

交通政策基本法と地域公共交通活性化 再生法改正の目指すもの

平成26年8月7日

国土交通省総合政策局公共交通政策部長

藤井 直樹

- (特に地方部における)クルマ社会の進展と、地域公共交通の衰退
- その中で、高齢化・人口減少社会におけるモビリティをどうやって確保するか？

- 人口とマイカー保有台数の推移
- 世帯当たりのマイカー保有率

- 地方部における輸送人員の減少
- 事業者の経営状況
- 路線廃止と、公共交通空白地域の拡大

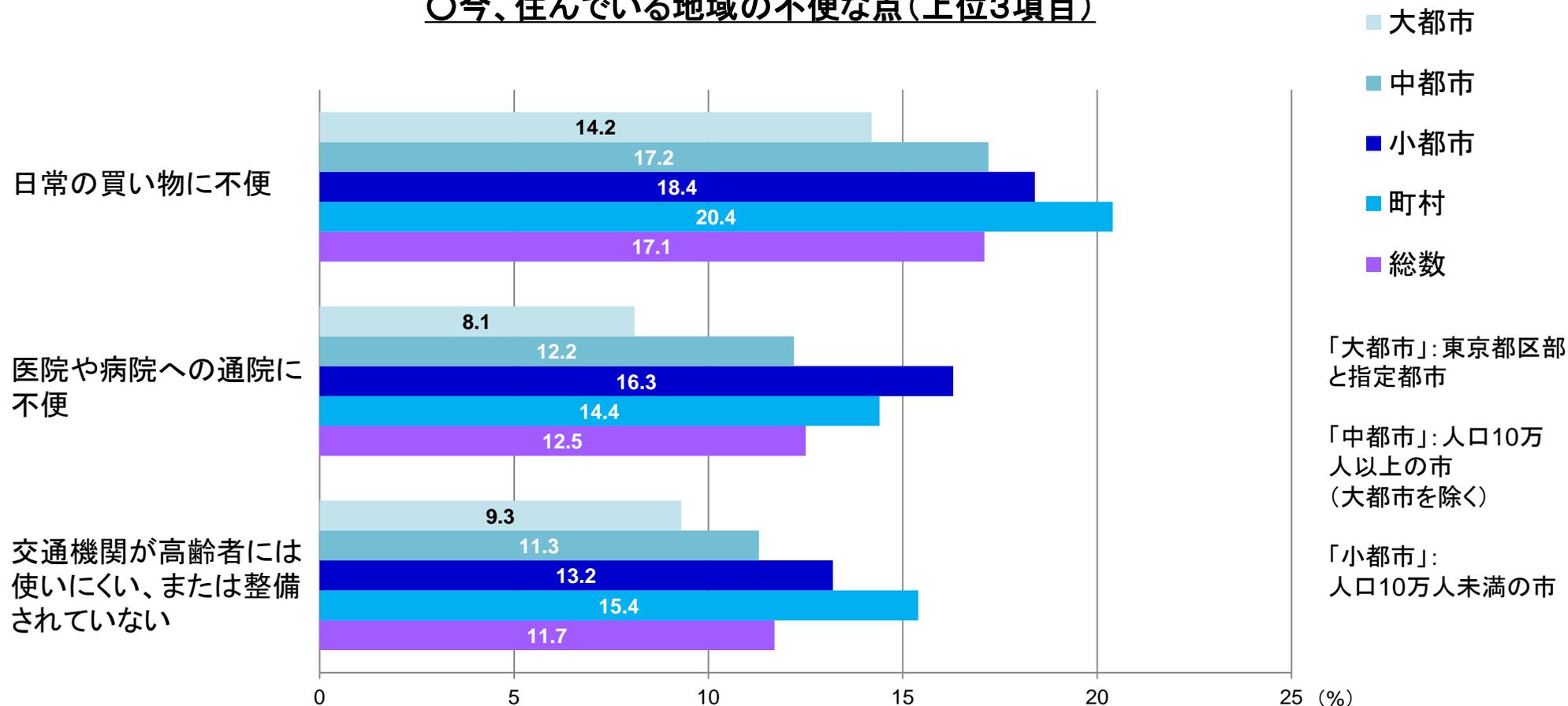
- 高齢者の人口拡大
- 生産年齢人口と若年層人口の縮小
- 都市圏と地方圏の違い（人口減少と出生率）

- 高齢者にとっての交通問題の重要性
- 高齢者のクルマ依存度の高さと交通事故の増加

高齢者にとっての交通問題の重要性

- 高齢者が今住んでいる地域の不便な点として挙げている項目をみると、移動に関する問題が上位にある。
- 都市規模別にみると、小規模な都市ほど交通に対し不便さを感じている。

○今、住んでいる地域の不便な点(上位3項目)

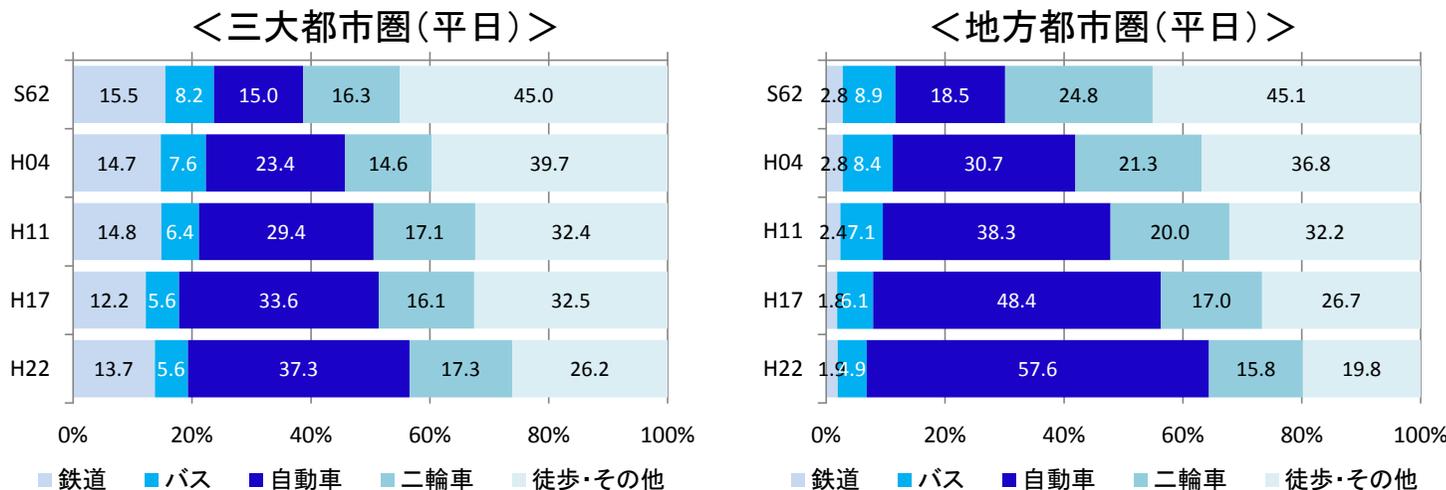


出典: 平成22年高齢者住宅生活意識調査

高齢者のクルマ依存度の高さ

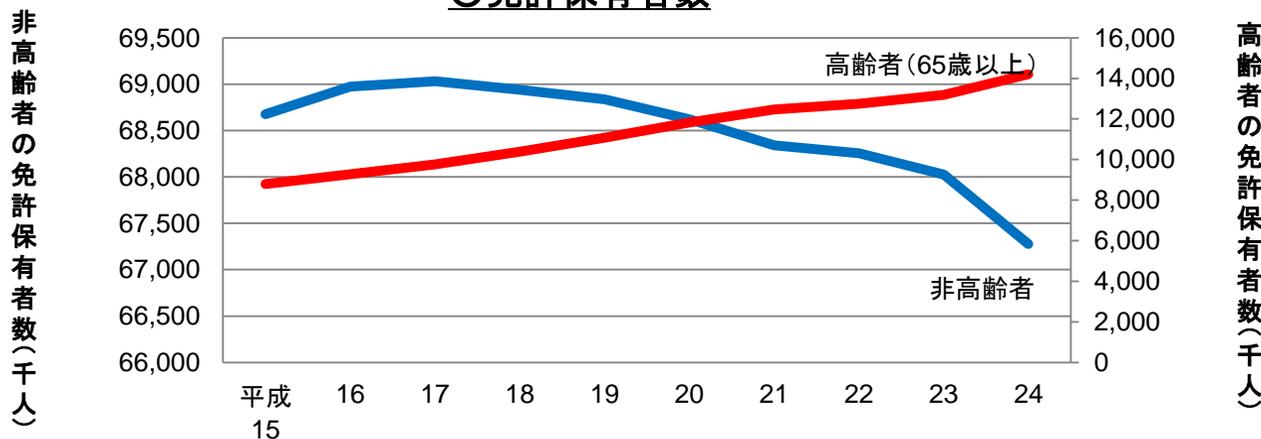
- 高齢者の自動車分担率は上昇傾向にあり、その傾向は三大都市圏よりも地方都市圏において強く表れている。
- 非高齢者の免許保有者数が減少している一方、高齢者の免許保有者数は増加している。

○65歳以上の代表交通手段分担率(%)



出典:平成22年度
全国都市交通特性調査

○免許保有者数

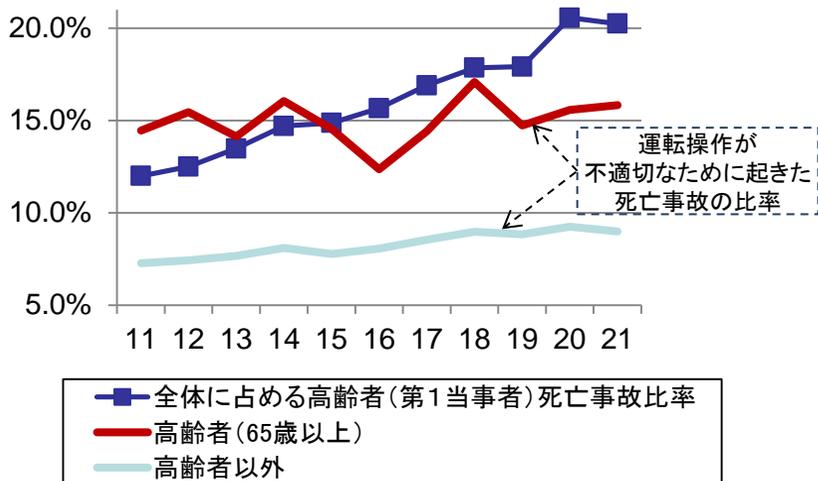


出典:運転免許統計

高齢者の事故の増加

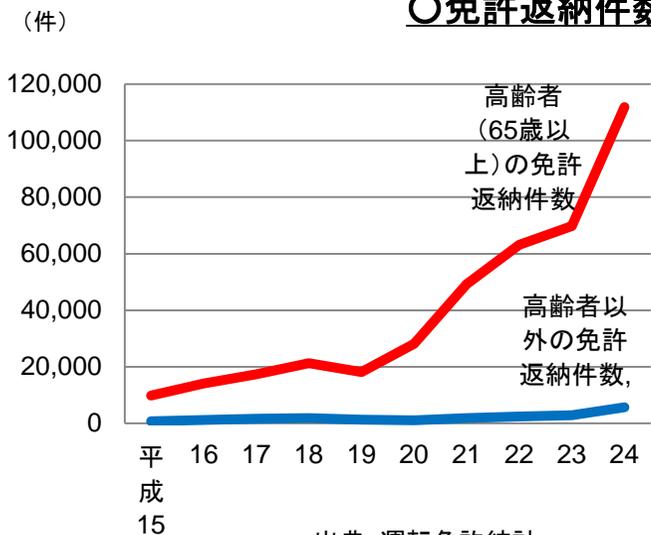
- 高齢者の運転による高齢者死亡事故比率は上昇傾向。また、高齢者はそれ以外の年代と比べ運転操作が不適切なために事故を起こすことが多い。
- 高齢者の免許返納件数は増加している一方、免許返納を考えたことがある高齢運転者のうち5割近い者は、免許返納後の代替交通手段に関する懸念から、実際に返納していない。

○高齢者と交通事故



出典: 交通事故統計

○免許返納件数



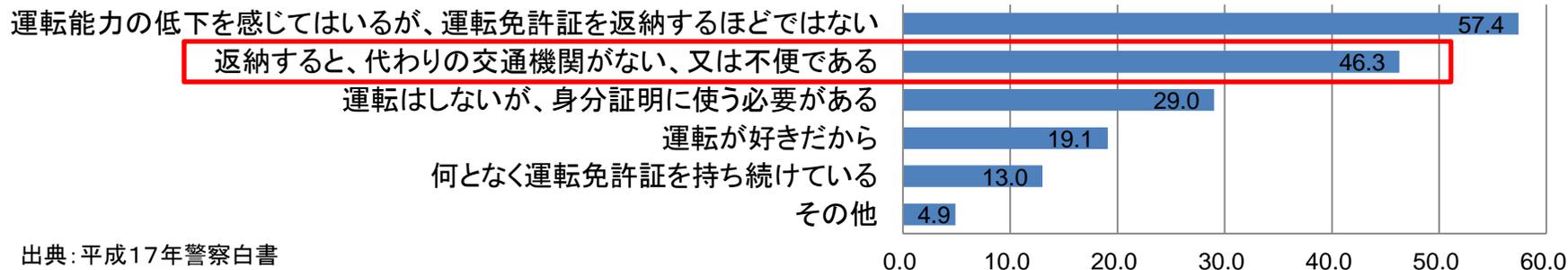
出典: 運転免許統計

運転免許返納制度に関する周知広報等により、高齢者を中心に、運転免許返納件数が増加。



出典: 政府広報オンライン、警察庁

○運転免許証を実際に返納しない理由 (返納を考えたことがある高齢運転者への質問)



出典: 平成17年警察白書

- 日常生活における移動手段（高齢層、若年層、障害者、移動困難者・・・）
- 来訪者、観光客の移動手段／観光資源
- にぎわいの創出
- 高齢者の健康維持、見守り
- 環境にやさしい

⇒「国土のグランドデザイン2050」

「コンパクト＋ネットワーク」により、国全体の生産性を高める国土構造

⇒「地方創生」

“個性あふれる地方の創生により、各地域で若者が元気で働き、子供を育て、次世代へ豊かな暮らしをつないでいく”

(平成26年7月18日 総理発言)

地方都市の活性化(コンパクトシティ+ネットワーク)

○人口が減少に転じる中、拡大した都市のコンパクト化が必要(例:富山市)。具体的には、

- ・ 医療・介護、商業等の生活サービス機能と居住を、まちなかに誘導する。
- ・ 拠点間を結ぶ公共交通を再構築(LRT、コミュニティバスなど)し、その充実を図る。

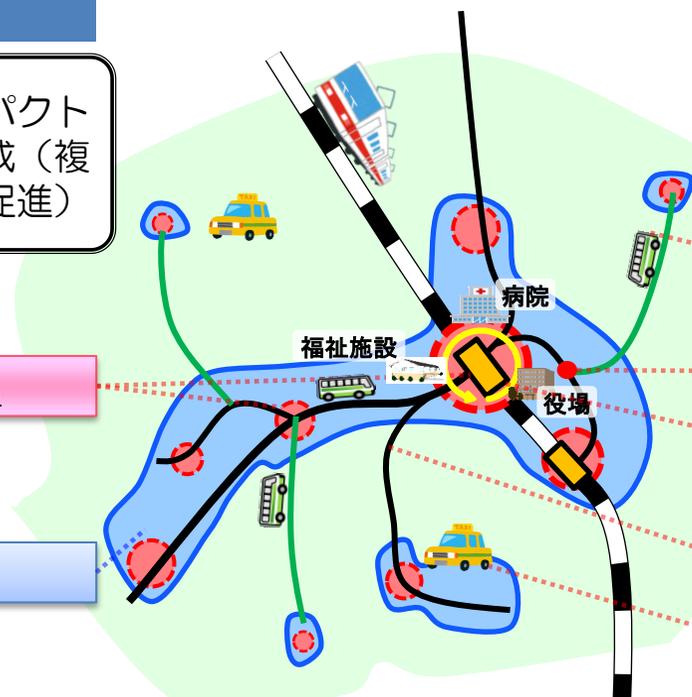
○地場産業や観光資源などのそれぞれの都市の個性を最大限に活かし、個性豊かな地域づくりを進める。

コンパクトなまちづくり

地域公共交通の再編

市町村が都市全体の観点から、コンパクトシティに向けたマスタープランを作成(複数市町村による連携コンパクト化の促進)

地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築



- ・ コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送
- ・ 乗換拠点の整備
- ・ 拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成
- ・ 拠点間を結ぶ交通サービスを充実
- ・ デマンド型乗合タクシー等の導入

生活サービス(福祉・医療・商業等)の誘導

居住の誘導

今国会で、都市再生特別措置法等と地域公共交通活性化再生法の改正法が成立

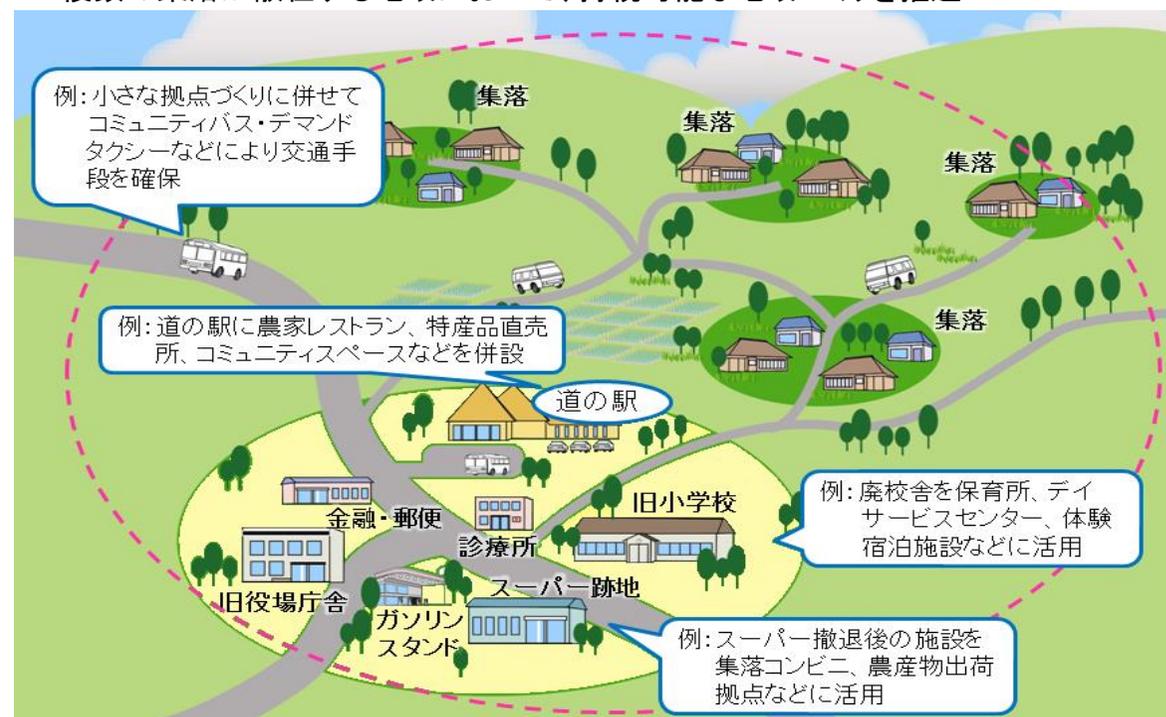
計画を着実に実現するための支援方策の充実を検討

中山間地の活性化

- 中山間地は国土管理上も重要な地域。そこに人が住み続けることが大切。
- このため、商店、診療所などを歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を形成し、周辺集落との交通ネットワーク(デマンドバス)を構築。
- また、6次産業機能を充実。「小さな拠点」を日常生活の「守りの砦」とするだけでなく、雇用を生み出す「攻めの砦」に。

■「小さな拠点」を核としたふるさと集落生活圏の形成促進

…複数の集落が散在する地域において、持続可能な地域づくりを推進



- ・小さな拠点…商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設や、地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集めた地域の拠点
- ・ふるさと集落生活圏…「小さな拠点」と周辺の集落とをコミュニティバス等で結んだ圏域

■暮らしに必要な機能を「道の駅」に設置



農産物等販売所 診療所 町役場出張所 集会所兼避難所

【 たきのはいたろう「瀧之拝太郎」(和歌山県古座川町)】

■地元農産物を「道の駅」で加工し、18種類の新商品を開発、販売



【 もてぎ まち「もてぎ」(栃木県茂木町)】

交通政策基本法

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識 (第2条)

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上 (第3条)

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上に寄与
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減 (第4条)

様々な交通手段の適切な役割分担と連携 (第5条)

交通の安全の確保 (第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等 (第8条～第11条)

関係者の連携・協働 (第6条、第12条)

法制上、財政上の措置 (第13条)

国会への年次報告等 (第14条)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行 (第15条)

<パブリックコメント、審議会への諮問等>

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保 (第16条) …離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動 (第17条) …妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化 (第18条) …定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化 (第19条)

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成 (第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 (第21条)

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等 (第22条) …耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 (第23条)

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備 (第24条) …交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 (第25条～第27条)

- 調査研究 (第28条)

- 技術の開発及び普及 (第29条) …ICTの活用

- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進 (第30条) …規格標準化、交通インフラの海外展開

- 国民等の意見を反映 (第31条)

地方公共団体の施策(第32条)

関係者の責務と役割等

法制上、財政上の措置等（第13条）

国の責務（第8条）

- 基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定・実施
- 情報提供等による国民等の理解の増進と協力の確保

地方公共団体の責務（第9条）

- 基本理念にのっとり、国との適切な役割分担の下、その区域の諸条件に応じた施策を策定・実施
- 情報提供等による住民等の理解の増進と協力の確保

関係者の連携・協力（第12条）

事業者等の責務（第10条）

- 業務を適切に実施するとともに、国・地方公共団体の施策に協力
- 基本理念にのっとり、業務の実施に当たって正確・適切な情報提供

国民等の役割（第11条）

- 基本理念についての理解を深め、自ら取り組むことができる活動を主体的に実施
- 国・地方公共団体の施策に協力
- ➔ 基本理念の実現に積極的な役割

交通政策基本計画の位置づけ

交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期（2050年）を見据えた、「国土のグランドデザイン2050」の実現に寄与する。

交通政策基本法（2013年制定）

交通政策基本計画（2014年中に策定予定）

<基本的方針>

- ・豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- ・成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- ・持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり



社会資本整備重点計画法（2003年制定）

社会資本整備重点計画（第3次：2012-17）

<重点目標>

- ・大規模又は広域的な災害リスクの低減
- ・我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化
- ・持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現
- ・社会資本の適確な維持管理・更新



「国土のグランドデザイン2050」（2014年7月公表）

<時代の潮流と課題>

- ①急激な人口減少、少子化 ②異次元の高齢化の進展 ③都市間競争の激化などグローバル化の進展
 ④巨大災害の切迫インフラの老朽化 ⑤食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 ⑥ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

➔ これらの時代の潮流と課題に対する危機意識を共有し、2050年を見据え、「コンパクト＋ネットワーク」など未来を切り開いていくための国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を策定

交通政策基本計画 中間とりまとめ（素案）の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1) 急激な人口減少・少子化、高齢化 (2) グローバリゼーションの進展 (3) 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4) 食料・水・エネルギーの制約、地球環境問題 (5) ICTの劇的な進歩など技術革新の進展
(6) 東日本大震災からの復興 (7) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

- ① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
③ バリアフリーをより一層身近なものにする
④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
【地域の活力の向上】(20条)
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
【国際連携確保・国際協力】(30条)

- ① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する
③ 訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
【環境負荷の低減】(23条)

- ① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
③ 交通を担う人材を確保し、育てる
④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12、27条)
【総合的な交通体系の整備】(24条)
【調査・研究】(28条)
【技術の開発及び普及】(29条)
【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ① 国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

地域公共交通活性化再生法の改正

現行制度の問題点

- ・ 人口減少社会の中で、民間交通事業者の事業運営に任せるだけでは、地域公共交通の維持や活性化が困難。

- ・ 現行の地域公共交通総合連携計画は、
 - 多くは民間バスの廃止路線をコミュニティバスなどで代替するための単体・局所的な計画にとどまる。
 - まちづくり等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている。
 - 市町村単独の計画が、交通圏の広がりに対応できていない例が見られる。

- ・ 面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する仕組みが不十分。

法改正による対応

- ・ **地方公共団体**が、それぞれの地域の公共交通のあり方を主体的に検討し、その再構築を先頭に立って推進することができる仕組みを構築する。

- ・ 計画名を「地域公共交通網形成計画」とし、**まちづくりと連携**した、**面的な公共交通ネットワーク**を再構築するための計画とする。
- ・ 地域の実情に応じ、都道府県も市町村と共同で計画を作成できることとする。

- ・ **地方公共団体**が中心となって**面的な公共交通ネットワーク**の再構築を進めるための実施計画を国が認定する制度を創設し、予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることにより、計画の実現を全面的に後押しする。
- ・ **地方公共団体**の取組みに必要な人材の育成についても、支援を行う。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年5月21日公布)

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化(法目的に追加)

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

目標
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント
①地方公共団体が中心となり、
②まちづくりと連携し、
③面的な公共交通ネットワークを再構築

地方公共団体を中心とした地域公共交通網の再構築を
国が支援する枠組み

改正法案の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

<現行の地域公共交通総合連携計画に追加する事項>

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

◆地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を支援する予算制度

(地域公共交通確保維持改善事業(平成26年度予算306億円)の内数)

- まちづくりと連携した計画策定を支援。ケーススタディーを実施
→国による全国の取組事例、データの提供を通じた助言
→合意形成を促進
- バスを地方公共団体が購入して民間事業者に貸し付ける場合の国による補助制度の創設

◆まちづくりとの連携による都市機能の立地誘導を支える公共交通等への支援の強化

(社会資本整備総合交付金(平成26年度予算9124億円)の内数等)

- 駅前広場やバスの乗換ターミナル、待合所の整備等公共交通の利用環境の充実を重点的に支援

◆地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度

- バスの路線、輸送力の設定等に関する許認可の審査基準の緩和
- バスの運賃・料金の規制緩和(上限認可→届出)
- 計画の維持を困難とするような行為の防止
- 事業が実施されない場合の勧告・命令

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

実施計画

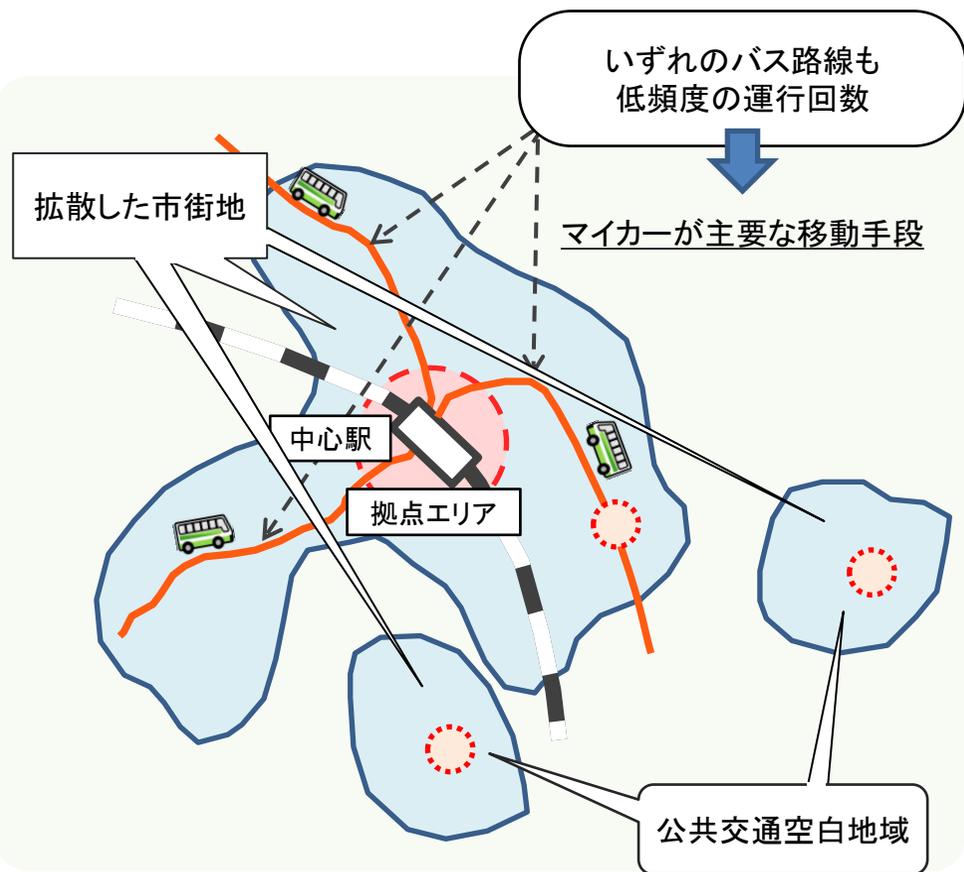
実施計画 ...

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

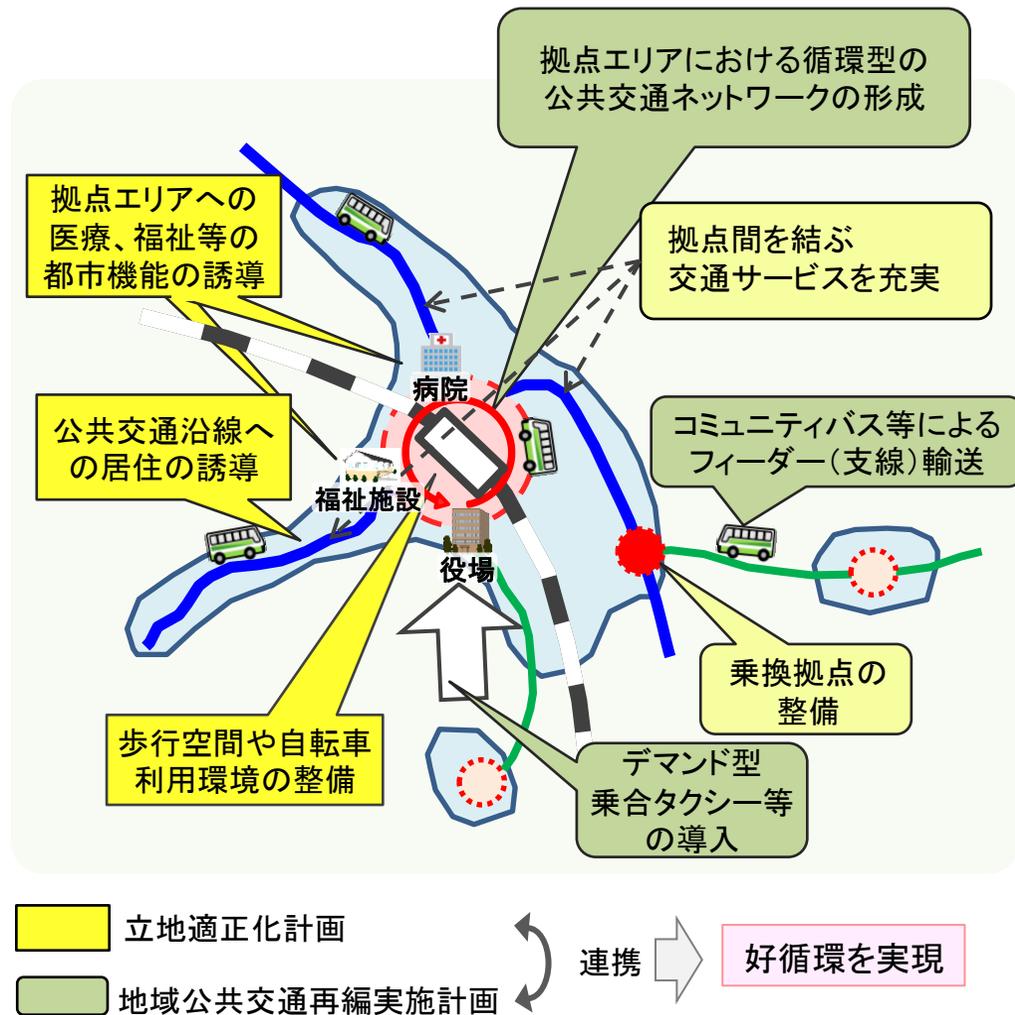
国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

- 需要の少ない中での利便性の確保
- 既存交通（鉄道、路線バス）とコミュニティ交通との適切な分担
- 鉄道インフラの維持費用負担
- 老朽車両、（船舶）の更新
- バリアフリー化
- まちづくり、観光との連携

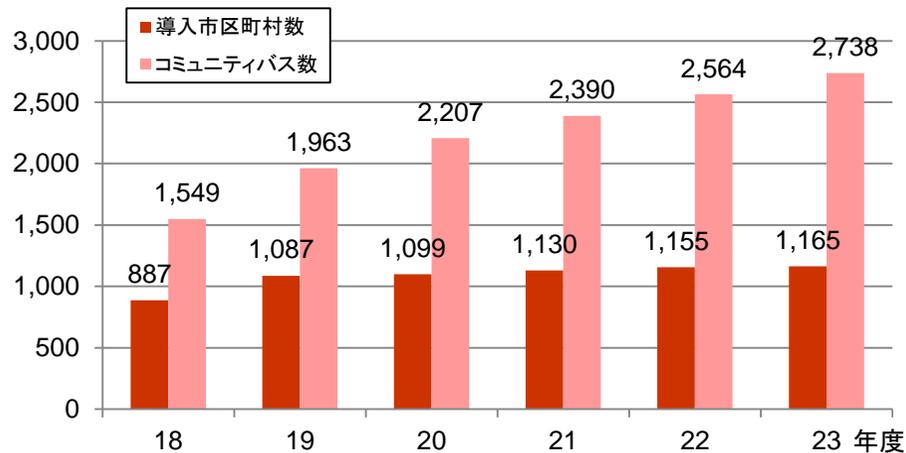
地方部では過半数の住人が公共交通に不自由を感じており、
運行本数の少なさが深刻な問題。

	首都圏	近畿圏	中京圏	地方圏
日常生活における公共交通機関の不自由を感じている人	全体の 37.4%	全体の 38.5%	全体の 54.8%	全体の 56.0%
うち運行本数の少なさを理由としている人	うち 62.0%	うち 64.7%	うち 80.6%	うち 85.2%
うち路線数の少なさを理由としている人	うち 18.0%	うち 19.7%	うち 28.6%	うち 30.3%

出典：平成24年 国土交通省調査

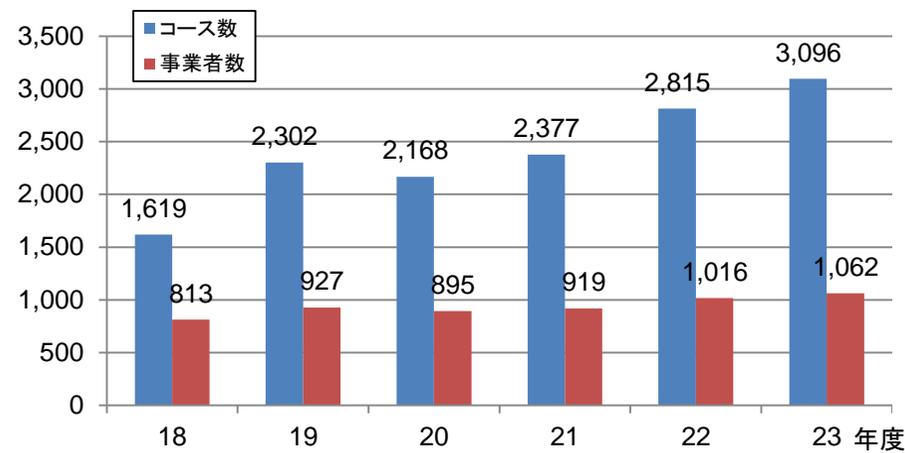
■ 地域の足を確保する手段として、コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる。

コミュニティバスの導入状況



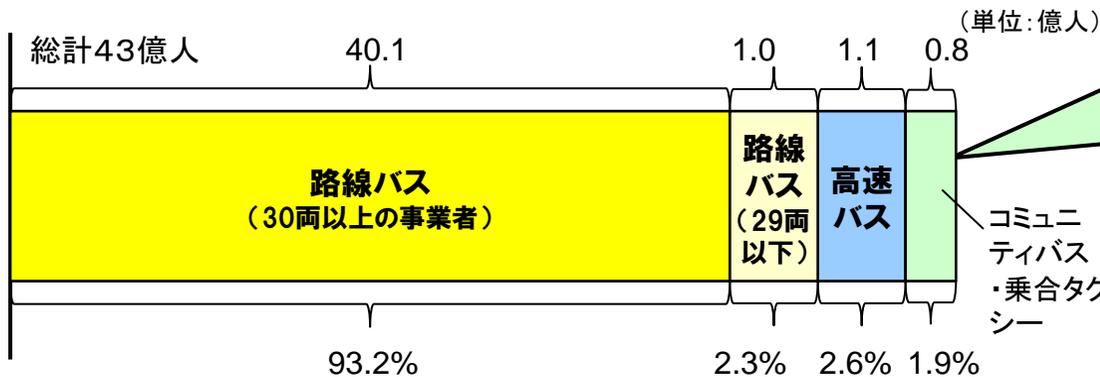
※個別調査による。

乗合タクシーの導入状況



※個別調査による。事業者数は、団地型・過疎型等の形態により重複しており、延べ数。

平成20年度の乗合バス輸送実績



事業種別	系統数	輸送人員
コミュニティバス	4,314系統	77百万人
乗合タクシー	232区域	3百万人

※一般乗合旅客運送事業の輸送実績報告書から集計。



八女市予約型乗合タクシー

ふる里タクシー

保存版

利用方法

◇予約専用ダイヤル◇

33-2002

※オペレーターが対応します

- ✚ ご利用には、事前登録が必要です。
- ✚ ご利用の際には、必ず「予約センター」に電話で予約してください。
- ✚ 同一エリア内であれば1回の乗車につき300円でご利用できます。
※運行エリア・エリア間の移動については、裏面運行エリア図を参照してください。
※未就学児の利用は、無料です。
- ✚ 乗合タクシーですので、
 お迎えの時間、目的地到着時間にゆとりをもってご利用ください。

* 予約時間について

- 受付時間は、午前7時30分から午後4時30分までです。
- 利用日の2日前（運休日を除く）から予約できます。
- 当日予約は、右表の受付締切時間までをお願いします。
- 8時出発便は、前日までに予約してください。

* 予約センター（八女市黒木総合支所内）

TEL 0943-33-2002



* 運行時刻について

〈全エリア共通〉

※1日8便の運行、平日のみ運行

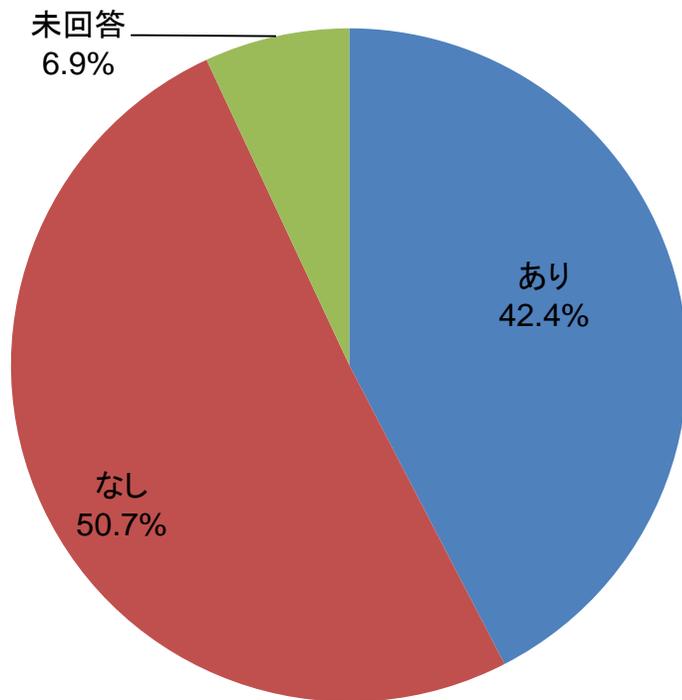
便	受付締切時間
8時便	前日午後4時30分
9時便	午前8時30分
10時便	午前9時30分
11時便	午前10時30分
正午～1時 昼休み	
1時便	午後12時30分
2時便	午後1時30分
3時便	午後2時30分
4時便	午後3時30分

※土曜、日曜、祝日及び年末年始（12月29日から1月3日）は、運休です。

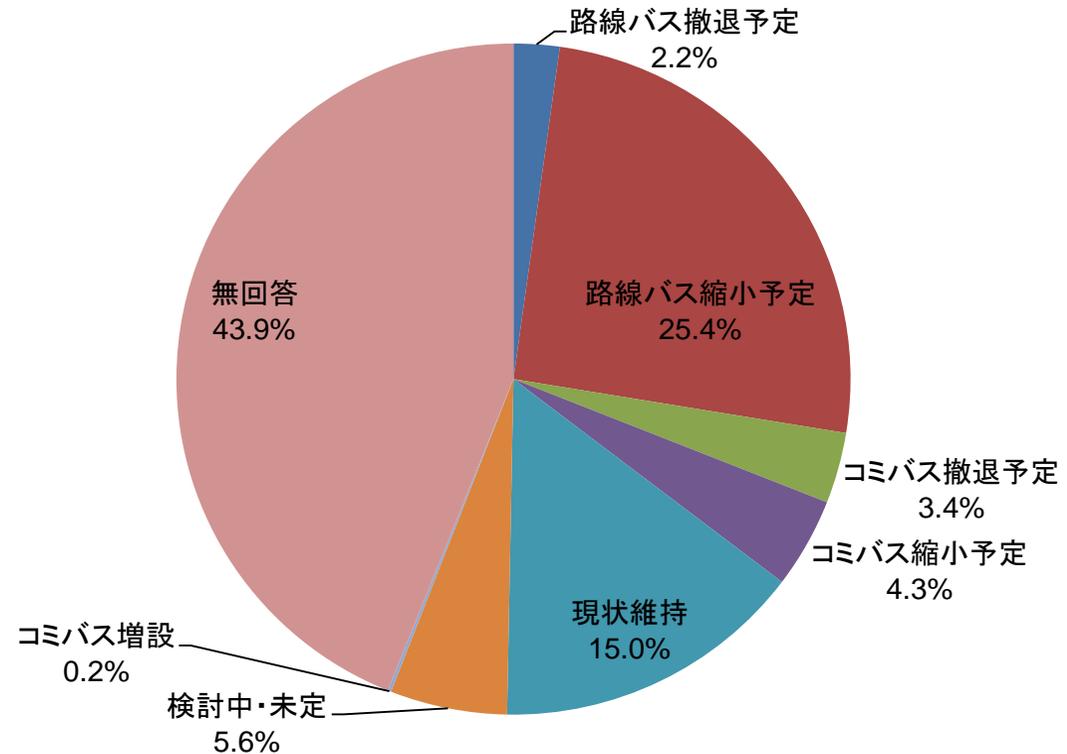
コミュニティバスの状況(路線バスとの比較)

- コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。

○路線バスとの競合の有無



○競合路線の今後の対応



兵庫県豊岡市(人口8.6万人)の事例

各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築

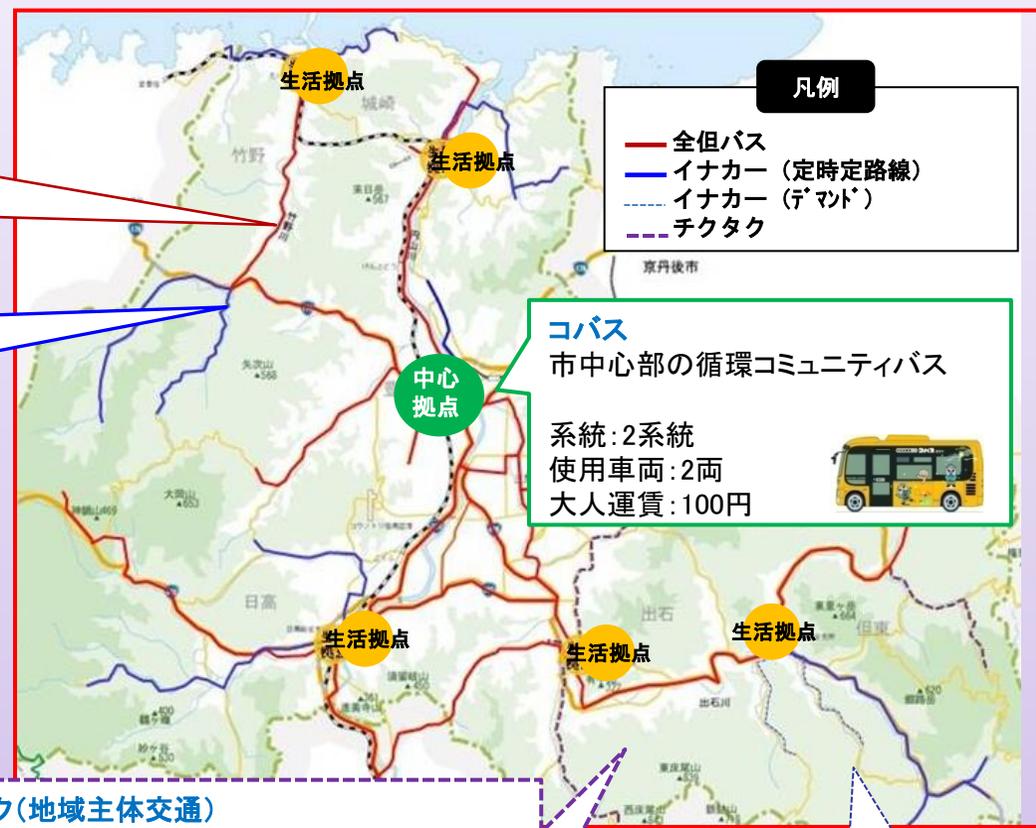
全但バス(路線バス)
 中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



※出典: 全但バス(株)

イナカー(市営)
 生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数: 8路線12系統
 使用車両: 12両
 大人運賃: 初乗り100円、
 上限400円

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ
 総合特区指定地方公共団体

効果

- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

チクタク(地域主体交通)
 デマンド型の自家用有償運送

路線数: 3路線4系統
 使用車両: 3両
 大人運賃: 初乗り100円、
 上限200円



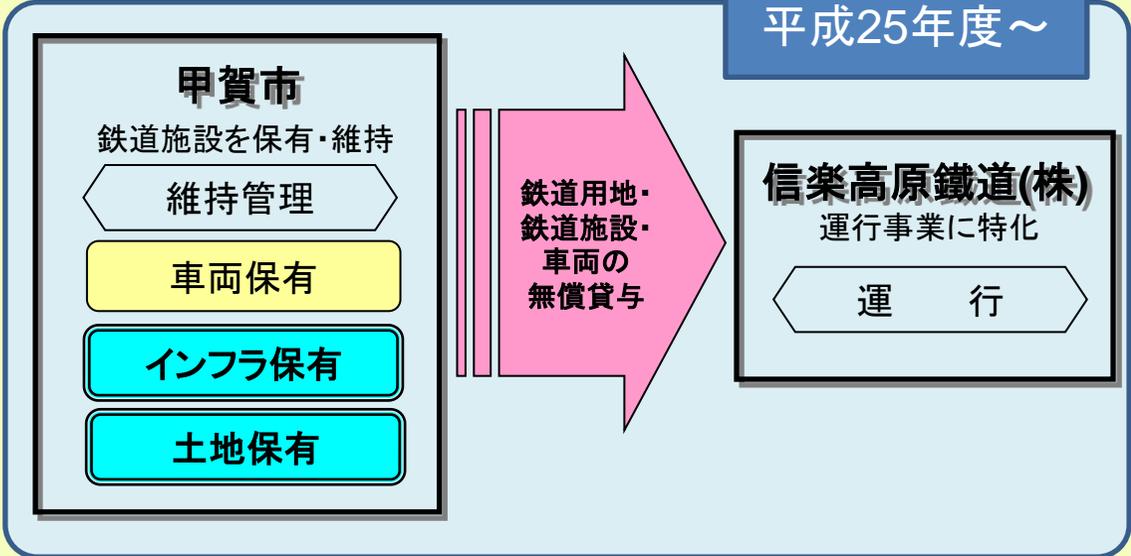
※出典: 豊岡市

イナカー(市営・デマンド)
 利用者が多く見込めない区間を、
 利用者の予約に応じて運行

信楽高原鐵道(滋賀県甲賀市)の事例

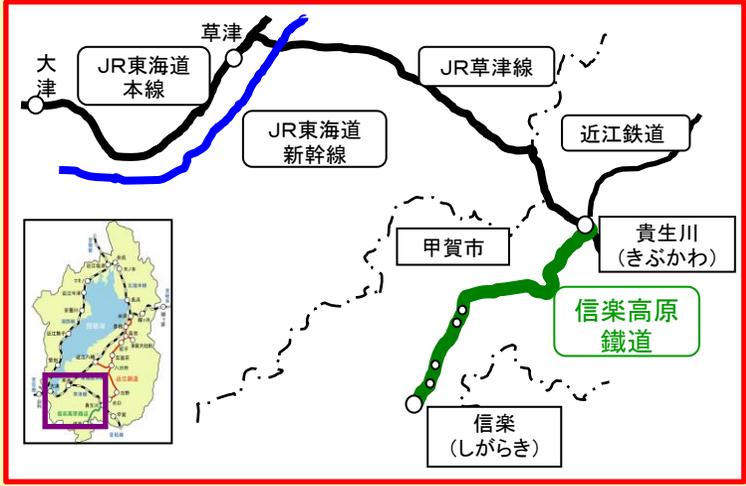
自治体が土地・施設・車両を保有し、鉄道事業者は運行業務に特化する『公有民営方式』の導入。

- 安全で快適な輸送サービスの確保
 - ◇鉄道施設の維持修繕・老朽更新等の着実な実施
- 地域が一体となって展開する利用促進による増収
 - ◇甲賀市職員による利用促進
 - ・職員の鉄道通勤へのシフト、エコ通勤の推進
 - ◇地域と連携した利用促進
 - ・地域のお買物券やフリー切符の販売 等
- 観光資源を活用した需要喚起による増収
 - ◇各種イベントの企画・開催
 - ・トロッコ風列車の運行 等
 - ◇観光関連商品の企画・販売
 - ・陶製干支切符、抽選券付き回数券の販売、観光協会加盟店の割引 等
- その他
 - ◇鉄道業務体験プログラムの実施
 - ◇サポーターズクラブの設立



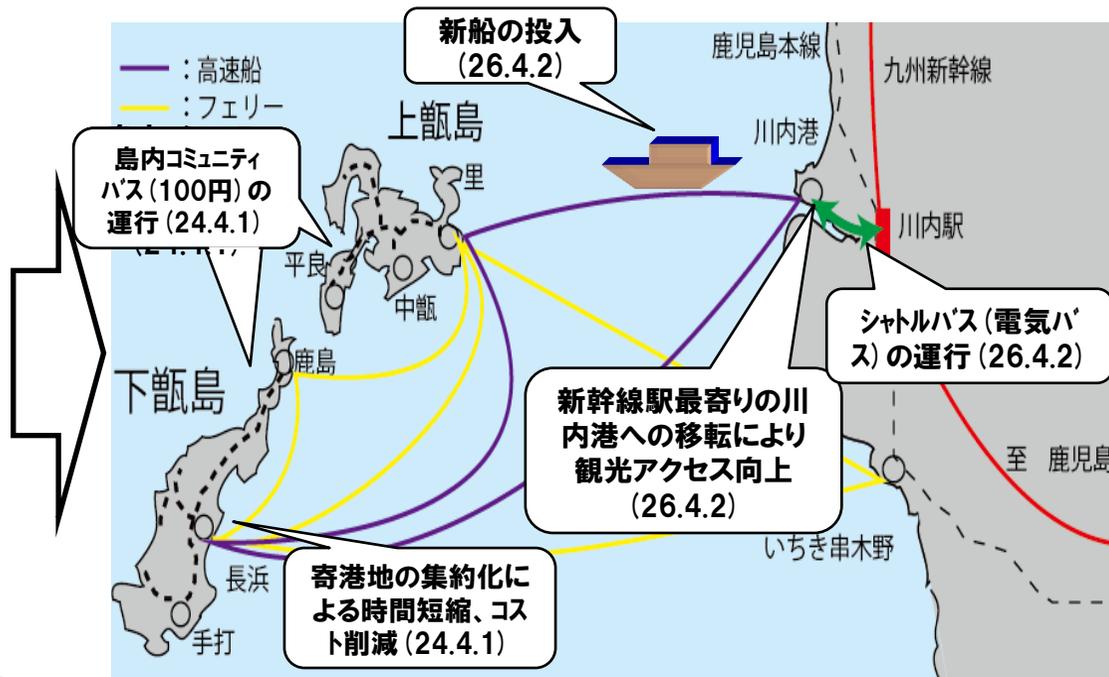
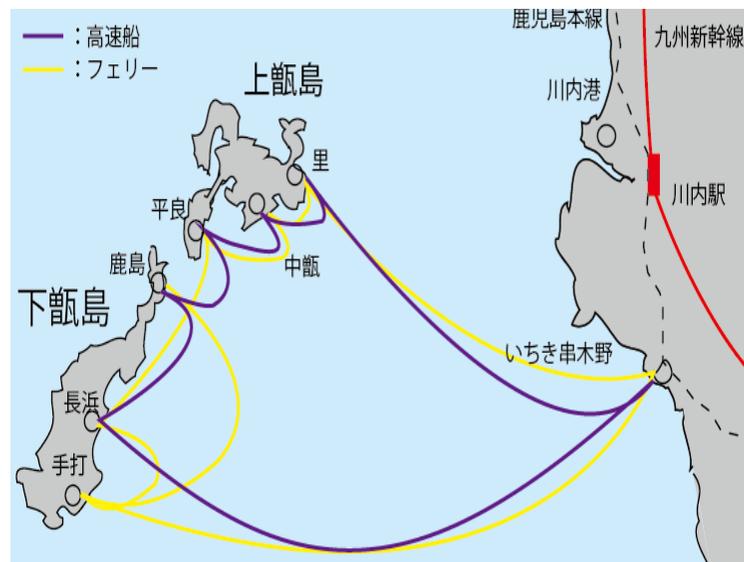
期待される効果

- 安全・安定した運行の維持
- 収支の均衡

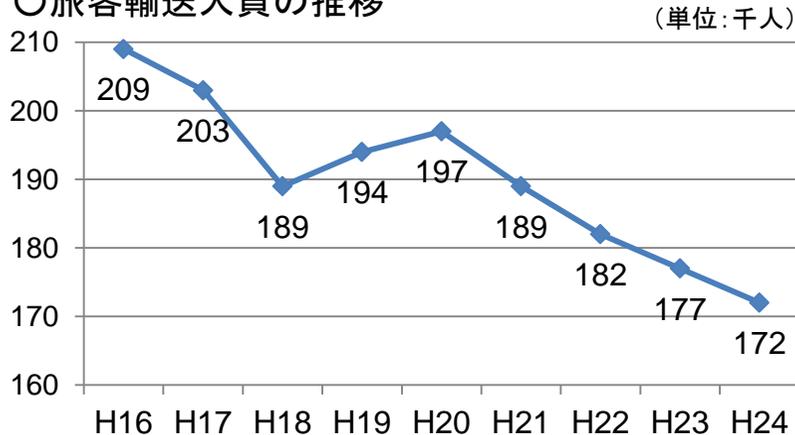


島内人口の減少等に伴い、輸送人員が減少する中、航路維持のため、関係者からなる協議会において、今後の航路のあり方を検討し、航路等地域公共交通の再編を実施

○航路図



○旅客輸送人員の推移



○新船(高速船 甕島(こしきしま))の投入



- ・薩摩川内市による公設民営方式 (甕島商船の経営安定化)
- ・鉄道運輸機構の共有制度を活用 (金利減免)
- ・離島航路構造改革補助金による国庫補助 (総船価約13億円に対して3割補助)
- ・小型化、高性能化 (船員費の削減、燃費、乗り心地の向上)
- ・水戸岡鋭治氏によるデザイン (新幹線と共通イメージ、船自体が観光資源)

- バス路線の錯綜(特に事業者が複数の場合)
- サービスレベルの向上
(バスロケ、相互利用ICカードの導入)

複数の事業者の錯綜(広島県広島市の事例)

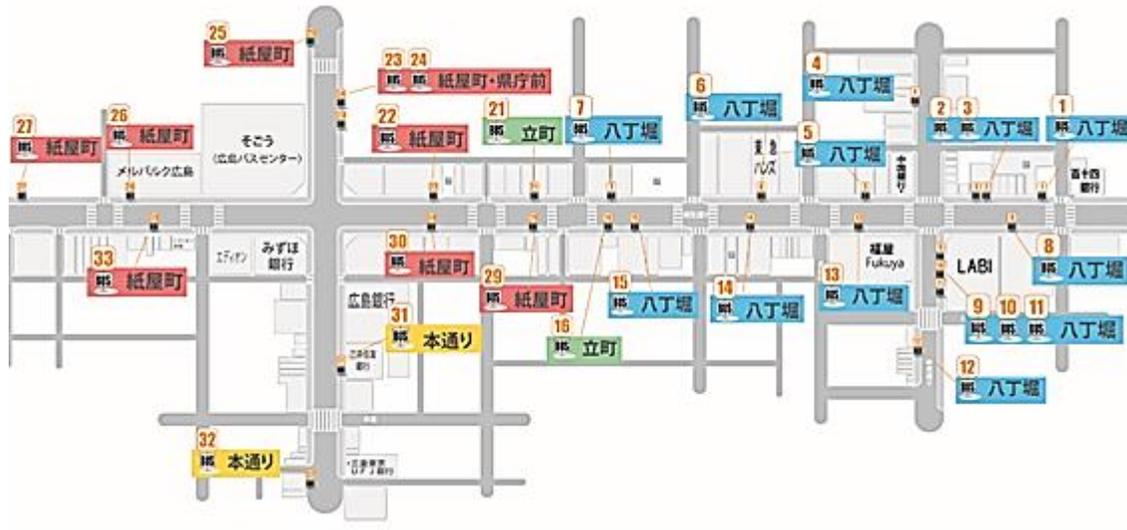
八丁堀バス停及び本通りバス停を經由するバスの便数 (平成25年5月)

区分	終日	ピーク時間帯の1分当たりの便数 (午前7~8時)	運行事業者数
①八丁堀バス停(福屋北側)を經由する便数 (②の重複便あり)	約3,700便	約11便/分	7事業者
②本通りバス停を經由する便数 (①の重複便あり)	約1,700便	約5便/分	4事業者

混雑状況(本通り31番バス停:午前8時)



都心のバス停設置状況



紙屋町バス停 ⇒ 8か所 八丁堀バス停 ⇒ 15か所

車内利用状況(八丁堀13番バス停:午前8時)



市営バスの民間移管と複数のバス企業を巻き込んだ路線再編

○ 平成24年3月、熊本市が目指すべき公共交通ネットワークの将来像を示した公共交通グランドデザインを策定し、以下の3項目を柱に各種施策を展開。

- ① 基幹公共交通軸の強化
- ② 日常生活を支えるバス路線網の再編
- ③ 公共交通不便地域等の解消

「熊本市公共交通グランドデザイン」(平成24年3月)

○ 市営バス路線を民間に移譲するとともに、他の4つの既存民間事業者を巻き込んだわかりやすく効率的なバス路線や運行体制の構築を目指す。
(市・事業者共同で「バス路線網再編プログラム」作成(H25. 3))

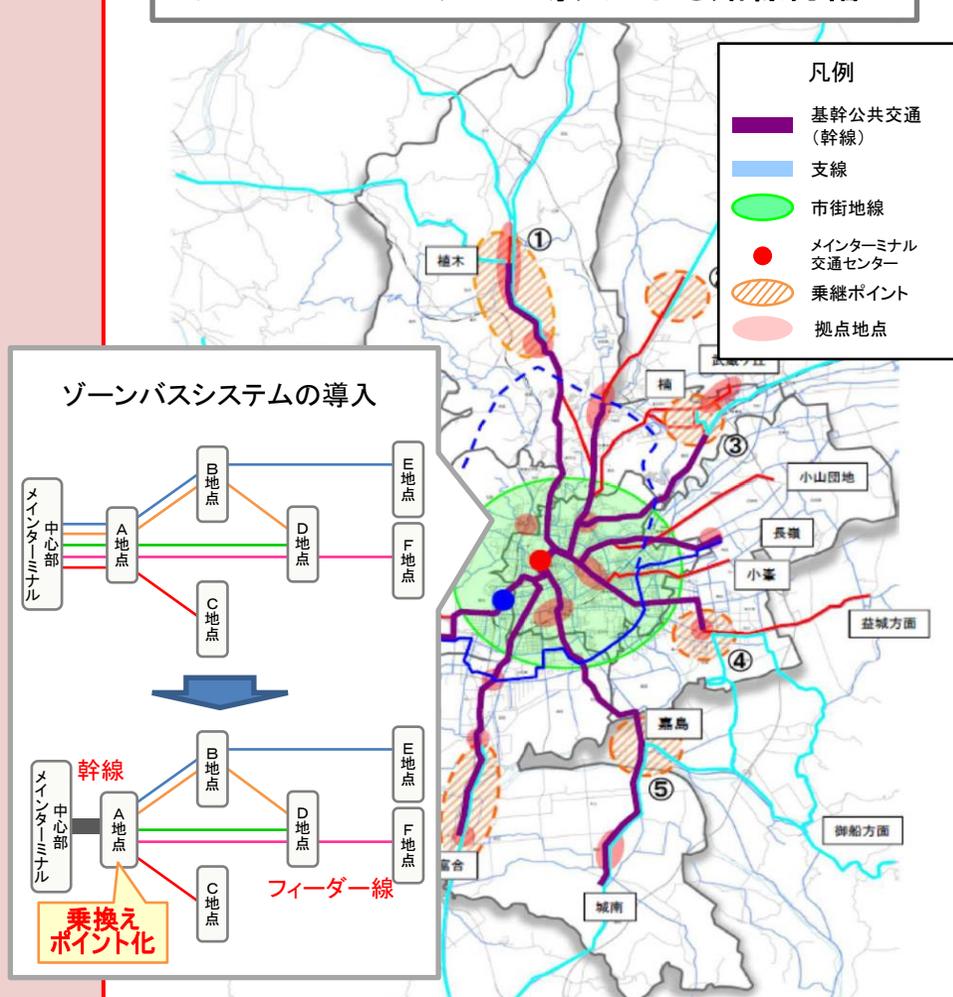
※ 市民及び事業者の参画と協働の下、公共交通の維持及び充実のための施策を総合的かつ計画的に推進するため、「熊本市公共交通基本条例」を制定。(H25. 3)

期待される効果

バス利用者の利便性向上

バス事業者の持続安定的な経営

ゾーンバスシステムの導入による路線再編



支援方策の充実

- 地域公共交通確保維持改善事業
- 社会資本総合整備交付金
- 新たな資金面の支援方策の検討

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

平成26年度予算 306億円
(対前年度比1:00)

1. 地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)

<支援の内容>

- 過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行

- バス車両の更新等



- 離島航路・航空路の運航



2. 快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備(※)の更新等



- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



(※)レール、マクラギ、ATS、車両等

3. 公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)

<支援の内容>

- 地域公共交通網の形成のための計画の策定に資する調査
- バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査
- 公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行(運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行(実証運行の通年化等の調査事業の特例措置により対応)



平成26年度予算 25億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

公共交通の充実に向けた新制度の構築 **【新規・拡充】**

○地域公共交通網の形成のための計画の策定支援 **（新規）**

地域の関係者間の適切な役割分担と合意の下で地域公共交通の充実を図るための新たな計画の策定に要する経費を補助

【補助対象者】

地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会（法定協議会）

【補助率】

定額（上限：2,000万円）

○地域の協議会の機能強化 **（拡充）**

地域間幹線バス・地域内フィーダー系統の運行の欠損に対する補助の対象に、「法定協議会」を追加

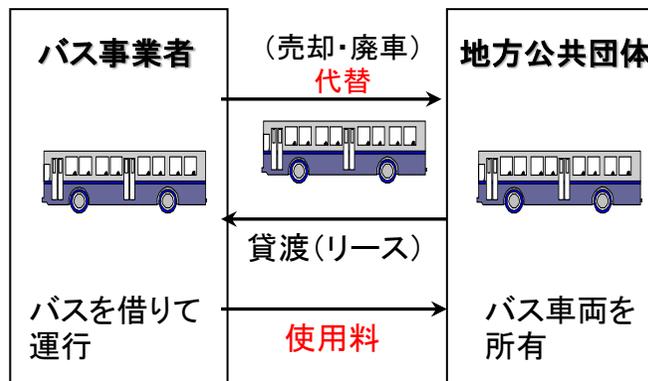
補助金の交付申請について、事業者が個別に行うか、地域全体分をまとめて法定協議会が行うか、**地域の意向に応じて選択可能**



バス車両の更新対策の強化 **【新規】**

- 地方公共団体がバス車両を購入して事業者へ貸与する公有民営補助を創設

協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定



【補助対象者】

地方公共団体

【補助率】

1/2
（上限：750万円）

【補助方式】

2年間で均等に分割して交付

離島航空路に対する支援の強化 **【拡充】**

○補助対象要件の緩和

拠点都市一か所と結ぶ路線が確保されるだけでは、生活に不可欠なサービスが十分享受できない離島については、島民の移動環境の改善に配慮し、島民運賃割引補助を一島につき二路線まで適用できるように要件を緩和

○島民運賃割引の基準運賃の引き下げ

島民運賃割引制度の引き下げ限度額を見直し、支援の幅を拡大

※平成25年度：47円/km



平成26年度：41円/km



被災地に対する支援の継続 **【延長】**

- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行を支援する「特定被災地域公共交通調査事業」について、被災地のニーズに応じたきめ細やかな対応を図りつつ、平成27年度まで期限を延長

<有償運行の場合>

仮設住宅等の箇所数	補助上限額
60か所以上	6,000万円
30か所以上60か所未満	4,500万円
30か所未満	3,500万円

仮設住宅等の箇所数に応じて上限額を設定



<無償運行の場合>

補助上限額を段階的に見直し

平成26年度：3,000万円 ⇒ 平成27年度：2,500万円

社会資本整備総合交付金による支援事業のイメージ

平成26年度予算額：
社会資本整備総合交付金
(10,841億円)の内数等

- 駅前広場、自由通路等の交通結節点の整備や、バス走行空間、自転車・歩行者空間の整備、社会実験等を幅広く支援。

※写真はいずれも整備イメージ

【駅前広場の整備】



【自由通路の整備】



【連続立体交差事業】



【P&R駐車場の整備】



【バス走行空間整備】



【歩行者空間整備】



【サイクルポートの整備】



【自転車利用促進社会実験】



【自転車走行空間整備】



○地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通ネットワーク再構築の支援方策

○支援策の多様化

- 地域公共交通の活性化の観点から、採算性を確保した形で地方における公共交通への支援が可能かどうか検討する。

(平成26年6月17日 財政制度等審議会財政投融资分科会報告書)

- 国土交通省地方部局による支援
- 国土交通大学校における自治体向け研修
- 公共交通メールマガジン
- 地域公共交通支援センター(ウェブサイト)
- なるほど！公共交通の勘どころ(九州運輸局)

○立地適正化計画(都市再生特措法)・地域公共交通網形成計画(地域公共交通法)の施行にあたって

まちづくり・公共交通の新たな制度の運用によるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの早期実現のためには、運用者である市町村職員や民間事業者への制度の早期普及・知恵の蓄積が必要不可欠。

①本省合同プロジェクトチームによる支援・対応

- 都市局・公共交通政策部のメンバーによる合同プロジェクトチームを組成し、両制度を共同して運用
- 特に導入初期は、意欲ある都市ごとに地区担当を張り付け

②地方整備局／運輸局を地域に密着したワンストップ相談窓口化

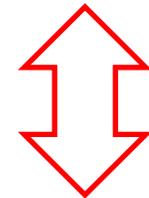
- 地方整備局(建政部)等・地方運輸局(企画観光部・自動車交通部)の連携を強化し、計画策定や予算事業等をワンストップ窓口化
- 両局の合同研修を早期に開催し、職員養成・体制整備

③市町村職員等の知恵の蓄積／普及啓発

- 法成立後にブロック説明会を開催(平成26年7月開催、約2200名参加)
- 国土交通大学校等の研修カリキュラムの充実
- 専門家チーム(本省地区担当・地方整備局・運輸局)による個別市町村や事業者に対する相談／訪問等の応援
- 先進自治体、学識経験者等の人材紹介

④優良事例の蓄積と共有

ベストプラクティスの
収集と共有



(後続都市)
先行事例の活用

地域公共交通研修(人材育成)

地域公共交通に関しては、地方自治体において、地域公共交通政策の企画・立案に関するスキルアップを図る機会が少ない状況等を踏まえ、地域公共交通関連業務に従事する地方自治体職員等に対し、業務上必要な知識の修得や、事務能力の向上等に資する研修を実施。

概要

○実施場所等

国交省柏研修センターにおいて、4泊5日で実施
平成25年度より回数を1月、6月の年2回に増加

○対象者

地方自治体の地域公共交通関係担当職員、
地方運輸局等職員

○過去の参加者数

平成23年度 50名
平成24年度 63名
平成25年度(Ⅰ期) 44名
平成25年度(Ⅱ期) 44名



主な講義内容

○国の関連施策等

地域公共交通確保維持改善事業をはじめとした
地域公共交通関連の支援メニューの活用方策等について講義

○地方自治体の取組み

大臣表彰受賞団体より講義

○交通事業者の取組み

地域で活躍する交通事業者より、実施している取組みについて講義

○計画手法等

第一人者の学識経験者より、優良事例を交えて講義

○課題研究

参加自治体の事例を研究材料とし、研修員で班別に研究、発表を行い、学識経験者より講評

公共交通政策全般について、国民の皆様に関心を持って頂くため、各地方運輸局等を通じ毎月発行しているメールマガジン。

記事の内容は、国土交通省が取り組んでいる公共交通政策の内容、地域における興味深い事例の紹介やイベントの開催案内など幅広く取り扱っている。

地方自治体、交通事業者、NPO、有識者から一般の方まで、幅広い方々に配信している。

記事見本



平素より、当メールマガジンを御愛読いただきありがとうございます。
 肌寒い日も増えてまいりましたが、読者の皆様におかれましてはいかががお過ごしでしょうか。風邪もはやっておりますので、体調にはお気を付けください。
 さて、毎年この時期は地方運輸局による公共交通関係のシンポジウムが多数開催されており、今月号では、既に開催されたシンポジウムや勉強会についての報告の他に、11月に開催予定の東北・九州におけるシンポジウムについてご案内させていただきます。また、本省公共交通政策部長が講演を行う全国フォーラムについても紹介させていただきます。いずれも、ご都合が合えば、ぜひ足を運んでいただければと思います。

それでは、10月配信のメールマガジンは以下の内容でお送りいたします。

10月号目次	
○地域公共交通シンポジウム IN 弘前を開催します (東北運輸局).....	2
○「地域公共交通活性化シンポジウム2013 in 関東」を開催 (関東運輸局).....	3
○「自治体交通担当者対象の地域公共交通勉強会」を開催！～基礎編・応用編と大好評～ (中国運輸局広島運輸支局).....	5
○「地域公共交通のあり方考えるシンポジウム2013 in 九州」～地域公共交通の元気がまちの元気～の開催について (九州運輸局).....	7
○「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2013」開催のお知らせ～「移動の問題」を本音で語り合おう、知り合おう～(くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会).....	9
○編集後記.....	11



地域公共交通シンポジウム IN 弘前を開催します (東北運輸局)

東北運輸局は、地域に最適な公共交通(地域の足)を確保、維持、改善することが、地域にとって必要かつ重要なことから、国、地方自治体、事業者、地域をよく知る住民の方々の協働がいかに重要かを考えていただく機会として、「地域公共交通シンポジウム IN 弘前～みんなで考える地域の足～」を開催いたします。

皆さまのご参加をお待ちしております。

【シンポジウム】

日時 11月20日(水) 13:00～16:30
 会場 ベストウェスタンホテルニューシティ弘前3階エメラルド (青森県弘前市大町1丁目1番地2)

定員 150名(先着受付順・参加費無料) ※当日参加も可能です。

プログラム

- ①開会挨拶 (東北運輸局青森運輸支局長・千田 孝一)
- ②開催挨拶 (青森県企画政策部)
- ③国の施策説明 (東北運輸局企画観光交通部企画課長・榎井和則)
- ④基調講演 「コミュニティバス計画の要点」 (岩手県立大学総合政策学部教授・元田良孝 氏)
- ⑤事例発表 「官民一体となったバス事業の取り組みについて」 (北海道石狩郡当別町企画部長・増輪 肇 氏)

⑥トークセッション

- (パネリスト)
- | | |
|---------------------------|---------|
| 岩手県立大学総合政策学部教授 | 元田 良孝 氏 |
| 青森県都市整備部交通政策課長 | 石部 昭規 氏 |
| 弘前市都市環境部都市政策課長 | 鎌田 雅人 氏 |
| 大館町企画観光部長 | 前田 克剛 氏 |
| 当別町企画部長 | 増輪 肇 氏 |
| 弘前バス(株)取締役営業本部長 | 福地 康 氏 |
| 弘前大学学生活動団体H-01 Managers代表 | 大野 悠貴 氏 |
| (ファシリテーター) | |
| 東北運輸局企画観光部長 | 吉田 昭二 |

⑦閉会

【ポスターセッション】(同時開催)

日時 11月20日(水) 11:00～14:00
 会場 ベストウェスタンホテルニューシティ弘前3階ロビー

※シンポジウムの内容を録めた内容で、青森県町村公共交通担当者向けセミナーを、12月11日(水)、JR青森駅前 ワラッセにて開催。

▼申込み方法につきましては、以下のURLからご確認ください。
<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/index3.htm>
 (シンポジウムチラシ10月版UP)

登録方法

件名、本文に必要な事項を記入のうえ、下記メールアドレスまでご連絡ください。

koutukeikaku_joho@mlit.go.jp

【件名】

メールマガジン配信希望

【本文】

- (1)メールアドレス
- (2)ご住所(都道府県)
- (3)ご職業(例:〇〇県公務員、交通事業者、報道関係、学生など)
- (4)配信を希望される地方運輸局等

公共交通政策部ゆるキャラ のりたろう

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



※本省にて作成したメールマガジンのバックナンバーは、国土交通省ホームページで閲覧可能。
 ※地方運輸局等によっては、独自の情報を付加して発信しているところもある。

地域公共交通支援センターの開設①

地域公共交通の確保・維持に取り組もうとする地域の関係者にとって参考となる全国の先進事例や国の支援制度等について、一元的に最新の情報を発信するためのホームページを開設。

① 国土交通省ホームページからアクセス



② 地域公共交通支援センターに直接アクセス



(事例紹介の一例)

檜原村(東京都): デマンドバス「やまびこ」本格運行 既存の路線バスに結節するフィーダー(支線)交通の導入

人口	2,544人	モード	コミュニティバス
面積	105.42km ²	法令	道路運送法(旧)第21条
人口密度	24.13人/km ²	運営主体	檜原村



■ 取組の背景

地域と交通の状況 **【過疎地域】【交通不便地域の存在】【少子高齢化】**

- ・ 檜原村は東京都西部に位置する山間の過疎地域である。
- ・ 路線バスが通っている街道から集落に続く道路は、道幅が狭く急峻な坂道で、交通不便となっている。
- ・ とくに冬期は寒さが厳しく、積雪や路面凍結でマイカーによる移動の困難性が増す。
- ・ 檜原村の高齢化率は42%以上と少子高齢化も進んでいる。

活用メニュー(制度・協議会等) **【道路運送法に基づく地域公共交通協議会】**

- ・ 檜原村では、村内を運行している「路線バスの維持」と路線バスが通っていない「交通空白(不便)地域」における村民の交通手段の確保について検討を行うため、「檜原村路線バス検討委員会」を平成16年12月に設置した。
- ・ その後平成19年6月、交通空白地域への新しい交通システムの運行方法を協議するための場として「地域公共交通協議会」を設置した。
- ・ さらに平成20年3月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会の設置と、地域公共交通協議会を同法定協議会の分科会に位置づけることが了承された。

■ 実現したサービス

サービス内容 **【フィーダー交通】【定時運行型交通】【デマンド型交通】【ダイヤの工夫】**

- 平成20年2月から実証運行を行い、平成23年4月から本格運行を行っている檜原村デマンドバス「やまびこ」のサービス内容は以下のとおり。
- ・ バス停までのフィーダー(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消する。路線バスを本線、「やまびこ」をフィーダー(支線)交通とした。
- ・ バス停までの交通不便性が高く、ある程度の需要が見込め、通年走行可能な道路条件に該当する神戸地区(運行距離約1.7km)と藤倉地区(運行距離約8.6km)で先行導入し、実証運行を開始した。
- ・ 事業主体は檜原村として、運行は村内交通事業者に委託している。
- ・ 運行時間帯・ダイヤは路線バスの発車・到着の時刻に合わせた定時運行とする。通学時間帯、通院・買物に出かける時間帯など住民のニーズに基づいて、固定便と予約方式とを併用した運行方法としている。
- ・ 平日のみの運行(春・夏・冬休み期間も同じ)とする。土・日・祝日、及び年末・年始(12月29日～1月3日)は運行しない。災害や降雪等により止むを得ず運休となる場合は、村訪見行政無償等を利用して多くの利用者に周知することとしている。
- ・ 運賃の種類は、普通旅客運賃と同数旅客運賃である。普通旅客運賃は、大人も子供も1回100円としている(未成年児は無料)。回数旅客運賃は1,000円で11枚である。
- ・ 小・中学生の通学利用は村が全額補助している。(通学補助)
- ・ 車両台数は各地区1台。
- ・ 集落内ではできるだけ多くの停留所を設置し、停留所は簡易なもので、利用者が安全に待ちやすい場所、見つけやすい場所、乗降しやすい場所に設置している。集落内は停留所以外でも乗降できることとしている(フリー乗降制)が、利用者にとっての分かりやすさを増すためフリー乗降であっても停留所を設けている。

32 檜原村

■ 効果と負担

効果 **【生活交通の確保】**

- ・ 平成23年度の「やまびこ」利用者数は、神戸地区4,826人、藤倉地区1,586人であった。また、小・中学生の通学においては人通りのない道の通学がなくなり、より安全性が向上され、交通手段を持たない高齢者の外出機会も増加している。

負担 **【国負担】【都道府県負担】【市町村負担】**

- ・ 平成23年度の年間運行経費は2地区で13,376千円となっている。
- ・ 平成23年度の収入については運賃収入で634千円、国庫補助金の地域公共交通確保維持改善事業費補助金1,323千円で、差し引き約11,419千円が村負担となっている。

■ プロセスと課題

住民グループインタビューの実施 **【プロセス:現状把握】**

- ・ 現状把握にはグループインタビューを有効活用した。普段誰がどのようにバスを利用しているのか、通院や買物・通学の際の移動手段(バスを使うか、マイカーでの送迎か)、小・中学生の通学における安全の確保、高齢者で自動車運転を止めている人がいること、新しい交通システムを導入した場合の運賃や停留所等の要望等、地域における交通のさまざまな課題が浮き彫りになった。
- ・ これらの現状と課題を、各地区での運行計画に反映させた。

■ 創意工夫・知見・教訓

コンセプトの明確化 **【知見:政策の位置づけ方】**

- ・ 新しい交通システムの導入に際しては、地域公共交通協議会の場において導入コンセプトを明確化した。すなわち、
 - ①バス停までのフィーダー(支線)交通により、交通空白(不便)地域を解消する。
 - ②高齢者や小・中学生、高校生等の移動制約者の日常生活を支える足とする。
 - ③バスの需要(利用)を開発し、「安全・安心」な「活力ある」まちづくりに貢献する。
 - ④路線バスの改善・充実と連携し、檜原村の公共交通ネットワークの形成を目指す。
- ・ バス停までのフィーダー(支線)交通の構築により、これまでバス停まで遠いなどの理由から路線バスの利用を敬避していた人やマイカーなどの送迎交通から公共交通への転換が図られ、日常生活における生活交通の改善による交流が活発化し地域の活性化も図られている。また、路線バスの改善・充実と新たな交通システムがうまく連携して、一つの村内交通ネットワークとして機能することで、路線バスの利用促進(需要開発)を図り、バス交通の維持・活性化に貢献している。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先: 檜原村企画財政課 電話 042-698-1011
 参考 URL: 檜原村地域公共会議
http://www.vdl.hinohara.tokyo.jp/contents/keikaku_hoshokoku/rosen_bus/koutu_kajigi.html2

なるほど！！公共交通の勘どころ

地域公共交通を創り・守り・育てるために

概要版



平成26年3月



国土交通省 九州運輸局

なるほど！公共交通の勘どころ②

I. 地域公共交通のあり方を考える必要性	<ul style="list-style-type: none"> ●九州の地域公共交通を取り巻く状況、地域公共交通に求められる役割 ●今、地域公共交通のあり方を考えることの必要性 など 	“本編” p.1～9	
II. 地域公共交通を考えるにあたって	<ul style="list-style-type: none"> ●真っ先におさえておかなければならない重要なポイント ●どんなことを目指して取り組みを進めていくべきか など 	“本編” p.10～18	
III. 地域公共交通を計画する検討手順	<ul style="list-style-type: none"> ●計画を策定・見直しする際の留意点や手順 ●現状やニーズを把握する方法 ●協議の“場”や、地域公共交通に関する計画の種類 など 	“本編” p.19～55	
IV. 地域公共交通への取り組みの“勘どころ” “本編”p.56～141	IV-1 必要な地域公共交通サービスを確保する	<ul style="list-style-type: none"> ●必要な地域公共交通サービスを確保するための方法（サービスの見直し、新規導入等） ●陥りやすい失敗事例 	“本編” p.61～108
	IV-2 地域公共交通の利用を促進する	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通をもっとたくさんの人に利用してもらうための様々な取り組み 	“本編” p.109～130
	IV-3 地域公共交通の収支を改善する	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の収支を改善する様々なアイデア 	“本編” p.131～135
	IV-4 地域で公共交通を支える	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通の運行を地域で支援する取り組み ●地域が主体となった取り組みを市町村等がバックアップする方法 など 	“本編” p.136～141
V. 地域公共交通に関する法律や支援制度	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通に関連する様々な法律 ●コミュニティバス等の事業化に向けた手続き ●地域公共交通の運行や計画づくりに活用できる補助制度など 	“本編” p.142～170	
●巻末資料	<ul style="list-style-type: none"> ●地域公共交通に関する様々な用語 ●地域公共交通を考える際に参考となる書籍や、マニュアル・事例集 など 	“本編” p.171～188	

ご清聴ありがとうございました

