

地域公共交通活性化・再生

総合事業の活用について

平成20年12月5日

国土交通省総合政策局交通計画課長 野俣光孝

ホームページ: <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport>

あるいは、

①国土交通省のホームページ

→②中央上部の「総合政策」をクリック

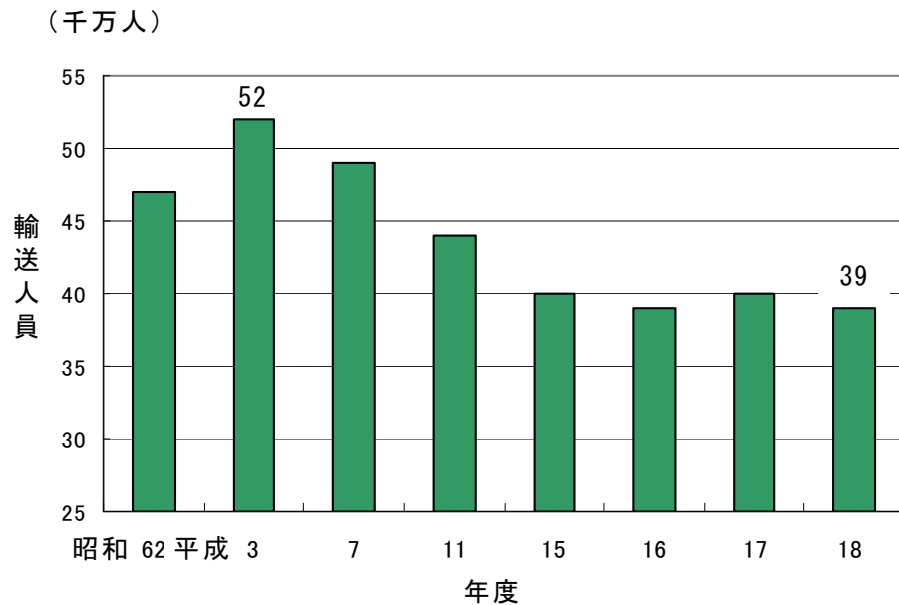
→③左の「主な施策」のところの「公共交通活性化」をクリック

→④交通計画課の担当部分(地域公共交通活性化の諸資料等)

鉄軌道を巡る現状

・自家用自動車の普及により公共交通の維持が困難になるなど、地域公共交通は危機的な状況

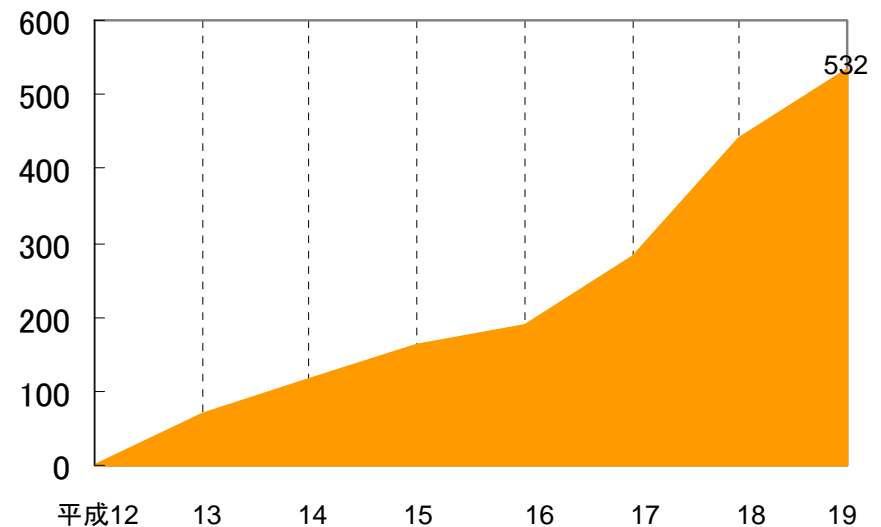
輸送人員の推移



・地方鉄道において、旅客輸送人員は平成3年から約25%減少しており、低下傾向にある。

鉄軌道廃止延長

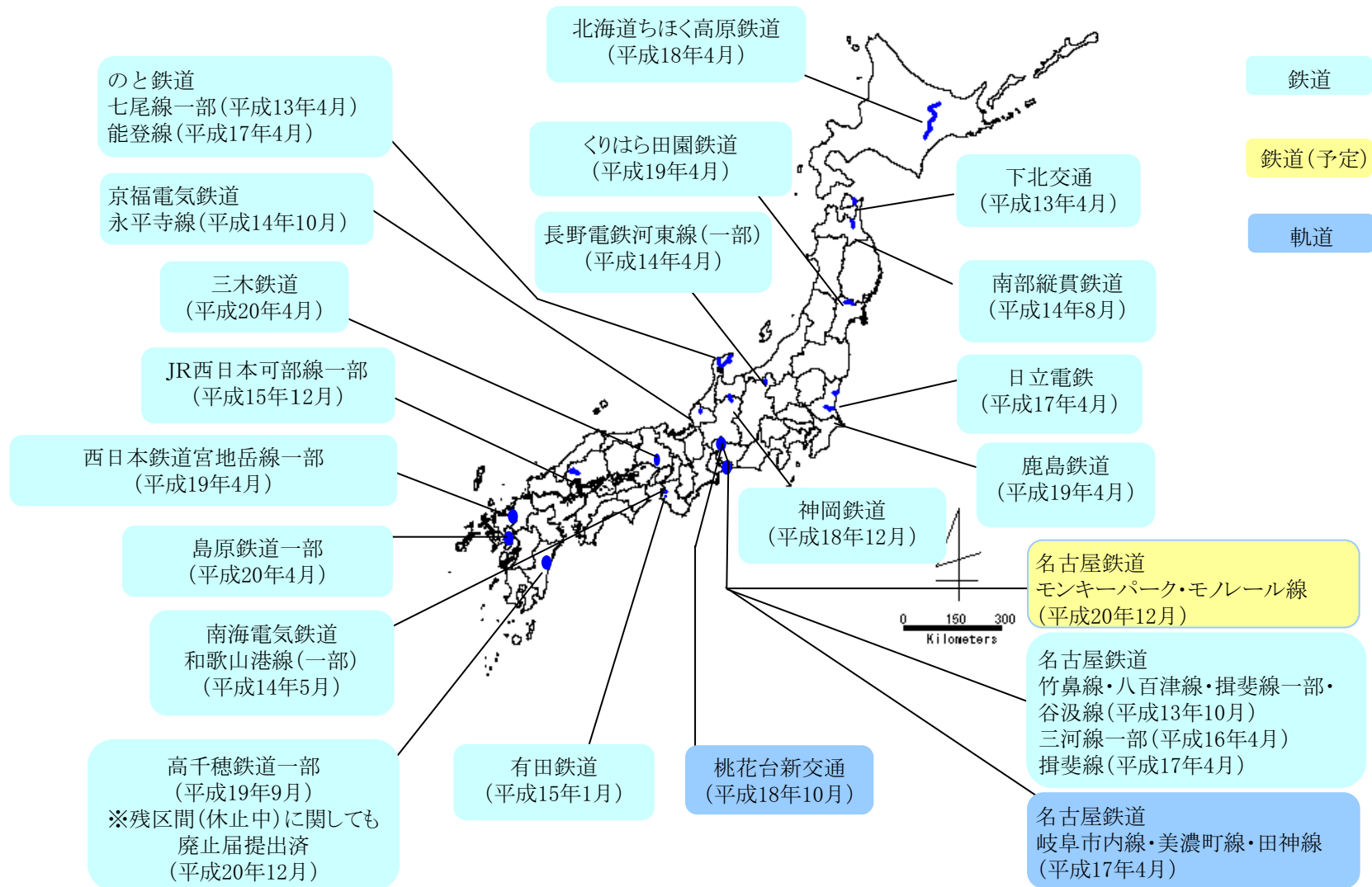
平成12年度以降の累計



・平成12年度以降、地方路線を中心に路線廃止が続いており、廃止延長は約532kmに上る。(平成20年3月31日現在)
・最近では、平成19年4月に鹿島鉄道、くりはら田園鉄道、西日本鉄道宮地岳線、19年9月に高千穂鉄道の一部が廃止。

※ 昭和62年度から平成18年度の期間に廃止・開業に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線（廃止予定路線※を含む）



(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

－主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援－

平成19年10月1日施行

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針（国のガイドライン）

主務大臣（国土交通大臣・総務大臣）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 学校・病院等* 等

※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築※、再生

- ・協議会の参加要請応諾義務（*公安委員会、住民は除く）
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

予算等

- ・計画策定経費支援
- ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
- ・地方債の配慮
- ・情報、ノウハウの提供
- ・人材育成 等

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例※
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

国による総合的支援

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV（デュアルモードビークル）

- ・軌道と道路の両方の走行が可能な車両



IMTS（インテリジェントマルチモードトランジット）

- ・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両



水陸両用車



等

注1 LRT(Light Rail Transit)

低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

注3 公有民営※

地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの

※は第169国会で成立した一部改正に関する部分(未施行)

地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度予算額
3,000百万円(新規)

21年度予算要求額
6,000百万円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)

協議会

市町村

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

住民

等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

うち協議会が実施する事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画(3年)

- (例) ◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行(運航)
- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
 - ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入・路線バス活性化等のための実証運行
 - ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等
- ◇ 車両関連施設整備等
- ・バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入 等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
- ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進、ボランティアセンター設置・運営 等
- ◇ 公共交通の利用促進活動
- ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業



- ・協議会の参加要請応諾義務
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

策定支援

取組支援

新支援制度による支援

<補助率等>

○「地域公共交通総合連携計画」(法定計画)策定経費
定額

○総合事業計画に定める事業に要する経費

・実証運行(運航) 1/2

・実証運行(運航)以外の事業 1/2 (※)

(※)政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

<制度の特徴>

【計画的取組の実現】

- ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能

【協議会の裁量確保】

- ・事業をパッケージで一括支援
- ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施

【地域の実情に応じた支援の実現】

- ・地域の実情に応じた協調負担の実現

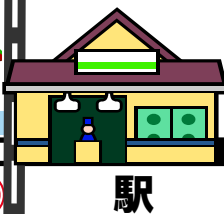
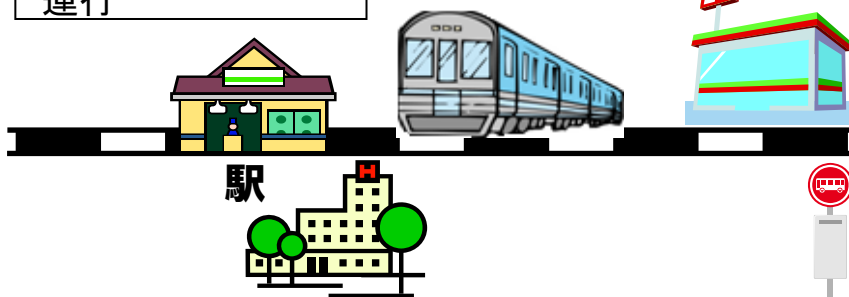
【事業評価の徹底】

- ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

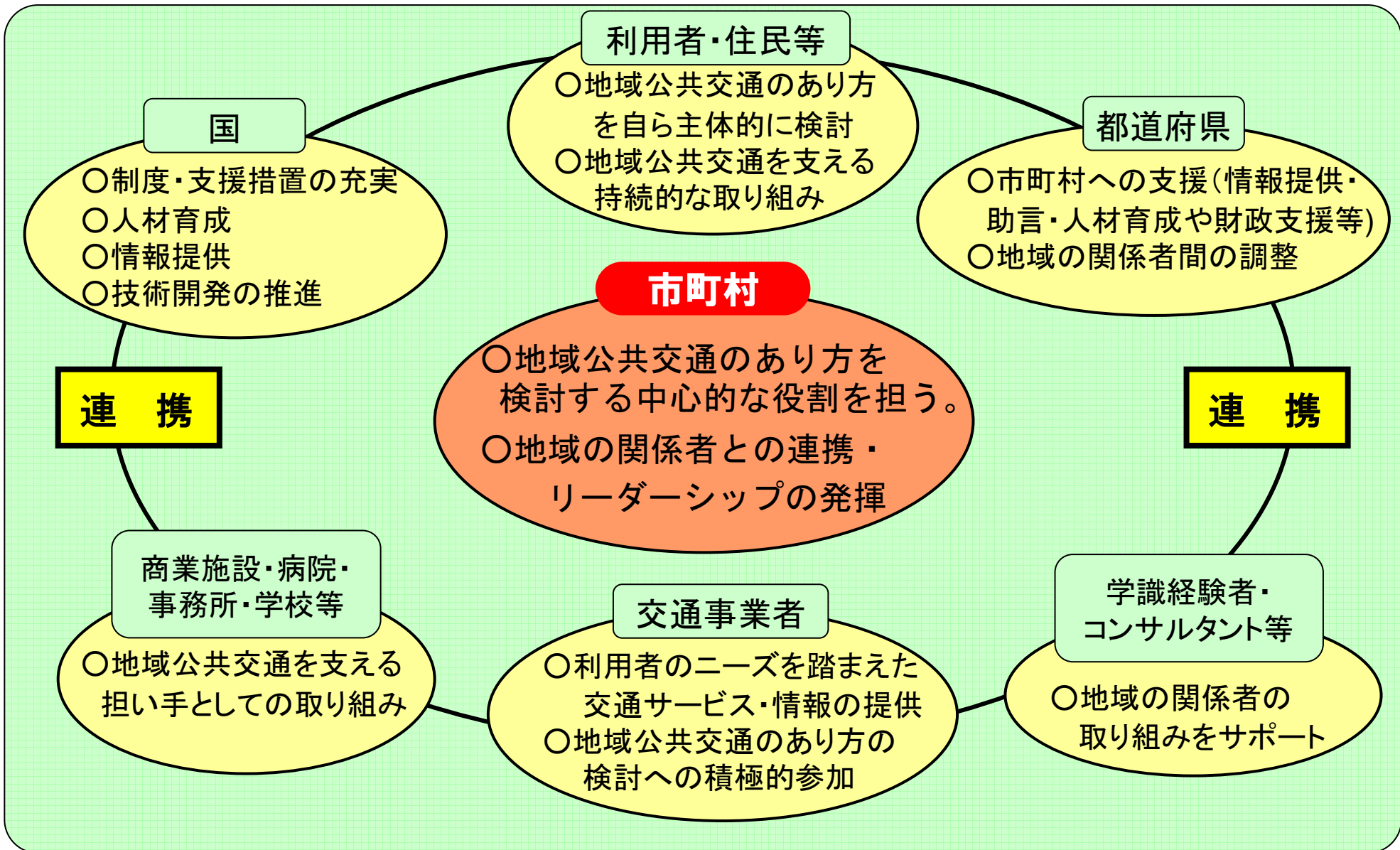
地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、地方鉄道の活性化等地域の創意工夫ある自主的な取組みを支援する。(平成20年度予算政府原案30億円(新規))

＜地方鉄道に関連する主な支援メニュー＞



地域公共交通活性化法及び総合事業は、市町村が中心となるスキーム
 また、地域の関係者が連携して利用促進活動に取り組むことが不可欠！



地方鉄道活性化・利用促進に総合事業を活用するには？（その1）

1. 総合事業は、市町村が中心となるスキームであることをご理解いただきたい
⇒鉄道事業者や県だけでは動かない

2. しかし、市町村担当者にとっては、交通関係の業務は困難な業務

- 市町村等の交通担当部局の体制・要員の不足
- ノウハウ・事例等の情報不足
- 利用者・住民等のニーズの把握が困難
- 市町村の財政問題（費用負担の問題）
- 利用者・住民・交通事業者等利害関係者の調整が困難 等々

⇒市町村担当者にやる気になってもらうには、一工夫必要なのではないか？

3. どうすれば？

☆先行事例、優良事例の紹介

⇒市町村・県が率先して鉄道利用促進に取り組んでいるところがうまくっている！

☆鉄道のメリットのアピール

★鉄道が廃止された場合のデメリットもよく理解してもらう

（鉄道が廃止されると、地域の核がなくなる、マイカー通行が増え渋滞が悪化、環境にも良くない、鉄道施設の撤去にも多額の費用がかかる、等々）

地方鉄道活性化・利用促進に総合事業を活用するには？(その2)

4. 国としても地方鉄道活性化・利用促進の推進を応援する考え

☆研修やシンポジウムの開催を通じて、鉄道の必要性・有用性をアピール

☆運輸局・運輸支局においても、市町村や県に総合事業の活用を働きかける
考え。

5. 国でも国土交通大学校や運輸局で研修を実施しているが、内容的には自動車 関係(コミュニティバス等)が中心

☆鉄道の業務は、自動車関係とは違った難しさがあるため、鉄道関係に特化した
研修の実施も検討中

⇒運輸政策研究機構に要請しているところ

6. 様々な機会を設けて、鉄道利用促進に取り組んでいる市町村の担当者に来て もらい、なぜ、鉄道利用促進に取り組んでいるのか、議会や住民の理解はどの ようにして得たのか、事業実施にあたって何に苦労しているのか等を説明して もらうのが、最もわかりやすく、効果的と考えられる

なぜ、地域公共交通の活性化が必要なのか？

足の確保

- 足の確保そのものはもちろん、行動の自由がなくなるおそれがあるとの不安感の解消が重要
- 自分の意思・自分の足で買い物・病院・役場などに行けることが元気で生活することに不可欠
- 足がなくなると自宅にひきこもらざるを得なくなる⇒福祉介護の問題

地域の活性化・まちづくり

- マイカーに過度に依存したところにはにぎわいが無い。人々がぶらぶら歩く地域にはにぎわいあり。
- スプロール化の防止、コンパクトシティの実現
- 中心市街地・商店街の活性化、観光振興にも公共交通活性化は欠かせない

環境対策・渋滞防止

- 環境対策・地球温暖化防止の面でもマイカーに比べ、電車・バスは環境負荷が低い。
- 渋滞防止に役立つ

事故防止・健康維持

- 70～80歳になるとクルマの運転困難、公共交通がないと免許の返上もできない。
- 事故防止の観点からも、電車・バスの利用促進が望ましい。
- 地方の人はほんの数メートルでもクルマに乗る傾向あり。⇒健康維持にも電車・バス利用

公共交通の中でも、なぜ鉄道を維持・活性化する必要があるのか？

従来は、鉄道は【ぜいたく施設】との位置づけ

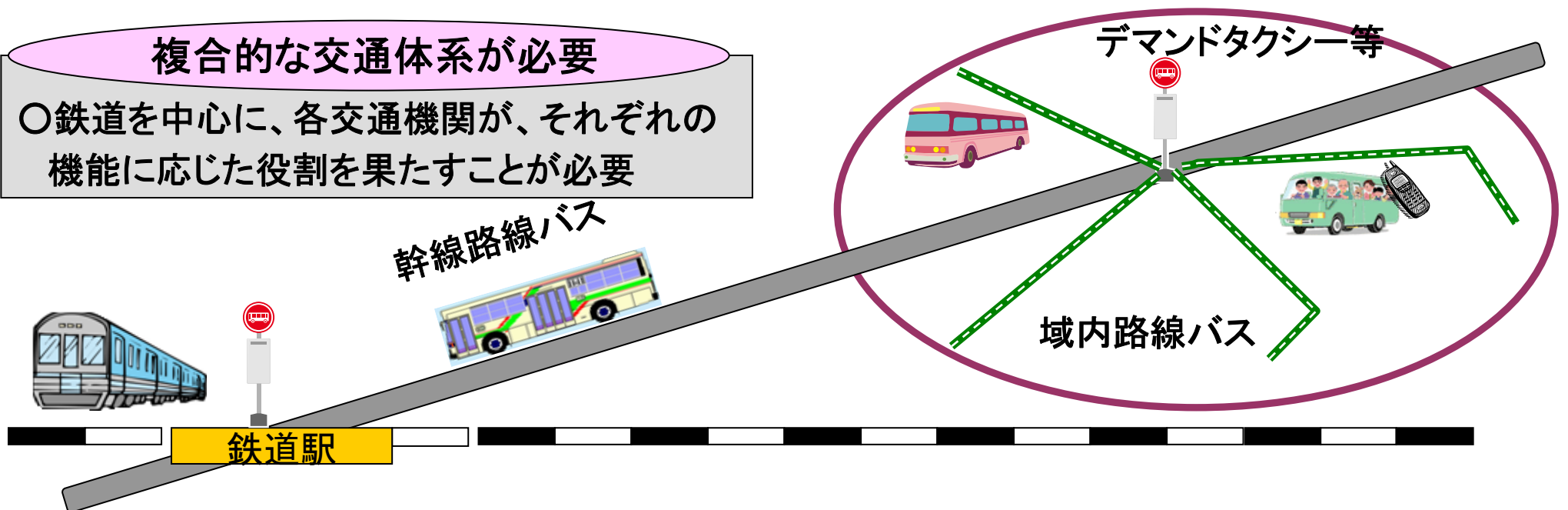
最後の手段として、バスがあるから、行政は路線維持のための支援は行わないとの考え方

しかし、鉄道には、バスと異なる地域の核となる機能がある

- 駅舎は、集まる場所、にぎわいのある地域の拠点となり得る。
- 鉄道は、定時制の確保に優れ、荒天にも強い
- 鉄道が廃止されると、バスに転換するのではなく、ほとんどがマイカーになってしまう

複合的な交通体系が必要

- 鉄道を中心に、各交通機関が、それぞれの機能に応じた役割を果たすことが必要



活性化・利用促進策を、老朽化対策と同時並行あるいは先行的に実施する必要性

負の悪循環から脱却する必要性



利用者数・利用促進の取組み実施は自治体が支援を行うか否かの判断要素

- 一定数の利用者がいないと、自治体としても老朽化施設の更新費用の支援も難しい。
- 地域住民が利用促進に取り組んでいるかも、支援実施の判断材料になる

鉄道事業者としては、できる限りの努力をしてきたが鉄道事業者のみでは困難

- 地方鉄道事業者は、ぎりぎりまでのコスト削減、ダイヤ改正・企画乗車券・イベント列車の運行などサービス改善・利用促進に努めてきた。
- ただし、鉄道事業者は、ぎりぎりまでコスト削減した結果、企画・管理部門が弱体化し、利用実態を研究したり、住民・自治体を巻き込んだ新しい企画を考えたり、実行する人材がいなくなっている。

鉄道利用促進に係る地域公共交通活性化・再生総合事業認定状況一覧

都道府県	対象協議会 (市町村)	鉄道 事業者名	調査 計画	主な 事業内容	都道府県	対象協議会 (市町村)	鉄道 事業者名	調査 計画	主な 事業内容
岩手県	宮古市他11市町村	三陸鉄道	調査	連携計画策定	愛知県	田原市	豊橋鉄道	計画	ラッピングトレイン等
宮城県	仙台市	仙台まるごとバス(仙台市交、 仙台空港鉄道、JR東日本)	計画	PR・普及促進	三重県	伊賀市	伊賀鉄道	調査	連携計画策定
秋田県	北秋田市仙北市	秋田内陸縦貫鉄道	調査	連携計画策定	京都府	宮津市他3市町	北近畿タンゴ鉄道(1・3次)	計画	企画列車等
茨城県	ひたちなか市	ひたちなか海浜鉄道	調査	連携計画策定			同上(2次)	調査	連携計画策定
	常総市他7市町	関東鉄道	計画	ICカード等	和歌山県	和歌山市紀の川市	和歌山電鉄(1次)	調査	連携計画策定
千葉県	大多喜市いすみ市	いすみ鉄道	調査	連携計画策定			同上(3次)	計画	イベント列車改装等
	八千代市船橋市	東葉高速鉄道	調査	連携計画策定	広島県	広島市廿日市市	広島電鉄アストラムライン	計画	ICカード等
長野県	上田市	上田電鉄	計画	車両ラッピング等	広島県	広島市	JR西日本(可部線)	調査	連携計画策定
	千曲市	しなの鉄道	計画	駅舎整備等	高知県	宿毛市他6市町村	土佐くろしお鉄道	調査	連携計画策定
福井県	福井市他2市	福井鉄道	調査	連携計画策定	福岡県	田川市他8市町村	平成筑豊鉄道	調査	連携計画策定
岐阜県	恵那市中津川市	明智鉄道	調査	連携計画策定	佐賀県 長崎県	佐世保市他7市町	松浦鉄道	計画	車両改造等
静岡県	掛川市他6町村	天竜浜名湖鉄道(1次)	調査	連携計画策定	熊本県	八代市他6市町	肥薩おれんじ鉄道	調査	連携計画策定
		同上(3次)	計画	シャトル便導入等	合 計		25地域		

上田市における利用者主体の公共交通体系の構築 〔上田市（長野県）〕

上田市内の公共交通について、誰もが公平に利用できる利用者主体の公共交通体系の確立を目指し、上田電鉄別所線等鉄道とバス交通の連携を図りつつ、循環バスの運行、教育施設集積地域へのシャトルバスの運行、乗継情報提供、鉄道車両ラッピング等を実施する。

バスの運行サービス水準の引き上げ
～多様な目的に応じたバスの運行～

市街地循環バス



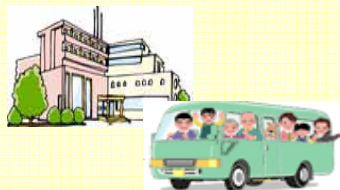
交通空白地域解消のための循環バス



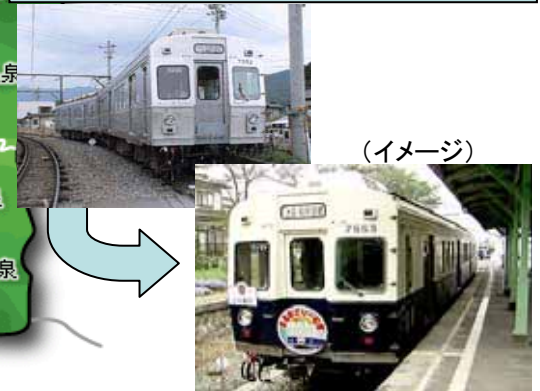
大学・公園など
教育集積地域への
シャトルバス導入



福祉バスの改善
(途中乗降の可能化)



鉄道の活性化



(イメージ)

別所線車両のラッピング

利用促進活動



バスマップ→各家庭へ配布

案内板イメージ



乗継・ダイヤ・料金等を分かりやすく情報提供する案内板の設置、バスマップ作成



地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例（和歌山電鐵）

- 平成15年に南海電鐵が貴志川線の廃止検討を表明
- 存続に向けた住民の動きも踏まえ、沿線自治体が鉄道用地の買取を決定
- 運行主体については、公募により決定され、岡山電氣軌道の子会社である和歌山電鐵が運行
- 沿線住民等による支援と観光を中心とした取組により活性化を図っているところ

沿線住民等による和歌山電鐵への支援

話題性を呼ぶデザイン改装による利用促進

- いちご電車への改装に**サポーターを募集。約2,500人以上**の応募あり。
- 貴志川特産の「いちご」**や**地域で成長著しい「おもちゃ」**のデザインと、つり革やベンチシート、家具等、今まであまり木を使わなかったところにむく材を効果的に使用した**車両のリニューアルを実施**。
- 総合事業にて猫駅長をモチーフにした「たま列車」を認定。



<いちご電車>



<おもちゃ電車>

話題性を高めることによる利用促進

- 駅に併設する小売店主の飼い猫「たま」「ミーコ」「ちび」が、当該駅の駅長や助役に任命され、話題づくりと利用促進を図っている。（「たま」の写真集は有名出版社から発行）



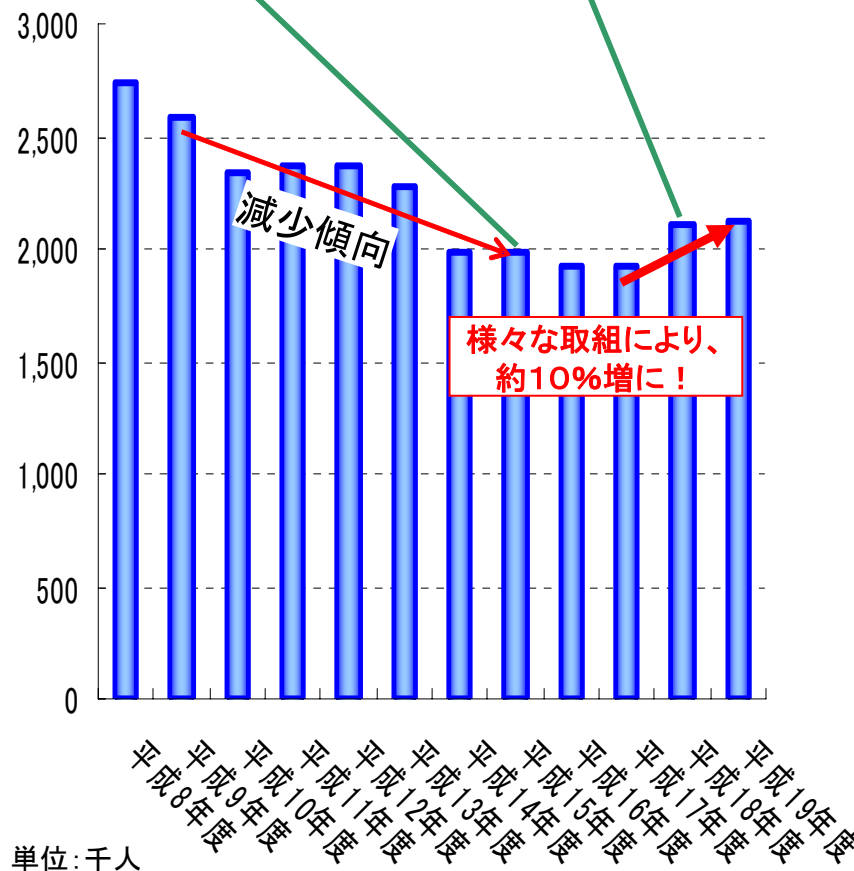
<駅長の「たま」>

出典：和歌山電鐵ホームページ、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料等をもとに鉄道局作成

貴志川線の年間輸送人員の推移

南海電鐵が貴志川線の廃止検討を表明

和歌山電鐵が運行を開始



松浦鉄道沿線における公共交通ネットワークの改善

[佐世保市・伊万里市・平戸市・松浦市・有田町・江迎町・鹿町町・佐々町 (長崎県・佐賀県)]

20年度予算額: 23百万円
事業年度: 平成20~22年度

安全・安心な地域の住民の移動手段として、人と環境に優しく、地域の交流人口を増加させ、地域の活性化に寄与するものであるため、積極的に利用促進を推進することにより、利用者の減少に歯止めをかけ、ひいては利用しやすく市民に親しまれる公共交通とすることを目標とする。

ラッピング車両や企画列車の運行、パーク&ライド用駐車場の利用促進、乗継ぎ利便向上に資するHPの作成等の情報提供事業さらには、松浦鉄道沿線地域でのフォト&絵画コンテスト等、多角的に事業展開。

・ラッピング車両、キャラクター、イベント列車の運行

・パーク&レール事業
・パーク&ライド用駐車場の整備



・駅周辺で、住民と花の植栽運動



・JR九州との連携(JRへの乗り入れ)

・マイルールフォト・絵画コンテストなどイベント実施

京都府丹後地域4市町（宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町）における公共交通の活性化・再生

「分かりやすく、使いやすい公共交通ネットワーク実現会議（丹後地域）」

京都府、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、北近畿タンゴ鉄道、丹後海陸交通、加悦フェローライン、峰山自動車、日本交通、丹後広域観光キャンペーン協議会、丹後町観光協会、JTB西日本、近畿日本ツーリスト、日本旅行、野田川町商工会、京丹後市商工会、京都府経済同友会、PTA協議会、女性団体、京都府老人クラブ連合会、京都府警 等で構成（近畿運輸局もオブザーバーで参加）

連携計画に位置づけられた具体的な事業例

鉄 道

- 車両ラッピング
- 「タンゴ悠遊号」の土休日運行（季節臨時→通年）



- 企画乗車券等の発売



- 植栽、美化活動等

- 駅内の案内表示改善、車内の音声案内充実
- 駅周辺の駐車場整備

- 情報提供の工夫



【路線図】

【時刻表】

- 利用者マナー向上運動
- 鉄道・バス共通割引切符
- 鉄道・バスのダイヤ接続

バ ス

- 上限200円バスの導入・拡大
- 車両ラッピング、ノンステップバス導入



- パターンダイヤの導入
- バス停位置の改善（ロータリー乗入、施設直近、敷地内移設等）



- バス停の上屋、待合施設の整備

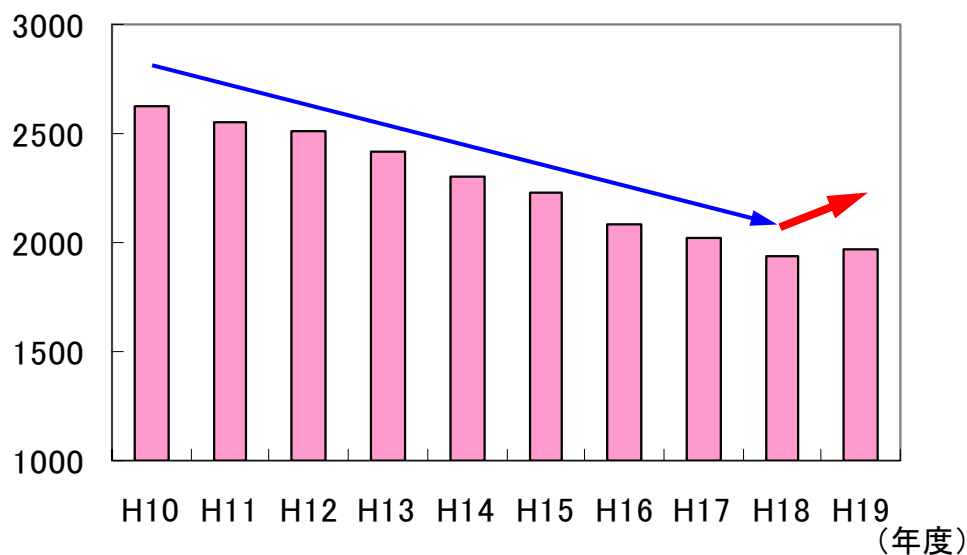
より効果的・効率的な公共交通ネットワークの構築

- 鉄道・バスの利用者減少の歯止め・増加
- 地域の振興・活性化

北近畿タンゴ鉄道の輸送実績推移

○ 10年度～19年度の輸送実績

(千人)



- ※ 平成19年度より地域公共交通活性化・再生事業活用
- ※ H10～H17年度は鉄道統計年報、H18～H19年度は近畿運輸局より報告された鉄道輸送統計調査報告より作成

○ 20年度の輸送実績

単位:千人

	4月	5月	6月	7月	合計
20年度	166	175	153	163	657
19年度	165	162	152	151	630
前年比(%)	100.6%	108.0%	100.7%	107.9%	104.3%

200円バスの輸送実績推移

○ 20年度の輸送実績

単位:人

	4月	5月	6月	7月	8月	合計
20年度	39,139	20,192	20,217	26,241	36,329	142,118
19年度	28,556	16,882	16,001	18,960	23,678	104,077
前年比(%)	137.1%	119.6%	126.3%	138.4%	153.4%	136.6%

北近畿タンゴ鉄道利用促進の取組みについて

(以下は、京都府交通対策課の方からお聞きした話の一部です。)

1. 最初(H17.11)は、どこから手をつけていいか、わからなかった。
⇒ともかく、利用者の立場から現地調査・検証をしよう！
(ダイヤ、運賃、車両、駅・停留所、情報について)

2. 現地を見たら利用者ニーズに合わない点がたくさん見つかった。
 - ①乗降位置案内表示がわかりにくい⇒一目で分かる表示に
 - ②跨線橋を渡らないと乗れない⇒列車到着ホームを切り替えへ
 - ③最寄りのバス停が(なぜか?)駅から数百m離れている
⇒駅舎近くまで、バスを乗り入れるように
 - ④駅の時刻表案内がわかりにくい
⇒観光向け・ビジネス向けなどポイントをしぼった情報表示に

3. 改善の基本的な考え

○丹後地域における公共交通に対する基本認識

・公共交通網は、住民自身の手で守り育てるべきもの

⇒その改善は、自分たち自身が行うべき 等々

4. 住民等が主体的に参加する取組み

○地元の学校や団体等に利用を促し、マイレール意識の高揚の一環となるよう、協力を呼びかけ

○KTRサポーターズクラブ会員が、KTRとの意見交換を実施

⇒出された意見は今後の経営改善に活用

○地域住民と連携し、駅舎に花や木を植栽(花いっぱい運動)

5. 関係者の取組みをホームページに掲載

○京都府の他、沿線地域の取組み(舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市)、KTRの取組みをそれぞれ掲載