

地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について

国土交通省総合政策局
交通計画課地域振興室長
米田 卓郎

平成21年11月24日

▼ 国土交通省公共交通活性化ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport>

地域公共交通の活性化・再生の必要性

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等、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

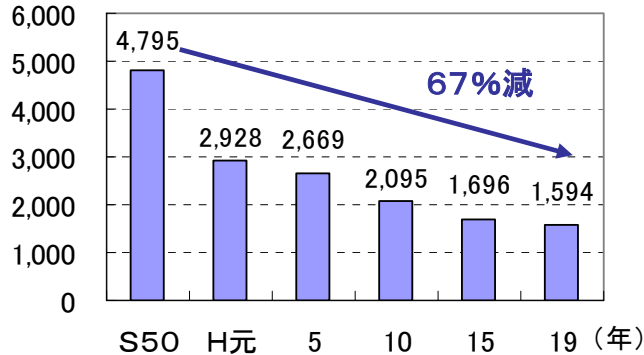
交通事業者の厳しい経営状況

- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
- ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

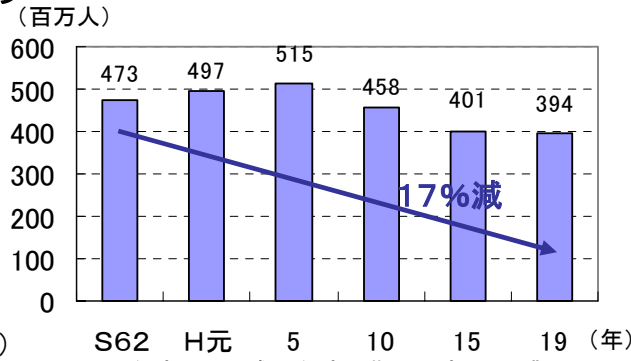
公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

(百万人) バスの輸送人員(三大都市圏以外)の推移

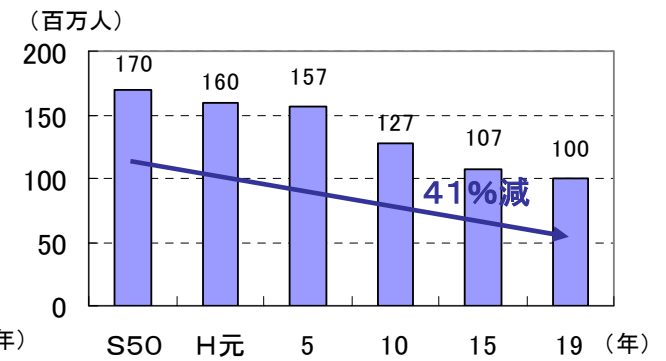


地方鉄道の輸送人員の推移



※昭和62年度から平成19年度の間に廃止・開業等に伴う営業路線の変化がない事業者(72社)

国内旅客船の輸送人員の推移



今後の社会環境の変化等に適切に対応していくためには、地域公共交通の活性化・再生が必要不可欠

高齢化の進展

- 急速に社会の高齢化が進んでいる。

高齢化率(65歳以上の割合)
2000年 17.3% 2007年 21.5% 2015年 26.9%

資料)平成20年版 高齢社会白書

CO2排出量の拡大

- 自家用乗用車と比較すると、鉄道・バスのCO2排出量は極めて少ない。

自家用乗用車に比べて、
バスは 3/10 鉄道は 1/10

- 運輸部門におけるCO2排出量の約半分は自家用乗用車から。

安全な交通の確保

- 走行キロあたりの死亡事故件数は、自家用乗用車より公共交通の方が少ない。

- 高齢者の死亡事故が急増。
高齢者(75歳以上)の運転者による死亡事故は10年前の1.5倍(H19年で422件)に増加

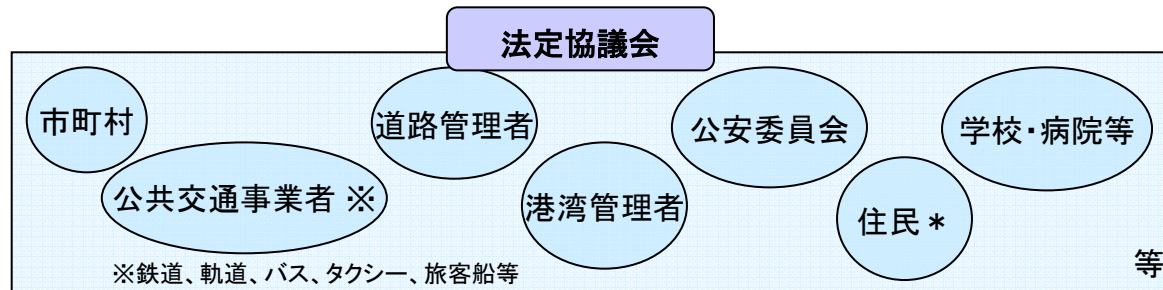
資料)平成20年12月 高齢運転者の支援に関する検討委員会報告書

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

スキーム概要



- ・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

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



法律上の特例措置

予算上の支援・配慮

国による総合的支援

地域公共交通活性化・再生総合事業

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、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を促進。

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

学校・病院等

等

市町村が策定

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

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

- ・ 協議会の参加要請承諾義務
- ・ 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

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

①「地域公共交通総合連携計画」
（法定計画）策定経費 定額

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

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



取組支援

<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

地域公共交通ルネサンス（平成22年度予算概算要求）

（H21.10.15現在）

～既存ストックの有効活用による地域公共交通活性化・再生支援の充実・強化～

22年度 地域公共交通関係全体予算要求額 208億円

（21年度予算額 217億円・補正予算額 63億円）

地域公共交通

地域公共交通 活性化・再生 総合事業

・地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船、航空機等の多様な事業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。

〔22年度要求額 40億円
（21年度 44億円、補正 25億円）〕

地方バス

地方バス路線維持対策

・生活交通確保のため、広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して補助。
〔22年度要求額 74億円（21年度 76億円、補正 5億円）〕

公共交通移動円滑化事業

・高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするためノンステップバスの導入、福祉輸送普及促進等を図る。
〔22年度要求額 8億円
（21年度 8億円、補正 5億円）〕



離島航路

離島航路維持・構造改革支援制度

・運航欠損への補助
・公設民営化のための船舶買収・船舶建造支援
・省エネ船舶、需要規模にあった船舶等への代替建造支援
〔22年度要求額 48億円
（21年度 48億円、補正 25億円）〕



地域鉄道

鉄道事業再構築事業への重点的支援等

・「公有民営」等の鉄道事業再構築の取組を重点的に支援するほか、保安度の向上、輸送の継続に資する設備整備を着実に推進〔22年度要求額 24億円（21年度 24億円）〕

コミュニティ・レール化の支援

・潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、総合連携計画に基づきハード・ソフト一体で大幅な利便性向上等を図る「コミュニティ・レール化」を支援。〔22年度要求額 7.8億の内数（21年度 11億の内数）〕



離島航空等

離島航空路線に係る補助事業

・離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしている離島航空路線の維持を図るため、運航費補助及び衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助を実施。
〔22年度要求額 6億円（21年度 6億円）〕

離島・通勤ター路線の維持・活性化に係る実証実験事業【新規】

・代表的な離島・通勤ター路線を複数選定し、都市圏からの誘客による需要拡大や航空会社間の連携によるコスト削減につながる先進的な各種取組みについて実証実験を実施。
〔22年度要求額 0.42億円（21年度 0円、補正 3億円）〕

地域公共交通活性化・再生総合事業の取組状況

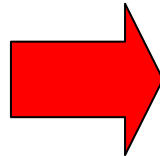
地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する（調査事業（連携計画策定のための調査等）及び計画事業（連携計画に位置づけられた事業を実施する事業）の双方について支援）。

平成20年度

- ・「調査事業」 168件
 - ・「計画事業」 81件
- （計 249件）

予算額 30億円

地域のニーズを
踏まえ大幅拡充



平成21年度

- ・「調査事業」 106件
 - ・「計画事業」 254件
- （計 360件）

※H21年10月30日現在

予算額 44億円 + 補正予算額 25億円※

※ 車両購入、施設整備等ハード事業を中心に事業実施

地域公共交通活性化・再生総合事業の取組と効果

バス運行の効率化等

路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、誰もが利用できるバスとして一元化し、サービスの向上を図るとともに、運行経費を削減。（当別町）



移動手段の確保による地域活性化

コミュニティバスの運行により、バス通学が可能になり、高校が存続。また、地域住民の通院・買い物等の日常生活の足としても定着。（西会津町）



地域関係者の参画による利用促進

鉄道・バスといった公共交通ネットワークの改善を図るため、地域一丸となった創意工夫による様々な事業を実施し、利用者の増加。（北近畿タンゴ鉄道沿線市町村）



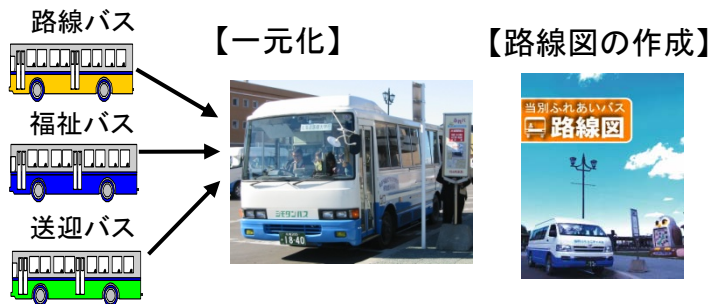
地域公共交通活性化・再生総合事業の取組と効果

総合事業は、多くの地域において様々な事業に活用され、地域住民の移動手段の確保等に大きな効果を上げている。なお、毎年度、事業評価を実施し、より効率的・効果的な事業の推進を図っている。

<主な活用事例>

バス運行の効率化等

路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、誰もが利用できるバスとして一元化し、サービスの向上を図るとともに、運行経費を削減。(当別町)

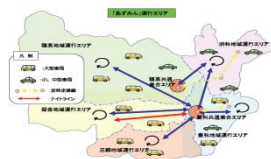


循環バス、福祉バス、地域振興バス等を統合し、大規模なデマンド交通を導入することで、人口カバー率を約2倍にし、利用を促進。(安曇野市)

【あずみん号】



【あずみん運行エリア】



移動手段の確保による地域活性化

コミュニティバスの運行により、バス通学が可能になり、高校が存続。また、地域住民の通院・買い物等の日常生活の足としても定着。(西会津町)

【コミュニティバス】



【車内の風景】



地域関係者の参画による利用促進

鉄道・バスといった公共交通ネットワークの改善を図るため、地域一丸となった創意工夫による様々な事業を実施し、利用者の増加。(北近畿タンゴ鉄道沿線市町村)

【イベント列車】



【ラッピング車両】



【バス停の整備】



【植栽活動】

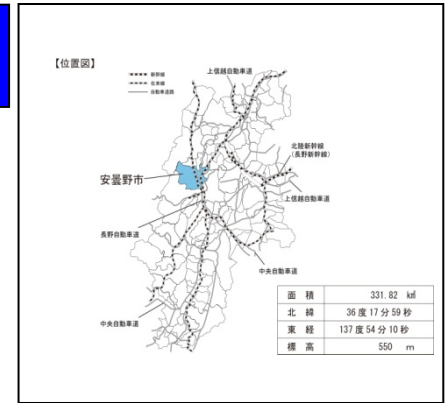


安曇野市地域公共交通協議会

平成20年3月26日設置
平成20年3月26日連携計画策定

概要

長野運輸支局 学識経験者 松本電気鉄道(株) 南安タクシー(有) 安曇観光タクシー(株) 明科第一交通(有)(株) バイタル 交通事業関係労働組合 長野県バス協会 長野県タクシー協会 社会福祉協議会 各地域審議会 道路管理者 安曇野警察署 長野県 安曇野市 他



○乗合タクシーの運行

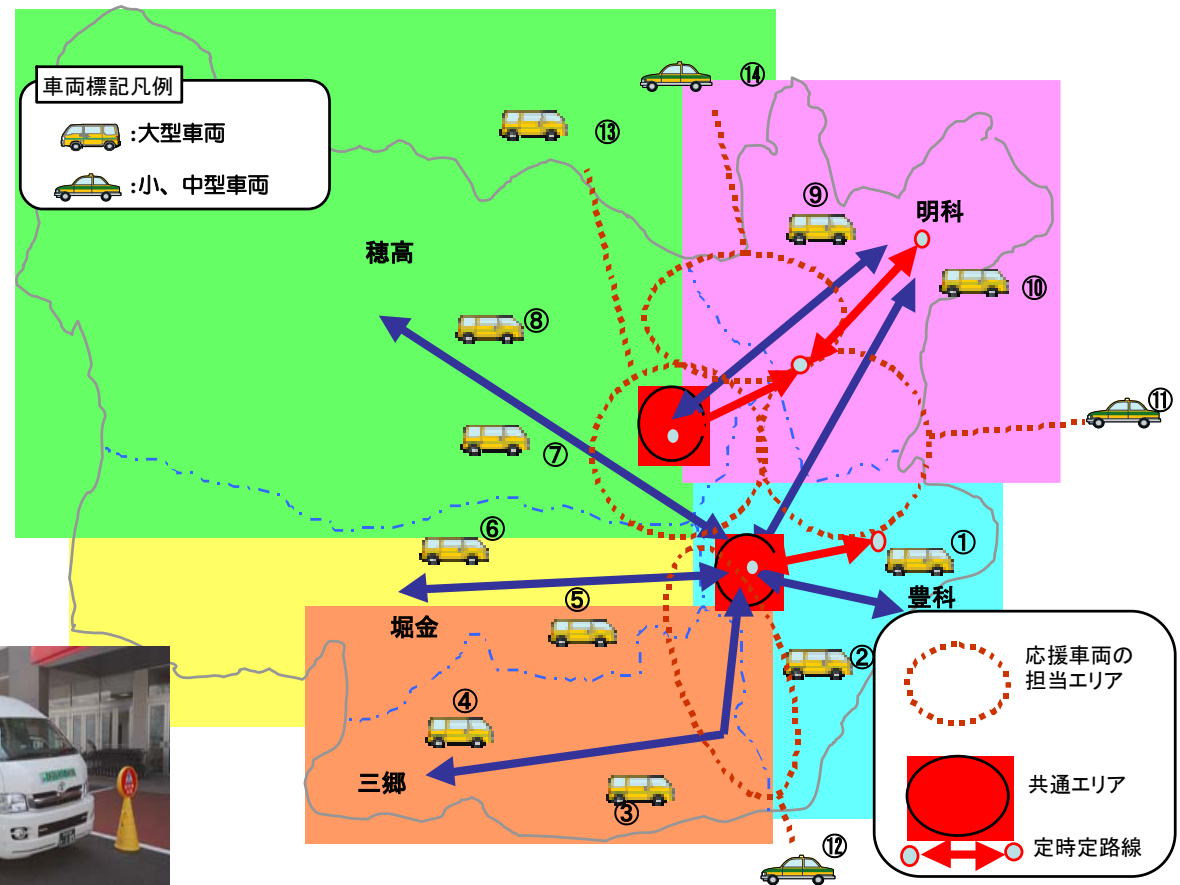
安曇野市内にて乗合タクシー等を実証運行し、地域住民の生活を支える交通手段として利用の定着と促進、改善改良を加える

- ・公共交通の空白地域の解消
- ・病院、商店等へのアクセス向上等住民生活の質的向上

○実証運行の検証及び観光客対応や市外移動方法等についての検討と検証

- ・実証運行の検証
- ・観光客や住民の公共交通の利便性等に対する満足度向上のための検討と検証

実証運行における車両配置イメージ



受付センター



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)

平成17年11月30日設置
平成19年11月9日連携計画策定



概要

モータリゼーションの進展や地域の過疎化等を背景に利用者数が減少する一方、高齢者や高校生などの生活の足を確保するとともに、初めて訪れる観光客、ビジネス客にも利用抵抗を感じさせないように、また、環境負荷軽減の面から、利用者の視点に立って、すべての人に「分かりやすく」、「使いやすい」、面的な公共交通ネットワークを実現するため、イベント列車運行、駅活性化、パーク&レール、総合交通マップの作成等情報提供、利用啓発事業等を実施する。

魅力ある車両の導入事業

KTR創業20周年記念に向け車両リニューアルなどを実施。

- ・展望列車の創設
- ・サウンドトレイン列車の創設
- ・普通列車リニューアル

KTRの利用促進へ向けた各種事業の実施

KTR利用促進協議会が利用者拡大へ向け様々な利用普及事業を実施。

- ・「KTRに乗る日」の普及啓発やマナーアップ等利用者に向けたポスター、チラシの作成
- ・サポーターズミーティングの実施 など

公共交通利用促進に向けた総合交通マップや時刻表、ポスター等の整備

鉄道やバス等公共交通の利用促進を図る事業を実施。

- ・KTR、路線バス等の地域内公共交通マップ及び時刻表の作成
- ・壁掛け用ポスター版時刻表、啓発看板の作成 など

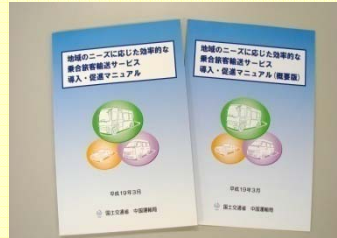
路線図



各主体の取組

国の取組

- 地域公共交通の活性化・再生のための制度・支援措置（補助制度、税制、地方財政措置等）の充実
- 人材育成や情報提供の充実・強化
 - ～地域の関係者に対する研修制度の創設・充実、地域公共交通に関する適切な検討・維持運営が可能となる情報・データ、ノウハウの蓄積・提供
- 技術開発の推進
 - ～利便性・快適性の向上、低コスト化のための技術開発、技術に関する情報提供、円滑な技術導入が可能となる技術基準の運用、技術の標準化



「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」
(中国運輸局)

交通事業者の取組

- 利用者のニーズを踏まえた必要かつ適切なサービスの提供
- 利用者に対する情報提供
 - ～電光掲示板、パソコン、携帯電話といった多様な手段による情報提供、運行情報・遅延情報等のリアルタイム情報の提供、情報の内容・取得方法の標準化
- 地域公共交通のあり方の検討 への積極的参加
 - ～地域公共交通のあり方に関する検討に当たっての利用者に直接接する立場からの提案、自ら提供するサービスの内容、輸送量、経営状況等の情報の開示・提供



神奈川中央交通のツインライナー(BRT)
(神奈川県藤沢市)

利用者・住民等の取組

- 地域公共交通のあり方の主体的な検討
 - ～自ら主体的に公共交通を支える意識(マイレール意識等)の醸成
- 地域公共交通を支える継続的な取組
 - ～住民による寄付、定期券等の継続的購入、会員制度による登録料の支払い、モビリティ・マネジメント



住民主導で導入したやぐちおもいやりタクシー
(広島県広島市)



えちぜん鉄道活性化のための会費制サポーターズクラブを組織
(福井県福井市ほか)

地方公共団体の取組

- 【市町村】
- 交通のプロデューサーとしての主体的な、地域全体におけるモード横断的な観点からの計画的検討
- 地域公共交通の維持・運営の取組
 - ～民間事業者に対する支援、委託・公設民営方式による公共交通の運行、福祉バス、スクールバスも含めた計画的・効率的な運行
- 地域の関係者との連携、リーダーシップの発揮
- 【都道府県】
- 市町村への支援、地域の関係者間の調整
 - ～広域的な観点から、また、財政基盤や組織・体制が十分でない市町村に対する情報提供、助言、人材育成、財政支援、市町村等の地域の関係者間の調整等



きくちあいのりタクシー
(熊本県菊池市)



上限200円バス
(京都府京丹後市)

商業施設、事業所、病院、学校等の企業や施設の取組

- 地域公共交通を支える担い手としての取組
 - ～鉄道駅と商業施設、福祉施設等の結合、商業施設によるバスの運行、パーク・アンド・ライド等の実施に対する協力、通勤・通学等に関するモビリティ・マネジメント



商店街が運行する「まちバス」
(香川県高松市)



商業施設の協力によるパーク・アンド・ライド
(香川県三木町)

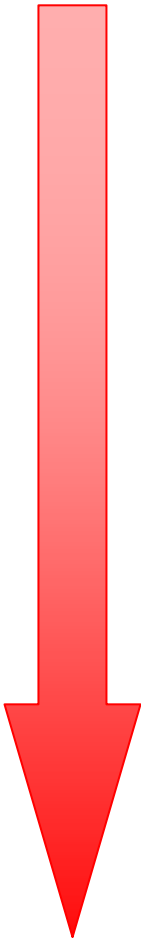
学識経験者、コンサルタント等の役割

- 地域の関係者の取組のサポート
 - ～専門的な知識・情報・ノウハウの提供、第三者的・中立的な立場、長期的・継続的に活動する主体としての役割

公共交通の利用促進に向けて

<<ポイント>>

- ・地域公共交通を活性化・再生していくためには、地域の方々の利用を増やし、運行(運航)収入を増加させることが極めて重要
- ・ターゲットとなる層(エリアや利用者属性)を意識しながら、利用に至るまでの各段階に応じた利用促進策を戦略的に実施していくことが重要



	対応策
(1) 興味をもってもらおう!	<ul style="list-style-type: none"> ○ 記憶に残りやすいネーミング ○ 愛らしい車体デザイン ○ バス停・駅名等の工夫 ○ 市報等による継続的な広報 ○ イベントの開催
(2) 利用しようと思ってもらおう!	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「公共交通マップ」の作成と配布 ○ ポケット時刻表の作成と配布 ○ ホームページや携帯サイトで情報提供 ○ 運行状況をリアルタイムに知らせる ○ 時刻表や路線図は、文字を大きく、分かりやすく ○ 系統番号の統一化で分かりやすく ○ 複数事業者の時刻表等の共有化
(3) 実際に利用してもらおう!	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗継ぎが便利なダイヤ設定と情報提供「待たせない」 ○ 乗継ぎが便利な乗り場の改善「歩かせない」 ○ “バス待ち環境の改善”「濡らさせない」 ○ 乗降の改善(バリアフリー) ○ 駐車場や商業施設と連携したパーク&ライド ○ サイクル&ライド ○ 乗継ぎ割引 ○ 割引制度で、割高感を払拭 ○ 定期券利用者への優遇 ○ お得な乗車券の販売 ○ 異なる交通事業者の連携 ○ お得なインセンティブ ○ フリー乗降 ○ PTPSやバス専用・優先レーン
(4) 利用・取り組みを継続してもらおう!	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務員や駅員のコミュニケーション ○ 経営状況の継続的な伝達 ○ モビリティマネジメント(Mobility Management)
番外編) 乗ること自体を目的に!	<ul style="list-style-type: none"> ○ イベント列車の運行 ○ 車両基地見学と車両体験運転



和歌山電鐵(和歌山県和歌山市・紀の川市)



乗継ぎ便利(長崎県長崎市)



モビリティマネジメント(鹿児島県)

公共交通の経営改善に向けて

<<ポイント>>

- ・交通事業の経営環境は厳しさを増してきており、交通事業の経営改善を図っていくことが急務
- ・①営業外収入(副収入)による増収の工夫、②「安上がり」な運行(運航)等の工夫、の視点からアプローチ

①営業外収入(副収入)による増収の工夫

- ・利用者増による運賃収入の増加が交通事業の経営改善に向けた増収策の基本であり、サービス向上や利用促進に取り組んでいくことが重要です。
- ・しかし、運賃収入だけでは、事業の維持が困難な場合や、サービス向上に向けた取り組みを進めるための原資が必要な場合などには、例えば、関連グッズの販売や広告収入などの営業外収入(副収入)による増収策を検討することも考えられます。



平成筑豊鉄道オリジナルストラップ
(福岡県)



バス停に有料広告(佐賀県有田町)

②「安上がり」な運行(運航)等の工夫

- ・公共交通の運行(運航)方法などの中では、「安上がり」に行うための様々な取り組みが進められており、こうした工夫を地道に積み重ねることが、交通事業の経営改善にもつながっていくことが期待されます。



バス停表示を道路にスプレー
(福岡県北九州市)



元バス運転手を活用
(福岡県豊前市)



レンタサイクルターミナルの設置
(福岡県北九州市)

他事例から得る教訓（陥りやすい失敗）

<<ポイント>>

- ・成功事例の仕組みをそのままマネしてもうまく行かない
- ・成功にいたるまでのプロセスや課題を克服した工夫を踏まえ、各地域の実態に応じたものにすることが重要

○地域には人口分布、地理的状況、産業の状況、域内外の人の流れなど様々な特性があり、他地域での成功事例と言われている仕組みを単にマネしただけではうまく行かない。

○全ての地域に同等のサービスをすることが公平・平等と思わず、パイロットケースとして特定の地域で実験することも大切。
（地域住民の全ての要望に応えることは困難）

○他地域での成功事例の中にも、そこに至るまでにさまざまな教訓（失敗）がある。

・担当者や関係者の知識・ノウハウ不足

→道路運送法に関する知識不足があった（専門家によく聞けばよかった）。

→コミュニティバスは循環するもの、公共施設を結ばなければならない、運賃は100円など、決まった形はない。

・交通事業者など関係者との調整不足

→市町村によるコミュニティバス運行への既存バス・タクシー事業者の反発

・地域のニーズの把握不足

→アンケート結果では需要があったが、実際に運行するとほとんど利用されなかった。

→地元有力者の意見で路線を引いたがほとんど利用されなかった。

・地域住民・利用者への周知不足

→特に高齢者は丁寧な周知が必要。需要がないので廃止したら地元から猛反発があった。

・ランニングコストの考慮不足

→初期費用だけしか頭になかった。 など

地域公共交通の活性化・再生に向けた関係者による取組

