

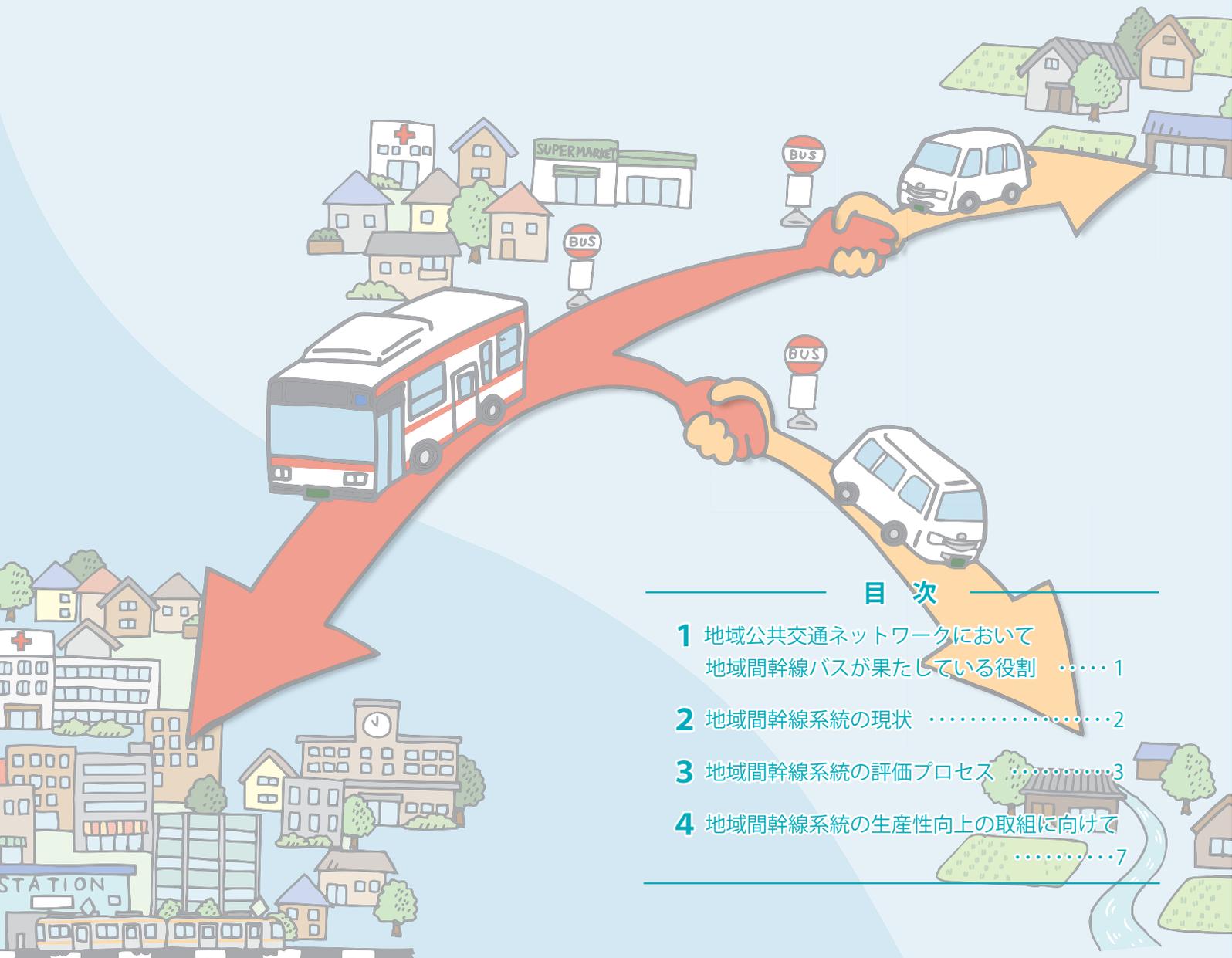
地域間幹線バスが 地域で役立つように するために

—利用者増加による生産性向上を目指して—

平成31年3月

【発行】乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する検討会

【監修】国土交通省中部運輸局



目次

- 1 地域公共交通ネットワークにおいて
地域間幹線バスが果たしている役割 …… 1
- 2 地域間幹線系統の現状 …… 2
- 3 地域間幹線系統の評価プロセス …… 3
- 4 地域間幹線系統の生産性向上の取組に向けて
…………… 7

1 地域公共交通ネットワークにおいて 地域間幹線バスが果たしている役割

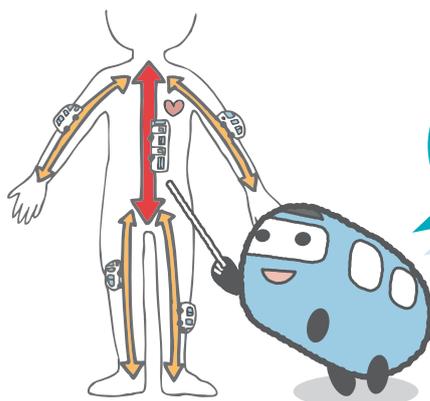
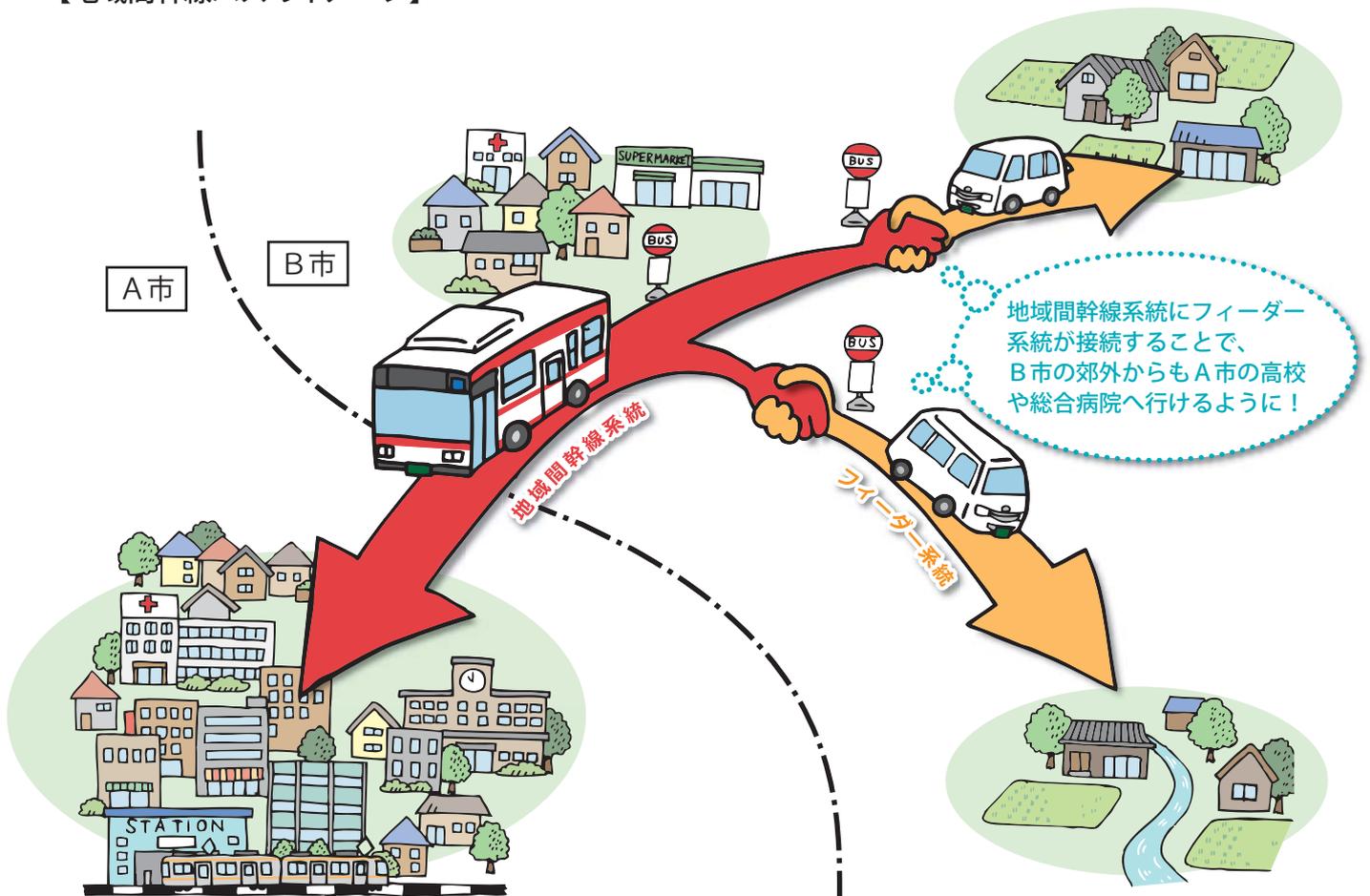
複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスは、通学や通院のために重要な役割を果たしています。特に自治体内に総合病院や高校がない地域では重要な役割を担っています。

広域的な路線バスのうち、運送収入（運賃）のみでは事業採算が確保できないシステムを維持するため、欠損額の最大2分の1を国が補助する制度

が「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線システム補助）」です。

地域間幹線システムに地域内のコミュニティバスやデマンド交通などのフィーダーシステムが接続することによって、地域間幹線システムの沿線地区だけでなく、これらフィーダーシステムの沿線地区も通学や通院が可能になります。

【地域間幹線バスのイメージ】



地域間幹線バスは、鉄道とともに
地域公共交通ネットワークの「背骨」
の役割を果たしているからネットワ
ークの維持のためにも重要です！

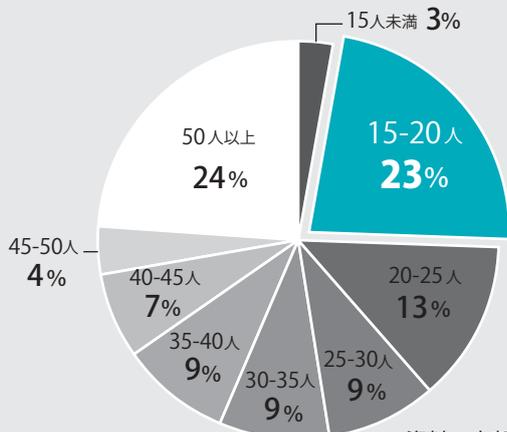
2 地域間幹線系統の現状

中部地方の地域間幹線系統の23%（53系統）が、補助要件を辛うじて満たす輸送量 *20人以下に集中しており、これ以上、利用者の減少が続

くと存続が危ぶまれる状況にあります。

*輸送量：ある路線が運んでいる旅客の量（規模）を表す値

【中部地方における地域間幹線系統の輸送量別割合】



資料：中部運輸局

主な補助要件

- 複数市町村にまたがる系統（平成13年3月末時点）
- 1日あたりの計画運行回数が **3** 回以上の系統
- 輸送量が **15人**～**150人** / 日の系統
- 経常赤字が見込まれる系統



もしも…
地域間幹線系統が
なくなったらどうなるの？



地域間幹線系統の代替交通手段の確保が必要になり、代替バスの運行などの負担が発生！



地域内フィーダー系統が補助要件を満たさなくなり、国庫補助を受けられず市町村の負担増！



バスで通院や通学ができなくなった結果、地域存続に影響を及ぼす可能性も…



学識者からの
メッセージ



バス事業者・国・県・市町村が連携して
取り組み、地域間幹線系統を維持する
ことが必要になっています！

3

地域間幹線系統の評価プロセス

国土交通省では、地域間幹線系統の生産性向上のため、各系統で1年間に事業収支1%の改善を求めています。

生産性向上の基本的な考え方

地域間幹線系統の評価に用いるデータに「平均乗車密度 *」と「輸送量 *」があります。両者の関係性は右表のとおりです。

「平均乗車密度」が上がるほど運行効率性が高まり、収支率も上がる傾向にあります。

「輸送量」が上がるほど多くの人々がバスの恩恵を受けることになり、社会的便益は高まりますが、効率的に運行できているかは分かりません。

そのため、バスの生産性を向上させ、かつ社会的な役割を損なわないためには、輸送量と平均乗車密度の両方を増加させるか、輸送量は維持しつつ、平均乗車密度を上げる必要があります。

つまり、地域間幹線系統の評価のためには、効率性を図る指標としての「平均乗車密度」と、社会的影響を図る指標としての「輸送量」のバランスをチェックすることが重要です。

でも…
どのような取組をすれば
事業収支改善や生産性向上
に結びつくの？



【平均乗車密度と輸送量のバランス】

		平均乗車密度	
		増加	減少
輸送量	増加	<p>運行効率性 ↑ 社会的便益 ↑</p>	<p>運行効率性 ↓ 社会的便益 ↑</p>
	減少	<p>運行効率性 ↑ 社会的便益 ↓</p>	<p>運行効率性 ↓ 社会的便益 ↓</p>

学識者からの
メッセージ



バスの生産性向上は、
「輸送量」を維持しつつ、
「平均乗車密度」を上げる
施策が必要です！



* 「平均乗車密度」と「輸送量」とは？

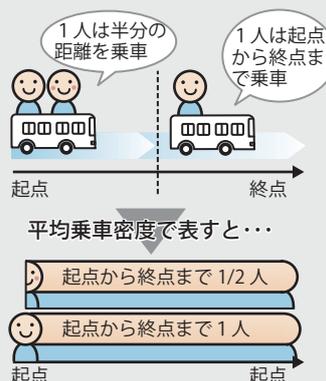
●平均乗車密度

平均乗車密度とは、1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均した値です。

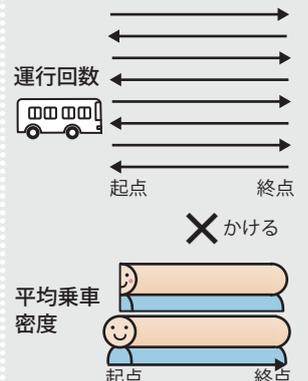
●輸送量

ある路線が運んでいる旅客の量（規模）を表す値で、平均乗車密度に運行回数をかけることで算出できます。

「平均乗車密度」のイメージ



「輸送量」のイメージ





生産性向上につながる取組の例

平均乗車密度や輸送量を高めるために大切なのは、利用の増加が見込めるターゲットを明確にし、その人々に訴えかけ、利用してもらえるようにする

ことです。ここでは、そのような事例について取組プロセス（見える化、魅せる化、見直す化）の流れに沿ってご紹介します。

見える化 の取組

沿線人口が多い場合や通学需要が見込める場合に有効！

地域住民でもバスの存在を知らず、利用されていないことも多いのでは…？

例えば、沿線住民に対する戸別訪問やバスマップ・時刻表配布、高校生へのバス利用案内の実施、インターネット検索への対応など、バス路線の存在に気づいてもらう取組が有効です。



平均乗車密度を上げるためには、バスに長く乗る利用者を増やすことが有効です。例えば、路線の起終点に目的地がある場合、それら施設の利用者を増やす取組が考えられます。

【見える化の取組事例】



戸別訪問
(例：十勝バス株式会社)



インターネット検索データの整備
(例：中津川市)



高校生向けバス利用案内
(例：中津川市)

魅せる化 の取組

沿線に観光地や商業施設などがある場合に有効！

バス路線の沿線に観光地や、商業施設などの集客施設がある場合は、観光地の旅行商品の中にバス利用を組み込んだり、集客施設とタイアップして割引・優待制度を導入するなど、沿線施設と連携した取組を実施することで、公共交通で外出する魅力をPRする取組が有効です。



バスの運賃を割引するのではなく、観光施設で割引や優待制度を設けた方が生産性の向上につながります。

そのため、既存のバス路線を活用したモデルコースの設定などが考えられます。

【魅せる化の取組事例】



飲食店と連携した日帰りバスパックサービス
(例：八戸市、福岡市)



高速バスと路線バスを組み合わせた旅行商品
(例：茨城交通株式会社)



世界遺産周遊ルートへの路線バスの取り込み
(例：世界遺産「高野山・熊野」聖地巡礼バス推進協議会)

見直す化 の取組

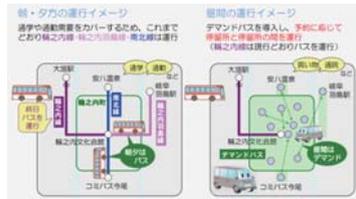
利用実態と運行内容が合っていない場合に有効！

利用が少ない路線の末端部はフィーダー化して、利用の多い区間を増便するなど、コミュニティバスやデマンド交通との結節により路線を見直したり、高校通学者の利用実態にあわせたダイヤ編成にするなど、利用の多い客層に合わせたサービスの見直しが必要です。

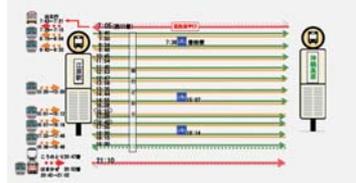
【見直す化の取組事例】



複数路線を集約して
路線を再編
(例：福井市)



デマンド交通の接続
を実施
(例：岐阜県輪之内町)



通学に適したダイヤへ
の見直しなど
(例：全但バス株式会社)



高校生の意見を踏
まえ、路線バスに
充電コンセントと
Wi-Fi を整備



地域間幹線系統の末端部のフィーダー化の検討イメージは6ページを参考にしてください。

その他 の取組

今あるバスを活かして収入を増やすために

貨客混載の実施による貨物収入の確保や、通学定期の購入助成などターゲットを絞ったバス利用促進策のように、現在運行しているバスを変更することなく、収入や利用者を増やす取組が必要です。

【その他の取組事例】



貨客混載
(例：豊田市、
福井県池田町)



運賃を割引すると利用者は増加しますが、割引により減った収入を補うだけの人数を増やす取組が必要です。



高校生定期券購入費
補助制度
(例：高山市)



国土交通省

地域間幹線バスが地域に役立つようにするために — 利用者増加による生産性向上を目指して —

【発行】 乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する検討会

【監修】 国土交通省中部運輸局

お問い合わせ先

中部運輸局交通支援室 **TEL** 052-952-8050

静岡運輸支局 **TEL** 054-261-2939

三重運輸支局 **TEL** 059-234-8411

愛知運輸支局

岐阜運輸支局

福井運輸支局

TEL 052-351-5311

TEL 058-279-3716

TEL 0776-34-1601