

参考資料

1. 地域公共交通に関する政策
2. 平成26年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題
3. 地域公共交通をめぐる社会情勢の変化
4. 独占禁止法の適用除外
5. 自家用有償旅客運送制度
6. MaaSの普及に向けた関連制度の整理
7. 交通手段の見直しに係る事例等

1. 地域公共交通に関する政策

これまでの地域公共交通に関する政策について

- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年 10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年 10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年 11月：「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」施行

- 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国のガイドライン)

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・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(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRTの整備、BRTの普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、地域公共交通特定事業により実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件 ※平成26年11月末時点)



地域公共交通活性化再生法(平成26年)の改正

■平成26年に地域公共交通活性化再生法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

■バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

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

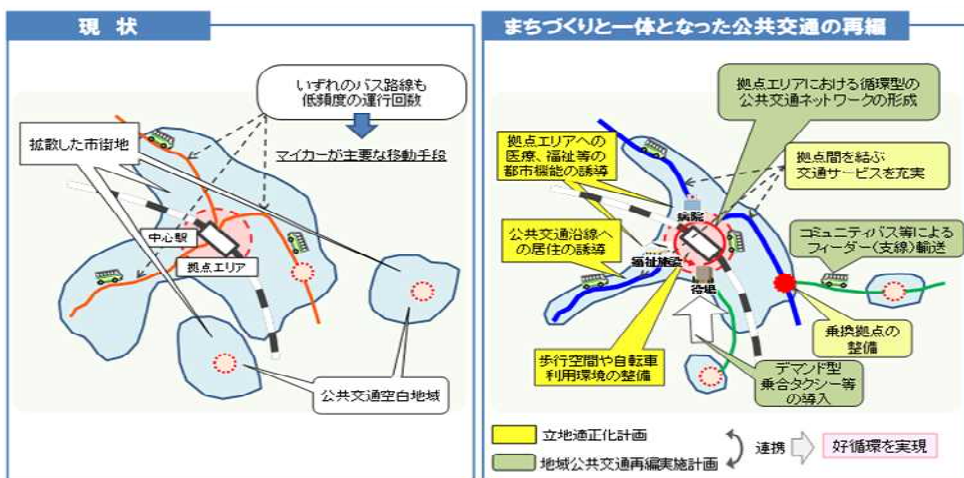
目標

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

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



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

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

- 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

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)。
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画(地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

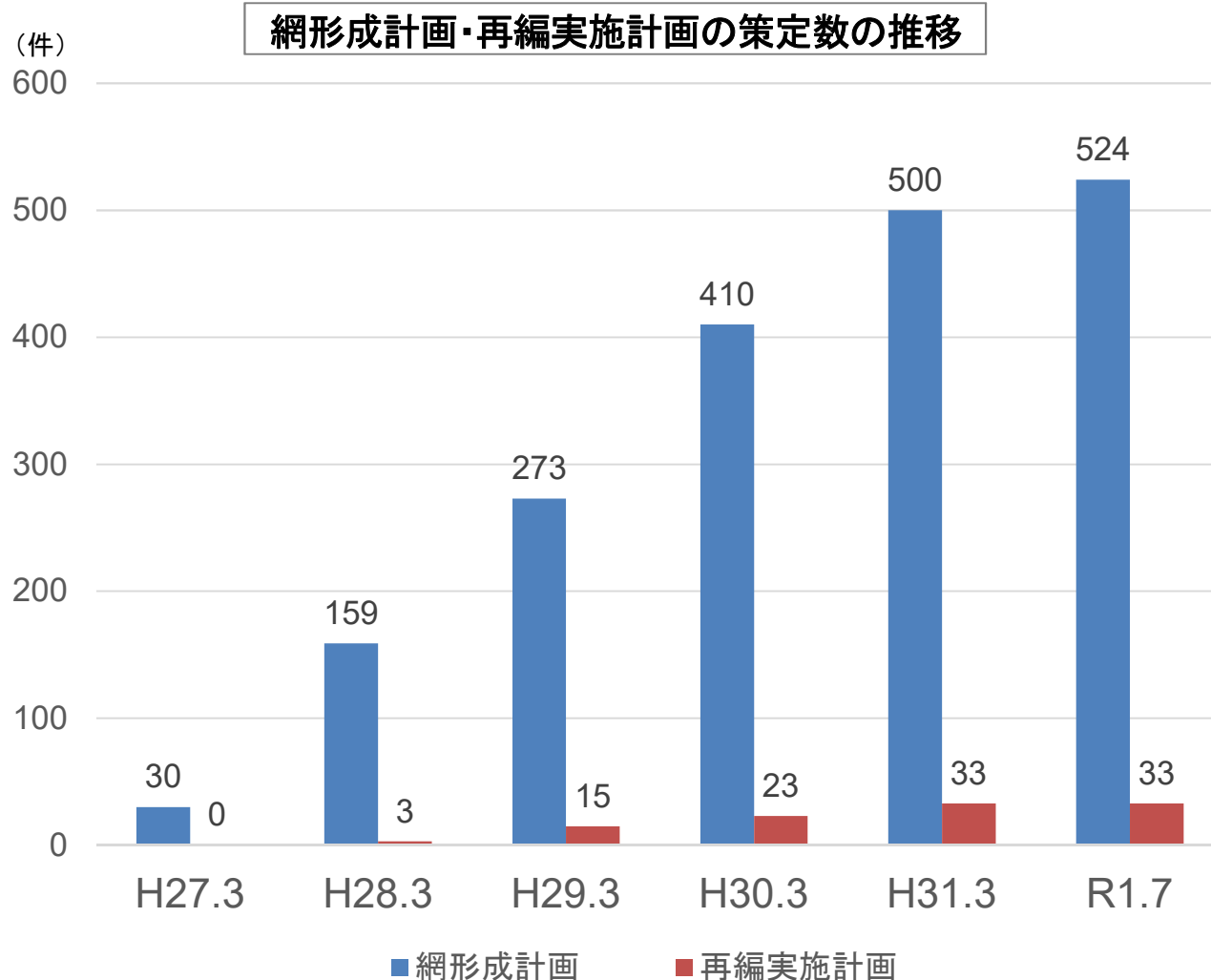
法律の特例措置等により計画の実現を後押し

2. 平成26年地域公共交通活性化再生法 改正の成果と課題

2. ①地方公共団体が中心となった取組 (網形成計画の策定)

地域公共交通網形成計画の策定状況(令和元年7月末時点)

- 令和元年7月末時点で、**524件**の地域公共交通網形成計画が策定されている。
- 網形成計画の策定主体は、**市町村単独**によるものが約9割を占めており、**都道府県等**による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- また、**地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり**、PDCAを着実に進める観点から、**より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要**。



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	471件 (89.9%)
広域	複数市町村	28件 (5.3%)
	県+市町村	20件 (3.8%)
	県(全域)	5件 (1.0%)
合計		524件

(参考)

市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数
739市町村 / 1,741 全市町村 (42.4%)

広域的な地域公共交通網形成計画の策定事例

- 近年、連携中枢都市圏等の市町村連携の動向や、災害時対応の重要性、さらにはインバウンド旅客の周遊等のニーズの高まりから、地域交通の広域圏としての取組の重要性が増している。
- 広域的な網形成計画の策定事例として、①複数市町村、②都道府県と市町村、③都道府県(全域)で策定するケースが挙げられる。

	件数	主な事例
①複数市町村	28件	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する市町村が、地域住民の日常生活を基本とした交通圏単位で策定。(愛知県北設楽郡 等) ・定住自立圏構想や連携中枢都市圏等の広域連携に合わせて、圏域内の市町村が共同で策定。(滋賀県湖東圏域定住自立圏、青森県八戸圏域 等) ・鉄道沿線の市町村が共同で策定。(えちぜん鉄道沿線地域 等6地域)
②都道府県 +市町村	20件	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県が中心となって、県内を複数の区域に分けて策定。(鳥取県、大分県) ・都道府県が中心となって、一部の市町村と共同で策定。(宮崎県日向・東臼杵地域 等) ・鉄道沿線の自治体(都道府県含む)が共同で策定。(北タンゴ鉄道沿線地域 等4地域)
③都道府県 (全域)	5件	<ul style="list-style-type: none"> ・県が中心となって、県内全域の計画を策定。(青森県、岩手県、奈良県、愛媛県、佐賀県)
(合計)	53件	

網形成計画の効果的な活用事例

モード間連携や多様な輸送サービスの活用(茨城県常陸太田市)

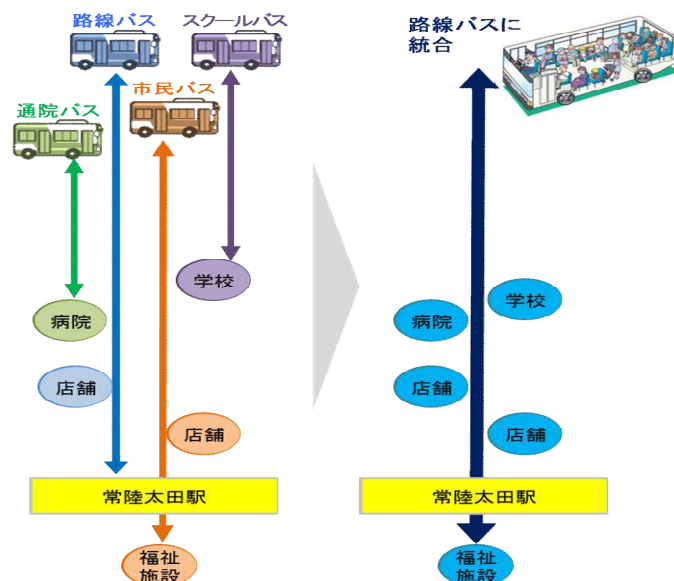
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)



■ 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
■ 路線バス・市民バスが重複していた路線

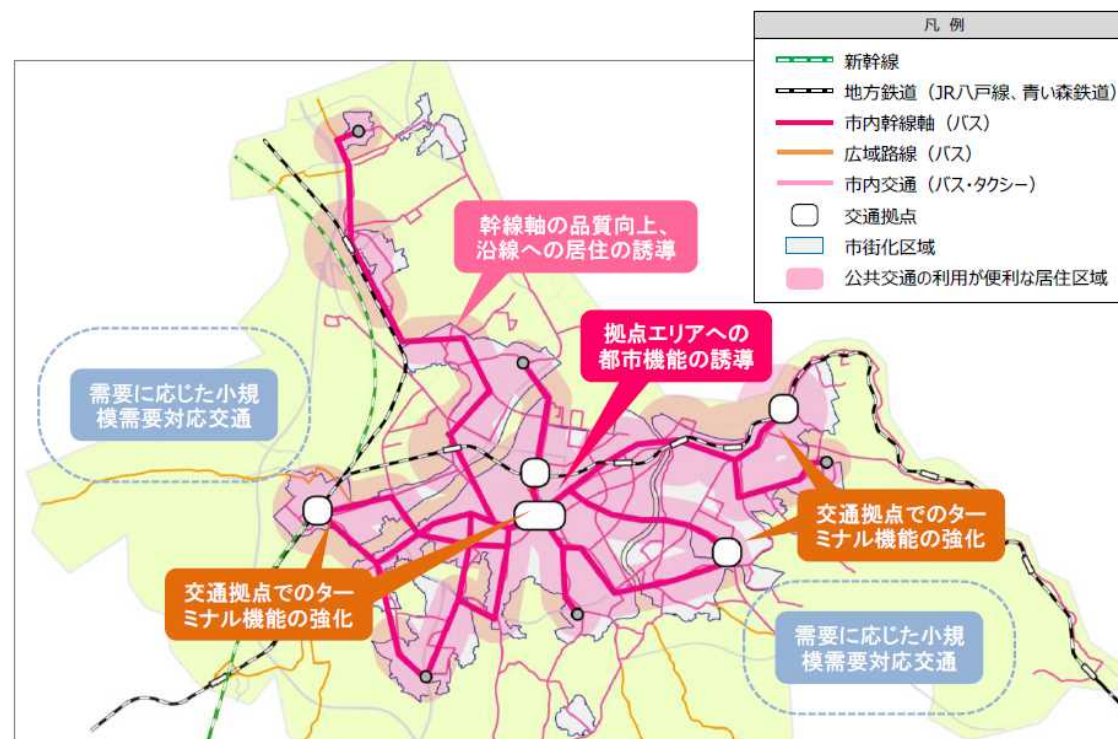
網形成計画の効果的な活用事例

モード間連携や多様な輸送サービスの活用(青森県八戸市)

- 網形成計画において、複数のバス事業者が運行する市街地の主要幹線軸について、ダイヤ(等間隔運行等)、運賃体系、情報提供等に連携して対応することとし、持続可能で使いやすい地域公共交通ネットワークを目指している。

高頻度サービスを提供する「市内幹線軸」		サービス品質を維持し向上させるための施策の検討		
幹線軸の名称	区 間	目標運行間隔	実施する施策	
①八戸駅幹線軸	中心街～八戸駅前 ※②と③の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
②田面木幹線軸	中心街～田面木	10分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
③根城大橋幹線軸	中心街～八戸駅前	20分間隔	等間隔運行	市営バス
④湊方面幹線軸	中心街～労災病院通 ※⑤と⑥の各幹線軸の合流で形成	10分間隔	等間隔運行	市営バス
⑤鮫幹線軸	中心街～鮫小学校通	20分間隔	等間隔運行	市営バス
⑥岬台幹線軸	中心街～岬台団地	20分間隔	等間隔運行	市営バス
⑦中居林幹線軸	中心街～中居林	20分間隔	等間隔運行	市営バス
⑧八太郎幹線軸	中心街～八太郎	20分間隔	共同運行 等間隔運行	市営バス 南部バス
⑨市民病院・田向幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(市民病院まわり)	20分間隔	等間隔運行	市営バス
⑩旭ヶ丘幹線軸	中心街～旭ヶ丘営業所(国道まわり)	20分以内	高頻度運行	市営バス
準幹線	⑪ニュータウン幹線軸	中心街～八戸ニュータウン	30分間隔	パターンダイヤ 市営バス
	⑫多賀台幹線軸	中心街～多賀台団地	30分間隔	パターンダイヤ 市営バス

図 「市内幹線軸」の等間隔運行・共同運行の継続



網形成計画の効果的な活用事例

地域の多様な関係者の協働(岐阜県岐阜市)

■ 網形成計画において、地域住民が主体となって運行計画の見直しや継続的な利用促進活動を行うとともに、市が収支状況等を継続的にチェックすることにより、持続可能なコミュニティバスの運行を目指している。

■ コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民・行政・交通事業者の3者が連携



地域住民が主役

地域住民

地域が経営感覚を持った運営

- ・計画段階から住民が参画
- ・ルートやバス停の位置の検討
- ・ダイヤの運行計画の立案・運賃の決定
- ・コミュニティバスの愛称も募集
- ・運行段階での運営
- ・地域で広告を募集
- ・利用者をサポートするヘルパーボランティア

行政(市)

運営の支援

- ・運行事業者の選定(公募)
- ・法的手続き
- ・利用促進の助言
- ・補助金

交通事業者

バスの運行

- ・安全安心な運行の徹底
- ・運行経費の縮減

■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化

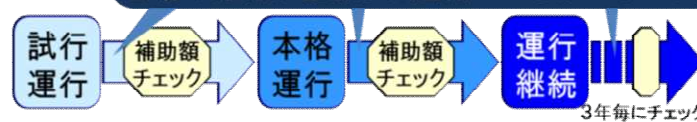
コミュニティバスの運行から地域再生へ



■ 地域住民による様々な活動

- ・利用促進活動
 - ・運行計画の見直し
 - ・広報活動
 - ・収支改善策の検討 等
- (運賃の見直し、広告収入の検討 等)

地域の努力が継続した運行へつながっていく!



補助基準		
高齢者密度	高 ↔ 低	
収支率	40% ↔ 15%	
補助上限額	800万円 ↔ 1,050万円	

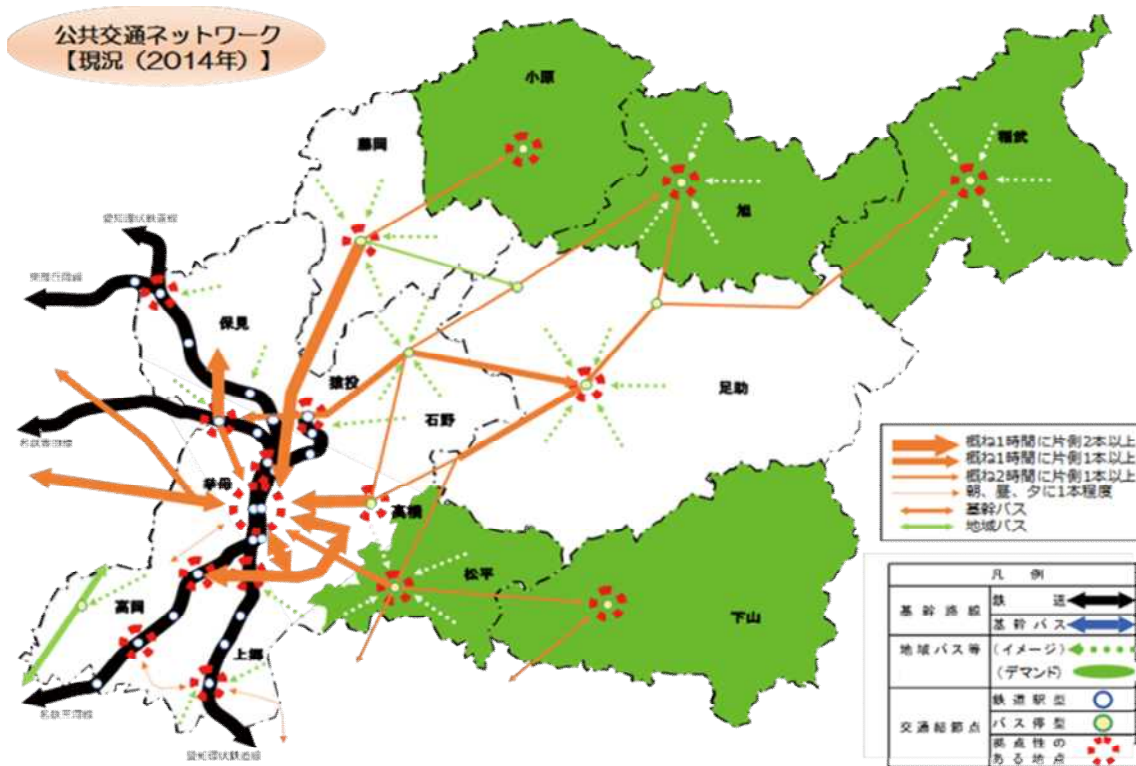
持続可能なコミュニティバスシステムの構築

行政による効率性・補助金額のチェックと地域住民による継続的な利用促進活動や運行計画の見直し

網形成計画の効果的な活用事例

地域の多様な関係者の協働(愛知県豊田市)

- 網形成計画において、地域のバスについては、多様な関係者からなる運営協議会の議論に基づき運行・改善することを明らかにするとともに、収支率等の定量的な指標と運営協議会の取組を評価するバス評価システムを導入し、サービス水準の見直しに活用することとしている。



「鉄道」・「基幹バス」・「地域バス」で広大な市域をカバー



地域バス運営協議会にて検討

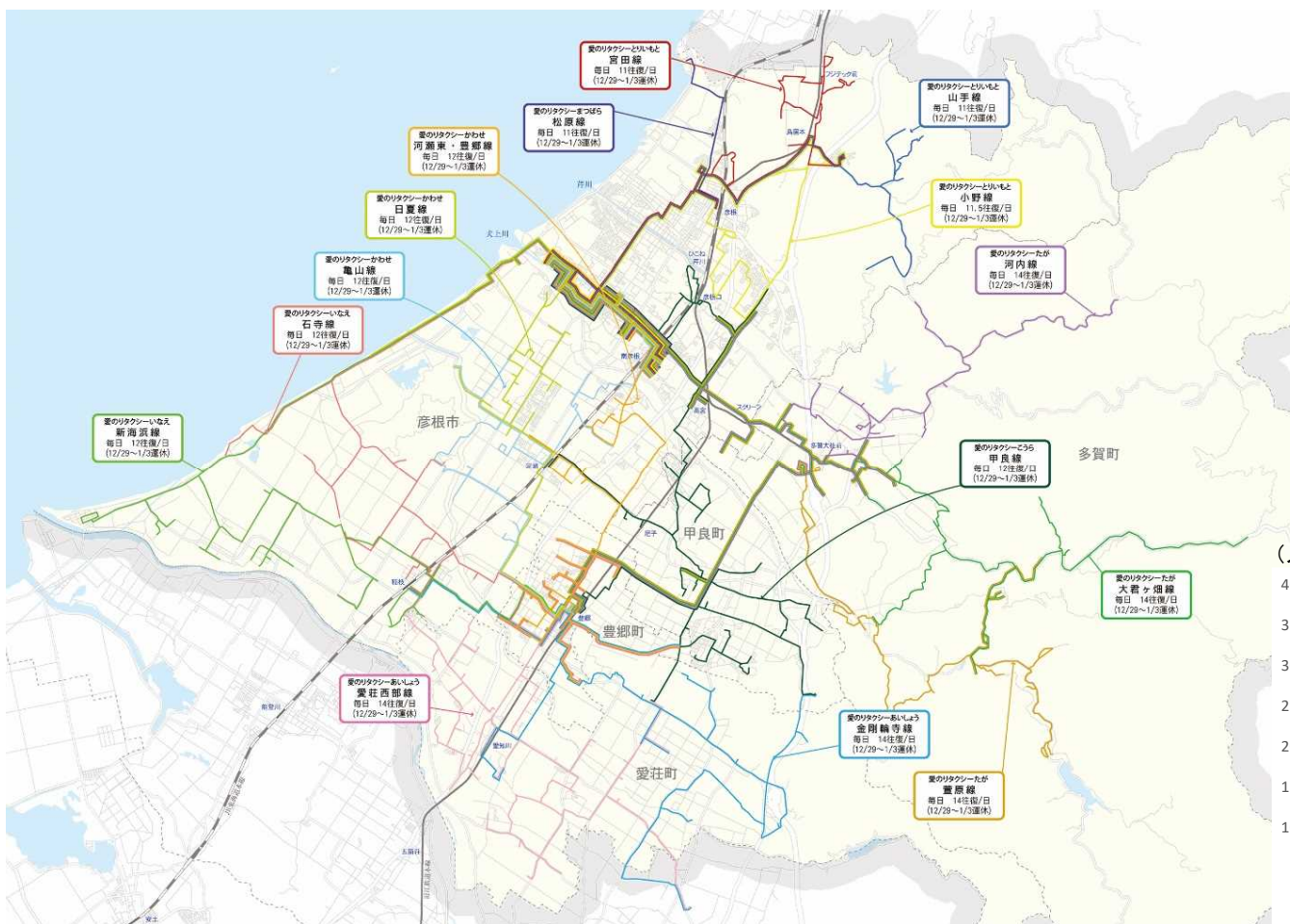
- 「地域バス」は、地域住民、商工会、病院、学校などが参加する「**運営協議会**」の議論に基づき運行、改善を実施。
- 収支率等の定量的な指標と運営協議会の取組を評価する**独自のバス評価システム**を導入し、「基幹バス」・「地域バス」のサービス水準の見直しに活用・運営協議会の活動を活性化。

網形成計画の効果的な活用事例

交通圏全体を見据えた広域的な連携(滋賀県湖東圏域定住自立圏)

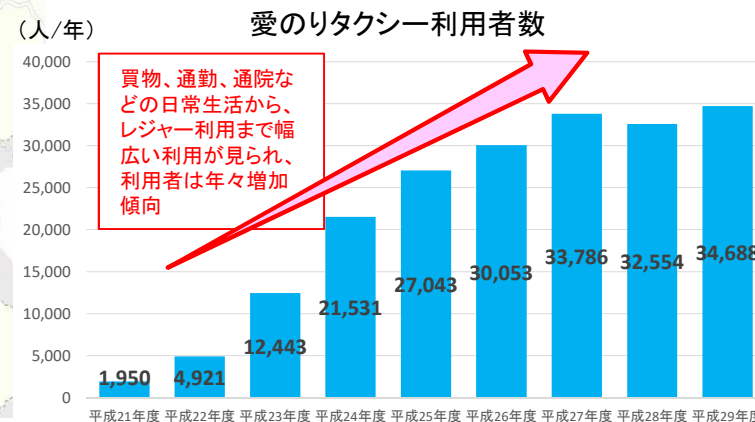
- 網形成計画において、一部の市町が別々に運営していた予約型乗り合いタクシーを、圏域全体で運行するように見直すこととしている。

【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】



委託事業者	近江タクシー(株)
運行便数・時間	・12便/日(往復)・路線 ・概ね7:00~20:00
利用運賃	・400円、800円の2段階制※
補助の財源	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金

※委託事業者にメーター運賃と利用運賃の差額を補助



網形成計画の効果的な活用事例

交通圏全体を見据えた広域的な連携(愛知県北設楽郡)

- 網形成計画において、3町村のバスを役割に応じて分類し、地域間幹線補助系統も含めて位置づけるとともに、運賃体系等の統一化を図り、高校生の通学や高齢者の外出といったニーズに応えることとしている。

山村の複数町村の連携による生活交通ネットワークの構築

- 各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。
- 独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。
- 路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。

効果

郡内唯一の高校の下宿解消

高齢者の外出機会の増加



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 楕円:デマンドバス



バス通学が可能となり
高校生の下宿率が低下



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

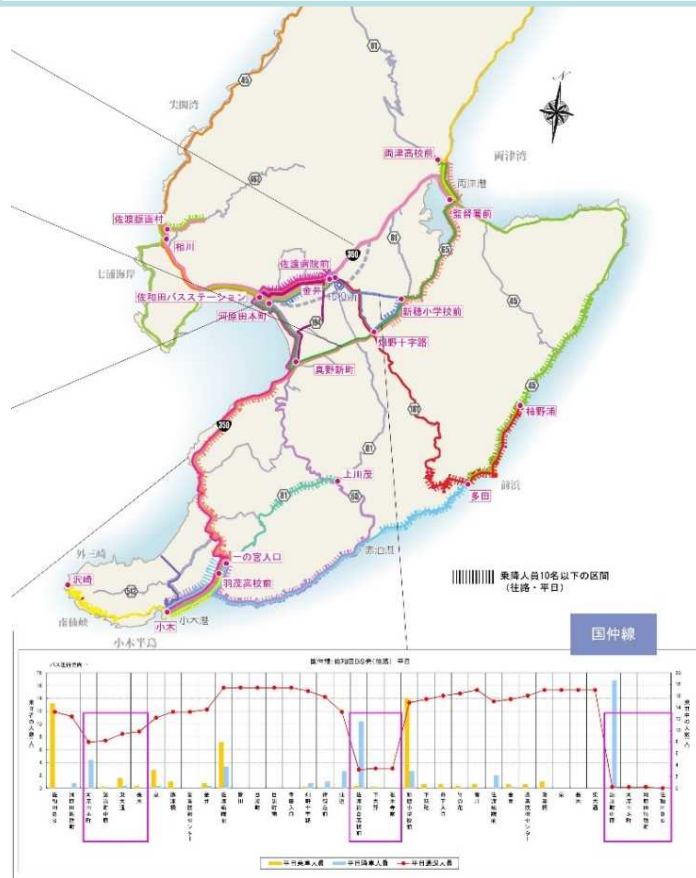
網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(新潟県佐渡市)

- 網形成計画において、現状の路線別の乗降数を可視化するとともに、通学・通院といった目的別の公共交通のサービスレベルを分析。

路線別乗降数

佐渡市内路線バスについて、路線別乗降車数及び乗降数が10名以下の区間をグラフ及び図に示す。全体として、中心から離れた区間で乗降数が10名以下となる区間が存在する。(平成22年度データ・往路・平日)



高校別バス通学可能区間

市内の各高校の通学として利用できる路線及び区間を以下に示す。赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線沿線において、羽茂高校を除く4校で通学ができない路線となっている。また、南線沿線で相川高校、羽茂高校へ、東海岸線沿線で佐渡高校、相川高校、羽茂高校へ通学ができない路線となっている。



病院別バス通院可能区間

市内バスにおいて、主な病院の診療受付開始(診療開始後1時間以内)に間に合う路線及び区間を以下に示す。乗り継ぎ、直行便により、病院に行けるようになっている。ただし、もっとも通院ニーズの高い佐渡総合病院では、赤泊線、度津線、前浜線、宿根木線において診療受付開始に間に合わない路線となっている。



※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(数値目標の設定例)

- 網形成計画において目標を設定する際、公共交通利用者数、利用者満足度等、公共交通そのものの利用状況に着目した目標に加え、公的負担に関する目標や、公共交通の利便性の向上による他の政策分野への貢献を明確にした目標を設定する例もみられる。

公的負担に関する数値目標の設定例

作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円 (H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円 (H26)	310,000千円 (H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円 (H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円 (H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	住民1人あたりの財政負担額	6,424円/人 (H27)	6,400円/人 (H36)
茨城県大子町	利用者1人あたりの町負担額	650円/人 (H27)	650円/人(H32)

まちづくりと連携した目標の設定例(岐阜市)

まちなかの賑わい

中心市街地のバス降車人数

- 目的
 - ・郊外部から中心部への公共交通アクセシビリティの向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「中心市街地にバスで訪れる人々が増える」ことを評価します。
- 指標の算定方法
 - ・中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数
 - ※現状値：11,058人(平成24年10月16日(火)(晴))
 - ・路線バス、コミュニティバス
 - ：10,648人(交通ICカード(アユカ)データ)
 - ・柳バス：410人(降車実績データ)
- 将来目標値の設定方法
 - ・中心市街地内の交通ICカードを利用した全バス停の降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
 - ・2期岐阜市中心市街地活性化基本計画では、「賑わい創出」の目標値として、柳ヶ瀬周辺地区の歩行者通行量を約6%増やすことを目標に掲げています。
 - ・バスで中心市街地を訪れる人についても、同じ6%の増加を見込み、将来目標値11,720人と設定します。



都市機能の集約

幹線バス路線沿線の住宅着工件数

- 目的
 - ・幹線バス路線のBRT導入により、速達性や定時性が確保された公共交通軸として、「沿線に新たな居住が促進される」ことを評価
- 指標の算定方法
 - ・N(長良)系統における、中心市街地を除く幹線バス路線の沿線地域(金華、長良、長良西の3連合会)での専用住宅・共同住宅の建築確認件数
 - ※現状値：116件(平成23年度実績値)
- 将来目標値の設定方法
 - ・BRT導入を図る幹線バス路線沿線地域(金華、長良、長良西)の建築確認件数は、平成15年を境に急速に減少しましたが、平成17年以降は再び増加傾向を示しています。
 - ・平成17年以降の推移が平成32年度まで続く場合、幹線バス路線沿線の住宅着工件数は約121件となります。
 - ・そのため、幹線バス路線沿線における住宅着工件数が121件を上回ることを目標に設定します。



網形成計画の効果的な活用事例

データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(北海道帯広市)

- 網形成計画において、「路線バス利用者数」、「公共交通での通学者数」、「デマンド型交通利用者数」等の定量的な目標を設定し、毎年度、協議会で達成状況を共有している。

計画の目標

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上

(1) 路線バス利用者数

路線バス利用状況を把握するための評価指標として、市内完結路線における路線バス年間利用者数を設定する。

表 4-1 路線バス利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
市内完結路線における路線バス年間利用者数		3,350,075 人	3,450,600 人	路線バス利用者数は近年増加傾向であるが、人口は減少局面に入っていることから、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	3,369,900 人	3,389,900 人	3,410,000 人	3,430,200 人

(2) 公共交通での通学者数

高校生等の通学の利便性向上について把握するための評価指標として、通学定期券年間販売数を設定する。

表 4-2 公共交通での通学者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
通学定期券年間販売数		12,158 人	12,523 人	路線バス利用者数同様、概ね3%の増加を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	12,230 人	12,303 人	12,376 人	12,449 人

基本方針2 生活と交通の拠点の整備

(3) デマンド型交通²⁾利用者数

デマンド型交通の利便性向上について把握するための評価指標として、あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数を設定する。

表 4-3 デマンド型交通利用者数

把握する指標		目標値		将来目標値設定の考え方	
		現況 (H27)	将来 (H33)		
あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数		16,504 人	16,510 人	デマンド型交通利用者数は近年横ばいとなっており、人口は減少局面に入っていることから、概ね現状維持を目標とする。	
年度別	年度	H29	H30	H31	H32
目標値	目標値	16,510 人	16,510 人	16,510 人	16,510 人

評価指標の達成状況

(平成30年度 第1回 帯広市地域公共交通活性化協議会 資料)

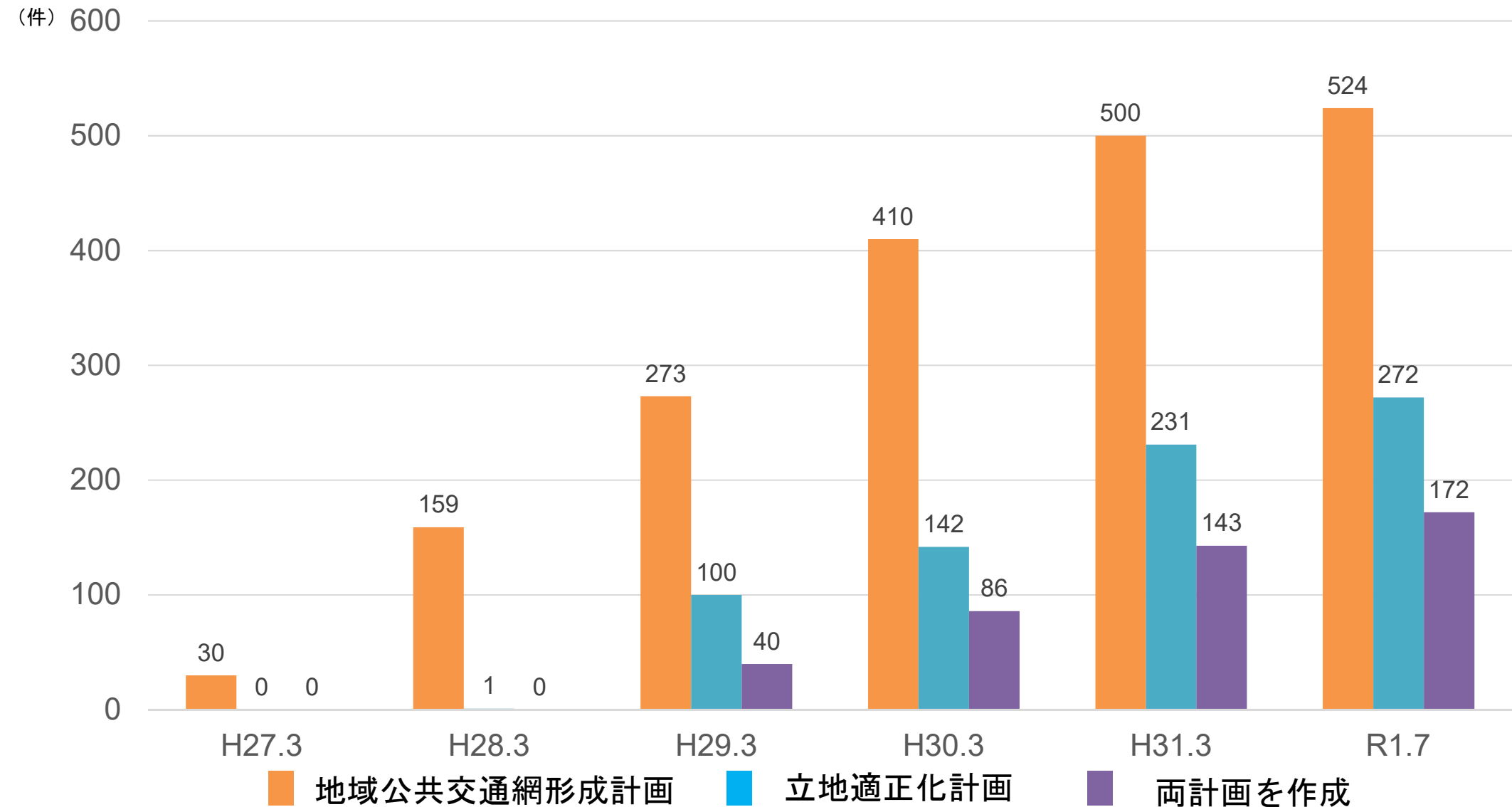
帯広市地域公共交通網形成計画 評価指標達成状況

基本方針1 公共交通のサービスレベル向上								
(1) 路線バス利用者数								
把握する指標		市内完結路線における路線バス年間利用者数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	3,369,900	3,389,900	3,410,000	3,430,200	3,450,600
実績値 (人)		3,350,075	3,356,486	3,379,745	-	-	-	-
達成率		-	-	100.3%	-	-	-	-
(2) 公共交通での通学者数								
把握する指標		通学定期券年間販売数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	12,230	12,303	12,376	12,449	12,523
実績値 (人)		12,158	11,373	10,884	-	-	-	-
達成率		-	-	89.0%	-	-	-	-
基本方針2 生活と交通の拠点の整備								
(3) デマンド型交通利用者数								
把握する指標		あいのりタクシー及びあいのりバスの年間利用者数						
年度		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
目標値 (人)		-	-	16,510	16,510	16,510	16,510	16,510
実績値 (人)		16,504	16,988	17,136	-	-	-	-
達成率		-	-	103.8%	-	-	-	-

2. ②まちづくり(立地適正化計画等)との連携

地域公共交通網形成計画・立地適正化計画の策定状況(年別推移)

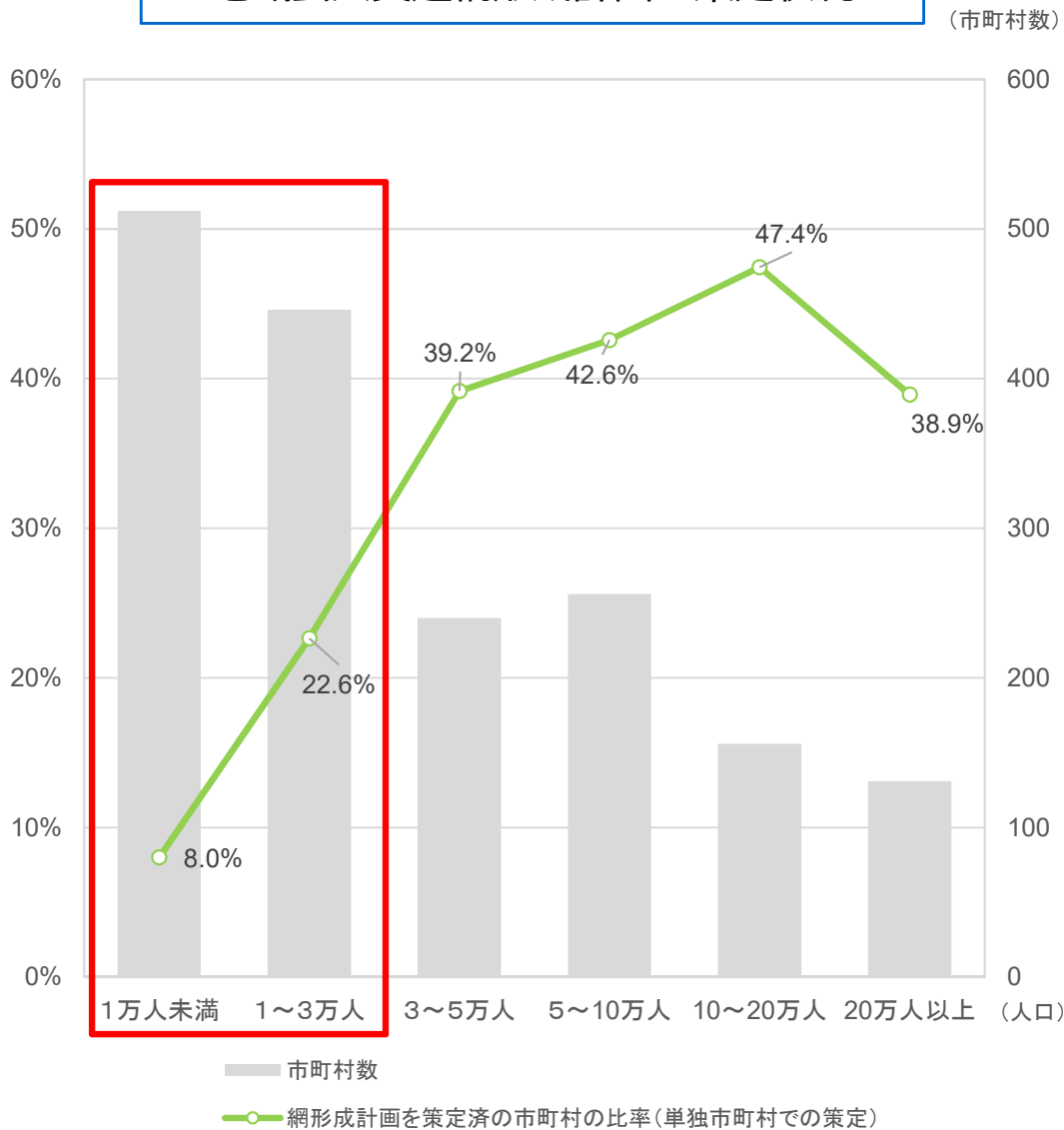
- コンパクト・プラス・ネットワークを推進する観点から、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。
- 両計画の作成部署が緊密な連携を取りつつ、両計画の整合を図って取組を進めることが重要である。



地域公共交通網形成計画・立地適正化計画の策定状況(市町村の人口規模別)

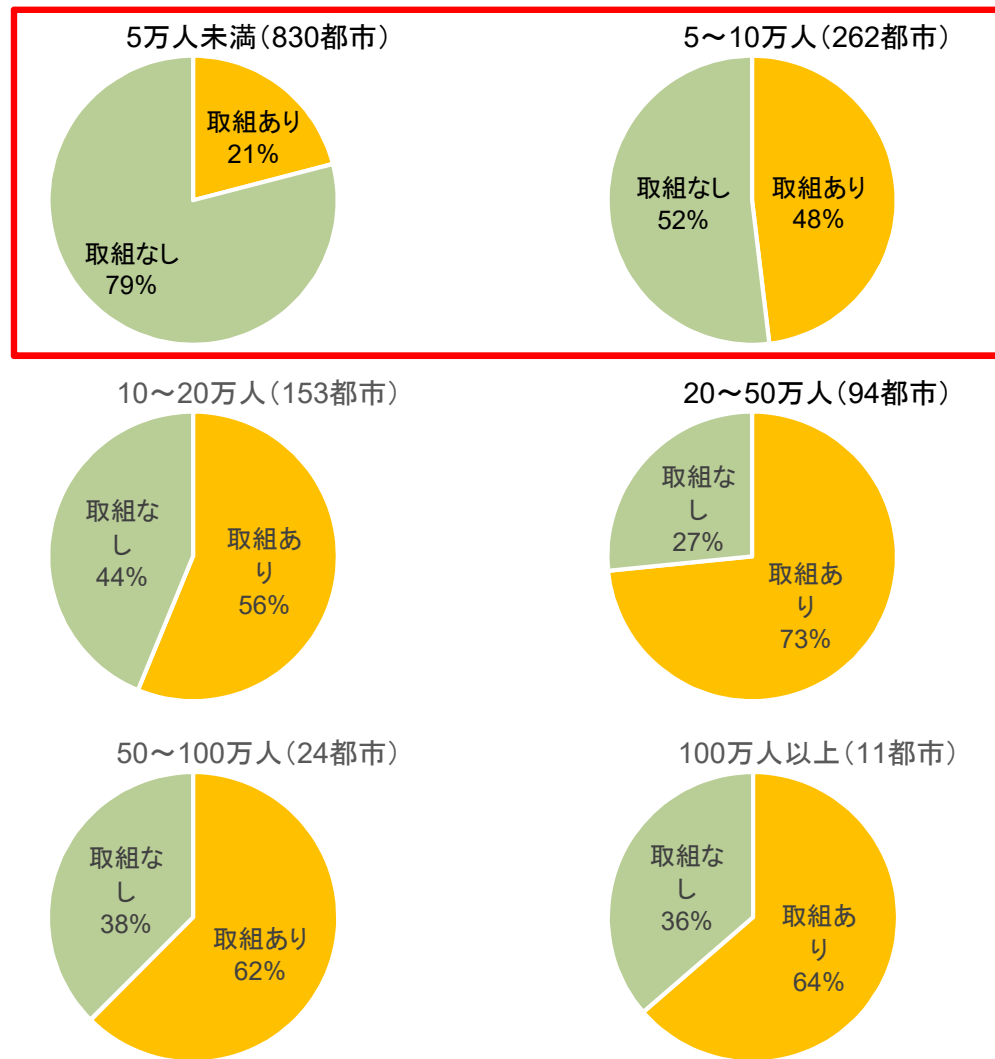
- 地域公共交通網形成計画は、様々な人口規模の自治体で策定されているが、特に3万人未満の小規模な自治体での取組を促す必要がある。
- 立地適正化計画は、20万から50万人規模の自治体の4分の3が取り組んでいる一方で、10万人未満の中小規模の自治体の取組が遅れている。
※いずれも令和元年7月末時点

地域公共交通網形成計画の策定状況



立地適正化計画の取組状況

※都市計画区域を有する都市(1,374都市)のうち、立地適正化計画を策定又は取組中の割合



(参考)地域公共交通網形成計画の策定状況一覧(令和元年7月末時点)

■ 地域公共交通網形成計画策定件数・・・524

■ 地域公共交通網形成計画及び立地適正化計画を両方策定・・・172(参考:立地適正化計画策定都市数・・・272)

北海道 函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 紋別市 江別市 北広島市 旭川市 士別市 石狩市 稚内市 室蘭市 小樽市 名寄市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 安平町 斜里町 音更町 当別町 厚岸町 釧路町 せたな町 月形町 共和町 弟子屈町	岩手県 岩手県 八幡平市 釜石市 宮古市 北上市 滝沢市 花巻市 大船渡市 宮古市・久慈市・野田村・普代村・田野畑村・岩泉町・山田町・大槌町・釜石市・大船渡市・洋野町・陸前高田市 一関市 久慈市 岩手町 大槌町 矢巾町 山田町	山形県 山形市 酒田市 鶴岡市 長井市・南陽市・川西町・白鷹町 新庄市 小国町 福島県 福島県・田村市・南相馬市・川俣町・広野町・楡葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・飯館村・福島市・郡山市・いわき市・相馬市 福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 白河市 須賀川市 二本松市 棚倉町 石川町 楡葉町 瑞穂町 会津美里町 南会津町 西郷村	栃木県 真岡市 大田原市 鹿沼市 日光市 宇都宮市・芳賀町 佐野市 那須塩原市 那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町 栃木市 塩谷町 益子町 那須町 茂木町 上三川町 市貝町	神奈川県 藤沢市 海老名市 大和市 伊勢原市 平塚市 真鶴町 湯河原町 山梨県 甲州市 北杜市 上野原市 甲府市 新潟県 柏崎市 佐渡市 上越市 市貝町 群馬県 太田市 前橋市 埼玉県 熊谷市 春日部市 上尾市 越谷市 久間市 草加市 三郷市 飯能市 深谷市 ときがわ町 小川町 鳩山町 吉見町 寄居町 川島町 東秩父村	長野県 松本市・山形村 飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・赤木村・天龍村・泰森村・高木村・豊丘村・大鹿村 上田市 佐久市 小諸市 駒ヶ根市 長野市 安曇野市 千曲市 箕輪町 信濃町 大曾町 立科町 中川村 大島村 大桑村 白馬村	静岡県 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 小山町	三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 和歌山県 橋本市 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和束町・南山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町	大阪府 河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 奈良県 奈良県下全39市町村(うち桜井市・葛城市・王寺市・大和郡山市・天理市・五條市・川西町・田原本町・大和原市は立地適正化計画策定済) 宇陀市 五條市 天理市 広陵町	広島県 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町	高知県 高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会(室戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村) 高知県嶺北地域公共交通協議会(本山町・大豊町・土佐町・大川村) 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 本山町 安田町	佐賀県 佐賀県全域(うち小城市・嬉野市は立地適正化計画策定済) 佐賀県・唐津市・玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町 長崎県 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市 本山町 安田町	大分県 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・佐伯市・津久見市 大分県・大分市・別府市・由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町				
青森県 青森市 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 むつ市・五間町・東通村・風間浦村・佐井村 十和田市 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町 鎌ヶ沢町 七戸町	宮城県 青森市 八戸市 弘前市 三沢市 五所川原市 青森市 むつ市・五間町・東通村・風間浦村・佐井村 十和田市 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町 鎌ヶ沢町 七戸町	茨城県 水戸市 日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 牛久市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 潮来市 つくば市 鹿嶋市 桜川市 山元町 高萩市 ひたちなか市 常陸大宮市 つくばみらい市 守谷市 古河市 石岡市 五霞町 城里町 大子町 東海村	千葉県 東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 多治見市 飛騨市 海津市 山梨市 大塚市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町(養老線沿線地域) 柏市 山武市 長南町 大多喜町	東京都 東京都・中央区・港区・江東区 多摩市	愛知県 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 大野市 滑川市 南砺市 石川県 七尾市 津幡町 志賀町	岐阜県 岐阜市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 山梨市 大塚市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町(養老線沿線地域) 柏市 山武市 長南町 大多喜町	富山県 富山県・金沢市・小坂町・南砺市・城端町・氷見線沿線地域 富山県 富山県・氷見市・砺波市・南砺市(城端町・氷見線沿線地域) 大野市 滑川市 南砺市	福井県 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 鯖江市 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 大野市 滑川市 南砺市	山梨県 福井市・鯖江市・越前市・越前町・池田町・南越前町 大野市 滑川市 南砺市	静岡県 下田市 伊豆市 御殿場市 静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・函南町・東伊豆町・河津町 焼津市 牧之原市 三島市 裾野市 静岡市 伊東市 小山町	三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 伊賀市 名張市 尾鷲市 鳥羽市 亀山市 紀北町 和歌山県 橋本市 和歌山市 紀の川市 京都府 木津川市 福知山市 京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線) 京都府・笠置町・和束町・南山城村(JR関西本線沿線) 亀岡市 久御山町	大阪府 河内長野市 岸和田市 貝塚市 和泉市 寝屋川市 太子町 奈良県 奈良県下全39市町村(うち桜井市・葛城市・王寺市・大和郡山市・天理市・五條市・川西町・田原本町・大和原市は立地適正化計画策定済) 宇陀市 五條市 天理市 広陵町	広島県 三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 尾道市 安芸高田市 大竹市 府中市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町	高知県 高知市 宿毛市 南国市 土佐清水市 四万十市 高知県東部広域地域公共交通協議会(室戸市・安芸市・南国市・香南市・東洋町・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・芸西村) 高知県嶺北地域公共交通協議会(本山町・大豊町・土佐町・大川村) 田野町 佐川町 津野町 中土佐町 本山町 安田町	佐賀県 佐賀県全域(うち小城市・嬉野市は立地適正化計画策定済) 佐賀県・唐津市・玄海町 伊万里市 鹿島市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 太良町 長崎県 佐世保市 五島市 対馬市 大村市 松浦市 長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市 本山町 安田町	大分県 大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分県・佐伯市・津久見市 大分県・大分市・別府市・由布市 別府市 大分市 杵築市 中津市 臼杵市 豊後大野市 竹田市 宇佐市 日田市 由布市 九重町 玖珠町

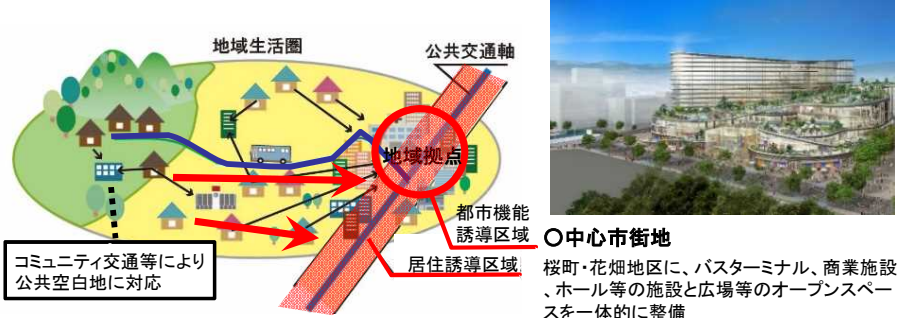
表は地域公共交通網形成計画策定済みの団体
 ・赤字は立地適正化計画策定済みの団体
 ・オレンジ色は再編実施計画策定済みの団体(33件)(参考)

■ 熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点をつなぐ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持
- ③ 公共交通ネットワークの充実

○都市機能の維持・確保や居住の誘導による公共交通の維持・確保
 ・ 都市機能誘導区域（地域拠点等）に都市機能を維持・確保し、居住誘導区域（利便性の高い公共交通軸沿線）に居住を誘導することにより、市民の生活利便性を維持するとともに、公共交通の利用者を確保



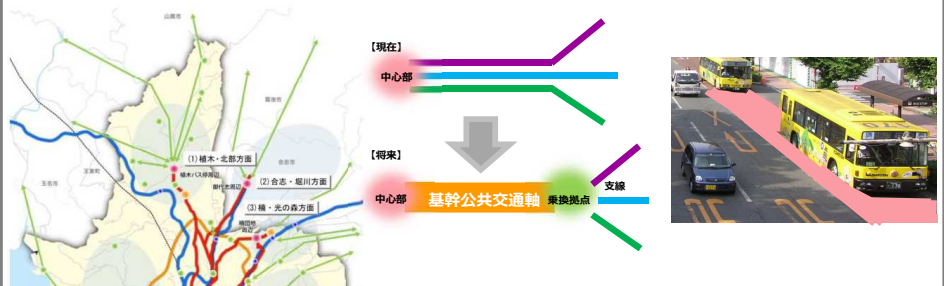
○都市機能誘導区域の考え方
 ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を対象に設定。地域拠点とは、日常生活において多くの人が集まる場所であり、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を設定。

○居住誘導区域の考え方
 ・ 中心市街地や地域拠点などの都市機能誘導区域と利便性の高い公共交通軸沿線を設定。

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸を機能強化し、公共交通サービス水準の維持に努めることにより、基幹軸への居住誘導を図る。また、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による地域公共交通網の形成を図る。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上
 ・ 路線バスについて、利用状況に応じた幹線・支線化などの再編や効率的な運行体制の構築(*)により、定時性や速達性、効率性を向上させるほか、地域の実情や特性に応じた公共交通の構築を図る。



○公共交通の利便性の向上、利用の促進
 ・ 大量輸送車両（多両編成車両）の導入
 ・ 競合路線におけるダイヤ改善
 ・ バス・市電ロケーションシステムの導入やバリアフリー対応車両の充実

※ ICカードの利用実績や導入予定のバスロケーションシステムの運行実績等のデータと連携して運行計画案等を熊本市バスが作成し、その運行計画を基に各事業者と熊本市が個別に調整を行う等。



■ 岐阜市では、網形成計画において、まちづくり、中心市街地活性化等との一体性を確保し、コンパクトシティの実現とあわせて都市の基軸となる公共交通ネットワークの構築を目指している。

■ 将来のまちの姿と方向性

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。

■ 公共交通の方針

都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

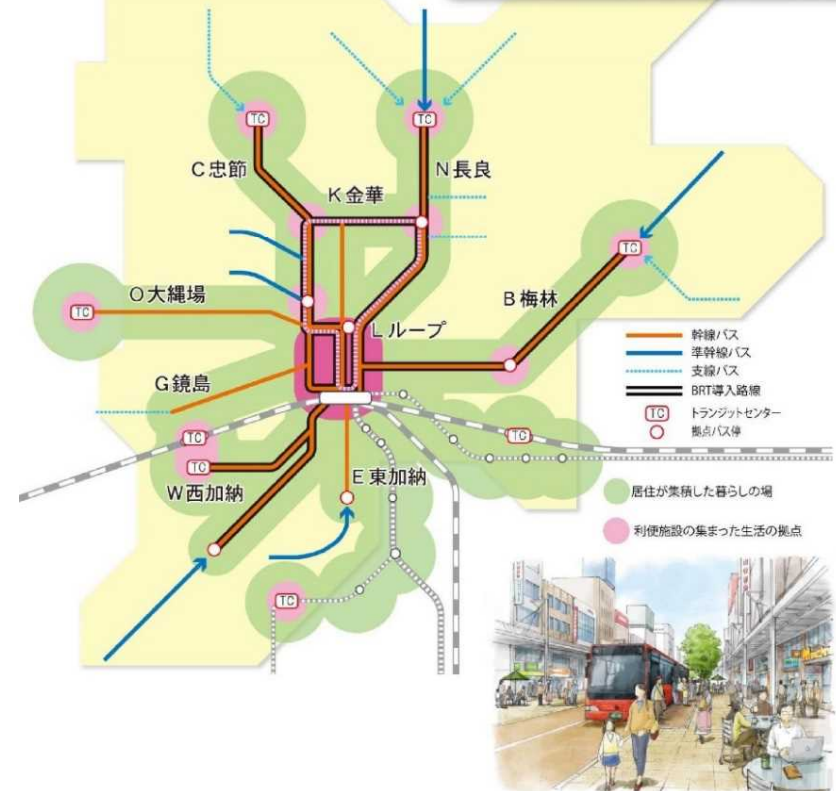
- 幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるコミュニティバスを幹線バスとネットワーク化し、本市が目指す「多様な地域核のある都市」を支えるバスネットワークを構築が図れるよう、幹線バスの起終点にトランジットセンターを設置する。
- 公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停近傍に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、公共交通を都市の基軸とした手のひら型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す。
- トランジットモールなど中心市街地の活性化及び回遊性の向上に寄与する施策を検討することにより、公共交通とまちづくりとの連携を図る。

【幹線バス路線】

本市の将来都市像の骨格を形成する根幹的なバス路線として、以下に示す8つの路線を幹線バス路線として位置づけます。

B: 梅林方面 N: 長良方面 K: 金華方面 C: 忠節方面
O: 大縄場方面 G: 鏡島方面 W: 西加納方面 E: 東加納方面

■ 公共交通ネットワークと集約型都市構造の形成イメージ【幹線バス路線】



※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

2. ③面的な公共交通ネットワークの再構築 (再編実施計画制度の創設)

多様な再編のあり方

- 従来の再編実施計画の多くは、**周辺部への長大な路線の分割や乗換により、ダウンサイジング等を進めるもの。**
- 近年、**政令市や中核市等**において、**中心市街地への乗り入れ制限(中心市街地の減便と路線分割・乗換)や、中心市街地の減便を伴う等間隔運行やゾーン制運賃の導入等と周辺部の路線のサービス水準の確保**による再編の取組も見られるようになってきている。
- 一方で、**現行の再編事業は、路線等の変更を必須としており、ダイヤや運賃の調整のみは対象としていない。**

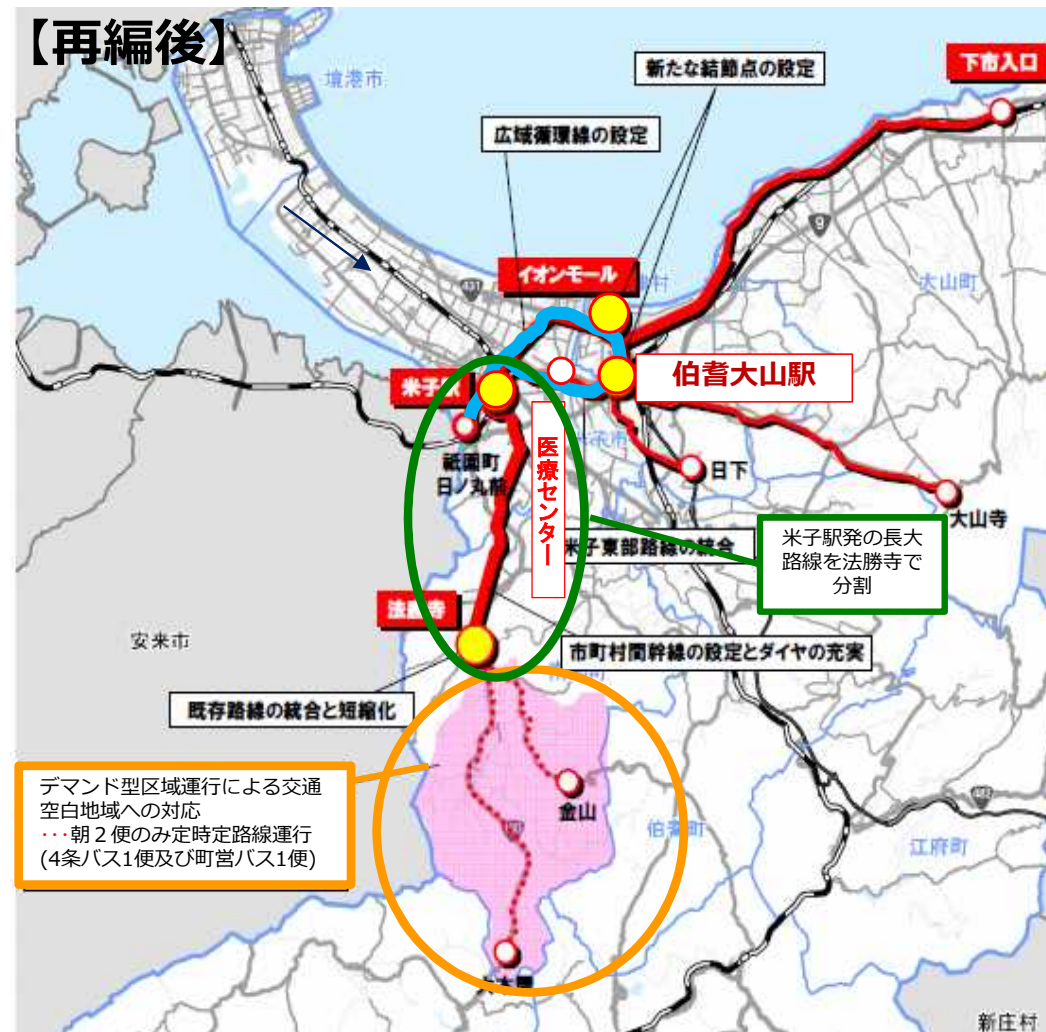
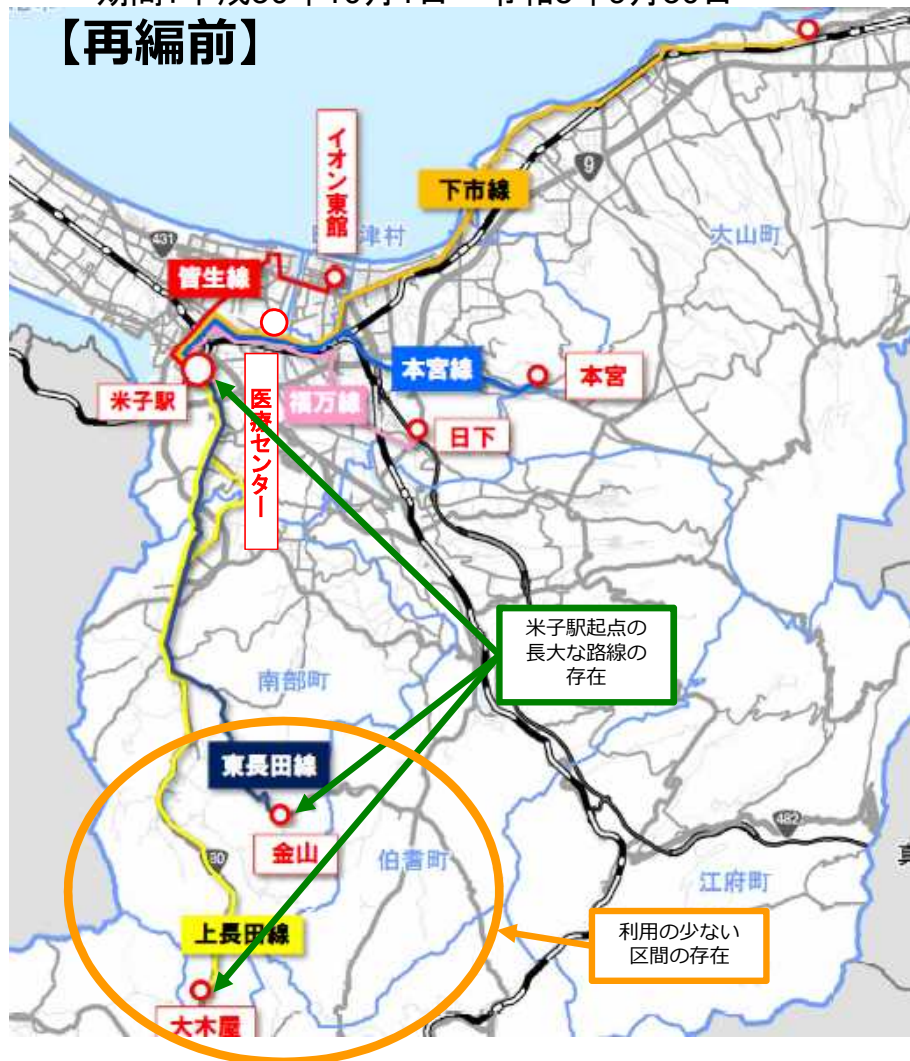
①周辺部への長大路線分割・乗換	②中心市街地への乗入れ制限 (中心市街地の減便 + 路線分割・乗換)	③中心市街地の減便等を伴う等間隔運行、ゾーン制運賃の導入等 + 周辺部の路線のサービス水準の確保
<p>(例) 再編実施計画: 鳥取県西部、大分県南部圏 ほか多数</p> <p>中心部 (県庁所在地等の中核市等)</p> <p>周辺部</p> <p>路線バス</p> <p>再編</p> <p>路線バス</p> <p>コミュニティバス</p> <p>デマンド運行</p>	<p>(例) 再編実施計画: 広島市</p> <p>紙屋町</p> <p>広島駅</p> <p>再編</p> <p>既存路線の再編</p> <p>循環線の新設</p>	<p>(例) 再編実施計画: 八戸圏域、佐世保市</p> <p>A事業者</p> <p>中心部</p> <p>6~22時 6本/時</p> <p>周辺部</p> <p>A事業者 8~18時 5本/日</p> <p>コミュニティバス</p> <p><等間隔運行></p> <p>A事業者 9:00 10:00</p> <p>B事業者 9:00 10:00</p> <p>再編</p> <p><ゾーン制運賃></p> <p>350 300 250 300 100 150 300</p> <p>再編</p> <p>300 200 100</p> <p>各社バラバラの非効率な運行を、等間隔運行の実現により利便性向上を図る</p> <p>各社バラバラの運賃体系を、ゾーン制運賃の実現により利便性向上を図る</p>

地域公共交通再編実施計画の具体例(鳥取県西部)

- 米子市～南部町間の長大な幹線バスを分割。
- 南部町内の利用の少ない区間を路線統合・フィーダー化(市町村自家用有償旅客運送によるデマンド運行(一部路線運行))。

区域: 鳥取県西部(米子市・境港市・日吉津村・南部町・大山町・江府町・日南町・日野町・江府町)

期間: 平成30年10月1日～令和5年9月30日



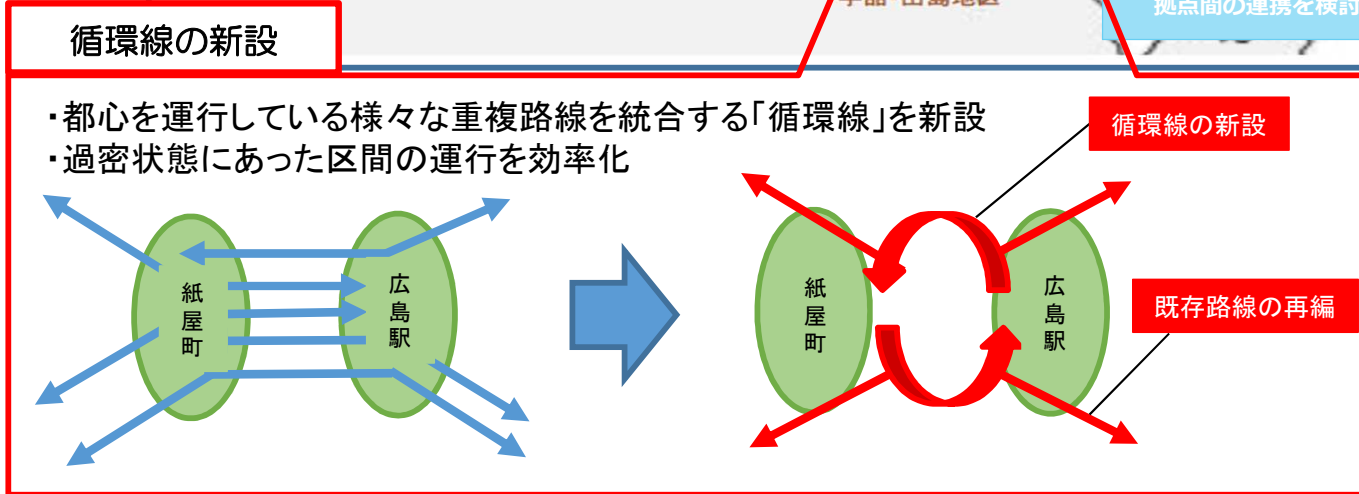
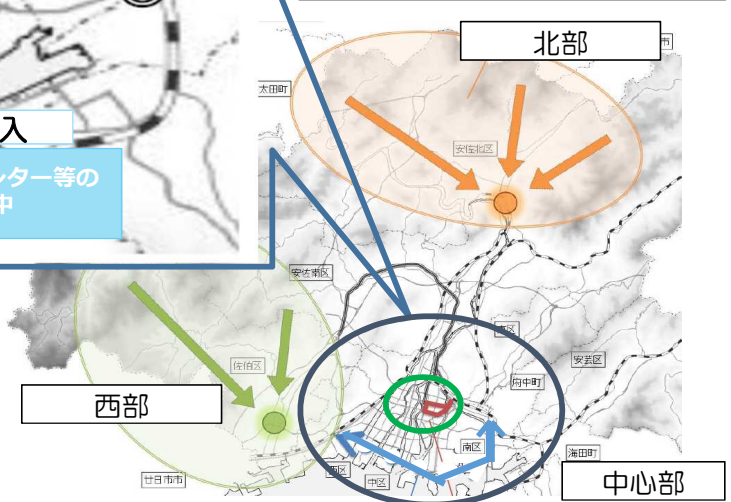
地域公共交通再編実施計画の具体例(広島県広島市)

- 都心を運行している重複路線を統合する「循環線」を新設し、都心部のバスの過密運行の解消を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支を改善。

【作成主体】広島市 【区域】中区全域、南区一部、西区一部 【実施予定期間】平成30年度～令和2年度



＜参考＞
西部・北部についても交通拠点でのフィーダー化を予定



地域公共交通再編実施計画の具体例（長崎県佐世保市）

■ 都心部で等間隔運行や減便等で利便性向上と過密運行の解消。周辺部でサービス水準を設定。

【作成主体】佐世保市【区域】佐世保市全域（離島を除く）

【実施予定期間】平成31年3月～令和4年2月

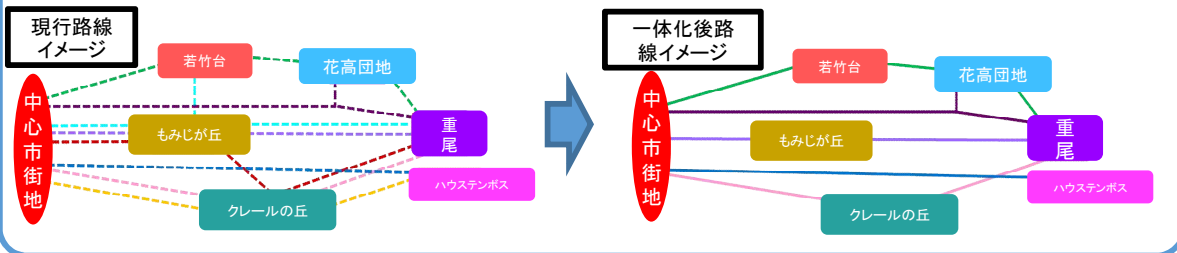


【交通不便地区対策】

- 需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施（黒髪地区）
- 比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入（日宇地区）

【路線、経由地の整理】

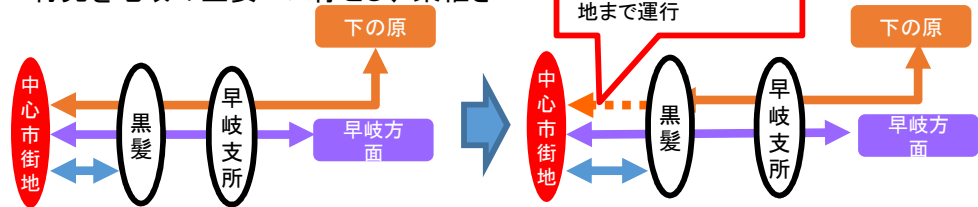
○経由地を少なくする、経由地を行先にする等の整理により、利用者にわかりやすく



【区間運行バスの設定(運行系統の短縮)】

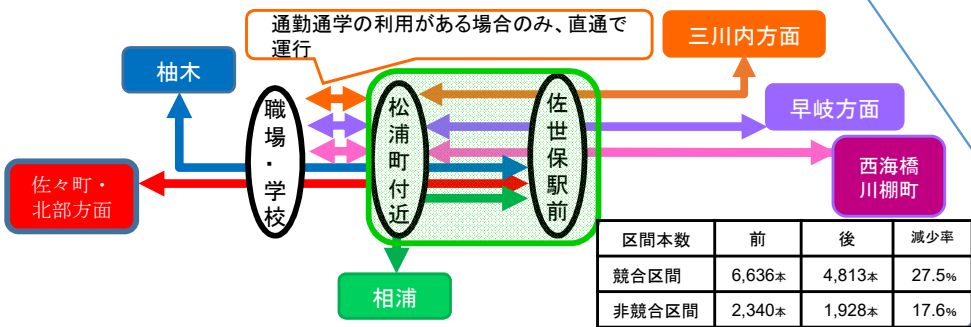
○朝夕の通勤通学時間帯以外については、行先を地域の主要バス停とし、乗継ぎ

通勤通学の利用がある場合のみ中心市街地まで運行



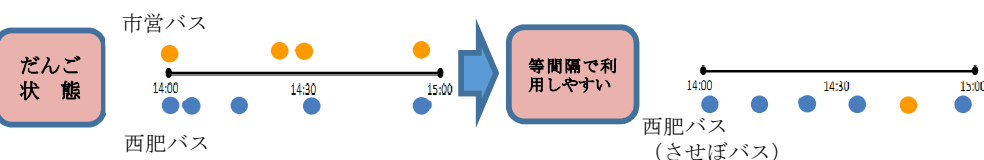
【バス運行本数の適正化】 ※佐世保市全体

○需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。



【昼間の時刻表の等間隔化】

○昼間帯のダイヤ設定を一定間隔とする「等間隔化」を行い利便性を確保・向上



その他の利便性向上策

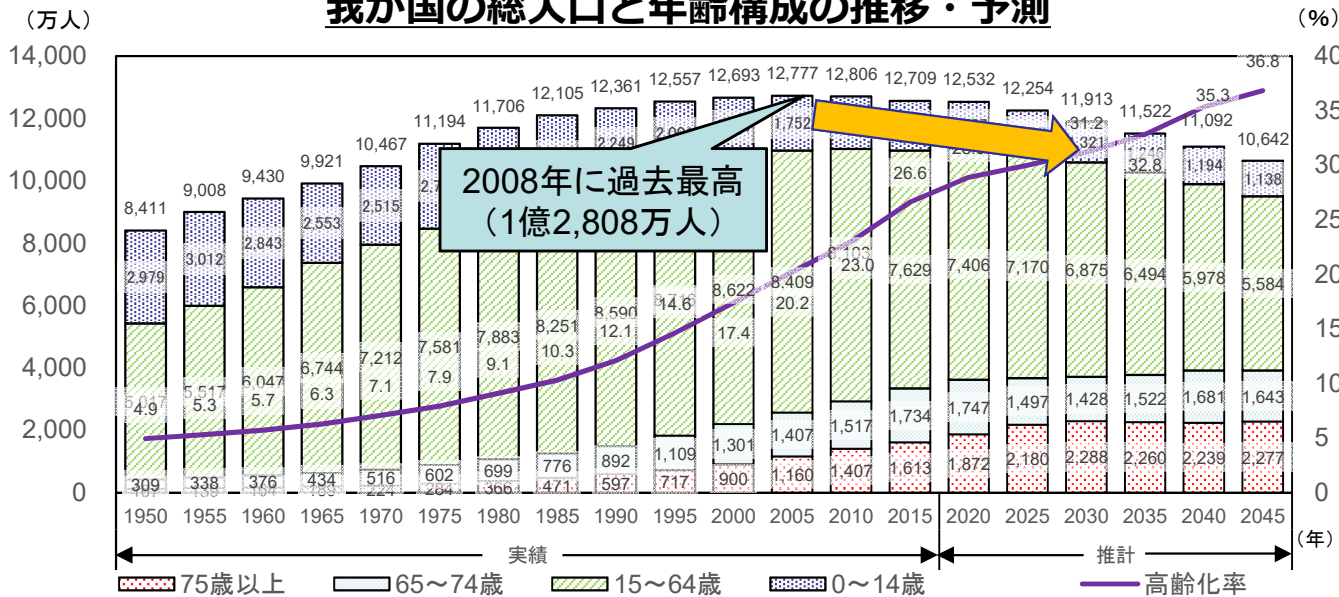
- ①事業者共通の定期券の設定
- ②低床バスの導入促進
- ③全国共通ICカードの導入
- ④佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

3. 地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化

人口減少、超高齢社会の本格到来

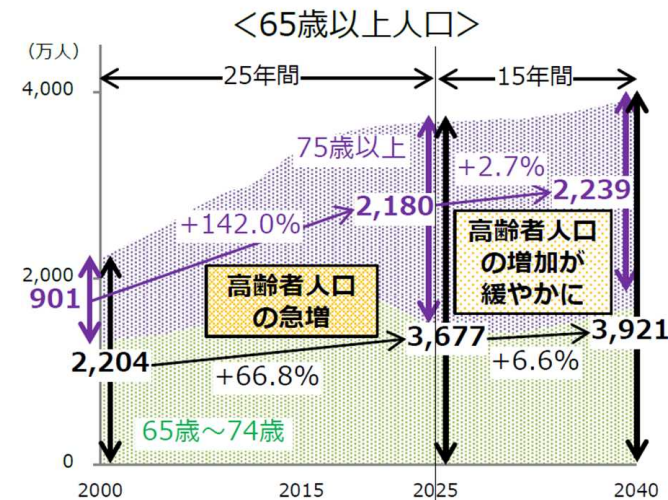
- 我が国の人口は、2008年をピークに減少局面に入っている。
- 三大都市圏においても人口減少に入るが、都市と地方の人口格差は拡大する見込み。
- 人口構造の推移を見ると、**2025年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化。**

我が国の総人口と年齢構成の推移・予測

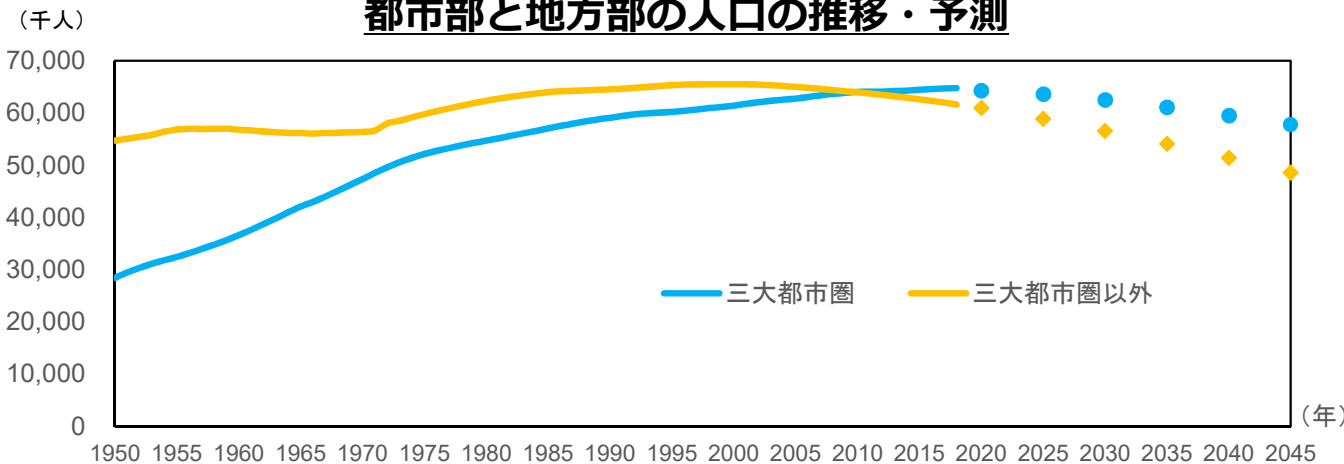


(出典)2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年4月推計)」の出生中位・死亡仮定による推計結果

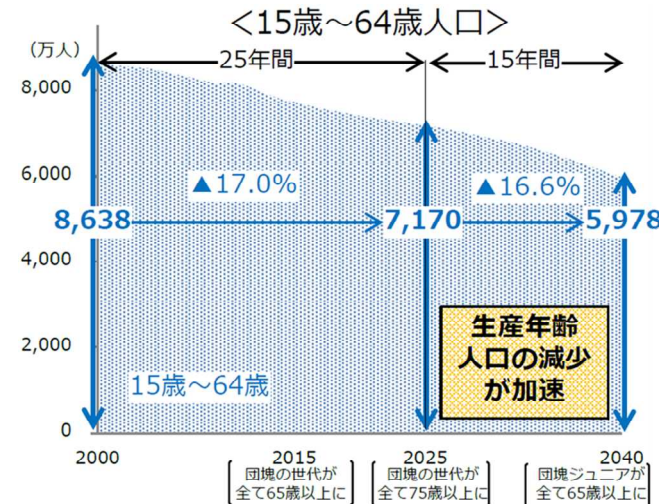
2040年までの人口構造の変化



都市部と地方部の人口の推移・予測



(出典)2018年までは総務省統計局「人口推計」(国勢調査実施年は国勢調査人口による)、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」から総合政策局作成

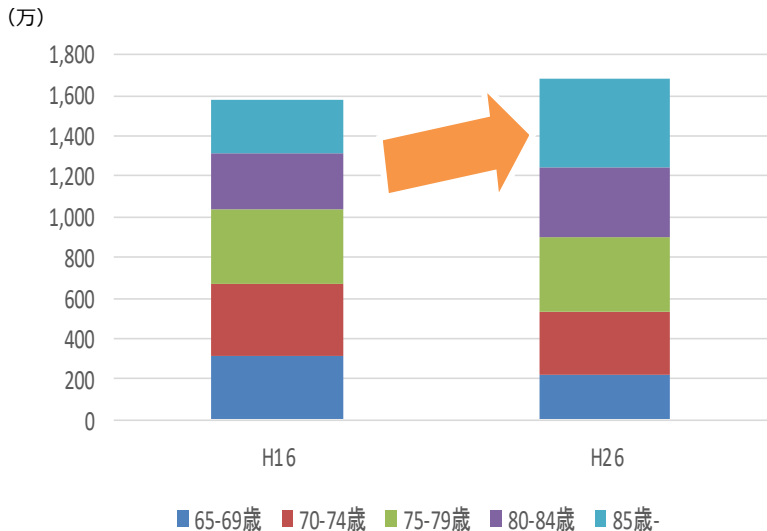


平成30年第4回経済財政諮問会議資料より抜粋

地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

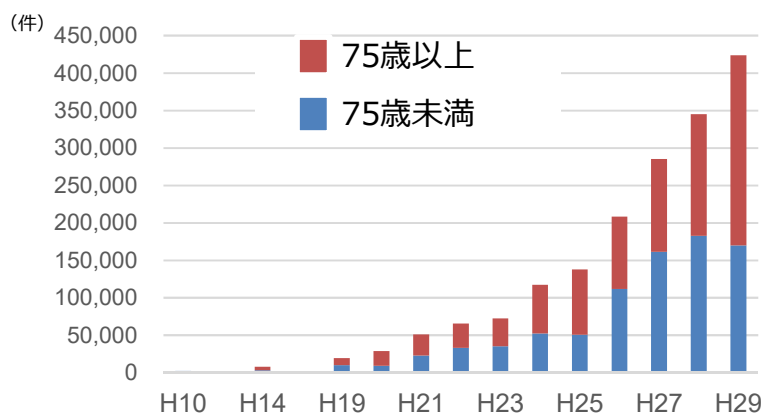
- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増



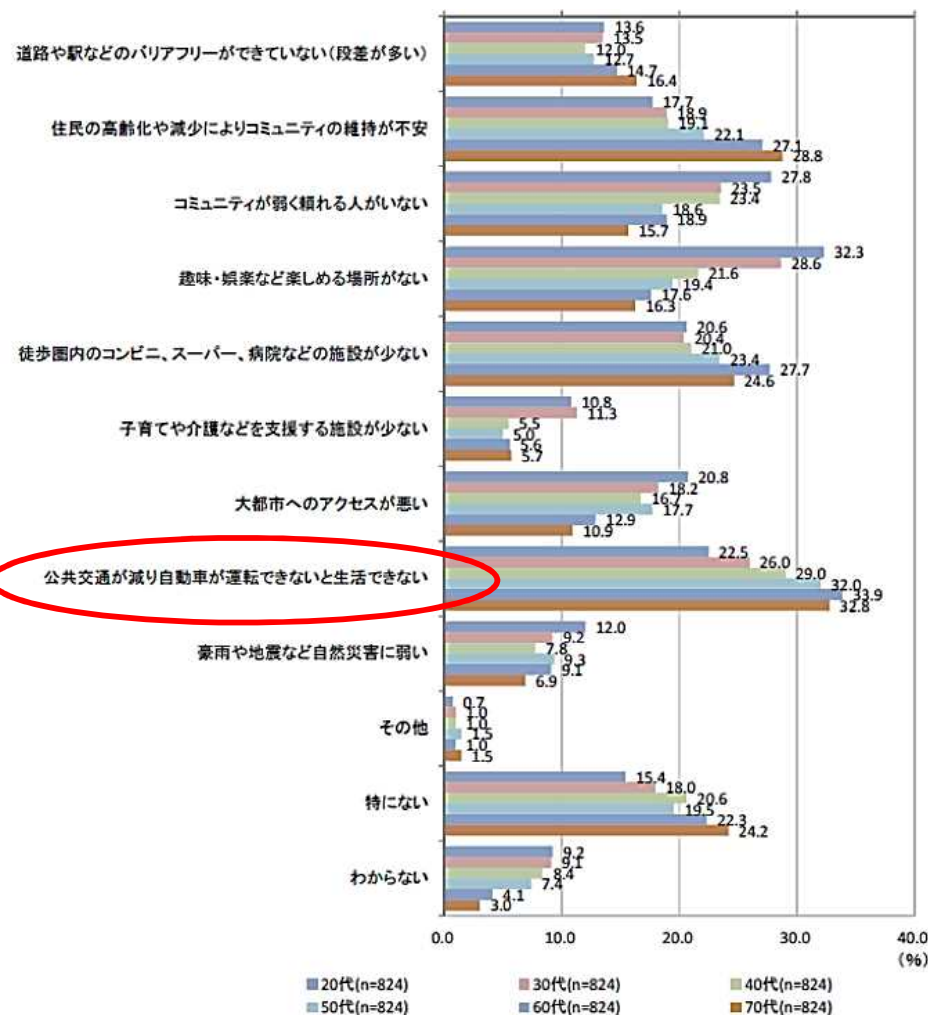
(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

免許返納は年々増加 (申請による運転免許の取消件数の推移)



(出典)警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減

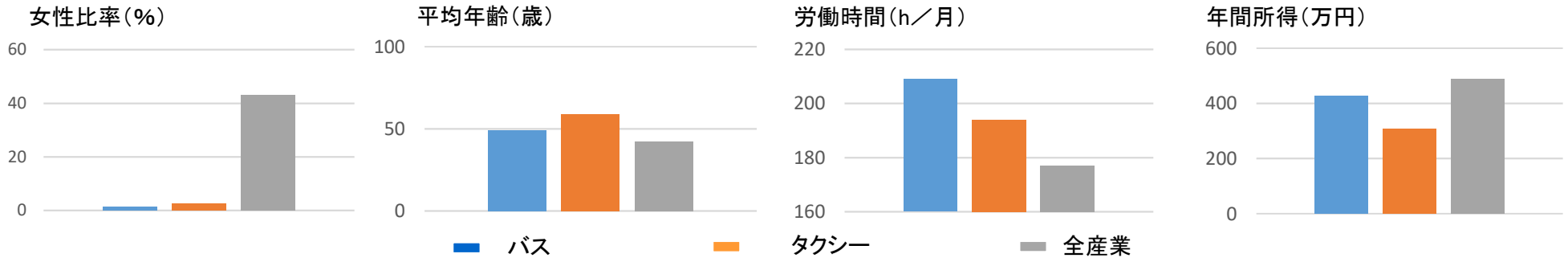


(出典)国土交通省総合政策局作成

運転手不足の深刻化

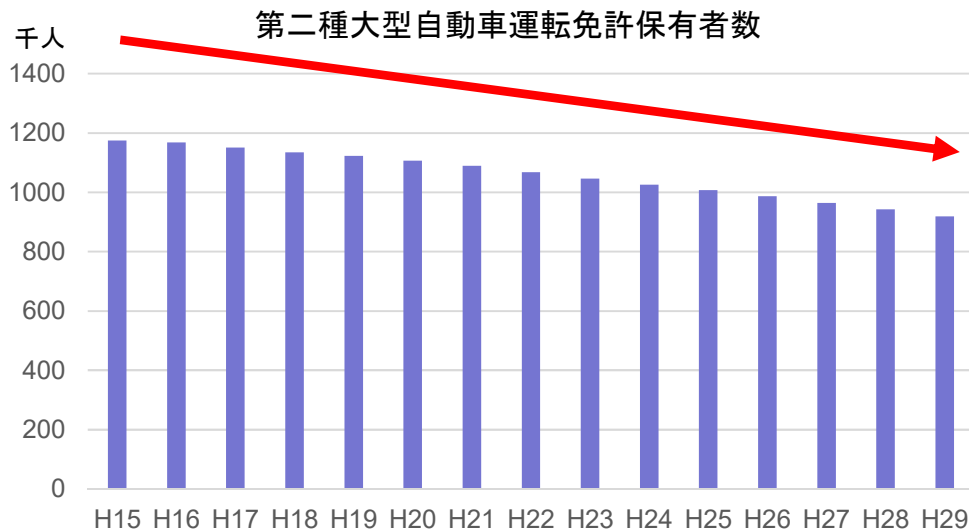
- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造

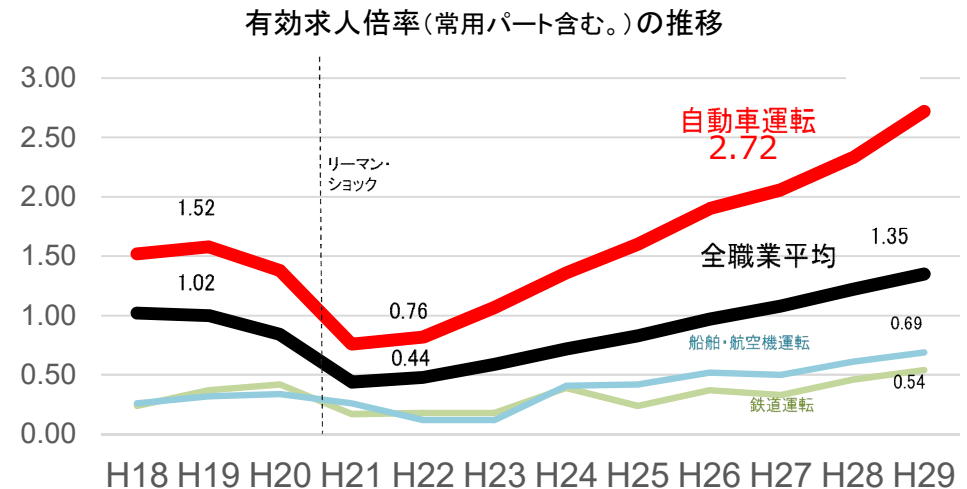


注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



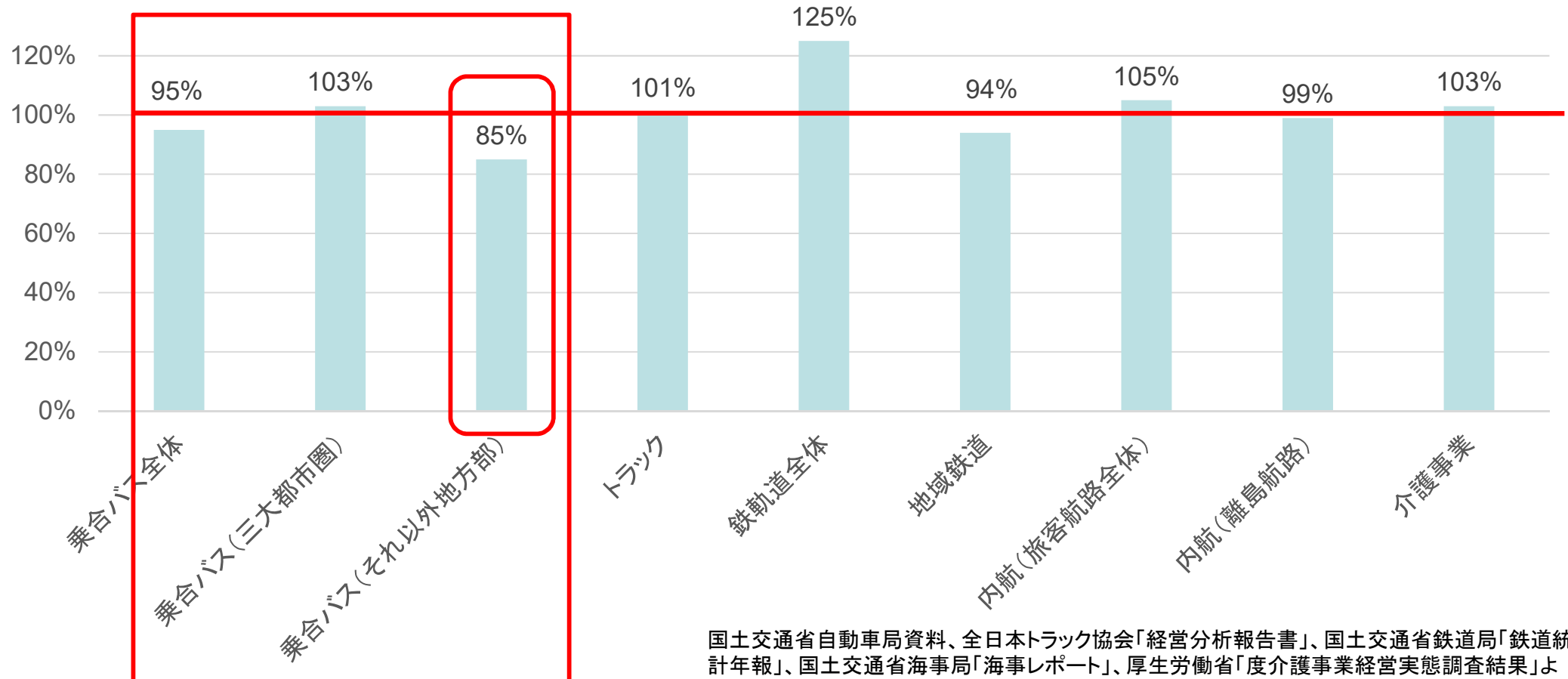
自動車運転事業の人手不足



地方部の乗合バスの収支の他産業との比較

- 「乗合バス事業」の収支は全体でも約5%の赤字構造にあり、「地方部」では15%程度の赤字。
 - 他の交通事業はそれぞれの産業全体では黒字。「地域鉄道」と「離島航路」に限ると6~7%の赤字。
 - 近年過当競争で収支構造が厳しいとされる「介護事業」は3%程度の黒字。
- 地方部の乗合バスは厳しい赤字構造下にある。

事業別当該事業収支率（運行補助のあるものは補助前）

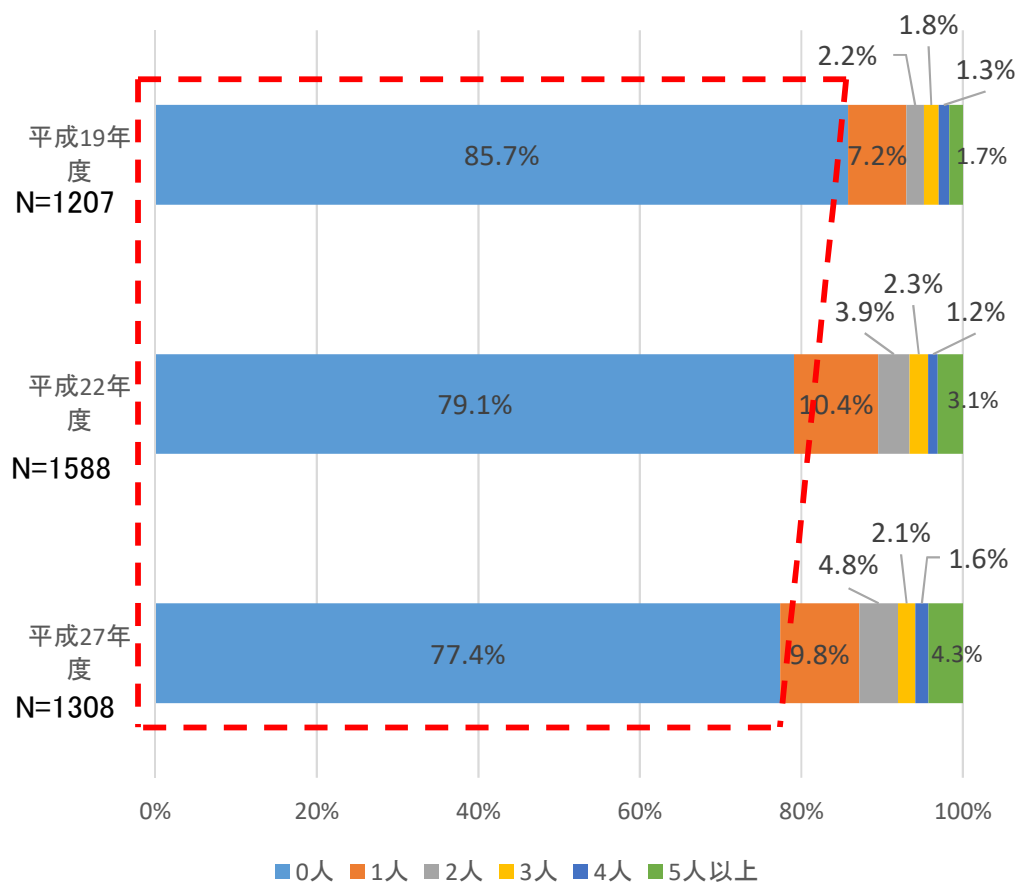


国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局交通作成

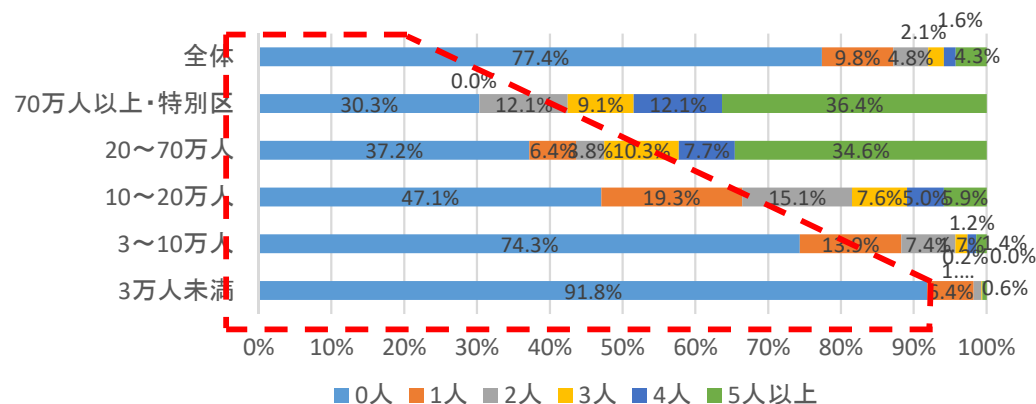
乗合バスはH30、それ以外はH28

■ 地方部においては、自治体が主体となって足の確保を担っているが、専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。人口が少ない自治体ほど専任担当者数が少ない傾向。

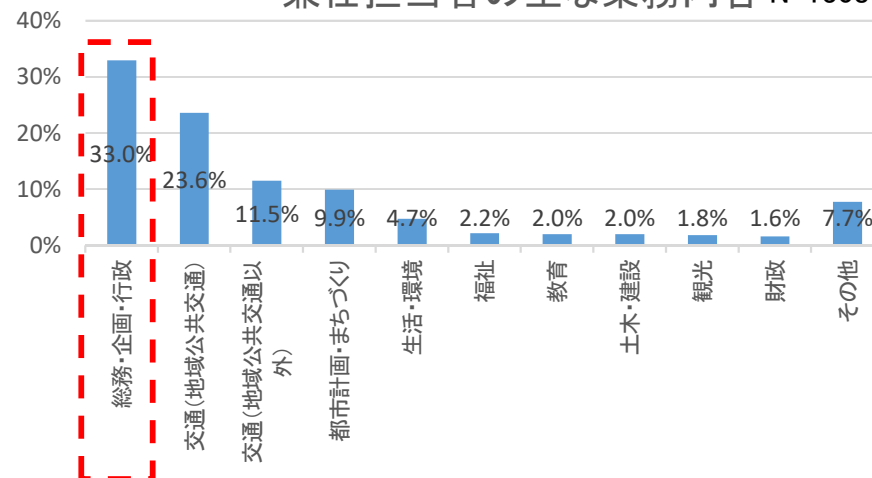
地域公共交通専任担当者数の割合の推移



人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合 N=1308



兼任担当者の主な業務内容 N=1308

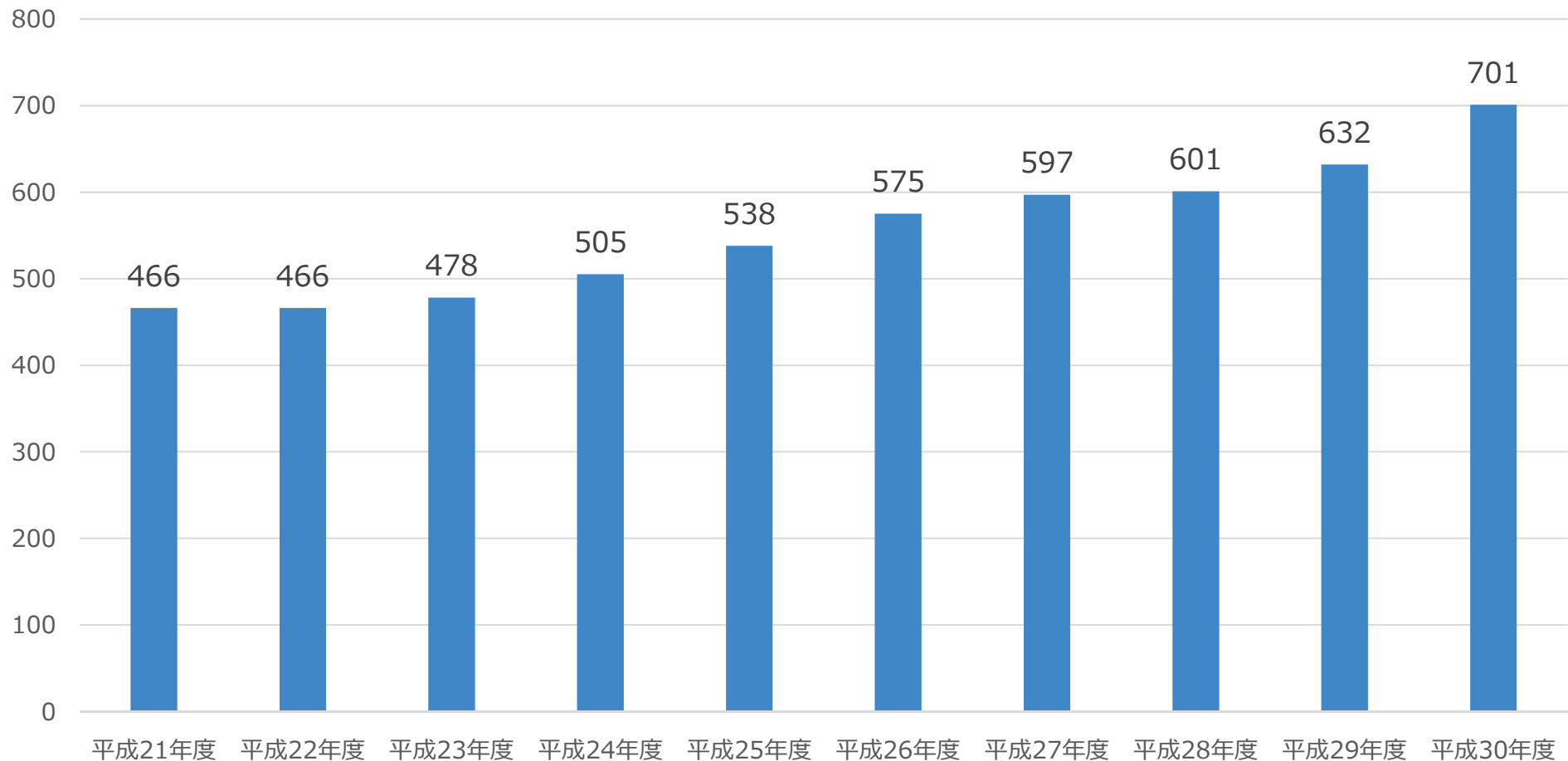


出典：国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」より抜粋

地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 自治体が地域交通の確保(地方バス、離島航路支援等)に関する「特別交付税交付額」は毎年増加傾向にあり、9年間で約50%増加している。

地域交通の確保(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等)に関する特別交付税交付額の推移



※総務省資料より、国土交通省総合政策局作成

MaaSの仕組みと本格活用に向けた課題

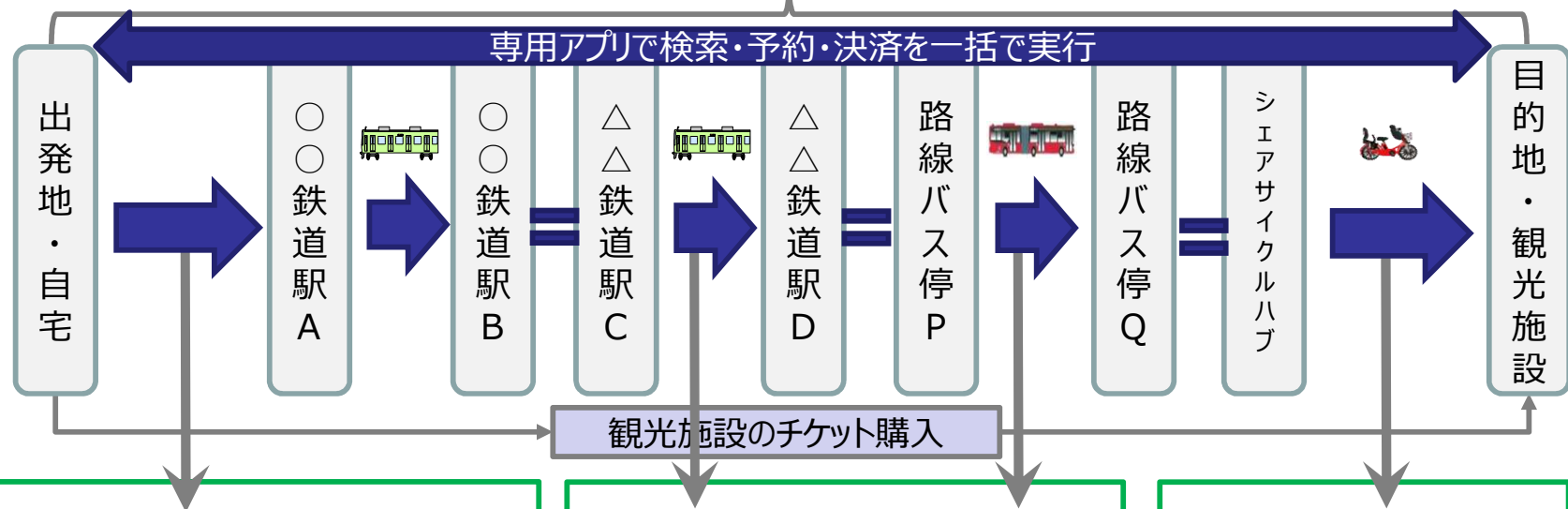
MaaS (Mobility as a Service) …スマホアプリを活用し、一人一人のトリップ単位の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うことを可能とするサービス

MaaS化のメリット

- 複数の駅・バス停ごとの経路・ダイヤの確認が不用になるとともに、スマホ上での運賃の一括支払い等が可能になる
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられる
- MaaSにより蓄積される膨大な移動データを、地域の交通計画やまちづくり計画に活用できる

MaaS化の課題

- △異なる交通事業者等を連携させ、1つのサービスとして提供するための調整
- △キャッシュレス決済に未対応な交通モードが存在
- △各交通モードをつなぐためのデータ連携のあり方（データ形式、データのやり取り方法等）



交通機関・移動手段の課題（例）

△タクシーの連日利用はコスト高
△タクシー以外の交通手段がない地域（交通空白地）あり

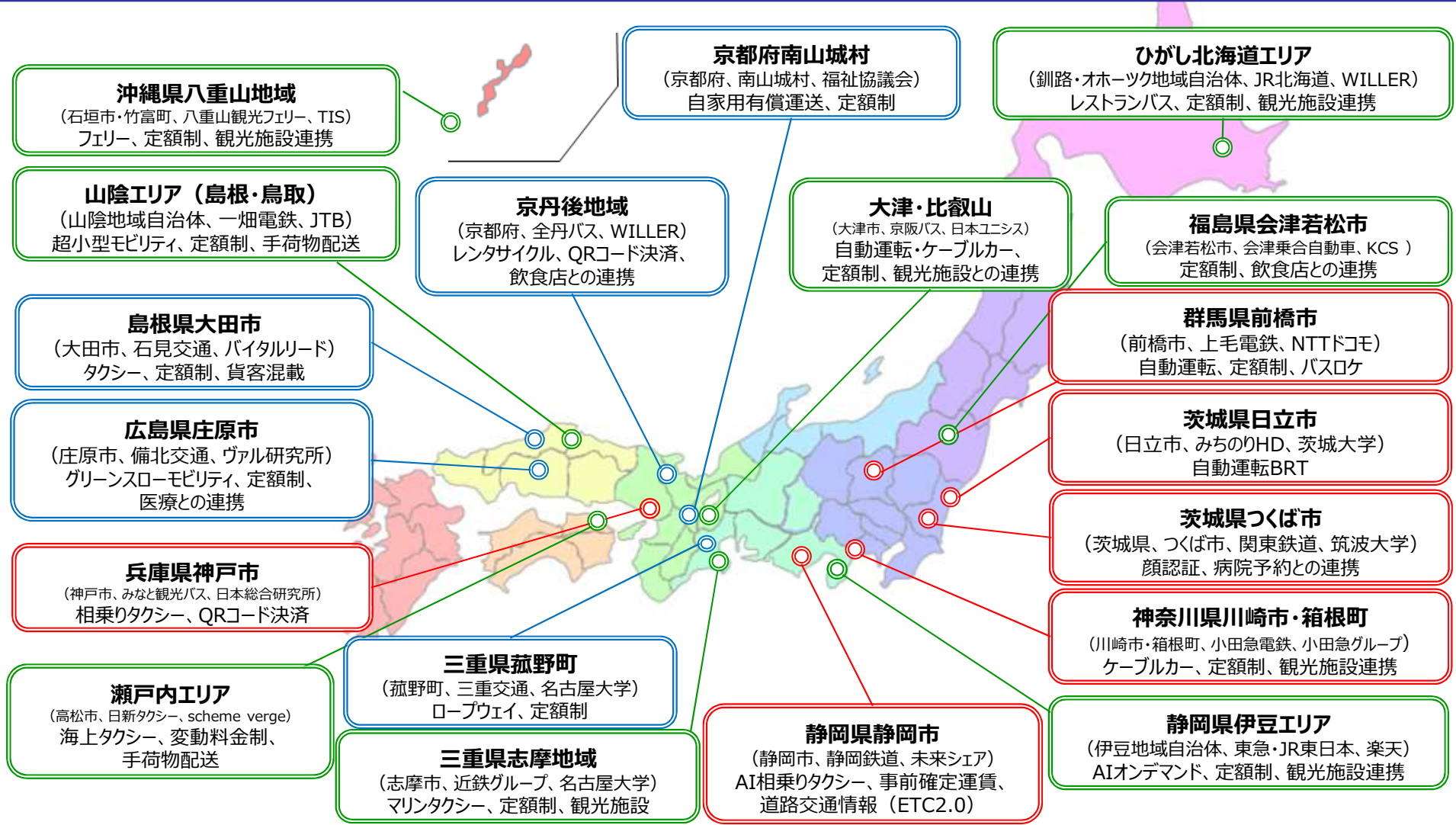
△地域鉄道・バスは本数・ダイヤの面で利便性が低い
△存続問題が浮上する路線もあり

△自家用有償運送があれば、雨天時も快適に移動が可能

地域におけるMaaSプロジェクトの推進

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」（3.1億円の内数）において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

○ : 大都市近郊型・地方都市型 (6事業) ○ : 地方郊外・過疎地型 (5事業) ○ : 観光地型 (8事業)



訪日外国人旅行者数等の推移

- 訪日外国人旅行者数は、近年急速に増加し、2018年には3,000万人を超えており、今後も、2020年4,000万人、2030年6,000万人の政府目標の下、更なる増加が見込まれている。
- また、近年は団体旅行者よりもFIT(個人旅行者)の割合が高くなっており、三大都市圏やゴールデンルートだけでなく、全国各地の地方部の観光地への来訪も増加している。

訪日外国人旅行者の推移



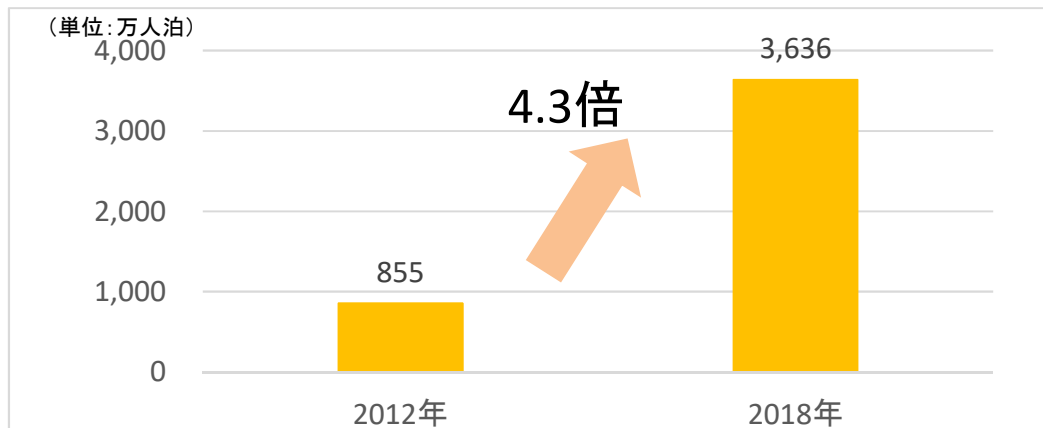
出典: 日本政府観光局(JNTO)資料から観光庁作成

訪日外国人旅行消費額の推移

年	訪日外国人旅行消費額
2012年 (平成24年)	1兆846億円
2013年 (平成25年)	1兆4,167億円
2014年 (平成26年)	2兆278億円
2015年 (平成27年)	3兆4,771億円
2016年 (平成28年)	3兆7,476億円
2017年 (平成29年)	4兆4,162億円
2018年 (平成30年)	4兆5,189億円

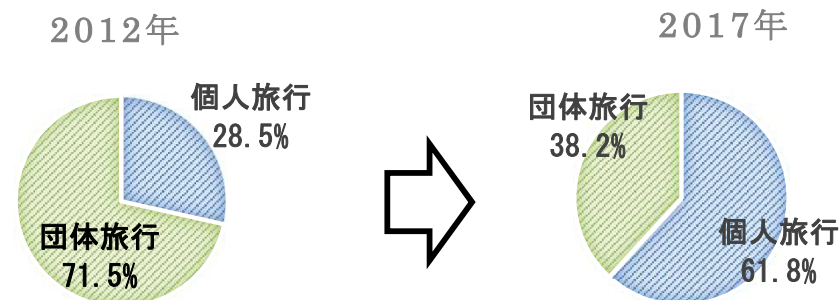
注) 従来は空港を利用する旅客を中心に調査を行っていたが、短期滞在の傾向があるクルーズ客の急増を踏まえ、2018年からこうした旅客を対象とした調査も行い、調査結果に反映したところ。従来ベースの推計方法で2018年の旅行消費額を推計すると、4兆8千億円となる。(出典) 観光庁

訪日外国人旅行者の延べ宿泊数(地方部※三大都市圏以外)



出典: 観光庁「宿泊旅行統計調査」

FIT(個人旅行者)の割合の推移



(出典) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より総合政策局作成

4. 独占禁止法の適用除外

- 地域公共交通網形成計画策定地域において、複数事業者が存在する地域は約6割。
- 地域公共交通網形成計画に複数事業者間の連携による取組を記載している事例が見られるものの、「ダイヤ調整」については約半数の実施に留まっている。また、「運賃の調整」については、地域公共交通網形成計画に記載している事例・実施件数ともに少ない。

地域公共交通網形成計画策定地域における公共交通事業者数（H30.10末時点）

網形成計画策定件数	433
事業者が単独の地域 (コミュニティバスのみ地域も含む)	167 (38.6%)
事業者が複数の地域	266 (61.4%)

地域公共交通網形成計画に盛り込まれた施策の実施状況（複数事業者）

地域公共交通網形成計画記載事業の実施状況	実施率	実施済／計画記載
路線再編（例：ハブ&スポーク化、重複路線整理）	44%	78/179
ダイヤ調整（例：競合路線における等間隔運行）	52%	85/162
共通運賃（例：一定区域内における統一運賃）	39%	11/28
共通定期券（例：一定区域内における複数事業者の定期券共通化）	38%	9/24
運賃プール（複数事業者間での収益の再配分）	0%	0/3

特例法案における合併等の適用除外スキーム（案）

※10月29日第32回未来投資会議資料より抜粋

1. 事業者による申請・基盤的サービス維持計画の提出

- **合併等**（合併、持株会社の設立、株式取得等）**の認可を受けようとする地域基盤企業**（地銀、乗合バス事業者）**は、基盤的サービス維持計画を主務大臣に提出。**

記載事項： ①地域基盤企業に関する事項、②合併等の種別、③合併等を通じた**事業の改善に資する方策**、④事業の改善に応じた**基盤的サービス維持及び地域経済活性化に資する方策**、⑤計画の実施期間、⑥その他必要な事項

- **主務大臣は**、合併等を通じた競争の制限により、**正当な事由のない基盤的サービスの価格の上昇等が生じ得ると認めるときは**、当該基盤的サービスの**価格の上昇等の防止に資する方策の記載を追加して求める**ことができる。

2. 主務大臣による合併等の認可（※）

※ 認可に際し、主務大臣は**公取委に協議しなければならない。**

- ① 地域において、人口減少等による**基盤的サービスに対する持続的な需要の減少が見込まれる状況**にあり、その結果、地域基盤企業が**基盤的サービスの提供を将来にわたって持続的に行うことが困難となるおそれ**があること。
- ② 合併等を行う地域基盤企業のうち一つが、**基盤的サービスに係る採算**（基盤的サービスを提供する利用者全体に関するもの）**をとることが継続的に困難な状況**にあると考えられること。

サービス維持のための限定的なケースで独禁法を適用除外

- ③ 地域基盤企業の**事業が相当程度改善**すると見込まれること。
- ④ 事業の改善に応じた**地域での基盤的サービスの維持及び地域経済の活性化が見込まれ**、かつ、競争の制限により**正当な事由のない基盤的サービスの価格の上昇等が生じるとは見込まれないこと**によって、**合併等が利用者の利益の増進に資すると認められる**ものであること。

3. 事後の監督

- 主務大臣は、要件に適合するものでなくなったと認めるときは、**是正命令**。

主務官庁と公取委の協議・連携（事務プロセス）

※10月29日第32回未来投資会議資料より抜粋

- ① **主務官庁**（国交省・金融庁）が、地域基盤企業からの申請（「基盤的サービス維持計画」）に基づき、前頁の**各要件への適合性を審査・確認**（申請があった時点で公取委に通知）。→ 適合しない場合は、認可申請を却下。
- ② **主務官庁が、各要件への適合性に関する意見を付して、公取委に対して協議書を送付**
（必要に応じ、正式協議の前の時点で主務官庁と公取委で情報・意見交換を実施）。
- ③ **公取委は、主務官庁に対して協議への意見を送付**。合併等が利用者の利益に資するかどうかについては、主務官庁及び公取委が**それぞれの知見・専門性**に基づいて、
 - ・ **主務官庁が、地域での基盤的サービスの維持及び地域経済の活性化が見込まれるかどうかの観点**を中心に、
 - ・ **公取委が、競争の実質的な制限により**正当な事由のない価格の上昇****（例えば、中小企業向け貸出における貸出金利の上昇）**等が生じ得るかどうかの観点**を中心に、それぞれ判断を行う方向とする（それ以外についても、必要に応じ意見表明）。
- ④ **主務官庁は、価格の上昇等を中心とした公取委の意見を尊重し、**
 - ・ **公取委から懸念が表明された場合には、認可申請を却下**するか、又は、
 - ・ 必要に応じ、**地域基盤企業に価格の上昇等の防止策（※）を求めた上で、再度各号への適合性を審査し、**合併等を認可。

※ 一例として、地銀の融資審査時における「正当な理由なく金利スプレッドが上昇しないことの確認」等

- － 公取委及び主務官庁は、相互に審査・意見についての具体的根拠（信用不安に繋がりがねない機微情報等を除く。）の説明を求めることができる。

特例法案における共同経営（カルテル）の適用除外スキーム（案）

適用除外の対象になる共同経営によるサービス内容

※10月29日第32回未来投資会議資料より抜粋

① 利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定等

－ **定額制乗り放題** 等

③ 一定の規則による運行回数・運行時刻の設定

－ **等間隔運行、パターンダイヤ** 等

② 輸送需要・地理的条件等を勘案した、路線・運行系統の共同・分担運行等

－ **「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編** 等

※ その他①～③と類似の行為

⇒これら行為に必要な**共同経営（運賃プールを含む。）**の実施に係る行為については**独禁法を適用除外**

1. 事業者による申請・共同経営計画の提出

- **共同経営の認可を受けようとする乗合バス事業者等**（乗合バス・競合の公共交通事業者）は、あらかじめ**法定協議会**（※）の承認を受けた**共同経営計画を主務大臣に提出**。

※地域公共交通活性化再生法の法定協議会

記載事項： ①地域基盤企業に関する事項、②対象の区域・路線等、③共同経営の内容等、④**運賃プール**に関する事項、⑤共同経営の**目標（収支、人員、車両等の改善効果）**、⑥実施期間、⑦**法定協議会**の名称、⑧その他必要な事項

2. 主務大臣による共同経営の認可（※）

※ 認可に際し、主務大臣は**公取委に協議しなければならない**。

- ① 基盤的サービスに係る**事業の改善が見込まれる**こと。
- ② **不採算路線を含む地域公共交通について事業の改善に応じた維持が図られることが見込まれ、かつ、利用者の利益を不当に害さないと見込まれること**によって、**共同経営が利用者の利益の増進に資すると認められる**ものであること。
- ③ **地域公共交通活性化再生法の基本方針、地域の交通に関する計画に照らし、適切**なものであること。 等

3. 事後の監督

- 主務大臣は、要件に適合するものでなくなったと認めるときは、**是正命令**。

5. 自家用有償旅客運送制度

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(440団体)
公共交通空白地有償運送(116団体)
(※平成30年3月31日時点)



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(112団体)
福祉有償運送(2466団体)
(※平成30年3月31日時点)



※平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。
平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識

※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等

- ③ 必要な安全体制の確保

有効期間

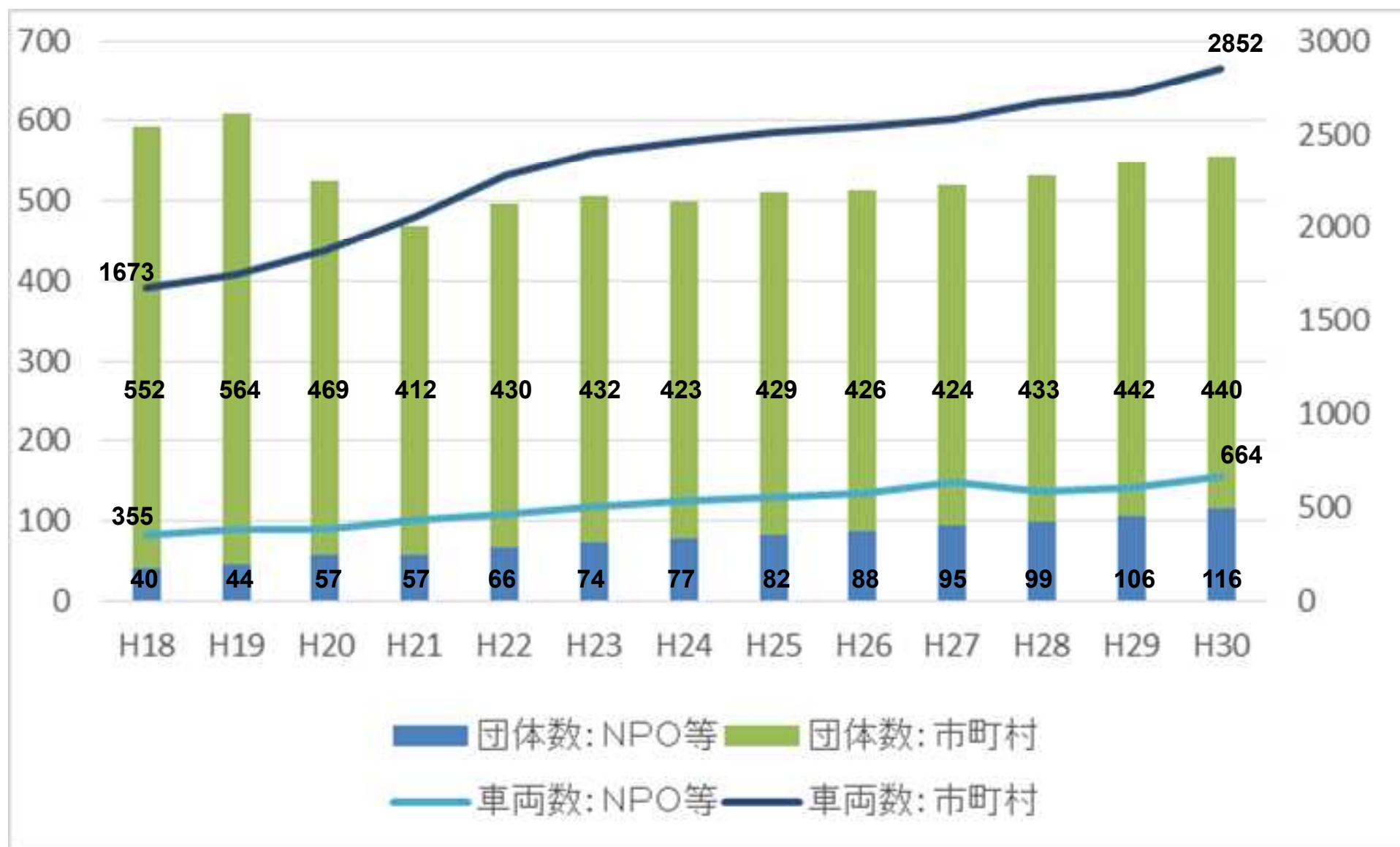
2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

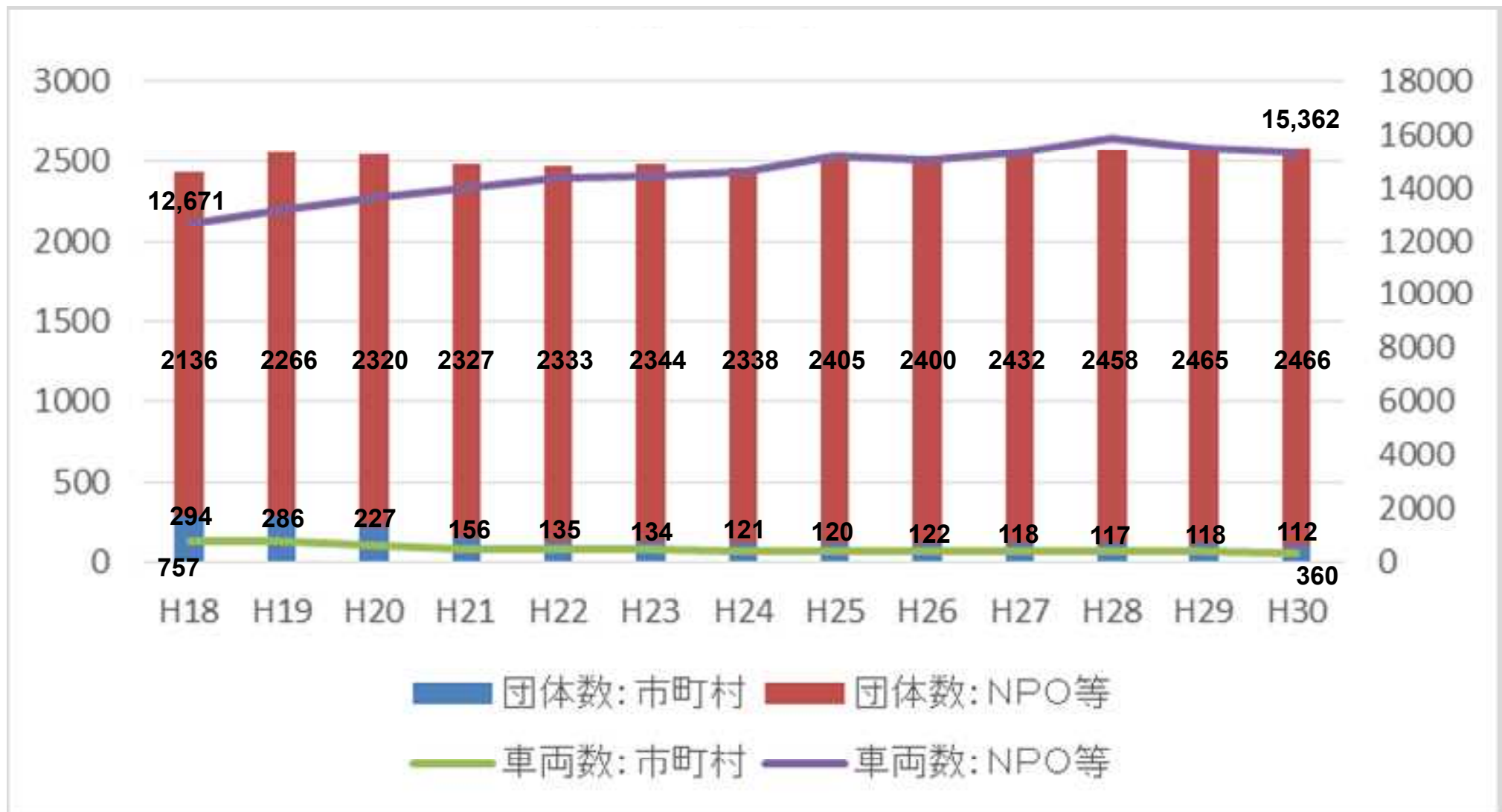
(交通空白)自家用有償旅客運送 団体数・車両数の推移

- (交通空白)自家用有償旅客運送の導入率は、26%(全国1,724市町村の内440市町村)。
- (交通空白)自家用有償旅客運送の車両数は増加傾向にある。



(福祉)自家用有償旅客運送 団体数・車両数の推移

- (福祉)自家用有償旅客運送はきめ細かな対応が必要のため、市町村よりもNPO等が主体となるケースが多い。
- (福祉)自家用有償旅客運送の車両数は増加傾向にある。



第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(2) 対応の方向性

① 自家用有償旅客運送

(交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設)

市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

(観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化)

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

(交通空白地の明確化)

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

(広域的な取組の促進)

地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。

6. MaaSの普及に向けた関連制度の整理

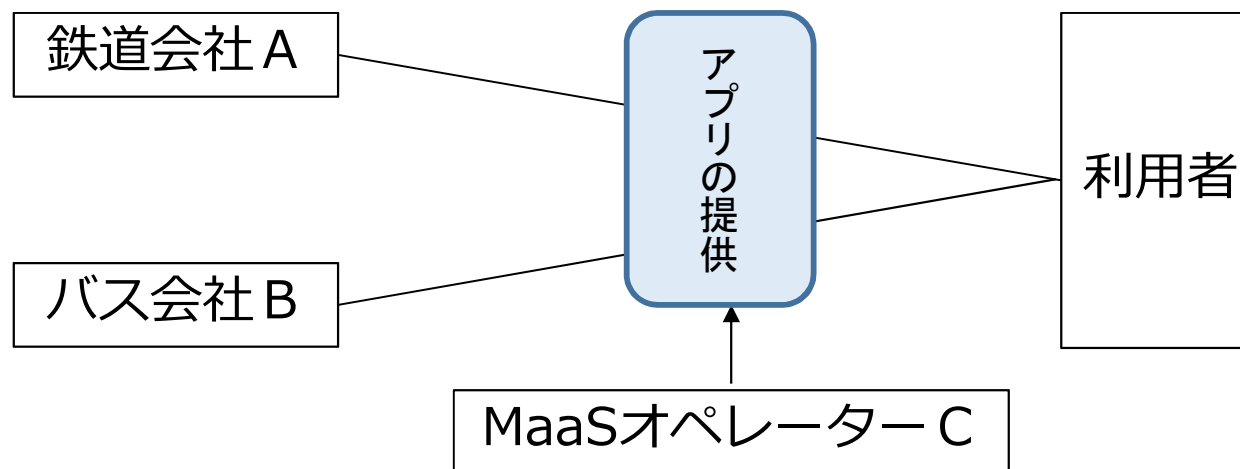
- MaaS (Mobility as a Service) に関する現状認識
 - 国内各地でハード・ソフトの準備が整えられ、多様なサービスの提供が始められつつある段階
- まずは、「新モビリティサービス推進事業」等の実証実験の成果を分析して、課題を整理することが必要
- そのうえで、
 - ①MaaS自体が目的ではなく、地域の移動の利便性向上のために地域ごとに異なる課題に応じた様々なMaaSのモデルを構築することが必要
 - ②MaaSに必要なデータ連携については「MaaS関連データ検討会」において、関係省庁も含めて議論し、一定の方向性をとりまとめることが急務
- 並行して、制度的な課題については類型ごとに整理し、必要な措置を講じておくことが必要

類型 1

- 運送契約が利用者と交通事業者との間で行われ、MaaSオペレーターはアプリの提供のみを行うようなサービスであって、アプリ上の予約確認画面に移行するまでに、利用者と交通事業者との間での取引となる旨が明確に表示されているなど利用者保護の観点からの措置がとられている場合。

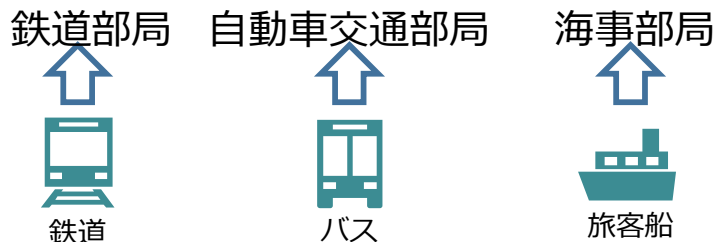


- 上記のように、旅行業に該当しないケースを整理し、通知により明確化する。

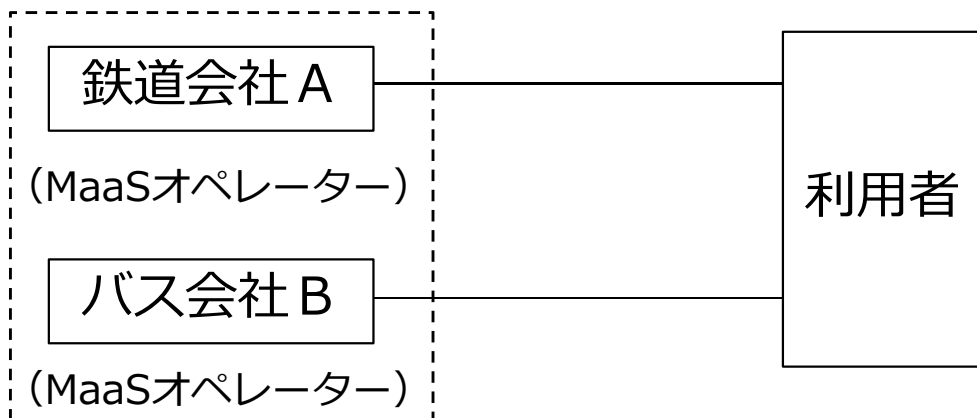


類型 2

- 鉄道事業者やバス事業者等がMaaSアプリを通じて、デジタルフリーパスのような商品を共同で企画乗車券として提供する場合、現状では、各モード毎（各事業法制毎）に実施運賃の届出を行うことが必要。



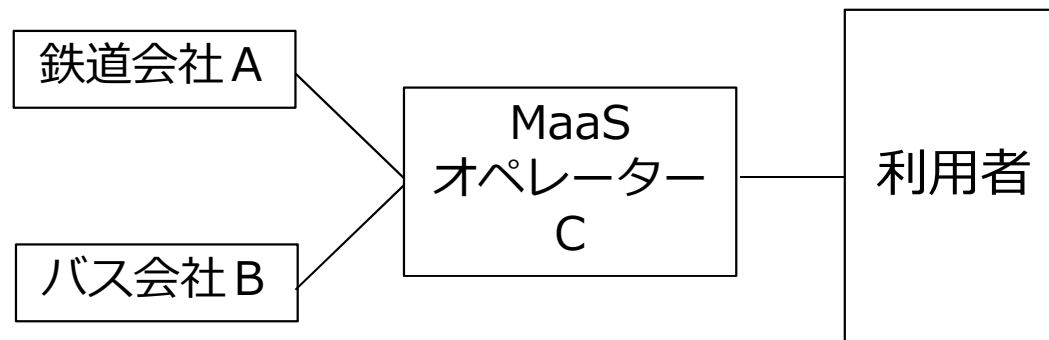
- 手続きのさらなる効率化を検討。



類型 3

- 旅行業者が提供する3日間フリーチケットを販売するケースのように、MaaSオペレーターがアプリで検索・予約・決済まで一括で行うサービス（価格を自ら決定）を提供し、交通事業者、関連サービス事業者、利用者等からの手数料の上乗せなどにより報酬を得る場合、旅行業法の第2条第4項に規定する「企画旅行契約」に該当する。

- 旅行業関連制度との関係の整理が必要。



7. 交通手段の見直しに係る事例等

地域公共交通特定事業と特例措置

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (令和元年7月末時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 （軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可） ○地方債の特例（第12条）	3件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
			事業者		
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	0件
			事業者		
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	0件
			事業者		
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 （地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）	10件 ・福井鉄道(株) ・若桜鉄道(株) ・三陸鉄道(株) 等
			事業者		
地域公共交通再編 事業 (H26創設)		路線網の再編、デマンド交通への転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（道路運送法については運賃の上限認可等のみなし取得を含む。） ・バス事業に係る計画阻害行為の防止	33件
			事業者		
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮 等	0件
			事業者		

ダウンサイジングの一般的なイメージ 路線バスからコミュニティバスに再編(大分県南部圏地域)

- 佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い、利便性を確保しながら効率化。
- 併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編。

【作成主体】 大分県・佐伯市・津久見市 【区域】 佐伯市・津久見市
【計画期間】 平成30年10月1日～令和3年9月30日

交通結節点の新設、路線の分割等

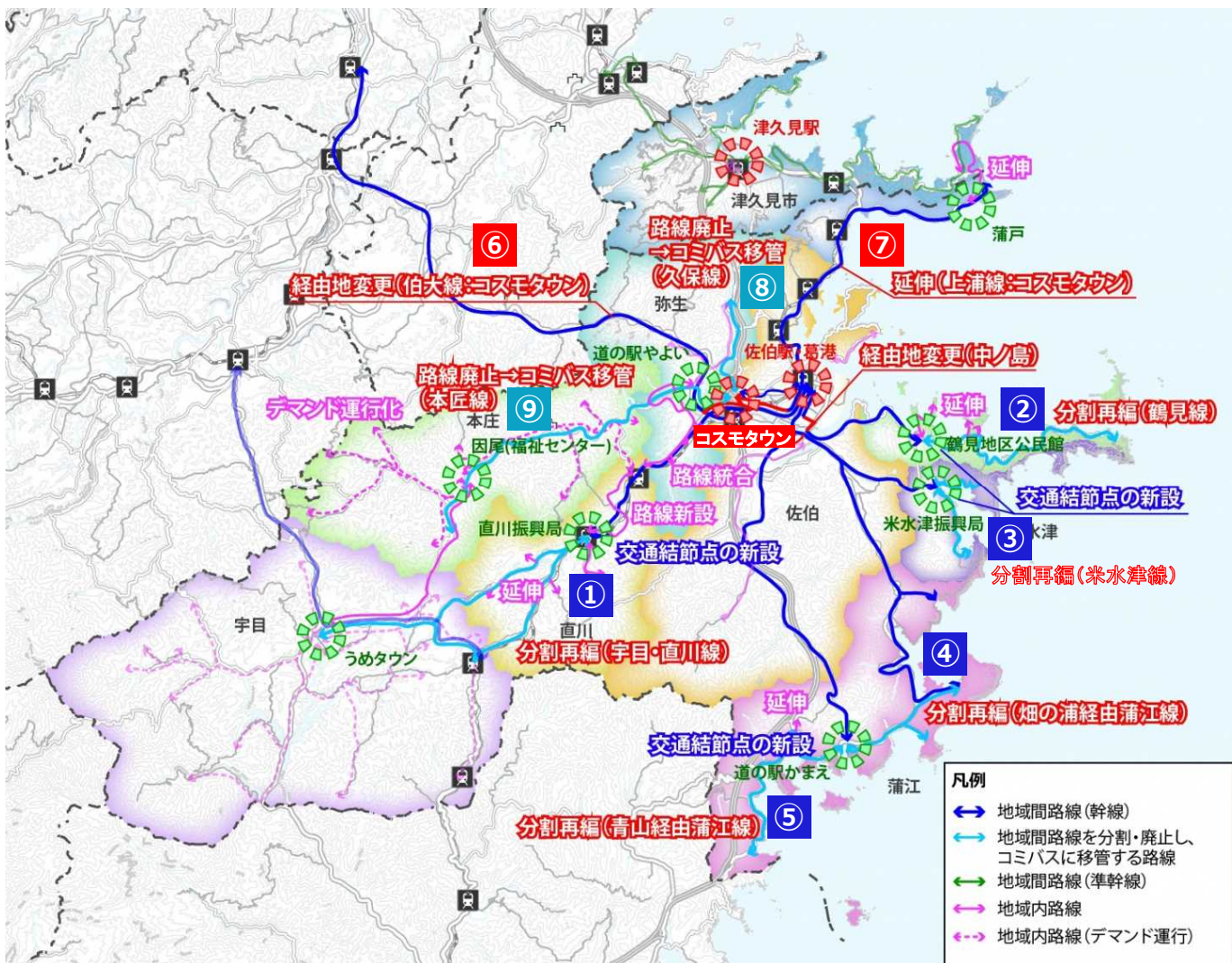
① 宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
② 鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以東をコミバスに移管
③ 米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以東をコミバスに移管
④ 畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	中川原で路線を分割し、中川原以南(～蒲江間)をコミバスに移管
⑤ 青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえて路線を分割し、道の駅かまえ以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥ 伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを経由
⑦ 上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

民間バスをコミバスへ移管

⑧ 久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨ 本匠線【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮



ダウンサイジングの一般的なイメージ コミュニティバスからデマンド交通に再編(熊本県八代市)

- 八代市では、路線定期運行から区域型デマンド運行へ運行形態を見直すことで経費を削減。

再編前(コミュニティバス)



再編後(デマンド交通)



	運行回数(回/日)	年間運行経費(千円)
再編前(路線運行)(H29)	7	13,118
再編後(デマンド運行)(H30)	5	5,165

ダウンサイジングの一般的なイメージ 乗用タクシーの活用を行っている具体事例(長野県駒ヶ根市)

- 駒ヶ根市では、利用者の減少や財政負担の増加などから、平成25年にそれまでの定時定路線型バスを廃止し、交通不便者の通院・買い物に的を絞った「デマンド型乗合タクシー」の運行に移行。
- 併せて、運行日や運行時刻などの制約があるデマンド型乗合タクシーを補完する目的で、「割引タクシー券制度」を導入。

こまがねデマンド型乗合タクシー(こまタク)の概要

利用対象者	駒ヶ根市内 居住者(事前登録制)
運行範囲	市内全域(自宅⇄停留所 間)
運行日	平日(月曜日～金曜日)
運行回数	4回/日(往路8時・10時,復路12時・14時)
停留所	病院、スーパー、郵便局、市役所 等
運賃	片道400円
利用実績	登録者数 1,483人(H30年度) 利用者数 7,071人(")

割引タクシー券制度の概要

①割引タクシー券

対象者	市内に住所を有する65歳以上の人。 かつ、自身による自動車の交通手段がない人
交付内容	居住地区に応じて100円～350円の割引券を年間40～120枚まで交付
利用枚数	28,595枚(H30年度)

②福祉タクシー券

対象者	重度の身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・特定疾患医療受給者 等
交付内容	居住地区に応じて500円のタクシー券を年間12～36枚まで交付
利用枚数	9,716枚(H30年度)



ダウンサイジングの一般的なイメージ

路線バスから乗合タクシーの導入を行った具体例(青森県弘前市)

- 長大路線(3方面)を分割・再編し、重複路線を改善するなど、効率的なネットワークを形成。
- 併せて、路線バスの廃止により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入。

【再編実施計画の主な事業内容】

◆赤字長大路線の分割・再編

【薬師堂方面】

- 利用者が低迷している幹線を分割し、乗合タクシーへ転換

【岩木方面】

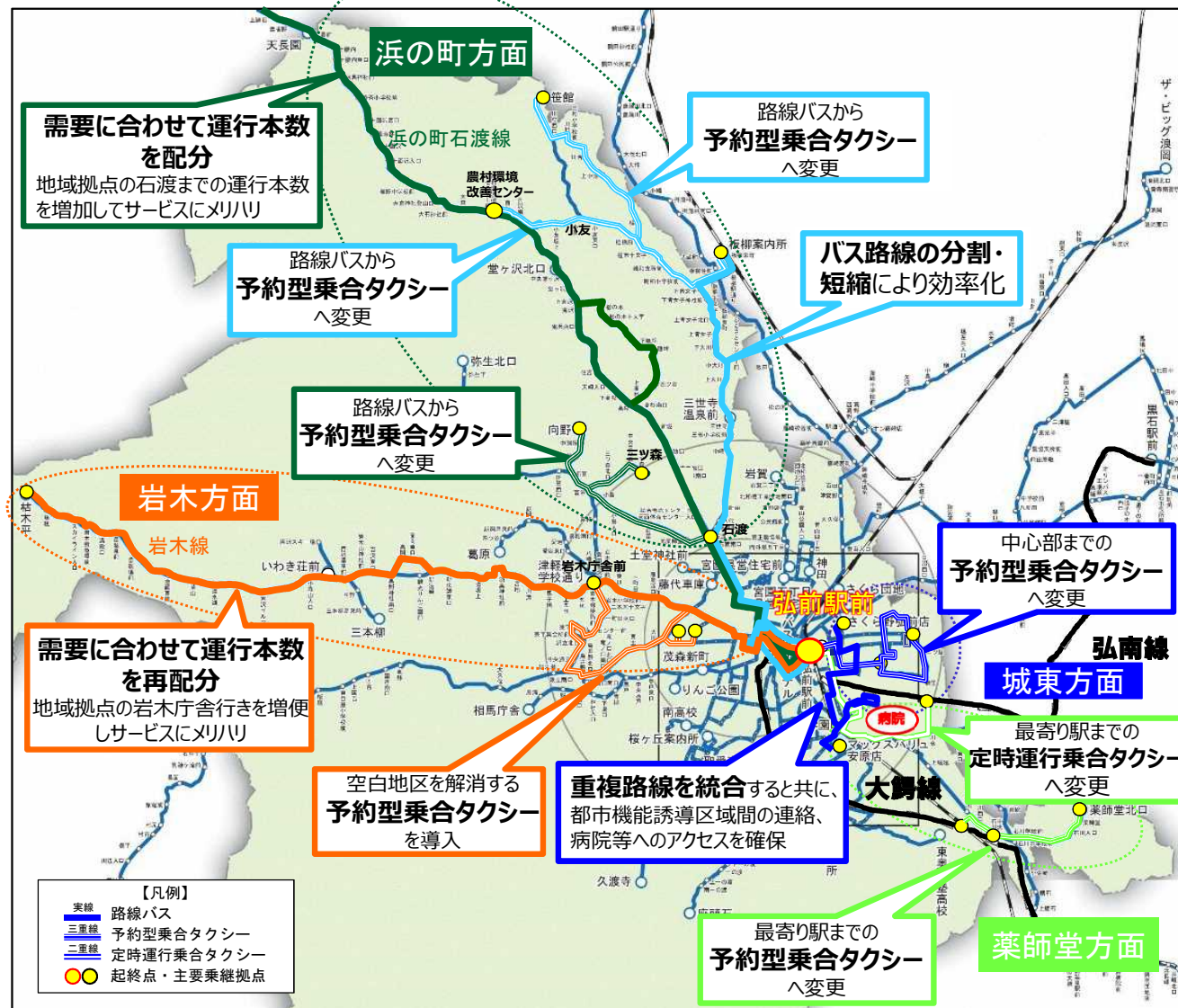
- 需要に合わせて運行本数を再配分
- 路線バスの廃止 (H29.4) により生じた交通空白地を解消するため、乗合タクシーを導入

【浜の町方面】

- 弘前中心部からの幹線と、そこから分岐する支線の分担を明確化
- 支線は乗合タクシーへ転換

◆弘前駅周辺(城東方面)の赤字・重複路線の再編

- 既存の重複路線を統合すると共に、病院や商業施設へのアクセスを確保
- 一部路線を乗合タクシーへ転換



ダウンサイジングの一般的なイメージ 乗用タクシーの活用を行っている具体事例(広島県神石高原町)

- 複数の谷筋に住宅が点在する地理的特徴から非効率な運行となっていたデマンドバスを全て廃止し、高齢者等の生活交通について、運行時間を気にせずドアtoドアで移動できる「乗用タクシー」に一本化。
- 利用者利便の向上、効果的な財政支出、タクシー事業者の収益向上を実現。

●地域公共交通網形成計画の見直し

H27.3<計画の策定>

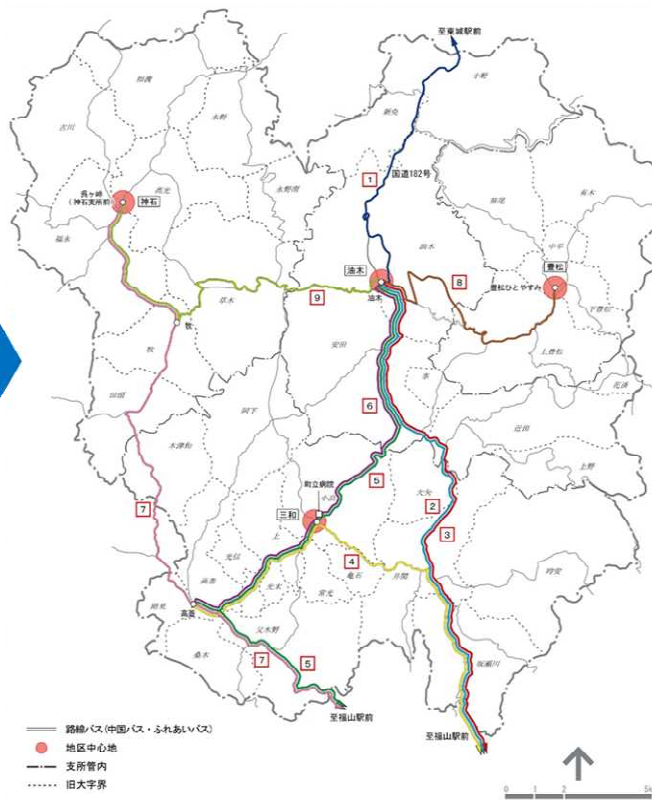
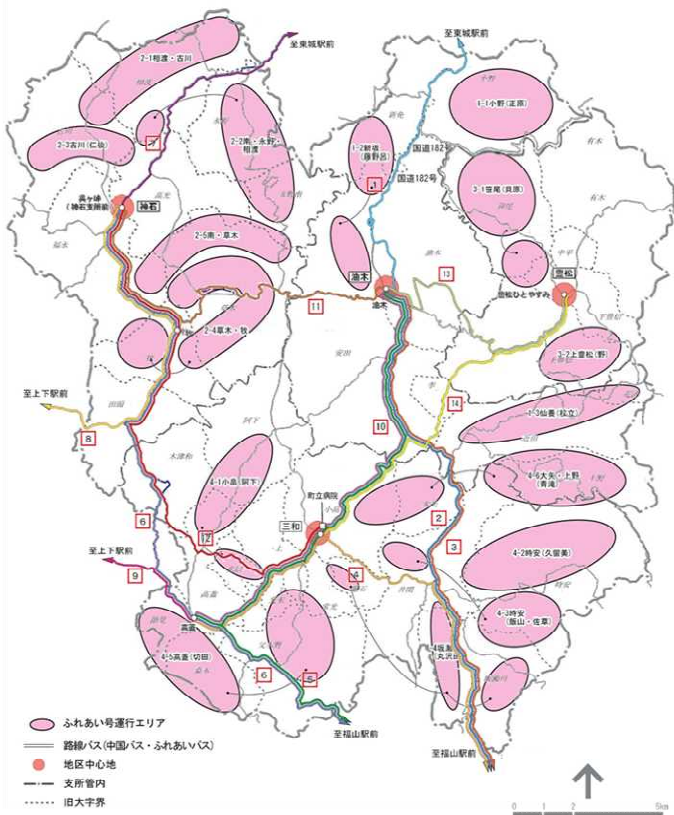
- 民営路線バス
- 町営路線型バス
- 町営デマンドバス
- タクシーチケット

H30.10<計画の改定>

- 民営路線バス【広域・観光・通学】
- 町営路線型バス【通学】
- ふれあいタクシー【高齢者等の生活交通】

ふれあいタクシー導入前(平成27年3月時点)

ふれあいタクシー導入後(平成30年10月時点)



●「ふれあいタクシー」の概要

対象者	75歳以上高齢者 免許費保有者 等
利用目的	町内であればどこでも(通院、買い物等)
利用料金	目的地まで片道最大600円(600円を超える料金は町が補助)
利用回数	1人1か月30回まで
利用できる事業者	町内タクシー事業者及び介護タクシー事業者(小型~9人乗り車両、介護車両が利用可)
相乗り	タクシー利用者の1人が「利用者証」を持っていれば、相乗り同乗者も対象

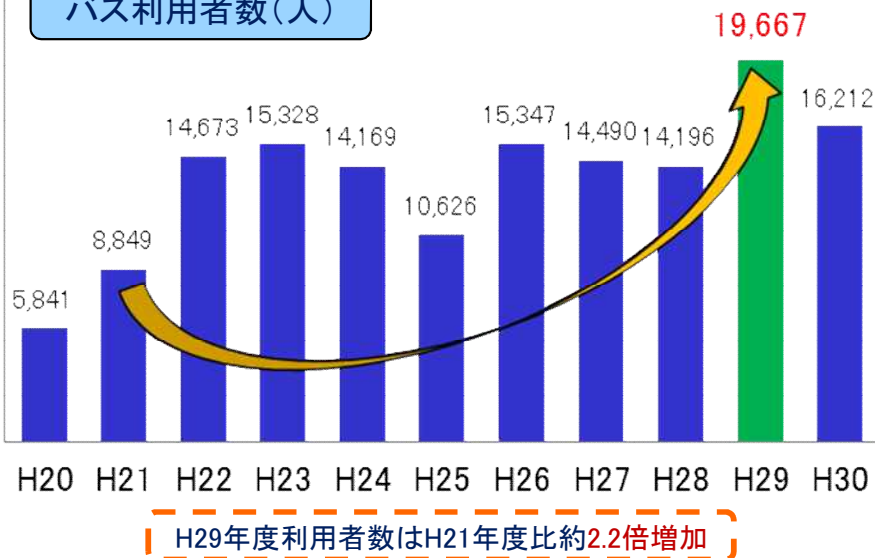
●見直しによる効果

- 利用者の増加(4.4千人/年→3.0万人/年)
- 一乗車当たり町負担額を65%削減(5.6千円→2.0千円)
- タクシー事業者の収益上昇
営業収益:事業者全体で約45%増加
1日1車当たり営業収益:約4千円増(約30%増)

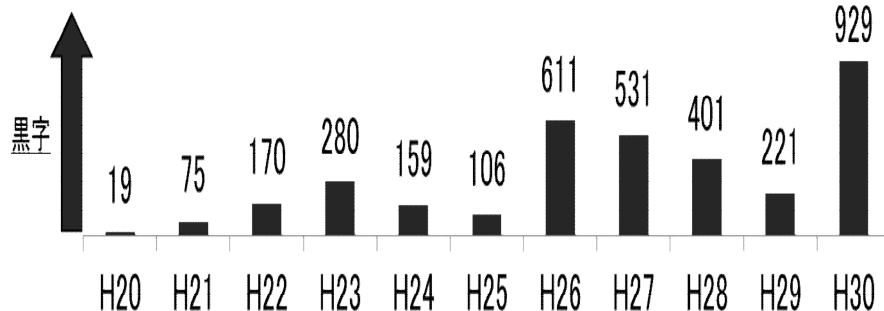
ダウンサイジングの一般的なイメージ 自家用有償旅客運送の導入を行った具体事例(愛媛県八幡浜市)

- 八幡浜市では、民間路線バスの廃止を契機として、行政と協働し、地域住民組織(NPO法人)による公共交通空白地有償運送(予約制定期運行、予約制デマンド運行)等により、地域の足を確保。
- 運行開始当初と比較して、利用者は約2.2倍(約2万人)に増加。また、黒字運営を約11年間継続する等、持続可能な取組を実施。

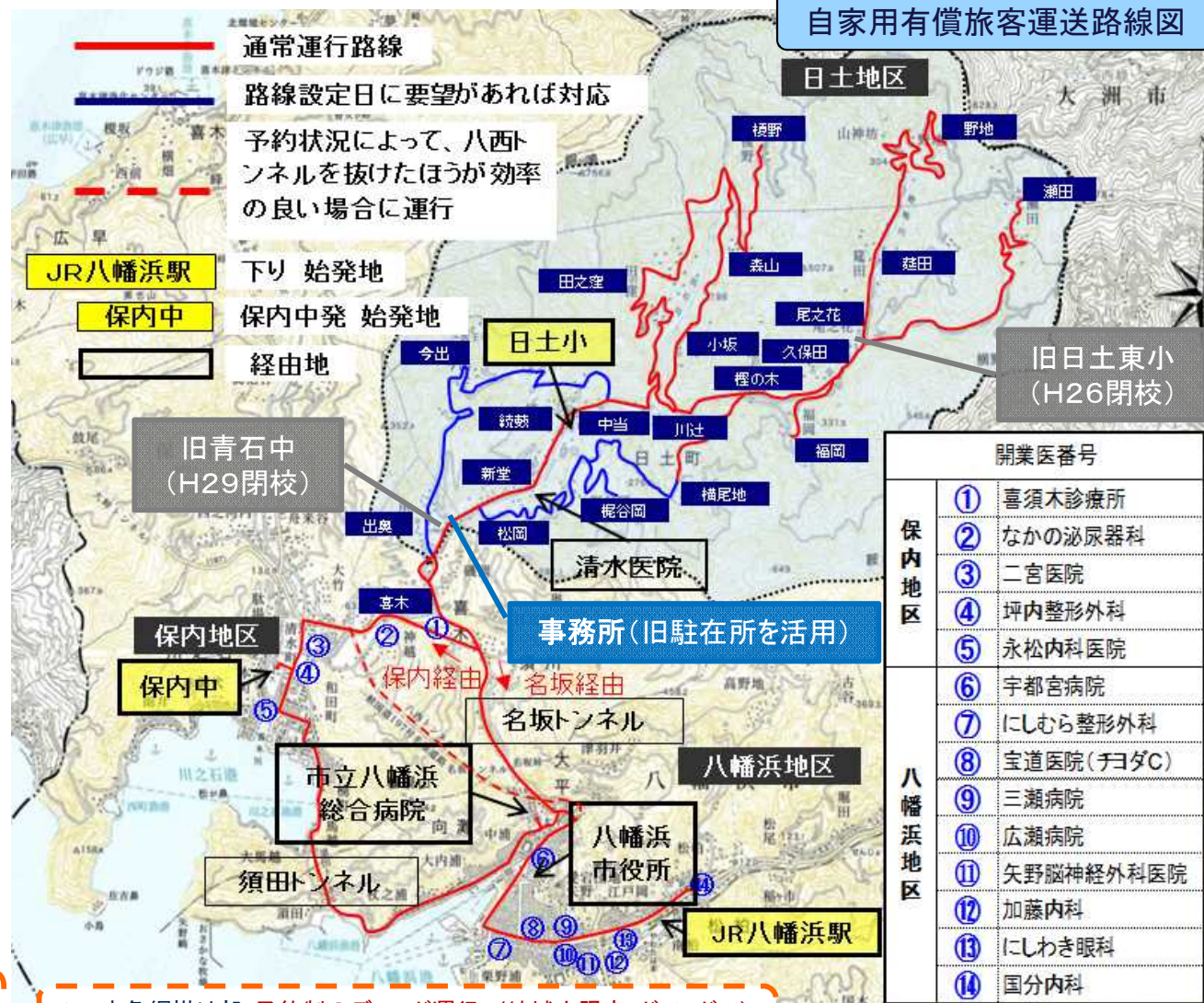
バス利用者数(人)



事業収支(千円)



運賃収入、入会費・年会費、スクールバス委託収入のみで持続可能な運行を継続中



- 水色網掛け部: 予約制のデマンド運行 (地域内限定、ドアtoドア)
- 赤色線: 予約制の定時定路線運行