

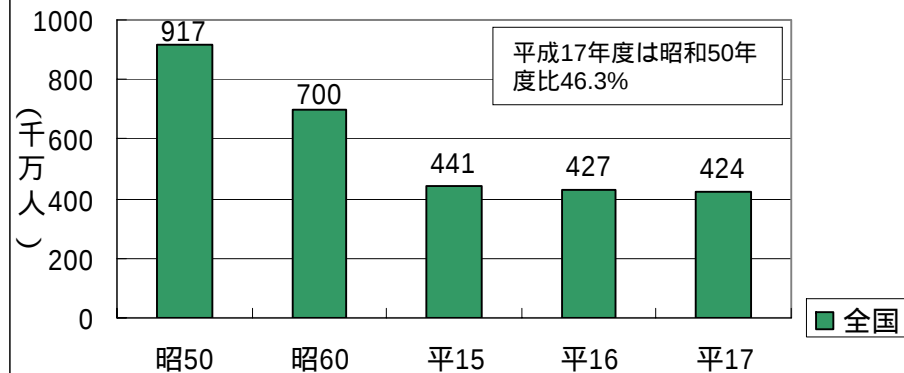
地域公共交通活性化・再生総合事業の 実務のポイント

関東運輸局企画観光部交通企画課長

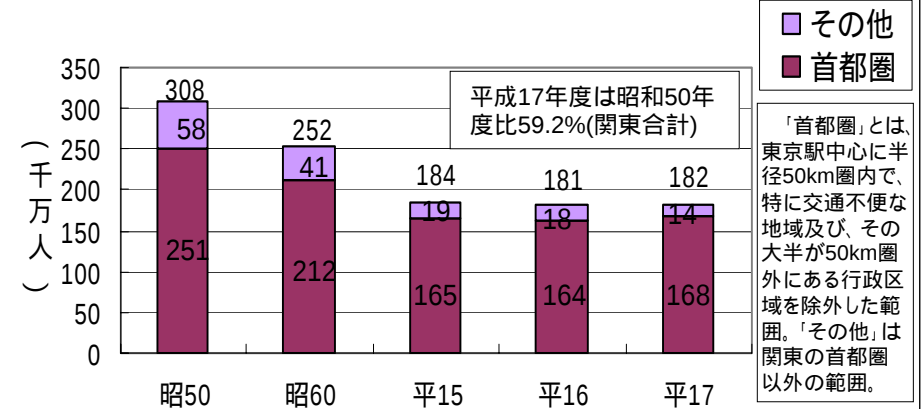
広田 健久

バス事業を巡る現状

【全国】乗合バスの輸送人員の推移



【関東地区】乗合バスの輸送人員の推移



【全国】乗合バス事業の収支状況

(平成18年度、保有車両30両以上の254社)

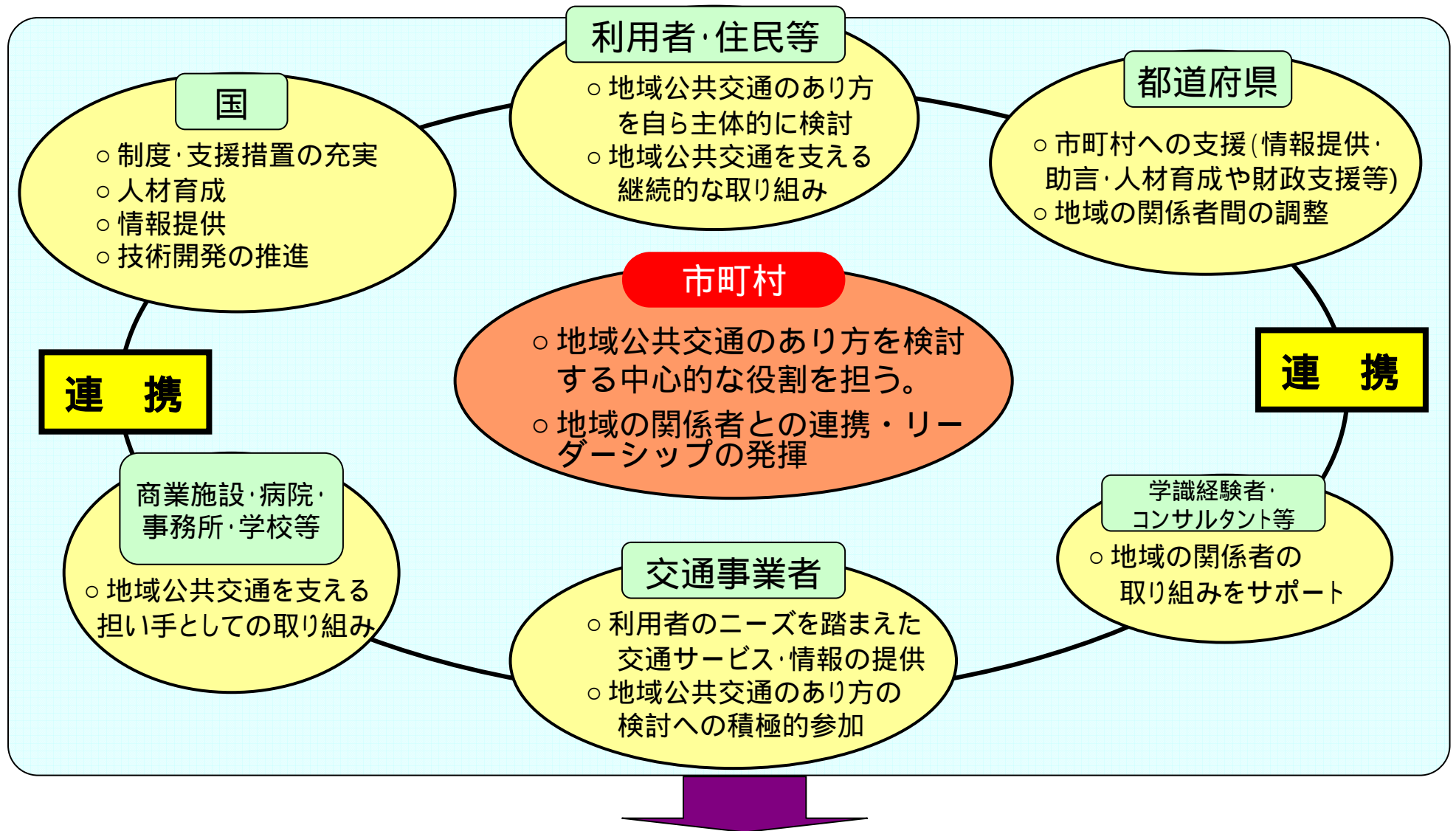
	民営	公営	計
収入(億円)	5,759	1,792	7,551
支出(億円)	6,044	2,081	8,125
損益(億円)	285	289	574
経常収支率	95.3%	86.1%	92.9%
赤字事業者の比率	67.4%	100.0%	70.8%

【関東地区】乗合バス事業の収支状況

(平成18年度、保有車両30両以上の78社) 静岡県を含む

	民営	公営	計
収入(億円)	2,616	699	3,315
支出(億円)	2,566	717	3,283
損益(億円)	50	18	32
経常収支率	101.9%	97.4%	100.9%
赤字事業者の比率	41.3%	100.0%	43.5%

地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取組みのあり方



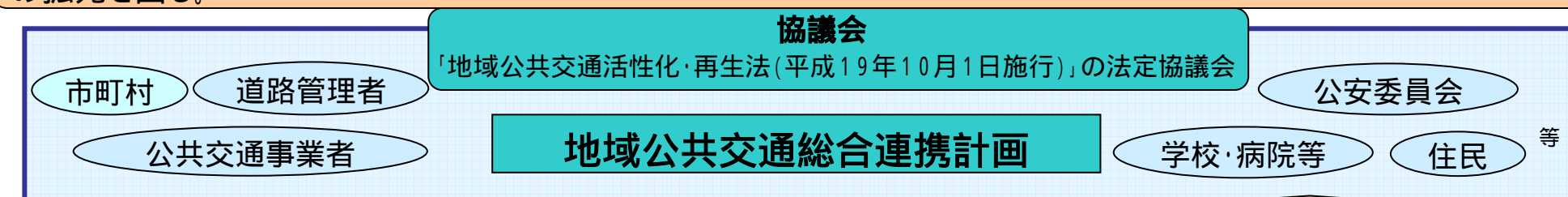
地域公共交通活性化・再生法を制定し、頑張る地域を総合的に支援

同法において、市町村が地域公共交通活性化の推進の中心的役割を担うことを明確化

○ 地域における公共交通等の活性化・再生 (地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充)

H21年度: 44億円
(うち、重要課題推進枠
14億円)

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生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を行う。当該事業は、20年度に新規創設されたものであるが、21年度から、調査事業の実施段階への移行や新規事業への対応、補助対象の拡大等のため、事業の拡充を図る。



うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画

【事業例】

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、路線バス活性化の実証運行
空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
コミュニティバス・乗合タクシーの導入の車両整備等
旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航
鉄道、バス、旅客船、地域航空の利用促進活動等
(広報、イベント等)
乗継円滑化(乗継情報等の情報提供、ICカード導入、等)
LRV(低床式軌道車両)の導入
など



協議会に対して支援

補助率

「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

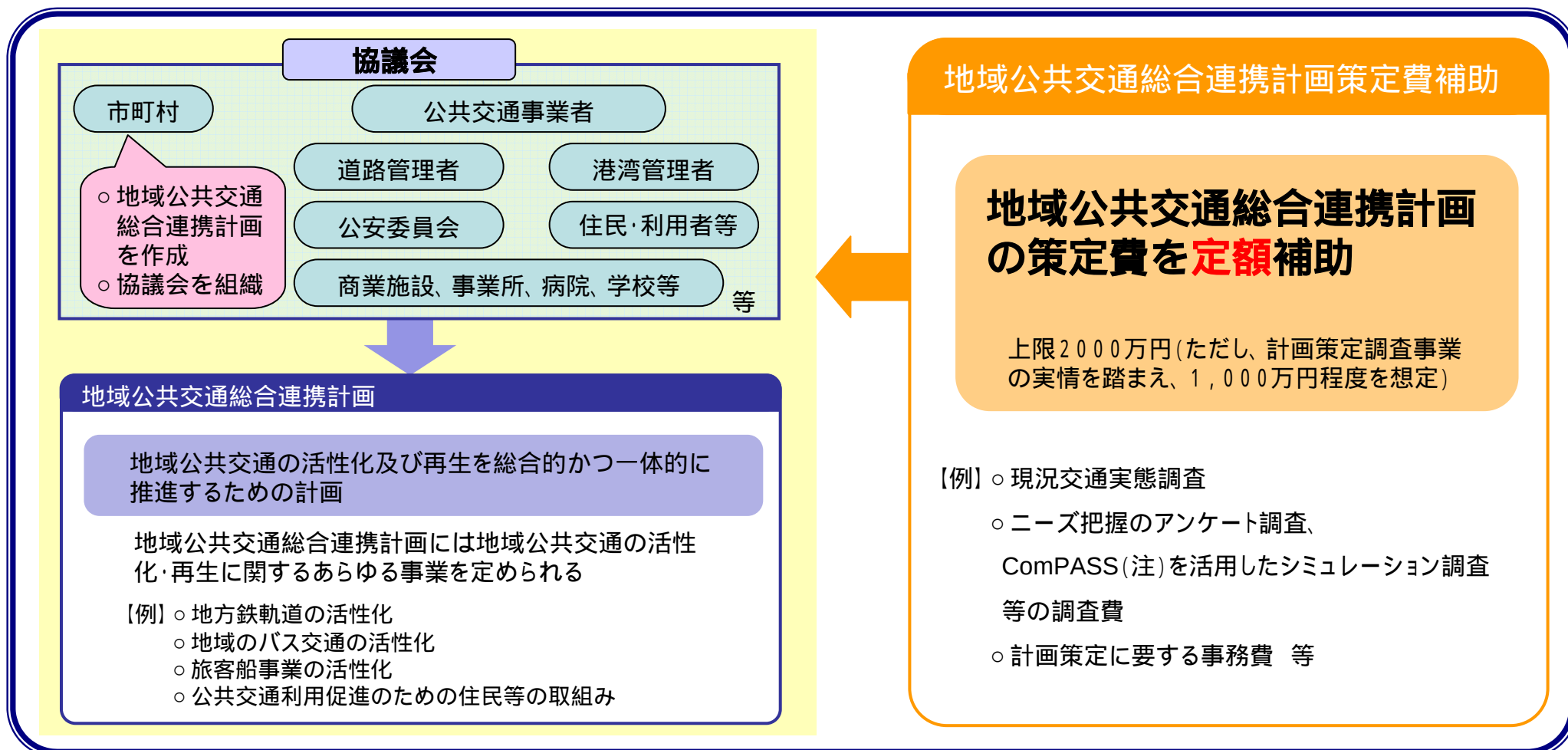
制度の特徴

- ・計画的取組の実現
- ・協議会の裁量確保
- ・地域の実情に応じた支援の実現
- ・事業評価の徹底(第三者評価委員会での検討)

総合事業の認定状況(平成20年度:関東管内) 調査事業21件 計画事業11件 合計32件

地域公共交通総合連携計画の策定を支援

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第1項に基づく地域公共交通総合連携計画を市町村が作成する場合、市町村が組織する協議会に対して支援



(注) ComPASSとは、地理情報システム(GIS)を活用して「採算性」と「採算性以外の評価指標」の合計4つの指標に基づき、市町村が策定するバスの運行計画を評価するシステムをいう。

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を実現するため、連携計画に位置付けられた事業を実施する場合、協議会において地域の実情、事業の内容に応じた市町村、交通事業者、関係企業等の関係者の分担を定めることが可能

地域の実情に応じた支援の実現

地域の関係者 1/2

国 1/2

地域の実情に応じた負担割合の設定が可能

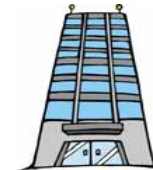
< 多様な地域の関係者 >



市町村



交通事業者



地元企業



商店街の人々

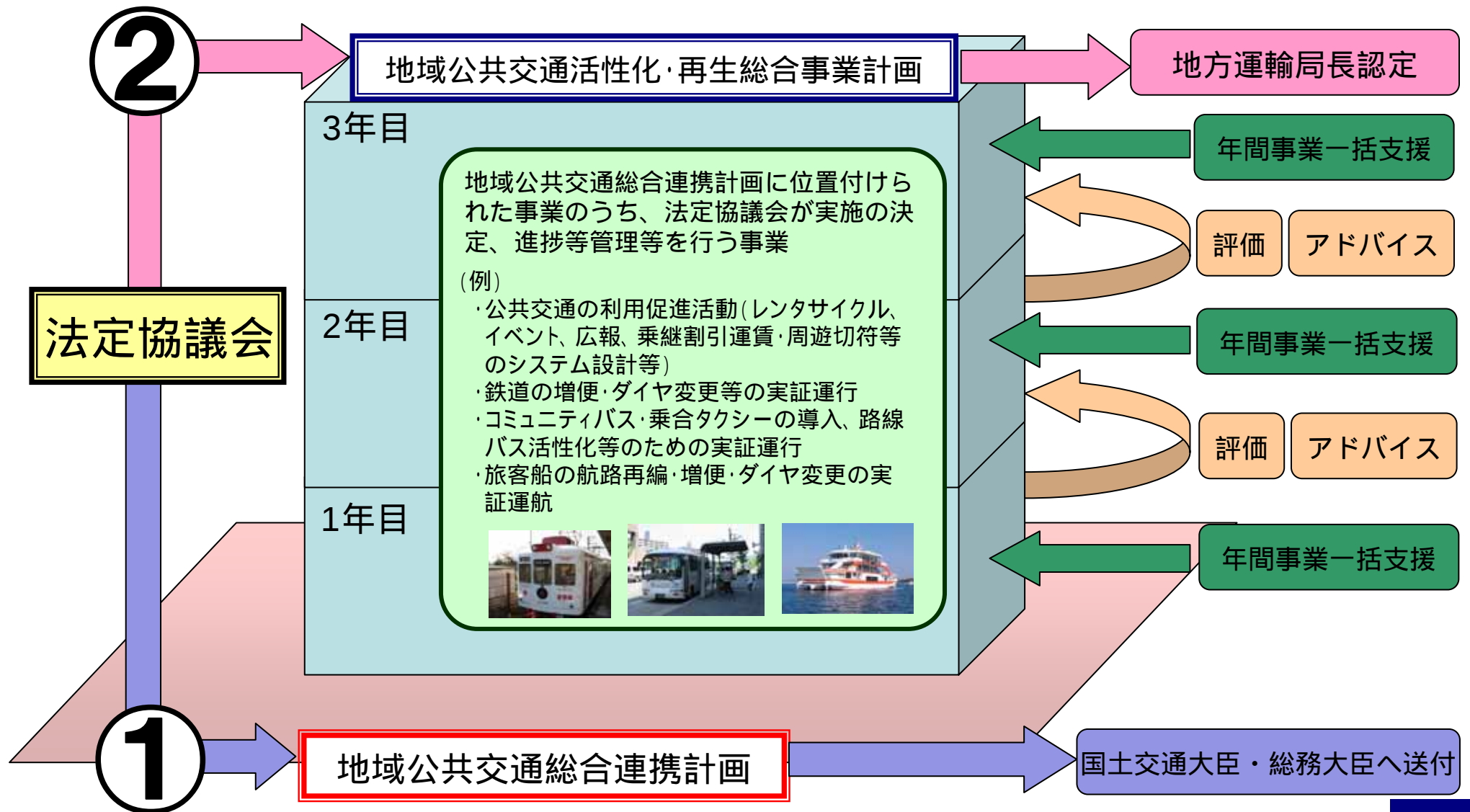


NPO等住民団体

等

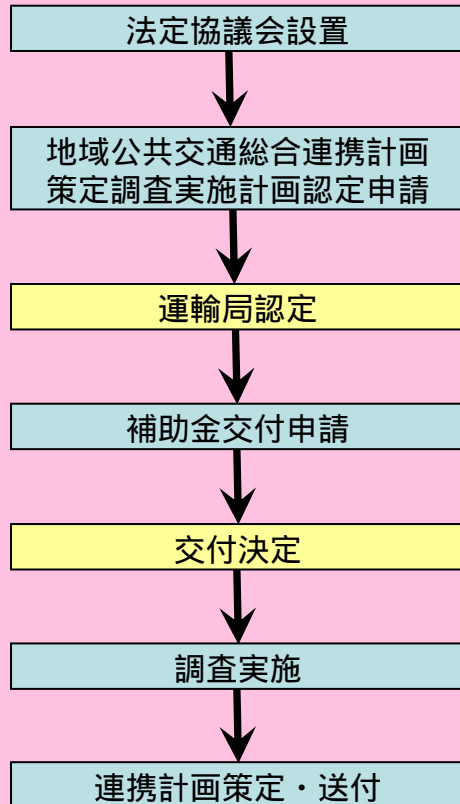
実証運行(運航)以外の事業で、政令市が設置する協議会が取り組む場合、国の負担割合は1/3

地域公共交通活性化・再生総合事業推進フロー



地域公共交通活性化・再生総合事業 執行フロー

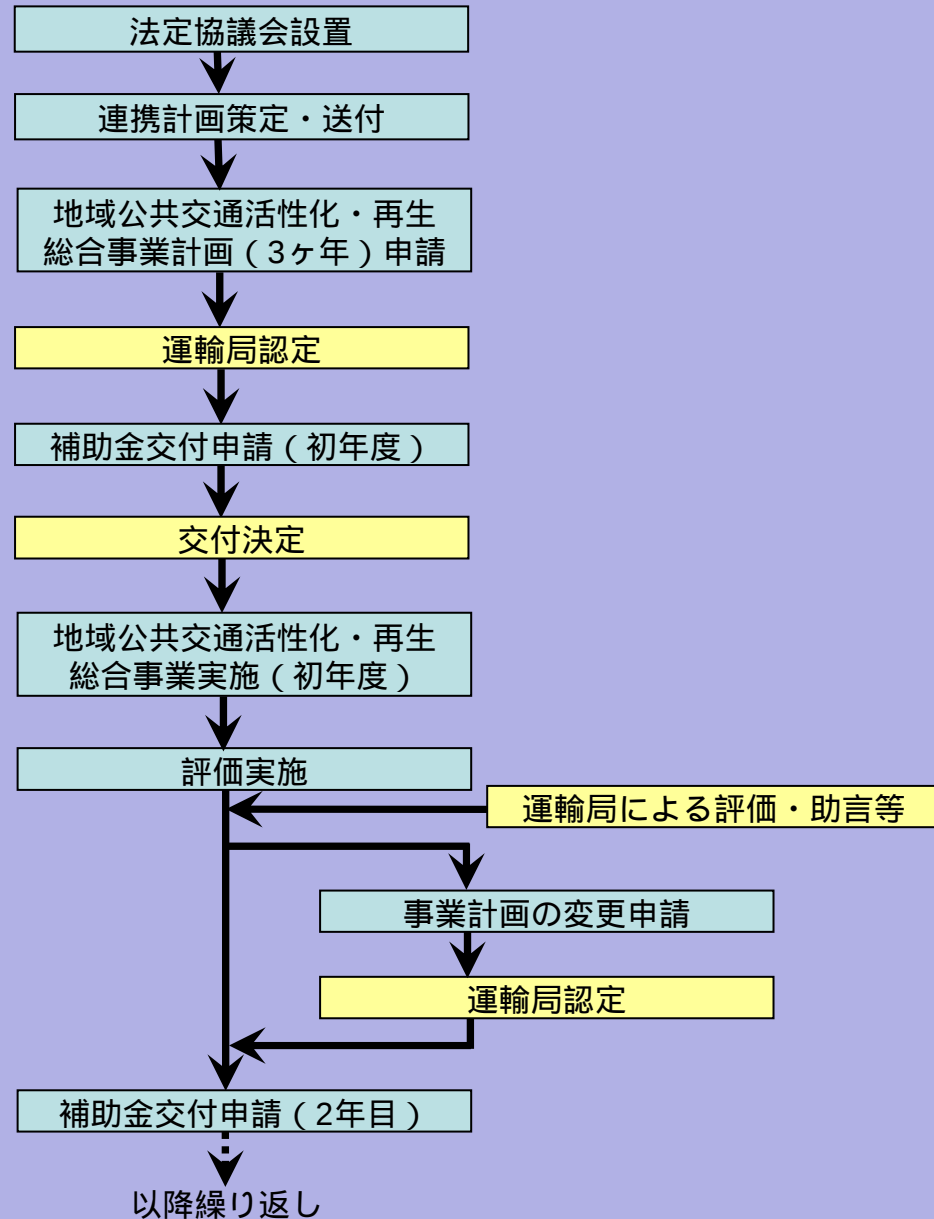
連携計画策定支援を受ける場合



国による行為

申請者による行為

総合事業費補助を受ける場合



地域公共交通活性化・再生総合事業の事後評価のスケジュール

平成21年

1月末頃

2月末頃

3月上旬頃

3月下旬頃

4月中旬頃

平成二二年度総合事業認定

平成二二年度総合事業の公募終了(事業計画変更等を含む)

平成二二年度総合事業の公募開始(事業計画変更等を含む)

事後評価結果の報告

(運輸局 ↓ 本省)

二次評価の実施(第三者評価委員会の開催)

自己評価結果の提出

(法定協議会 ↓ 運輸局)

法定協議会における自己評価の実施

事後評価に関する第三者評価委員会の設置

1. 趣旨

運輸局が地域公共交通活性化・再生総合事業(以下「総合事業」という)の二次評価を実施するに当たり、学識経験者から助言を受けることにより、総合事業の事後評価を充実し、もって、地域における総合事業の取り組みが効果的・効率的に推進されることを目的とする。

2. 審議事項

総合事業の実施状況について、運輸局が法定協議会に対して実施する二次評価に関する審議・助言。
総合事業の制度運用、その他、地域公共交通の活性化・再生を図るための施策に関する助言。

3. 関東運輸局地域公共交通活性化・再生に関するアドバイザー会議の設置

- 中村 文彦氏 横浜国立大学大学院
工学研究院 教授
- 轟 朝幸氏 日本大学理工学部
社会交通学科 教授
- 元田 良孝氏 岩手県立大学総合政策学部
教授
- 関東運輸局関係部長も委員として参画

審議
助言

事後評価項目

調査事業

総合評価

連携計画策定調査の総合性・整合性

- 1 調査の範囲
- 2 地域公共交通に関する目標の設定
- 3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

自立性・持続性

- 1 事業の実施に向けての準備
- 2 事業の実施環境
住民参加等による地域関係者の実質的な合意形成
- 1 協議会における審議体制等
- 2 協議会における審議
- 3 地域関係者の実質的な合意形成

計画事業

総合評価

計画事業の実施

具体的成果

自立性・持続性

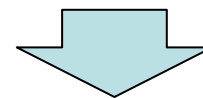
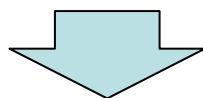
- 1 事業の本格実施に向けての準備
- 2 事業の実施環境
住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

地域公共交通の活性化と総合事業の活用

地域公共交通の活性化を図るために、地域公共交通活性化・再生総合事業（総合事業）を、どのように活用するか？

課題を詳細に分析し、活性化方策を検討したい。

活性化方策が決定しているので、実行にうつしたい。



地域公共交通総合連携計画策定調査事業
（策定調査）

・地域公共交通総合連携計画策定に関する調査等に要する経費、協議会開催等の事務費（現況交通実態調査、ニーズ把握調査等計画策定に要する調査費、計画策定に要する事務費等）

計画策定に必要なデータを収集するため、短期間の試験的な取り組みであれば補助対象となりうる。ただし、データ収集等の目的を逸脱するような長期間の実証運行等は、補助対象外。

地域公共交通総合連携計画に基づく事業
（計画事業）（バス・乗合タクシーに係る事業）

- ・バス・乗合タクシー等の実証運行に要する経費（実証設備費、運行費、広報費、調査費等）
- ・バス等の待合い環境整備に要する経費（ベンチの設置、待合い施設整備等）
- ・車両購入・車両等関連施設整備に要する経費（車両購入費、内装費、車載機整備費、情報提供設備等車両設備整備費、バスロケーションシステム整備費等）
- ・デマンドシステム導入に要する経費（システム開発費・設備整備費、調査費等）
- ・スクールバス・福祉バス等の活用に要する経費

土地の取得に要する費用を除く。

地方公共団体、道路管理者等が自ら整備する乗継施設、停留所・待合所整備、駐車場・駐輪場整備等については、補助対象外。

法定協議会の立ち上げ

法定協議会におけるメンバー構成の考え方

- ・市町村、都道府県 → 検討の中心的存在として期待。
- ・バス事業者 → 「自ら果たすべき役割」を的確に把握し、実行できる態勢づくりが重要。
- ・他の交通事業者 → 「組める話」は意外とある。
- ・地域の関係者（住民） → 「事業者の問題」「役所の問題」ではなく、「おらが町の問題」との認識共有。
- ・学識経験者 → 中立的立場から議論をコーディネート。

「総力戦」を行う必要から言えば
幅広い関係者を構成メンバーに取り入れることが有益。



ただし、「専門的な議論」が可能となるよう、メンバーバランスや運営方法に工夫を。

地域公共交通活性化・再生総合事業に関するQ & A

Q1 補助対象事業者は誰ですか。

A1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項に基づく協議会が対象です。

Q2 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助(以下「総合事業費補助」といいます。)を受ける場合には、法定協議会は法人格を持つことが必要ですか。

A2 総合事業費補助を受けるに当たっては、法定協議会に法人格は必要ありませんが、協議会規約(財務規程等を含む)や事務局の事務所を定めること等が必要です。

Q3 鉄道のみ、バスのみ、旅客船のみ等、単一モードのみを対象とした地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」といいます。)でも補助対象となりますか。

A3 単一モードのみを対象とした連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業についても、総合事業費補助の対象となります。

Q4 一市町村内で複数の連携計画を作成する場合、それぞれの連携計画及びこれに基づく事業について補助を受けることができますか。

A4 交通圏が一市町村に複数あり、連携計画を複数作成する場合には、それぞれの連携計画の策定調査や連携計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることが可能です。

Q5 利用者・住民、商業施設、事業所、観光事業者、病院、学校等の公共交通事業者以外の者が実行する取組みについても、総合事業費補助の対象となりますか。

A5 法定協議会が実施する取組みという位置づけがあり、地域公共交通の活性化・再生に資するものであれば、補助対象となります。

Q6 地域公共交通総合連携計画策定費補助(以下「計画策定費補助」といいます。)については、事業費全額が補助されますか。

A6 計画策定費補助については、定額(上限は2,000万円だが、計画策定調査事業の実情を考えれば、1,000万円程度の支援で実施可能と考えております。)の範囲内であれば、事業費の全額が補助されます。

Q7-1 地域公共交通会議等の既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることは可能ですか。

A7-1 法律の要件や基本方針を満たしていれば、既存の協議会を法定化したり、既存の計画を連携計画として位置付けることが可能です。

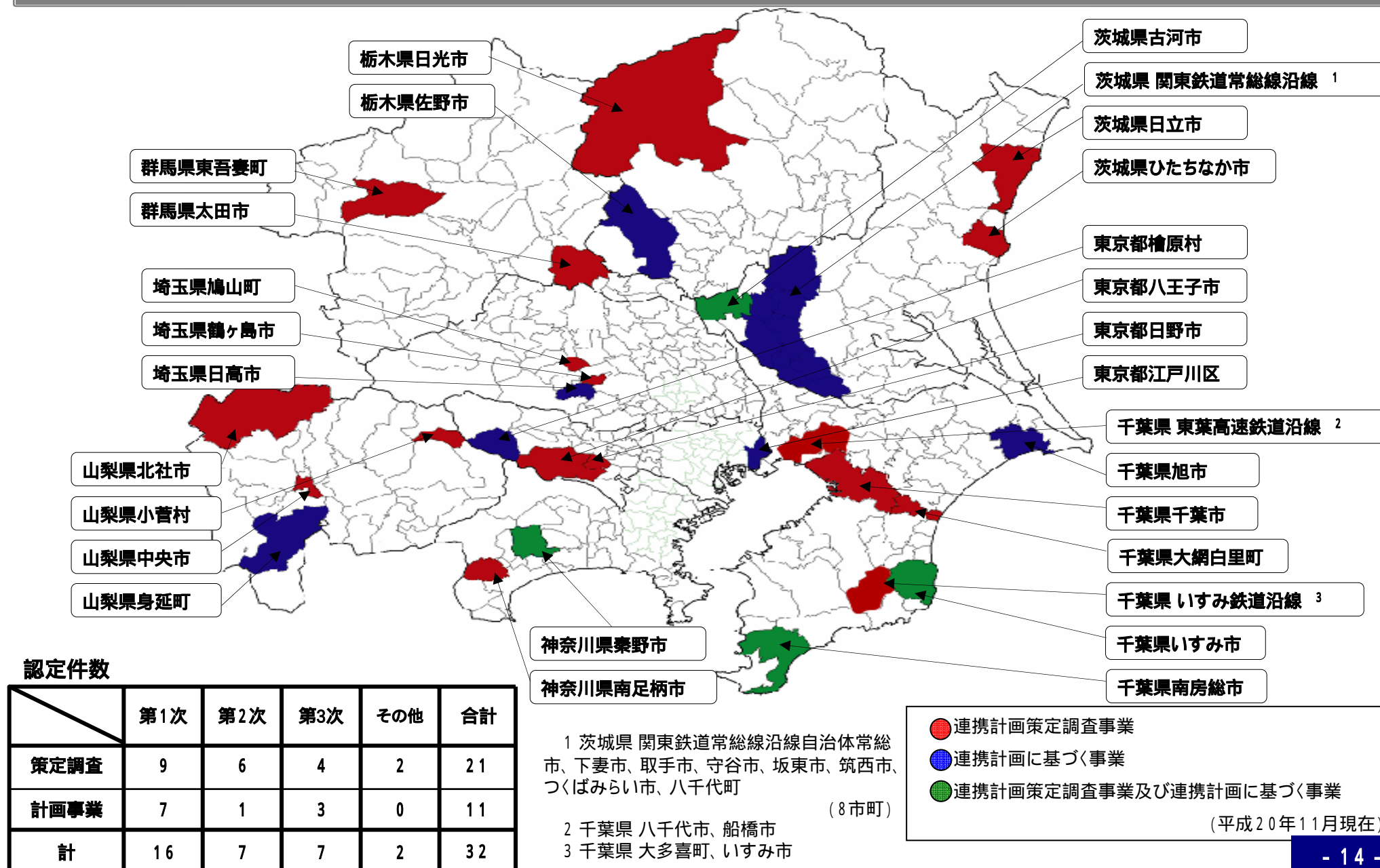
Q7-2 また、当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能ですか。

A7-2 当該協議会が補助対象事業者となることや、当該計画に基づく事業について総合事業費補助を受けることは可能です。但し、補助を受ける場合、協議会の会長は補助金の適正な執行・管理、会計検査等、代表者として責任を持てる者であること、また、当該事業について事業計画の認定を受けることが必要となります。

Q8 年度途中での「地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画」や「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」認定申請は可能ですか。

A8 上記2計画の認定申請については、募集期間中に申請することが必要です。20年度においては、20年3月頃に計画の認定申請募集をする予定ですが、年度途中で再度募集する予定です。詳細なスケジュールについて現時点では未定です。

平成20年度「地域公共交通活性化・再生総合事業」の実施地域



総合事業の主な活用事例（関東管内）

市町村合併に伴うネットワークの再構築

栃木県佐野市

旧市町のバス路線を、高速バスターミナルを起点とした「幹線」と、集落を結ぶ「支線」に再編（平成20年10月）。

「支線」では、フリー乗降や乗合型タクシーを活用するなど、運行方法に工夫。



このほか 茨城県古河市など 計 8 地域

地方鉄道の再生

茨城県ひたちなか市 （ひたちなか海浜鉄道）

旧茨城交通湊線を引き継ぐ形で、平成20年4月に誕生した「ひたちなか海浜鉄道」について、利用促進策を実施する。

- ・行き違い施設の整備
- ・車両の更新
- ・コミュニティバス等との連携



このほか いすみ鉄道(千葉)、関鉄常総線(茨城) の計 3 地域

都市交通の利便性向上

東京都江戸川区

江戸川区の南北交通の改善のため、速達性の高いシャトルバス（環七シャトル）を、平成19年4月より運行。



このほか 千葉市（幕張地区）など 計 3 地域

デマンド交通の導入

茨城県古河市

交通空白地域における足の確保を図るため、デマンド型乗合タクシー（愛・あい号）を、平成20年7月より運行。



このほか 山梨県身延町など 計 4 地域

観光地における交通の充実

栃木県日光市

鬼怒川上流の（湯西川温泉地域）の観光振興を図るため、水陸両用車を運行（夏・秋のみ）。



このほか 千葉県南房総市など 計 3 地域

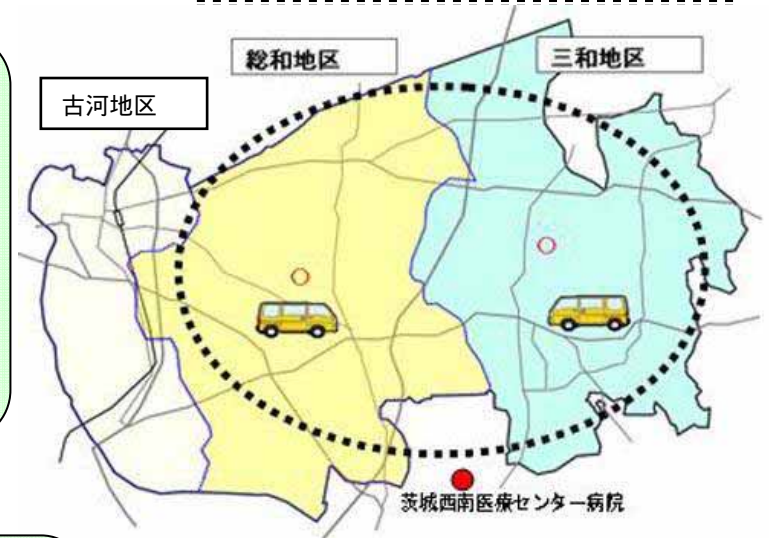
交通空白地域におけるデマンド交通の導入 (茨城県古河市)

デマンドタクシー 等

地域公共交通活性化・再生総合事業
(策定調査・計画事業)

経緯

- 旧総和地域、旧三和地域については、交通空白地域が広範に広がっており、新たな地域交通サービスの導入が必要と判断。
→ 平成20年3月に、地域公共交通総合連携計画(古河市win-winトラフィックプラン)を策定。平成20年7月デマンド交通(乗合タクシー)「愛・あい号」の試験運行開始
- 最終的には、旧古河地域の無料循環バス(ぐるりん号)のあり方を中心に、市内の公共交通体系の見直しを実施する予定。



デマンド交通「愛・あい号」

旧総和地域、旧三和地域の交通空白解消のため、デマンド交通(乗合タクシー)事業を試験運行。総和地区、三和地区とも3台ずつ導入。
運賃 大人300円子供(小学生以下)100円、3歳未満無料。
運行日時 月曜から金曜までの8:00分~16:00。(9便)
予約方法 事前登録の上、2日~1時間前までに電話にて申込。
利用状況 1日当たり平均利用者数 7月:63.7人、8月:83.3人、
9月:98.5人。60歳以上が利用者の80%以上。



「愛・あい号」

連携計画の更なる充実

- 「愛・あい号」試験運行の成果を踏まえて、公共交通全体について協議し、全市的な地域交通サービスの充実とサービス品質の均一化、民間公共交通との共存・連携による利便性の高い地域公共交通の創出を目指す。

古河市(総和商工会)

運行委託契約

タクシー会社

運送法第4条による運行