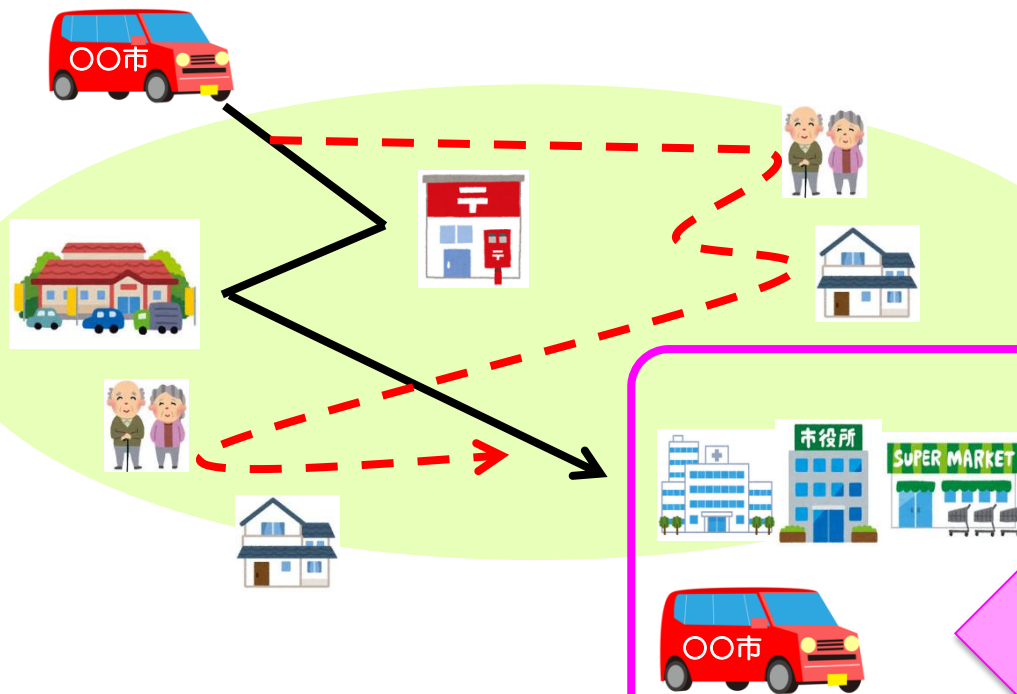
- ・地方運輸局の取組強化
- ・制度・手続等の周知徹底
- ・地域主体の取組の推進

3 (3) ③ 自家用有償旅客運送の導入円滑化



3 (3) ③ 自家用有償旅客運送の活用円滑化

- ①市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、**区域運行も可能に**
 ②持込み車両の使用はNPOが主体の場合に限られてきたが、**市町村が主体となる場合も可能に**



①

(現行) 路線を定める運送限定 →

+

(追加) 運送の区域を定める運送も可 -----→

②

(現行) 市町村の保有車両に限定

+

(追加)



受託した企業や
ボランティアの
持込み車両の
使用も可

3 (3) ③ 「互助」による輸送(ボランティア輸送)の明確化

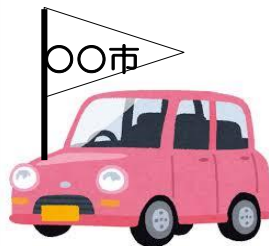
許可・登録を要しない輸送の「運送の対価に当たらない支援」

市町村による支援

市役所

○市町村の
車両を利用

○車両購入費
や維持管理
経費の補助



×運転者の人件費

利用者の負担



○実際の運送に要する
・燃料代
・道路通行料
・駐車場料金
○任意の謝礼

× 運送の対価

輸送を行うNPOや社会福祉法人

3 (3) ③ 地域における分野横断的連携

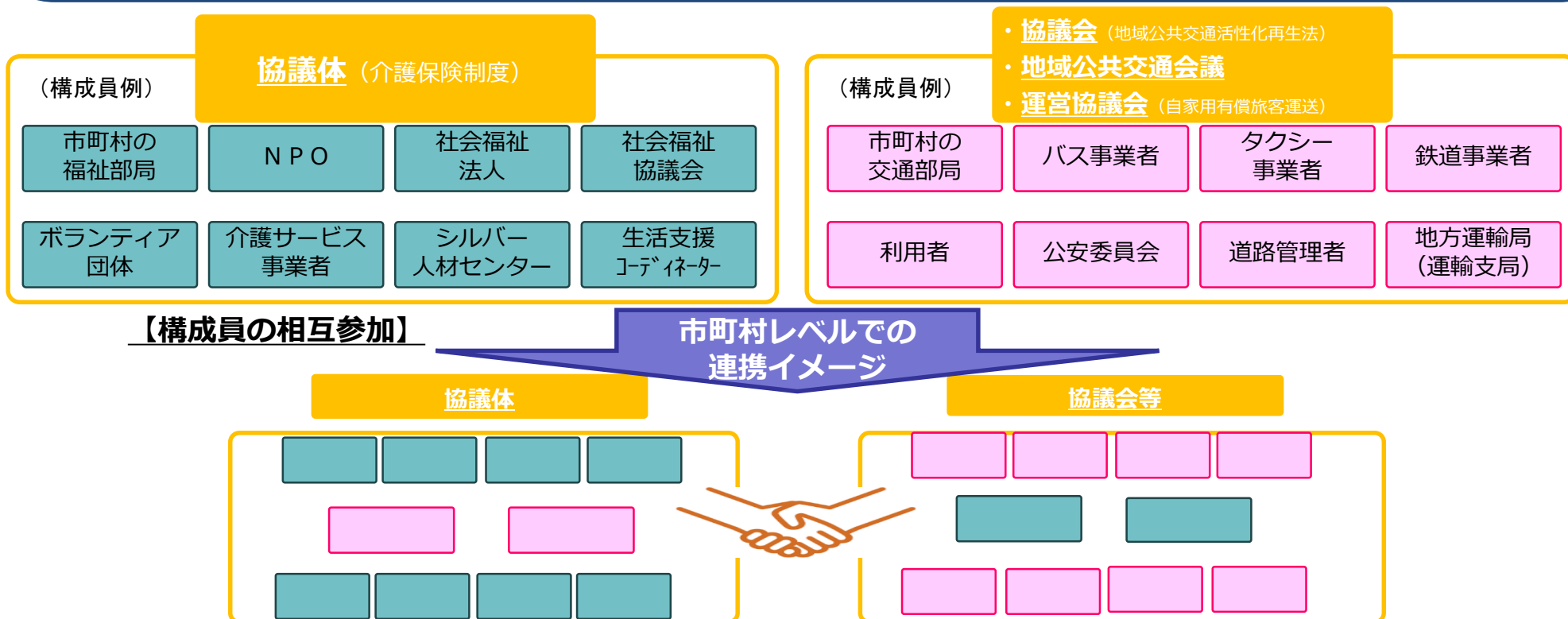
○ 高齢者の移動手段の確保に向け、地方公共団体の交通部局と福祉部局の連携や相互理解を促進するため、国交省及び厚労省からそれぞれの地方支分部局・地方公共団体関係部局に対し、以下のような通知を発出。

<国土交通省>

- 運輸局あてに「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備」(通知)を発出し、地方公共団体に対し、交通部局と福祉部局の連携や、双方の協議会、協議体への構成員の相互参加等を周知・助言するよう指示
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に、交通部局と福祉部局の連携に関する記載を追記

<厚生労働省>

- 「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」を改正し、福祉部局と交通部局の連携や、双方の協議体、協議会への構成員の相互参加等を追記



4. 提言の内容 Ⅱ

各主体に期待される今後の取組

◆ 取組は実際に遂行されることが重要

→そのためには、各主体が協調しながらそれぞれの役割を積極的に果たしていくことが大事

◆ 活性化再生法により、地域で関係者が連携する枠組は整備済み

→交通事業者、地方公共団体、地域住民、国それぞれが、自らの役割をしっかりと自覚し、その実行力を高めていくことが重要！

各主体に期待される今後の取組

交通事業者

【経営力の強化】

- ・経営の革新
- ・関係者との協議の強化
- ・需要喚起の取組

地方公共団体

【交通政策の実行力の向上】

- ・人材育成・組織拡充
- ・実態把握と課題の認識
- ・地域活性化策としての交通

地域住民

【意識改革と主体的参画】

- ・交通の重要性の認識
- ・積極的利用
- ・運営への参画

国【各主体の後押しと環境整備】

▲経営力強化への支援

▲運輸局を通じた連携の強化

▲交通事業者と地方公共団体との橋渡し▲

【横断的】・公共交通への理解促進

・地域の取組への積極的参画

・主体間に共通な課題への支援

・まちづくりや観光との連携（環境醸成）