

# 持続可能な公共交通を目指して

---

平成27年2月

国土交通省 総合政策局

公共交通政策部 交通計画課

# バス交通をめぐる状況

平成19年度以降で、10,206kmが廃止。(全国のバス路線合計41万7,400Km(平成21年度末)の約2%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
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
計	<b>10,206</b>

## 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

産業競争力強化法 ○土佐電気鉄道(株)・高知県交通(株)

企業再生支援機構 ○会津乗合自動車(株)

(※)稚内市一鹿児島市間の距離は約1,810km

# 自動車を利用した公共交通の主な類型

	類型	運行主体	運行形態
民間バス (BRT※を含む)  	民間事業者(一部、地方公営企業を含む)が、主として、都市と周辺部、都市内、都市間で運行するバス (コミュニティバスに該当するものを除く。)  ※ BRT (Bus Rapid Transit)とは、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム	民間事業者 (一部、地方公営企業を含む)	定期 定路線
コミュニティバス 	市町村のイニシアティブにより、地域の交通空白地域の解消等、住民の利便向上のために、一定地域内を運行するバス ・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。	委託された民間事業者  市町村自ら	定期 定路線(原則)
デマンド交通 	市町村のイニシアティブにより、地域の交通空白地域の解消等、住民の利便向上のために、住民の需要に応じて、予約に基づき、一定地域内を運行するもの (車両は、バスサイズからタクシーサイズまで様々)  ・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。	委託された民間事業者  市町村自ら	不定期 定路線又は区域運行
(その他の) 自家用有償旅客運送 	NPO等が自家用車を用いて行う ・過疎地域内の住民等の運送 ・身体障害者や要介護者等の運送	NPO等	不定期 定路線又は区域運行

# 交通政策基本計画の概要

平成27年2月13日閣議決定

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化  
(4)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

基本的方針

## 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)

基本法上の国の施策

施策の目標

- 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適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、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
- ③ICT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
- ④2020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

## 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

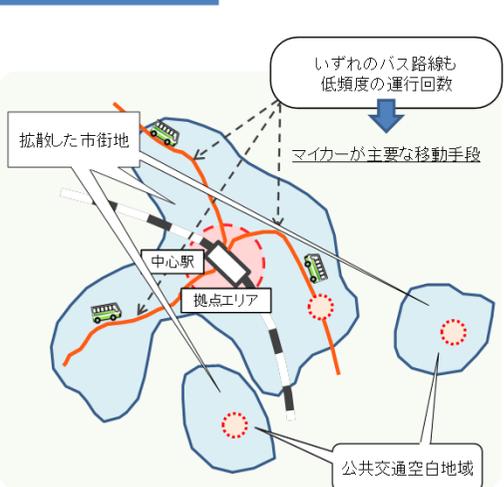
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

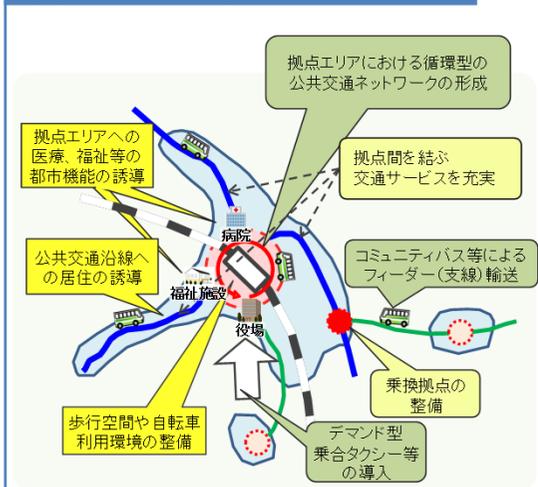
- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

## 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

### 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、三條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

## 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。

# ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- 地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。
- 医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開

## 具体例：富山県富山市

拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築

- 約436haの中心市街地(都心地区)及び富山駅を中心とした19の公共交通軸と約3,489haの公共交通沿線居住推進地区
- 上記地区内の居住を推進するため、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成

- おでかけ定期券  
交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に、年1000円の負担金を支払えば、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引を実施



## 効果

転入人口の増加

沿線商店街の活性化

住民のライフスタイルの変化

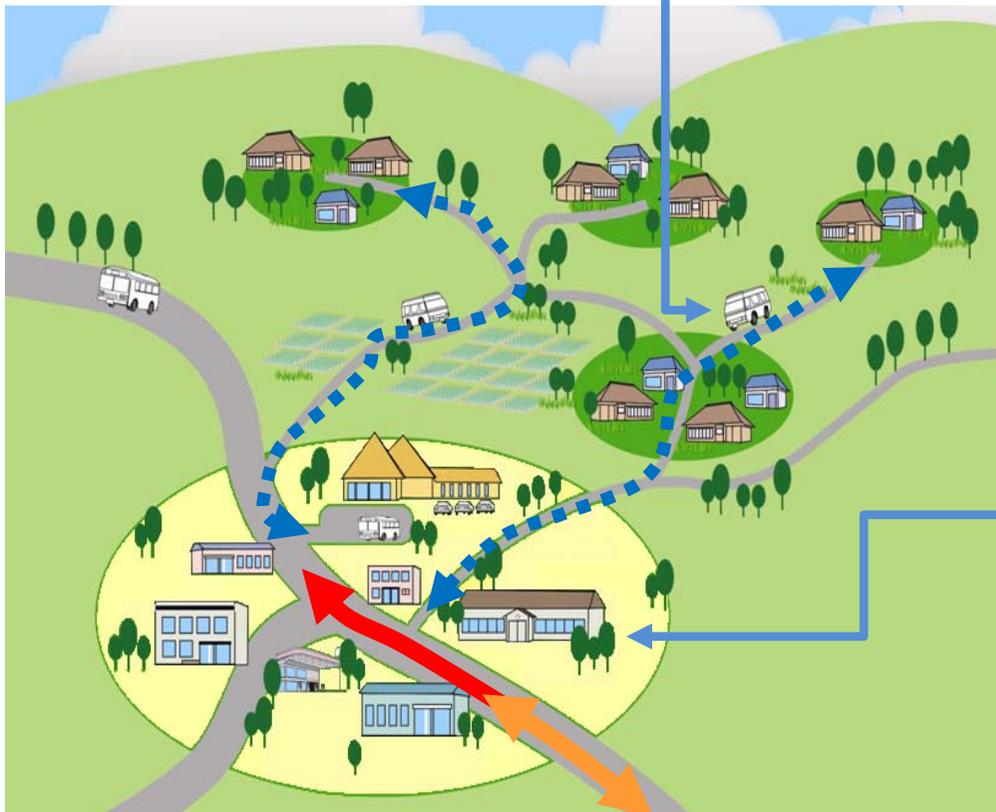
歩行者数の増加、空き店舗の減少

買い物目的の外出機会の増加

# 小さな拠点等との連携について(中山間地の場合)

- 形成計画は、まちづくりとの連携等について記載が求められている（法第5条第3項）
- 仮に都市計画等の上位計画が存在しない場合（例えば、中山間地等）でも、生活サービスを立地させるエリアと居住エリアの配置を考慮し、公共交通網の形成を行うことが重要。

## 《具体的イメージ》



### 「小さな拠点」の形成と周辺集落との交通ネットワーク確保

基幹となる集落に、機能・サービスを集約化し、コミュニティバスやデマンド交通等により周辺集落との交通ネットワークを確保することが考えられる。

### 主要施設の立地に合わせた路線網の形成

例えば、商店、診療所、道の駅、農協等の立地に関連して、利用者ニーズが高い施設へのアクセスを確保するために、路線の延伸やルート変更を行うことが考えられる。

# 観光との連携(十勝バスにおける取り組み)

## 地域のニーズを肌で感じとる

○バスに対する地域住民のニーズを肌で感じとるために、地域住民の各家庭に従業員が赴き、路線図・時刻表のポスト投函や訪問ヒアリングを実施。

## バス利用の「不安」解消

○地域住民がバスを利用しない理由が「不便」だからではなく「不安」だからだと分かり、表面には病院や学校、スーパーなどの地域住民がよく利用する場所の路線図に沿ったイラストを、裏面には時刻表を記載した「目的別時刻表」を作成し、戸別訪問で配布。

## 観光商品開発で誘客

○バス会社自らがバスを利用するための目的を提案すべく、十勝の温泉やガーデン巡り、グルメツアーなどを路線バスでお得に利用できる「日帰り路線バスパック」といった商品を自ら開発。

◆地域住民が「不安」を感じずにバスを利用してもらうためにエリア毎に「目的別時刻表」を作成

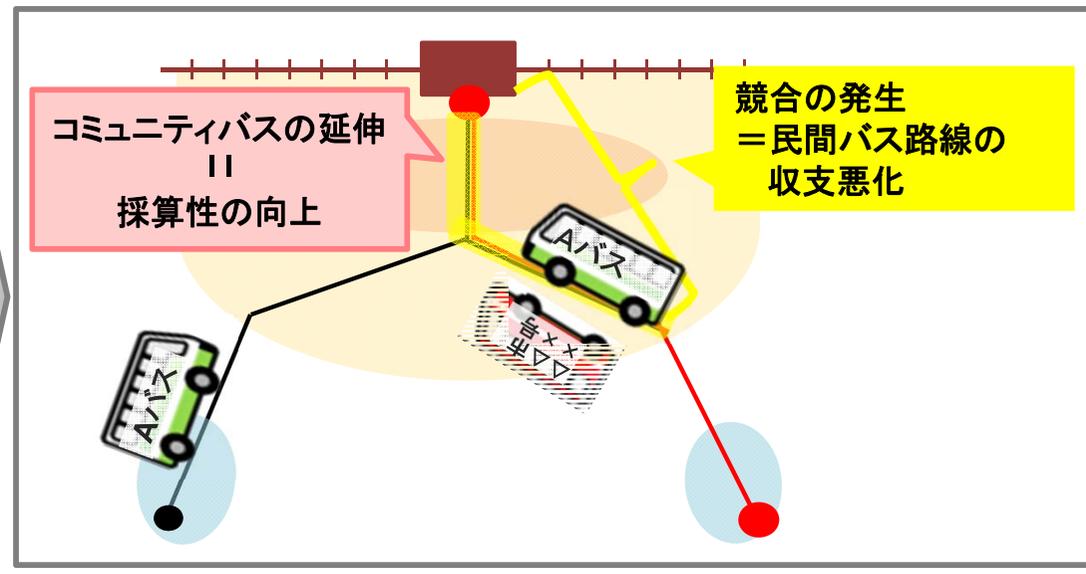
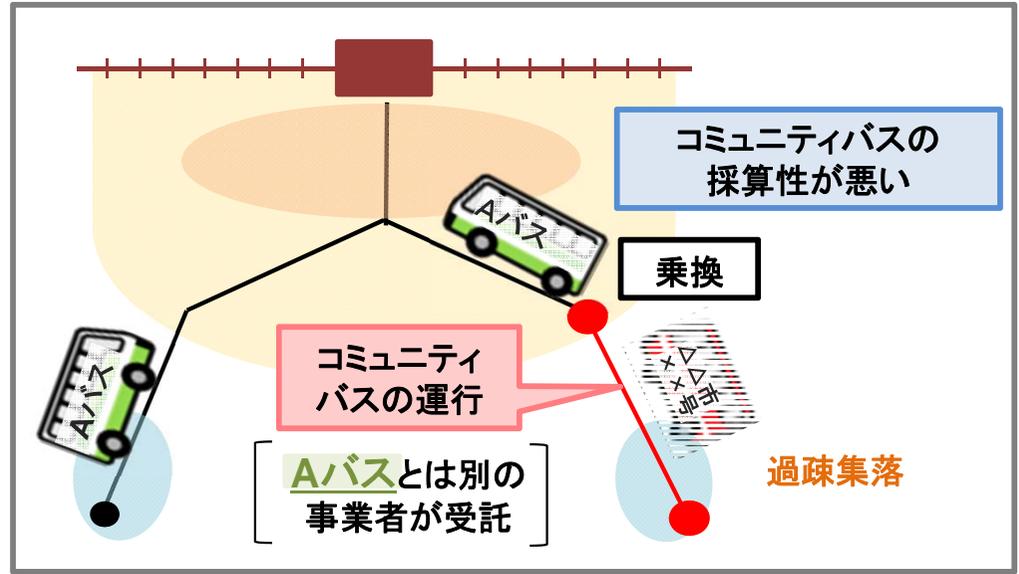
◆路線バスと路線上の施設のお互いの強みを組み合わせた「日帰り路線バスパック」といった目的提案型の企画商品をバス会社自らが開発

## ◇経営状況(乗合事業)の推移

	平成20年度	⇒	平成25年度
輸送人員	2905千人	⇒	3410千人
収入	911百万円	⇒	987百万円
経常収支率	81.6%	⇒	78.2%

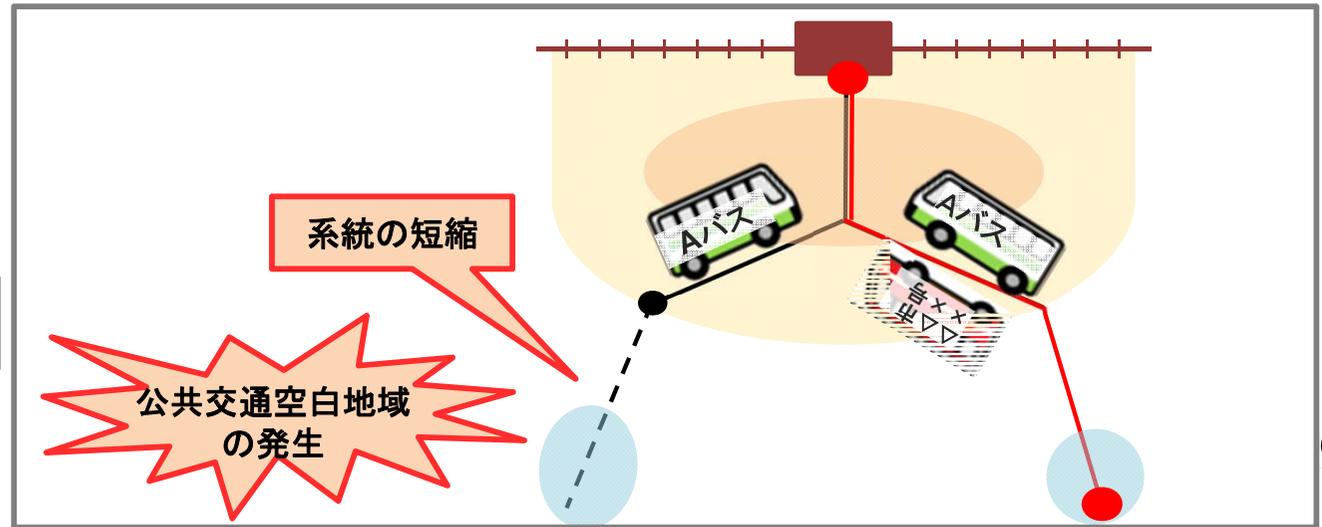
# ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

- 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。
- 公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。



問題事例：コミュニティバスと民間バスの競合  
(パターン①廃止代替路線の延伸)

地域全体のネットワークについて  
バス事業者と十分協議を行い  
役割分担を決定することが必要



# ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

■ 人口密度や自然条件等の地域特性に応じ、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

## 具体例：兵庫県豊岡市

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築

### 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

### 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)



### コバス(全但バス)

市中心部の循環コミュニティバス

系統：2系統  
 使用車両：2両  
 大人運賃：100円



### テクタク(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(市公用車を無償貸与)  
 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

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

# ④ 広域性の確保

- 当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、**個別・局所的にならない**よう留意。
- 区域の検討に当たり、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して取り組む。

## 具体例：愛知県北設楽郡

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



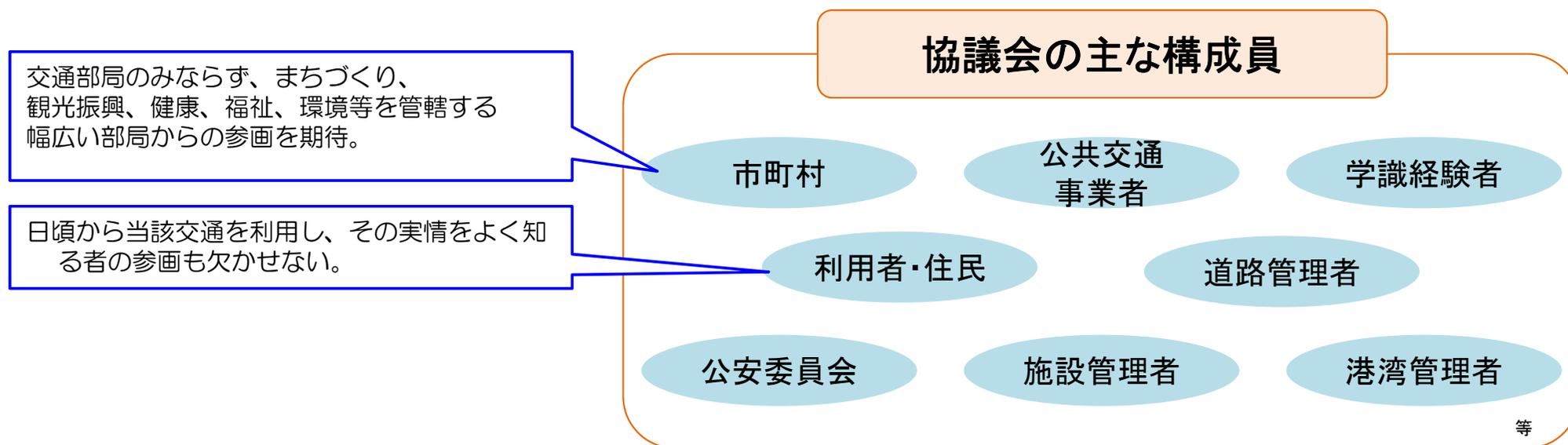
町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

## ⑤住民の協力を含む関係者間の連携

まちづくり、観光立国の実現などの観点を踏まえ、

- ・ 交通に関する施策間の連携
- ・ 交通に関する施策とその他の関連分野における施策との連携
- ・ 国、地方公共団体、民間事業者、住民などの関係者間の連携・協働

を図らなければならない。



○交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抄）  
（連携等による施策の推進）

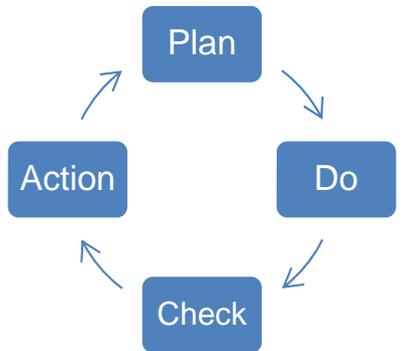
第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

# ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

- 計画に掲げた目標の達成状況の評価に加え、計画に記載した各種事業についても、実施状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要
- 地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意

## (抽象的な例)

〇〇市では、事業の適切な評価を行うため、PDCAサイクルを行いながら実施していきます。



## (2) 評価スケジュール

- ・事業期間におけるPDCAサイクルは、以下のスケジュールで事業評価を実施します。
- ・基幹路線の軽微な改善は必要に応じて毎年実施し、評価に基づく抜本的な改善は基幹路線の評価年に実施します。(※短期での基幹路線の改善は、新市民病院が平成25年5月に開院予定のため、平成25～26年度にかけて実施)
- ・地域路線の評価・改善は、運行開始の状況に応じて適宜実施します。

年度	短期			中長期						
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
公共交通会議	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
日常的利用者数調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
詳細な利用者数調査	●	●	●			●				●
利用者アンケート	●	●								●
市民アンケート			●			●				●
計画の評価			●			●				●
計画の目標数値見直し						□				
基幹路線の評価			●			●				●
基幹路線の改善	□	□	●	□	□	●	□	□	□	●
地域路線の評価・改善	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□

□: 必要に応じて適宜実施

## (3) 評価方法

### ① 基幹路線

#### 1) 毎年の評価

- ・運行本数、運行ダイヤ、運行ルート、バス停数・位置の軽微な見直しを目的とした評価は、毎年実施します。
- ・利用者数、収支率の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

#### 2) 抜本的な改善のための評価

- ・計画の目標達成度合の把握と、中期または長期への展開のためのルートやサービス水準の見直しを目的とした評価は、3～4年おきに実施します。
- ・利用者数、満足度、収支率、乗継抵抗の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

### ② 地域路線

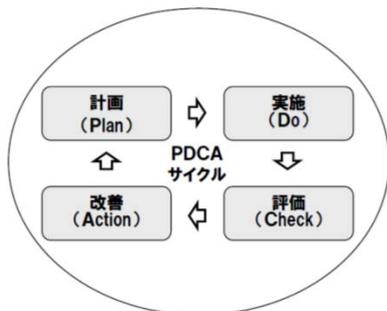
- ・地域路線の評価は、毎年実施します。
- ・地域の周知状況、利用者数、満足度、収支率、乗継抵抗の指標により総合的に評価を行い、必要に応じて改善を行います。

## 豊川市地域公共交通総合連携計画の例

### 5-3. 事業評価の実施

#### (1) PDCAサイクルの構築

- ・事業の推進に当たっては、目標の達成度を評価 (Check) し、法定協議会に審議を諮りながら、事業継続の判断やニーズに応じた改善 (Action) を行い、法定協議会の共通理解のもとで、実施主体が中心となって計画 (Plan)、実施 (Do) へと、PDCAサイクルを行いながら推進していきます。



計画に定めた指標だけでなく、計画に位置付けられた各種事業についても評価を行い、PDCAサイクルにつなげることが重要。豊川市の例では、利用者数や収支率等の指標を用いて個別路線の評価を毎年実施しつつ、計画全体の目標達成状況の評価を3～4年おきに行うこととしています。

# コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向けて

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(地域公共交通活性化再生法)を活用して、地域におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進するため、計画作成や事業実施等について、国土交通省が市町村等を総合的に支援。

## 都市と交通が連携して総合的なまちづくりを展開

- 本省内に都市と交通の合同プロジェクトチームを設置。  
両制度を共同で運用し、意欲ある都市を支援。  
本省・整備局・運輸局による現地支援も実施。

## 地域に身近な相談体制を構築

- 整備局(建政部)等・運輸局(企画観光部)にワンストップ窓口を設置。  
計画策定や事業実施等の相談に地域に身近なワンストップ窓口で対応。

## 丁寧な情報提供とノウハウの蓄積・共有で取り組みやすい環境整備

- 制度の内容や活用方法等に関する説明会をブロック毎に開催。
- 先進自治体や学識経験者等の人材を紹介。
- 先行事例のノウハウを蓄積・情報共有し、取組みを広く展開。