

地域公共交通活性化及び再生について

平成21年6月26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)

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
4,400百万円

21年度補正予算
2,524百万円

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）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

商店街の人々

NPO等住民団体

学校・病院等

等

市町村が策定

- ・ 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

地域公共交通総合連携計画(法定計画)

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

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

<補助率等>

策定支援

①「地域公共交通総合連携計画」
(法定計画)策定経費 定額

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

②総合事業計画に定める事業に
要する経費
・実証運行(航) 1/2
・実証運行(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

取組支援

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、旅客船等の実証運行(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)
- ・ 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、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV(低床式軌道車両)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 等

◇ 公共交通の利用促進活動等

- ・ 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



<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】

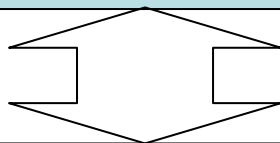
- ・ 地域の実情に応じた協調負担の実現

【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・再生総合事業等による地方鉄道への支援について

欧州などでは、「鉄道経営は独立採算での運営は無理・行政による負担で支えることが当然。」&「鉄道は、環境にやさしく、まちづくり等にも有効で、運営費を行政負担する意義がある」との位置づけで、LRTなども含めた鉄道を積極的に整備、支援



一方、我が国では

従来、「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)」

「鉄道経営は、独立採算が基本」との考え方

- 地域公共交通活性化再生法の制定等により、地域公共交通は、事業者任せでは無理、地域全体で公共交通のあり方を考えるべきとの位置づけに方向転換
- また、地方鉄道再構築事業の導入で、独立採算でない上下分離方式も容認

地域公共交通活性化・再生総合事業等により予算面でも積極的に支援

地方鉄道活性化の取組みが予想外に少ないのは、なぜだろう？

< 鉄道事業者の立場から見た場合 >

一部では実施されているけれど...

やる気はあるもの、担当者不足、ノウハウ・情報等が不足

国から事例集の提供や研修会などを開催

効果が期待できない

程度問題はあるが、取組みを実施すれば、利用者増加等一定の効果あり

費用負担が心配

利用促進のためのソフト事業であれば、数百～数千万円程度、ICカードや車両整備等の場合、億単位となる場合がある

黒字経営の鉄道会社としては、国の補助を受けることに対して消極的？

「鉄道利用者増＝マイカー利用減＝CO2削減⇒社会にとってよいこと」との認識が深まっている
⇒黒字会社にも積極的に補助を活用して、利用促進を図って欲しい

補助の活用が面倒との声があるのも事実

各社のトップの皆様方のリーダーシップに期待

地方鉄道活性化の取組みが予想外に少ないのは、なぜだろう？

<地方公共団体の立場から見た場合>

地方公共団体の懸念：一旦、鉄道の支援に取り組んだら、巨額の負担を背負いかねない

複数の支援のやり方がある

支援の考え方の整理が必要

鉄道を地域に不可欠の交通機関と位置づけ、とことん支える

財政的に可能、かつ議会・住民等の理解が得られる範囲内で支援

地域公共交通活性化再生法の鉄道再構築事業、上下分離方式等活用

こちらならば取り組みやすいのでは？

地方公共団体にとって重い財政負担

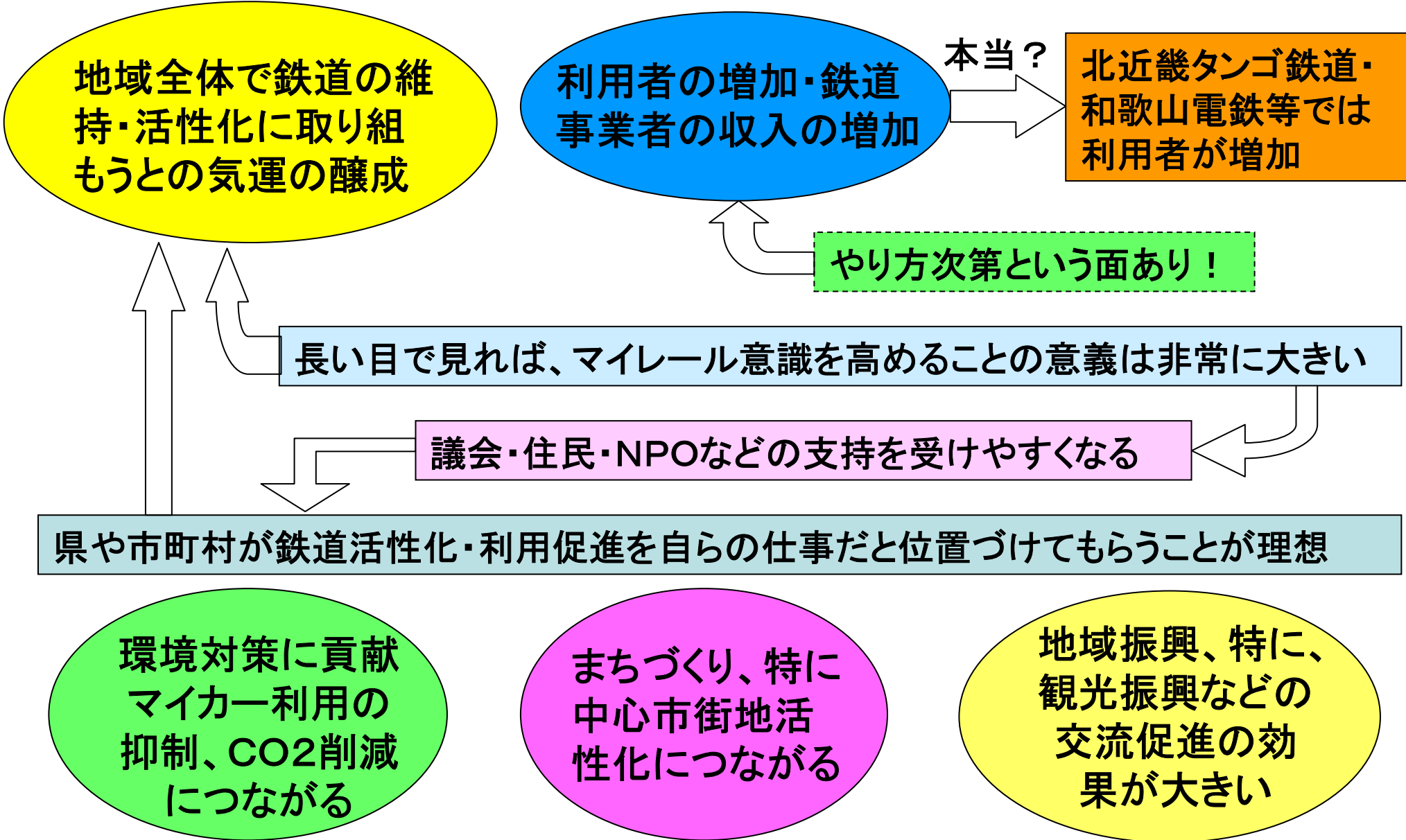
住民のマイレール意識の高揚、利用促進活動・イベント、ICカード導入、ラッピング車両等

鉄道の場合、地バス補助のような維持管理費用の補助制度なし(特別交付税もなし)

このような利用促進活動に取り組んでいる地方公共団体は少数派

鉄道支援は県主体が多いが連携計画作成主体は市町村⇒ミスマッチ？⇒法の課題？

総合事業を活用し鉄道活性化に取り組むことメリットは何だろう？



総合事業で何を行うか？

鉄道事業者が中心になって行う事業

- イベントの開催(イベント列車の運行、キャンペーン等)、○企画乗車券の販売
- 車両改善(低床車両、ラッピング車両等)、○駅舎の改善(レトロ調等)、トイレの美化
- ダイヤの改善(パターンダイヤの導入等)、○使いやすい時刻表の発行

沿線市町村が中心になって行う事業

- マイレール意識の向上、○サポーターズクラブの結成・運営
- 駅周辺美化運動(花いっぱい運動、ボランティア清掃等)
- 沿線の観光資源・周辺グルメ等のPR活動、ホームページの充実、ガイドブックの配布

沿線市町村・鉄道事業者等協働で行う事業

- 駅前広場の整備、パーク&ライド用駐車場整備、駐輪場整備、タクシー乗り場の改善
- バスとの接続の改善(バス停の整備・移動、乗り継ぎしやすいダイヤ)
- レンタサイクルの拡充(放置自転車の活用等)、○新駅設置
- 沿線企業、高校・大学、商店街、商業施設等と連携した利用促進運動、イベント開催
- モビリティ・マネジメントの推進、沿線企業のエコ通勤・カーセーブ運動との連携等

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、沿線自治体が鐵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

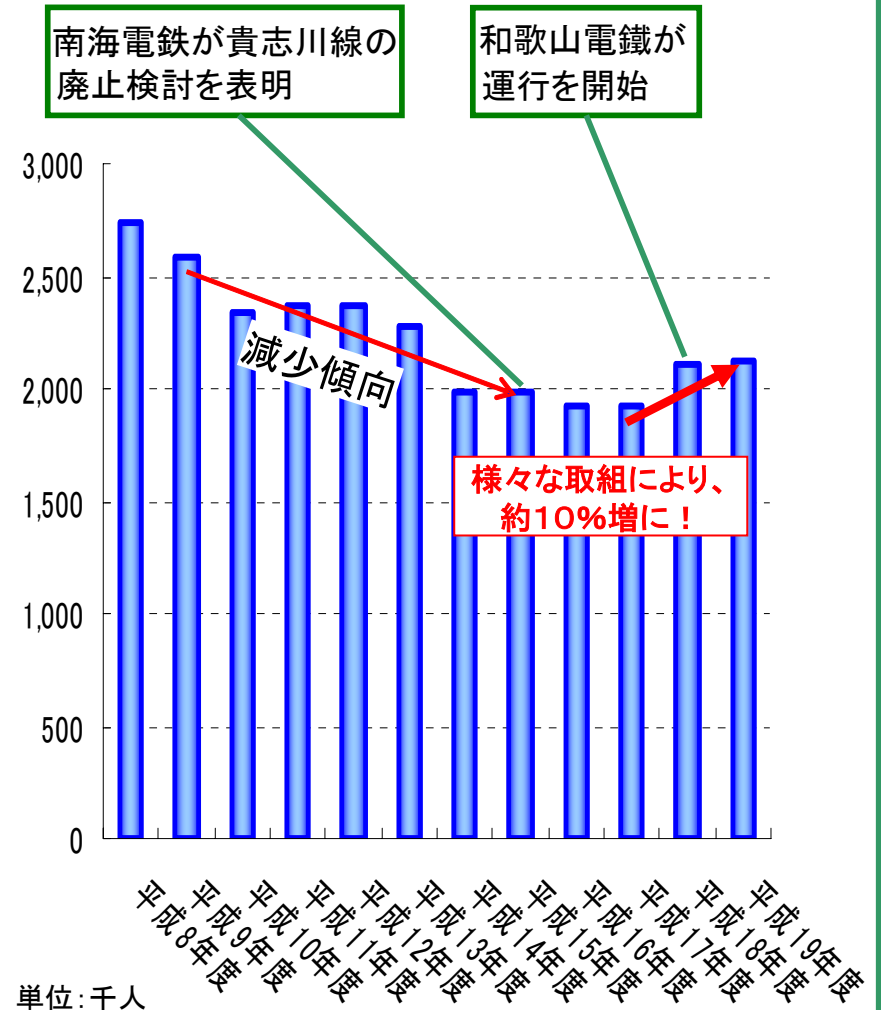
- 駅に併設する小売店主の飼い猫「たま」「ミーコ」「ちび」が、当該駅の駅長や助役に任命され、話題づくりと利用促進を図っている。（「たま」の写真集は有名出版社から発行）



<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鐵道局作成

貴志川線の年間輸送人員の推移



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

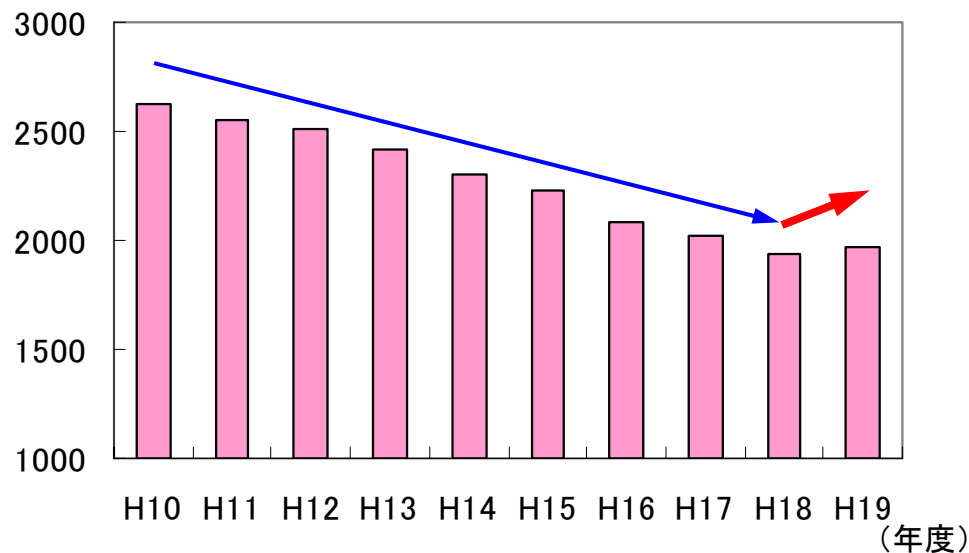
より効果的・効率的な公共交通ネットワークの構築

- 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%

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⇒駅舎近くまでバス乗入れ

③駅の時刻表案内がわかりにくい⇒情報表示を観光向けなどポイントをしぼる

3. 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、団体等に利用を促し、マイルール意識の高揚など協力を呼びかけ

○KTRサポーターズクラブ会員が、KTRとの意見交換を実施⇒意見を経営改善に活用

○地域住民等と連携し、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

モビリティ・マネジメントによる鉄道等利用促進方策について

鉄道・バス等の利便性の向上も極めて大事(主として事業者側の対策)

しかしながら

鉄道・バス等をどんなに便利にしてもマイカーの利便性には、かなわない！

事業者側の対策だけでなく、利用者側に直接働きかける対策も同時に実施することが効果的！

⇒モビリティ・マネジメント手法(※)による対策

総合事業を活用して実施することが可能(3年の支援期間中に実施されることが期待される)

※モビリティ・マネジメント手法とは？

環境や健康等に配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけるコミュニケーション施策

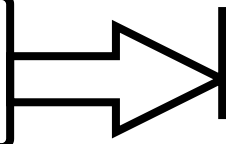
★具体的には、各家庭・事業所・学校等地域の関係者に

- ①電車・バスの路線図・時刻表等公共交通に関する情報を提供、
- ②マイカーに過度に依存することの弊害、公共交通を利用することの効果(環境面、健康面、公共交通のサービス向上等)を紹介する冊子(動機付け冊子)を配布
- ③動機付け冊子を読まなければ、回答できないようなアンケートを実施して、確実に動機付け冊子を読んでもらい、地域住民に、自らの意思で公共交通利用に転換してもらうことを促す

21年度に実施する考えがあれば、交通計画課で専門の大学教授に協力要請を行う！

地域公共交通活性化施策の一環としてエコ通勤を実施する手法

法定協議会



〇〇鉄道活性化・利用促進連携計画策定

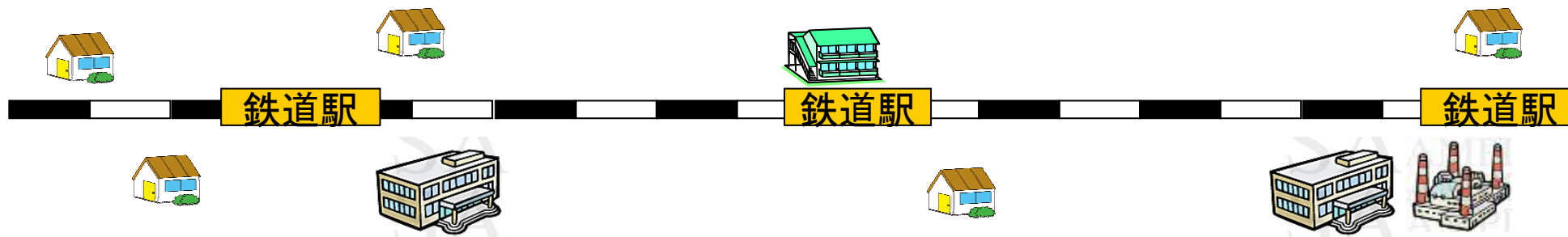
同時実施

乗り継ぎ・ダイヤの改善、イベント列車の運行、企画乗車券、バリアフリー化の推進、ICカード導入等地方鉄道の活性化・利用促進策と同時に実施

鉄道沿線対象地域を選定し、当該地域の住民、事業所等にTFPを実施

例えば、〇〇鉄道沿線の全家庭、学校(高校・大学)、企業の事業所(オフィス・工場等)、商店等にTFP(動機付け冊子の配布、アンケートの配布・回収等)を行う。

※郵送配布・郵送回収では多額の費用がかかるため、市町村に協力してもらい、町内会を通じた配布・回収方式等で実施することも検討



別所線沿線におけるマイカーから公共交通への利用転換の取組みによるCO₂削減量の試算

◆上田電鉄別所線沿線の経済団体、交通事業者等で構成される別所線再生支援協議会では、関係者が連携して、マイカー利用削減等のため、企業、観光客等を対象にモビリティ・マネジメント(MM)や市役所によるノーマイカーデー等、様々な取組みを実施し、CO₂を削減

取組み内容

観光客、沿線の学校等を対象としたモビリティ・マネジメント



ノーマイカーデーの実施



パークアンドライドの実施



その他:

自治会による回数券の販売促進、沿線企業のマイカー通勤原則禁止の取組み、電車貸切ライブ、別所線沿線写真撮影会、など。

平成19年度輸送人員 1,249,425人 ⇒平成18年度に引き続き2年連続の増加

⇒ 年間でおおよそ **104 t** のCO₂削減効果(推計値)

○観光客を対象としたモビリティ・マネジメントを実施した結果、

対象者の59%が今後の観光での移動手段に公共交通の利用を選択肢として考えるようになった。

○上田市役所で実施している月2回のノーマイカーデーの取組みでは、

マイカー通勤者の25%が公共交通等に転換。

別所線利用促進によるCO2削減量推計

1. 別所線の輸送人員の増加

利用促進の取組みを実施しなかった場合のH19の輸送人員予測

…1, 105, 000人(H17に予測)

H19輸送実績…1, 249, 425人

利用促進の取組みを実施しなかった場合との差…144, 425人

2. 鉄道輸送人員の増加による乗用車利用者の減少効果

別所線沿線地域の乗用車の機関分担率:0.68

⇒鉄道利用者1人増加すれば、乗用車利用者が0.68人減少

別所線沿線地域の1台当たりの平均乗車人数は、1.21人/台 (H18)

別所線利用者増による乗用車の減少数

⇒144, 425人×0.68÷1.21≒81, 164.46台

3. 別所線利用により乗用車利用が減少することによるCO2削減効果

2.3kg/ℓ×別所線平均利用距離(平均5.4km)÷9.7km/ℓ(実走行燃費)

=1.28kg

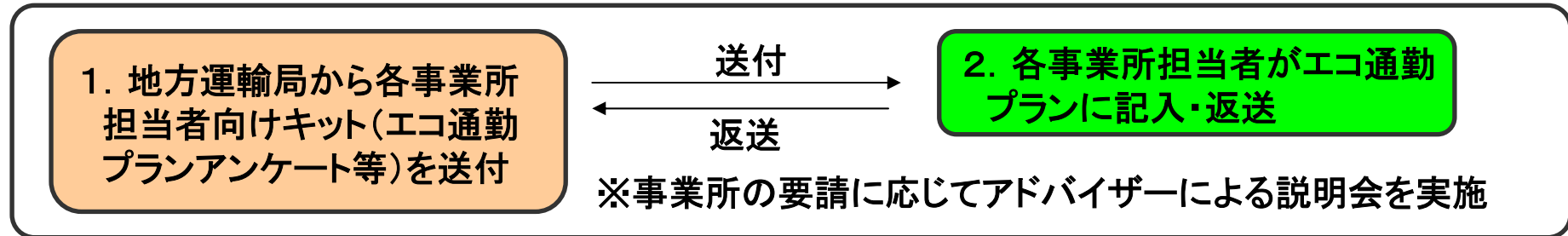
※(少なくとも)別所線を利用した移動距離分は、乗用車1台あたりの減少トリップと換算できるという考え方

H19の別所線の利用促進策実施によるCO2削減効果

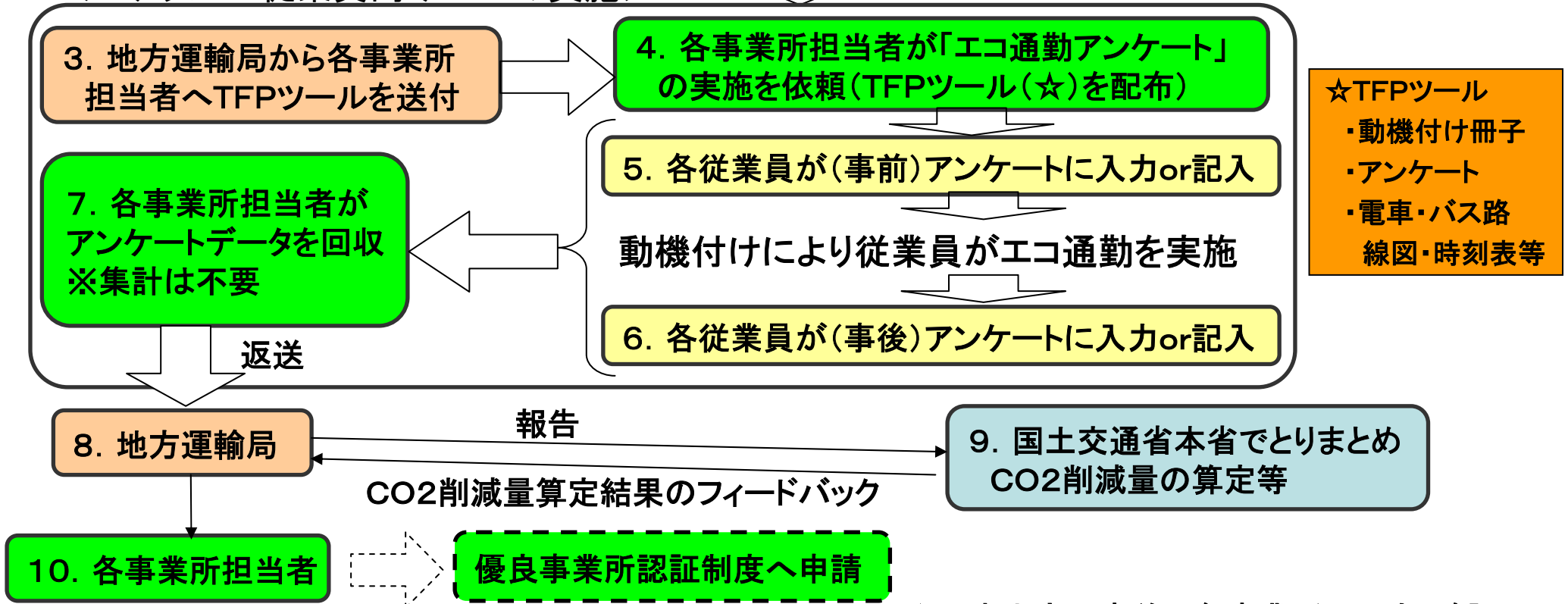
81,164.46(台)×1.28kg≒103.89t

エコ通勤公募に応募した事業所で実施する標準的TFPのイメージ

＜ステップ1: 事業所担当者TFP(※)の実施＞ ※トラベルフィードバックプログラムのこと



＜ステップ2: 従業員向けTFPの実施＞



千歳市役所で実施したTFPの結果速報

・ T F P を実施した千歳市役所（職員数：1, 0 0 7 人）の例

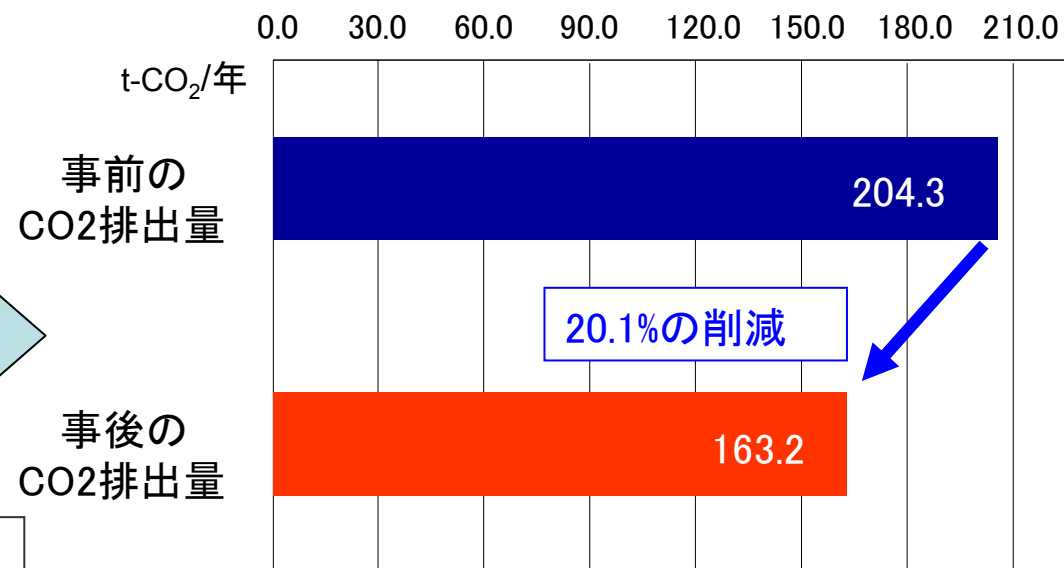
事前 アンケート	発送日	配布数	回収日	回収数	回収率
		2008/8/14	620	2008/9/5	526
事後 アンケート	発送日	配布数	回収日	回収数	回収率
		2008/9/26	620	2008/10/21	544

- ①「エコ通勤」の取り組みを実施した職員：46%
- ②「エコ通勤」の取り組みを継続すると回答した職員：90%

CO₂排出削減量を推計



事後アンケート



アンケートに回答した通勤手段を1年間継続したと仮定したときのCO₂排出削減量 = 41.1t(CO₂)/年

※事前のCO₂排出量は、事後アンケートの回答に基づく推計値

「地域活力基盤創造交付金について」(H21.4.30通知)【概要】

【平成21年度予算額 9,400億円(一般会計)】

道路特定財源の一般財源化に際し、地方からの要望も踏まえ、特定財源制度を前提とした地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地域の活力の基盤の創造に資するよう、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業も対象とした新たな交付金制度を創設

1. 目的

地方公共団体が行う道路を中心とした社会資本の整備その他の取組を支援することにより、地域の活力の基盤を創造することを目的とする

2. 交付対象

都道府県・市区町村

3. 交付期間

おおむね3～5年

4. 対象事業

① 地方道路整備事業

- 地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方公共団体(土地区画整理事業及び市街地再開発事業等の施行者を含む)が実施する道路の改築又は修繕に関する事業
- 地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方公共団体が実施する積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法第6条に規定する除雪に係る事業又は活動火山対策特別措置法第11条に規定する降灰の除去事業
- 地域活力基盤創造計画には1以上の地方道路整備事業を含むものとする
- 対象事業の全体事業費に占める地方道路整備事業に係る事業費の合計額の割合は自由に設定できるものとする

② 関連事業

(1) 関連社会資本整備事業

- 地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方道路整備事業と一体的に実施することが必要な社会資本整備事業*(維持に関する事業を除く。)

※ 社会資本整備重点計画法第2条第2項第2号から第13号までに掲げる事業

(2) 効果促進事業

- 地域活力基盤創造計画の目標を達成するため、地方道路整備事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業又は事務
- 効果促進事業に係る事業費の合計額は、交付対象事業の全体事業費の20/100を目途とする
- ただし、次に掲げるものを除く
 - 地方公共団体及び団体等の運営に必要な人件費、賃借料その他の経常的な経費への充当を目的とする事業等
 - 交付対象となる地方公共団体の区域を著しく超えて運行される公共交通機関に係る事業等

- なお、建築物の整備に係るものにあつては、道路の交通の安全と円滑化又は道路整備に伴い実施する沿道の環境の改善を目的とする公共施設等の整備に限り、行事、催事等に係るものにあつては、社会実験として行うものに限る

5. 交付限度額

① 地方道路整備事業

- 原則 5.5/10(財政力に応じて最大 7/10)
- 除雪に係る事業又は降灰の除去事業については、個別の法令に規定する補助率

② 関連事業

(1) 関連社会資本整備事業

- 5/10
- 国の負担又は補助について個別の法令等に規定がある場合は、当該法令等に規定する負担率又は補助率

(2) 効果促進事業

- 5.5/10(財政力に応じて最大 7/10)
- 国の負担又は補助について個別の法令等に規定がある場合は、当該法令等に規定する負担率又は補助率

6. 計画の提出と交付方法

都道府県・市町村は、計画の目標や目標を達成するために必要な事業等を記載した地域活力基盤創造計画を提出し、国はそれに基づき交付額を決定。個別事業箇所への配分は、地方公共団体の裁量に委ねる

7. 計画の評価

地方公共団体は、交付期間終了時に計画目標の達成状況等について評価を行い、これを公表する。また、必要に応じて、交付期間の中間年度においても評価を行うものとする

8. 経過措置

平成21年度当初の速やかな事業執行のため、地方道路整備臨時交付金の継続事業として地方道路整備事業を実施する場合には、当分の間、当該事業が記載された地方道路整備臨時交付金の整備方針の提出をもって地域活力基盤創造計画の提出とみなす