

地域公共交通の確保・維持に向けた 取り組みについて

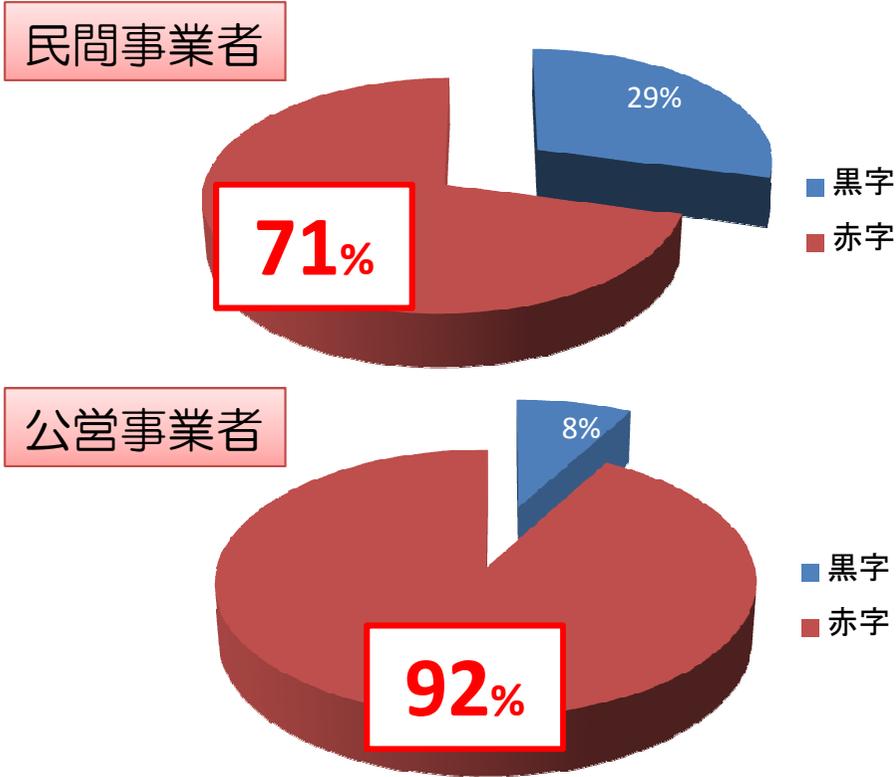
平成25年10月28日

国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課

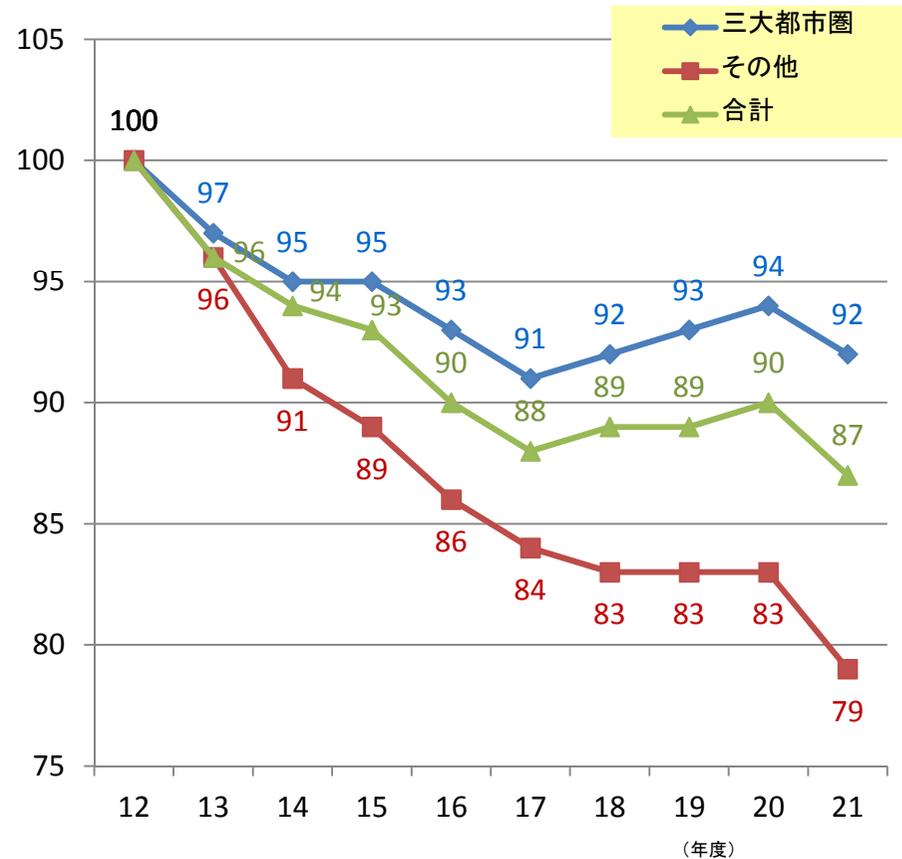
バス交通をめぐる状況(全国)①

- 乗合バスについて、民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字。
- 輸送人員は減少傾向。

乗合バス事業者の収支
(H23年度)
(保有車両30両以上の事業者)



輸送人員の推移
(H12年度を100とした場合)



バス交通をめぐる状況(全国)②

- この6年間（平成18年度～平成23年度）で、11,160kmが廃止。（全国のバス路線合計41万7,400Km（平成21年度末）の2.7%を占める。）

乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	11,160

平成11年以降の法的整理・事業再生等の事例

法的整理

民事再生法 ○東陽バス(株) ○那覇交通(株) ○北都交通(株)
○富士交通(株) ○琉球バス(株) ○茨城交通(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法 ○京都交通(株) ○水間鉄道(株) ○福島交通(株)

破産法 ○井笠鉄道(株)

特別清算 ○常磐交通自動車(株)

私的整理

○大分バス(株) ○中国バス(株)

事業再生

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構

○九州産業交通(株) ○関東自動車(株) ○宮崎交通(株)

○北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株)) ○箱根登山鉄道(株)
○いわさきコーポレーション ○立山黒部貫光(株) ○国際興業(株)
○(株)日立電鉄バス他4社 ○アルピコグループ松本電鉄他3社

企業再生支援機構

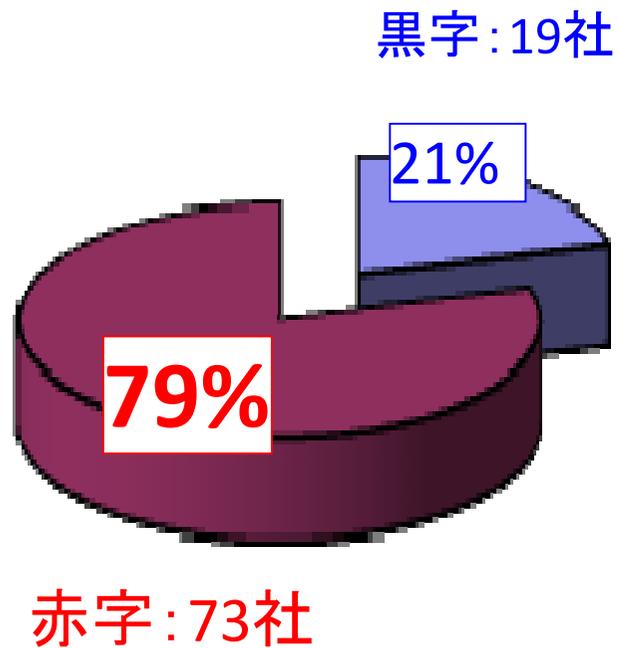
○会津乗合自動車(株)

(※) 稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

地域鉄道をめぐる状況(全国)

- 鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

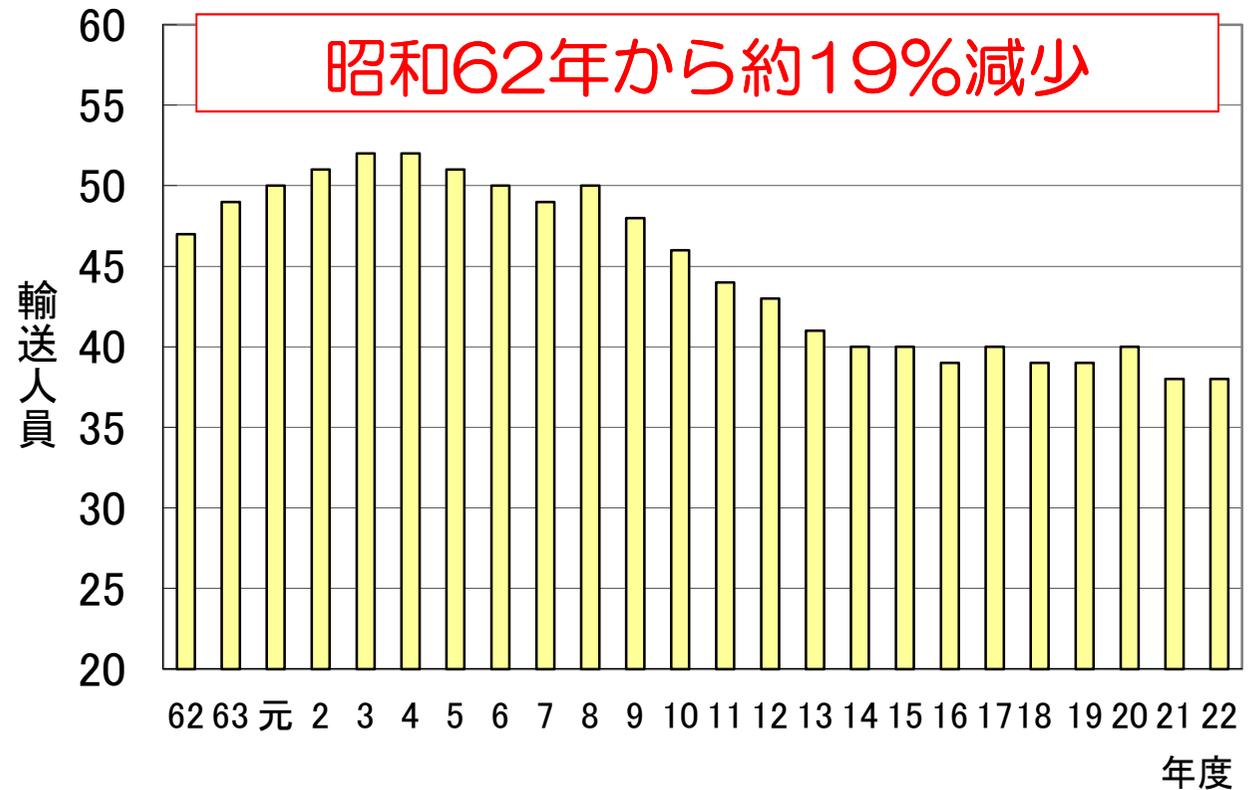
経常収支 平成22年度(鉄軌道業)



輸送人員の推移

(単位:千万人)

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く71社



出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

公共交通空白地域の拡大

- 交通空白地域の可住面積は36,433km²（九州島(※)に匹敵）。
- 交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況。

	日本全体 (総面積377,915km ²)	交通空白地域 (バス停600m・ 鉄道駅1km圏外)	交通空白地域 の割合
可住面積	117,600km ²	36,433km²	30.9% (9.6%)
人口	127,768千人 (1086人/1km ²)	2,423千人 (67人/1km ²)	1.9%
うち高齢者人口	27,470千人	731千人	2.7%

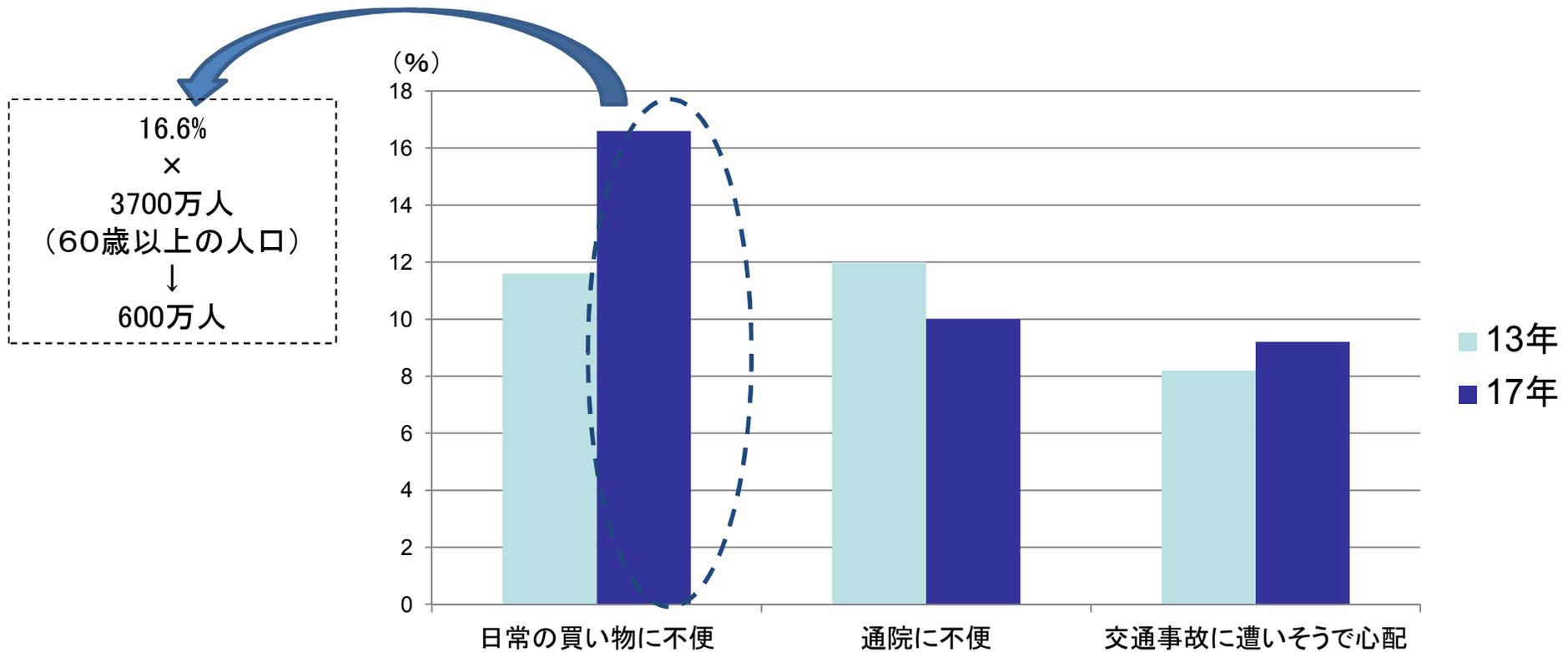
(※) 九州島の面積は36,749km²

(出典) 平成17年国勢調査結果及び「バスネットワークの実態分析調査報告書」(社団法人日本バス協会)より国土交通省作成

買い物難民の増加

- 買い物の不自由を感じる「買い物難民」が600万人を超える状況。

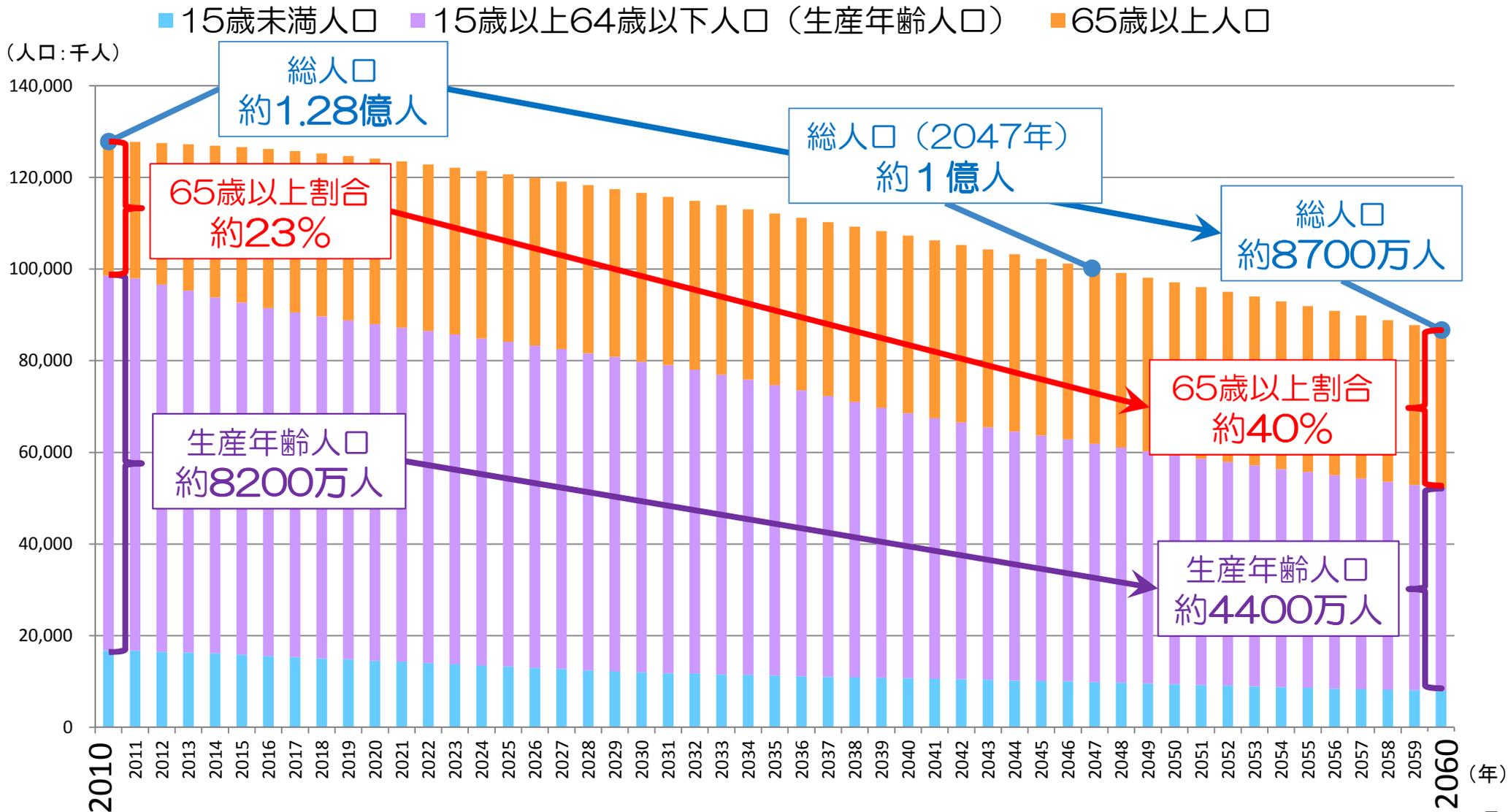
「買い物難民」の推計値



※全国の60歳以上の男女に対する調査結果

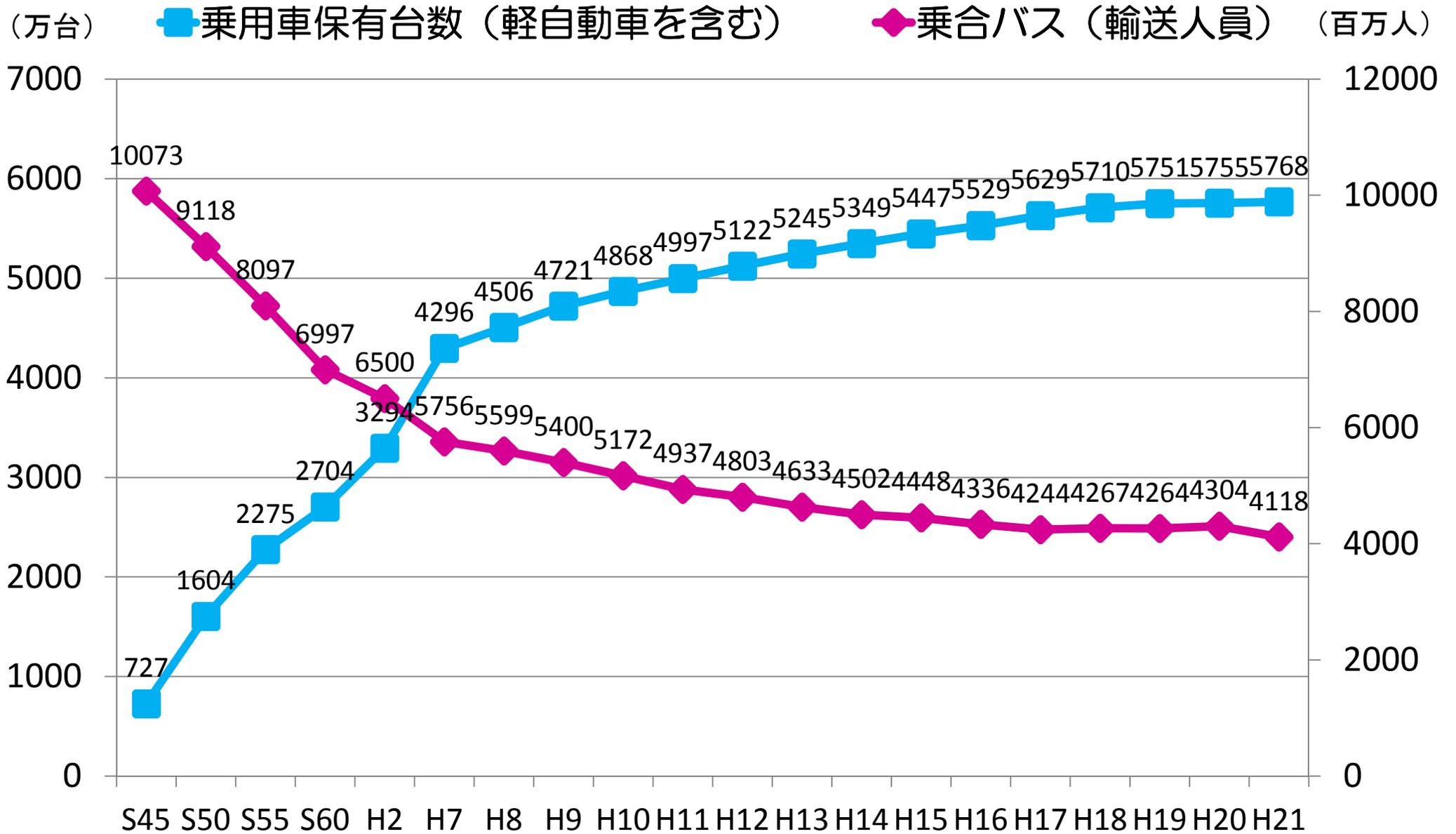
人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は2060年には現在の半分近くまで減少。



(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

モータリゼーションの進展



出典:「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省総合政策局作成

道路運送法に基づく生活交通の主な類型

一般乗合旅客自動車運送事業(「緑ナンバー」)

路線定期運行 (定期定路線)

路線バス

定期定路線型乗合タクシー

コミュニティバス (市町村が運送事業者に委託する場合)

地方公共団体等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上のために一定地域内を運行し、車両・運賃等を工夫したバス(定義の一例)



路線不定期運行

デマンド交通 (デマンドバス・デマンド型乗合タクシー)

利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送



区域運行

一般乗用旅客自動車運送事業(「緑ナンバー」)

タクシー

福祉タクシー

自家用有償旅客運送(「白ナンバー」)

市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で、当該市町村の住民、移動制約者等の運送を行うもの

市町村運営有償運送

交通空白輸送：交通空白地帯において、市町村自らが行う、当該市町村の住民の旅客輸送の確保のために必要な運送

市町村福祉輸送：市町村の住民のうち、身体障がい者や要介護者等の支援のために市町村自らが行う運送(会員限定)

過疎地有償運送

NPO等が過疎地域等において行う、当該地域内の住民等の運送(会員限定)

福祉有償運送

NPO等が定員11人未満の自動車を使用して行う、身体障がい者や要介護者等の運送(会員限定)

地域公共交通会議について

地域公共交通会議

【主宰者】

市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

【構成員】

市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等（地域の実情に応じて）（※事案によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

【目的】

- ・ 地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
- ・ 輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

事業者へ委託することとなった場合

新4条に基づく乗合事業者による運送 ＜事業許可又は事業計画変更認可＞

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理期間の短縮
・ 路線変更認可の迅速化 等

事業者によることが困難な場合

自家用自動車による有償運送(市町村運営バス) ＜登録(更新制)＞

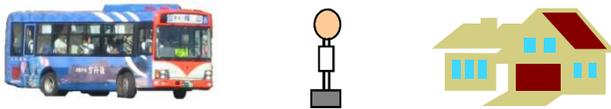
- 輸送の安全・利便の確保
 - ・ 一定の講習の修了（運転者）
 - ・ 運行管理体制、事故処理体制
 - ・ 運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - ・ 事業改善命令、行政処分 等

更新・変更

コミュニティバス・デマンド交通

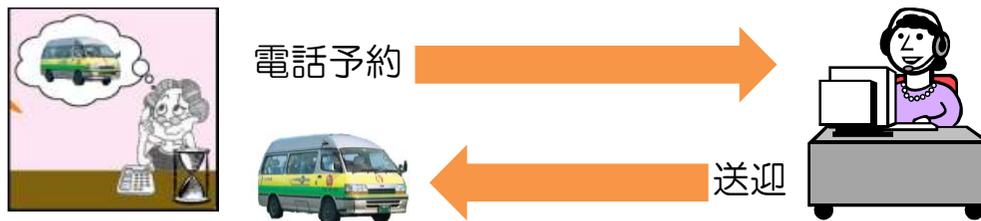
コミュニティバス

- ・市町村が自ら又はバス事業者へ委託して運行するバスをいう。
- ・一定程度のまとまった需要がある場合に適している。
- ・利用者利便の向上のため、車両や運賃等に工夫を凝らしているケースが多い。

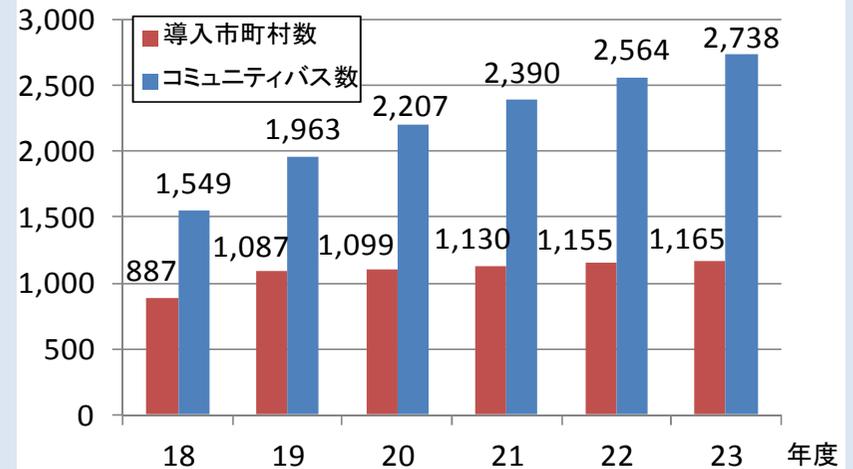


デマンド交通

- ・電話予約など、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うバス又は乗合タクシーをいう。
- ・需要が分散している場合に適している。
- ・デマンド交通システムとして、IT活用型(PCでデータ管理、配車情報通信、運行計画作成などを実施)と非IT型(PCを活用せずタクシー無線での配車等を実施)がある。

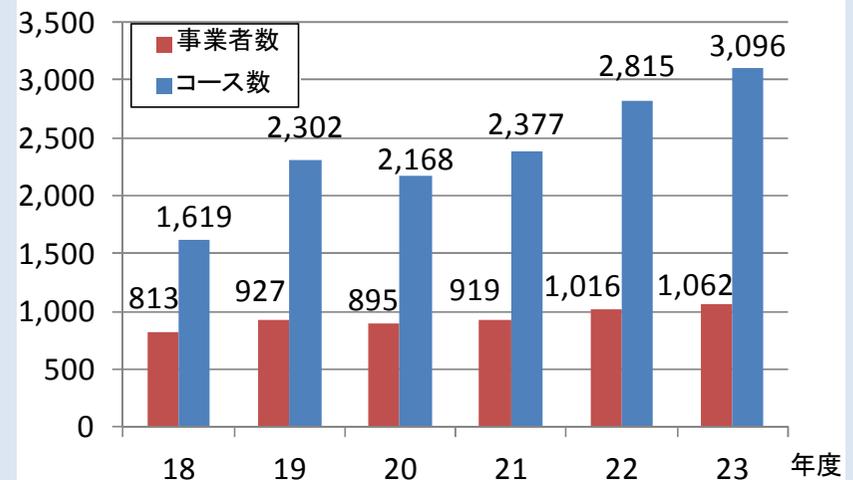


コミュニティバスの導入状況



※個別調査による。

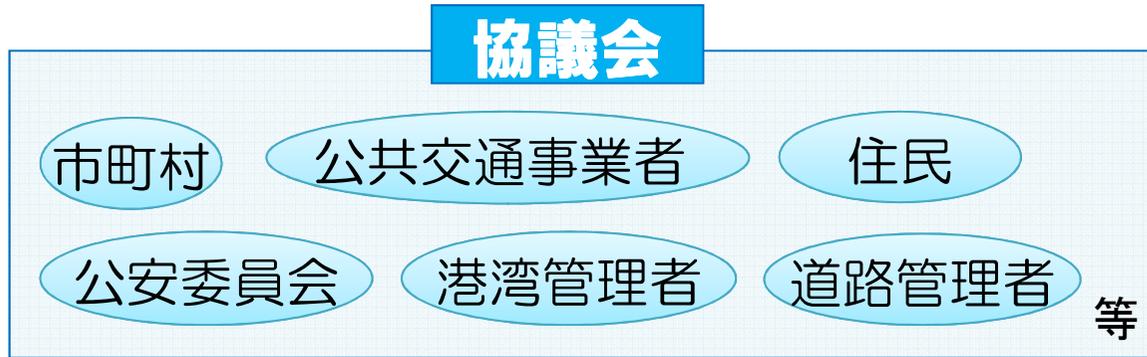
乗合タクシーの導入状況



※乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合行為をいう。
 ※※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。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 平成19年制定。
- 地域の関係者による協議会が「地域公共交通総合連携計画」を策定。
- 同計画の策定・実施を国が総合的に支援。



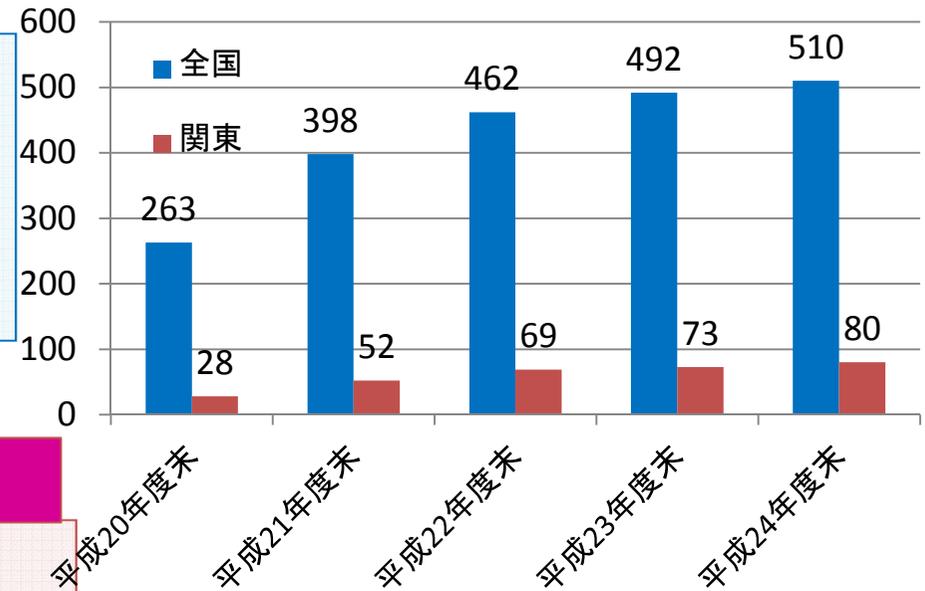
「地域公共交通総合連携計画」の策定・実施

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。

【施策例】

LRT（富山市）やBRT（千葉市等）の導入
コミュニティバスや乗合タクシーの活用
鉄道活性化（福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道）

〈市町村における連携計画策定件数〉



国による総合的支援

- ・ 法律上の特例措置
- ・ 予算上の措置
- ・ 情報、ノウハウの提供

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～

25年度予算額 333億円
(対前年度比1.00)

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

<効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。>

- 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

- 市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

- 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、
鉄道駅、旅客
ターミナルの
バリアフリー化
等を支援



利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくり
の一環として、LRT、BRT、ICカード
の導入等公共交通
の利用環境改善
を支援



地域鉄道の 安全性の向上

地域鉄道の安全性
向上に資する設備
整備等を支援

地域公共交通 調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 (※)

(※)東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

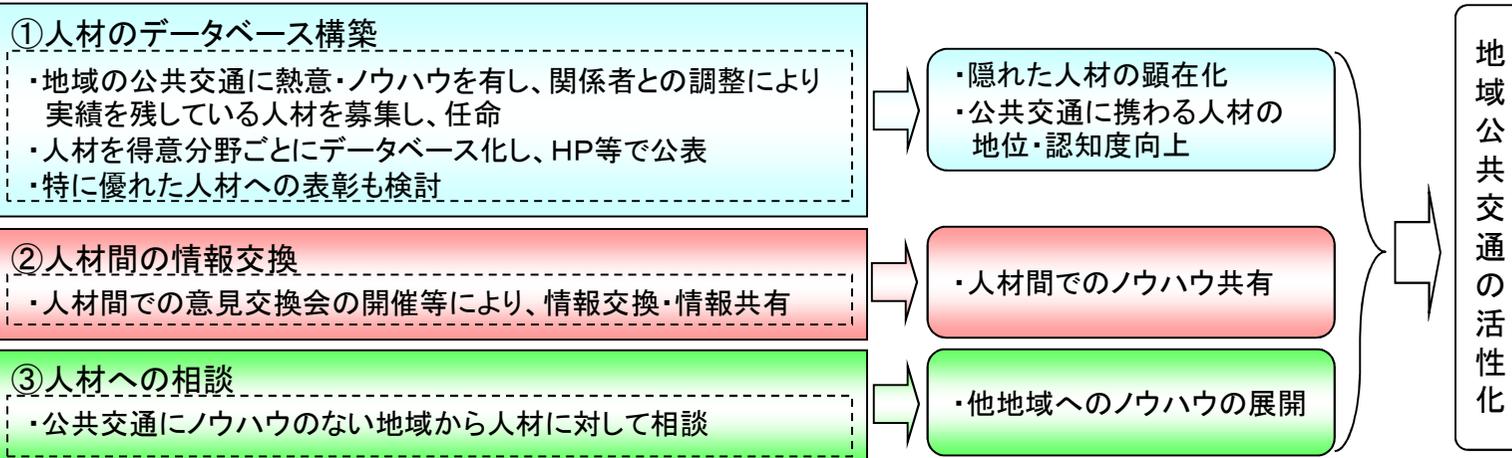
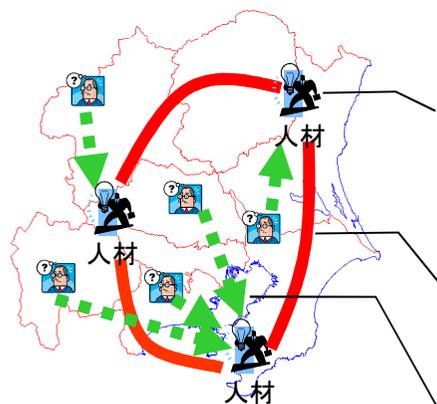
地域公共交通マイスター制度の推進

概要

・地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組みを実践するにあたり、その取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。

＜選定委員＞ H24.3月時点	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授	中村文彦 (委員長)	関東鉄道協会会長	根津嘉澄
	交通ジャーナリスト	鈴木文彦	(社)東京バス協会会長	小田征一
	フリーアナウンサー	青山佳世	関東地区ハイヤータクシー協議会会長	大野清一
	関東七社会(共同通信社東京支社長)	渥美一志	関東旅客船協会会長	山崎潤一

・「地域公共交通マイスター」は、自らの取組みから得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担う。



取組状況

平成22年11月 1日～30日	地域公共交通マイスター候補者の推薦を募集
平成23年 3月10日	地域公共交通マイスター選定委員会を開催
4月25日	初代地域公共交通マイスター13名を任命
6月27日	プロフィール、取組事例等を「地域公共交通マイスターデータベース」としてホームページで公開
10月11日～11月11日	地域公共交通マイスターの知識・経験の普及等のため「地域公共交通マイスターワークショップ」を開催
平成24年 3月 9日	第2回地域公共交通マイスター候補者の推薦を募集開始
3月22日	第2回地域公共交通マイスター選定委員会を開催、選定委員・初代マイスターとの意見交換会を開催
	二代目地域公共交通マイスター4名を任命

生活交通の確保に向けた段階的取組みに対する国の総合的支援

問題の認識

～地域の公共交通に関する多様な課題～

輸送人員の減少 事業者の経営悪化 相次ぐ減便・路線廃止
公共交通空白地域の拡大 買い物難民の発生

解決策の模索

～地域の関係者の「当事者意識」の発揚～

学識経験者やNPO等の知見や意欲の活用

合意形成

～関係者による連携と協働～

(市町村、都道府県、交通事業者、地域住民、国)

協議会の活用 条例や計画の策定

具体的な取組の実施

～地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保～

各種輸送サービスの活用 公有民営型上下分離
まちづくりや観光等とのタイアップ

検証と改善

～「PDCA」に終わりなし～

国の取組み

○普及啓発活動

- ・ホームページやメールマガジンによる情報発信
- ・メディアに対する情報発信の強化
- ・シンポジウムの開催

○情報提供、人材育成等の支援

- ・ベストプラクティス集の提供
- ・各省庁が連携し、各種輸送サービスの制度等について総合的に周知
- ・研修やセミナーによる人材育成

○合意形成や計画策定等の支援

- ・地域公共交通活性化再生法による枠組みの構築
- ・計画策定に対する財政上の支援
- ・地方運輸局等による計画策定のフォロー

○財政上の支援

- ・地域の議論を経た取組や地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援

○法令等制度の改善

- ・制度的な障害の軽減・除去

○顕彰等の支援

- ・国土交通大臣表彰による顕彰

地域が行う上記の取り組みを、
国がそれぞれの段階に応じて総合的に支援