

地域を担う公共交通の現状と支援施策

平成30年1月12日

国土交通省総合政策局
公共交通政策部交通計画課
地域振興室長 山川 修



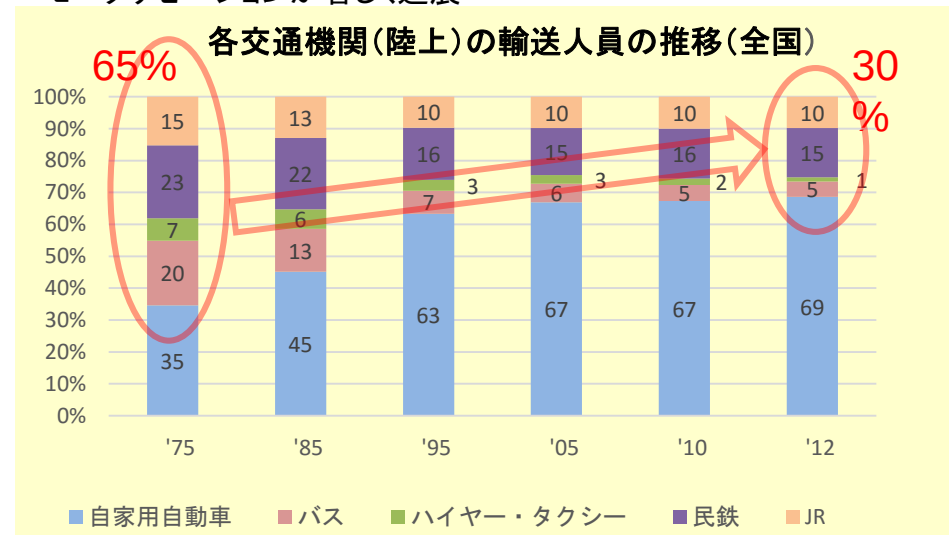
地域公共交通利用促進キャラクター
のりたろう

1. 地域公共交通の現状（概観）

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- ・ モータリゼーションが著しく進展



- ・ 輸送人員は大幅に減少

出典：地域交通年報、自動車輸送統計年報

	1990年	2000年	2010年	2015年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.1億人 (90年に比べ20%減)

（出典）自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

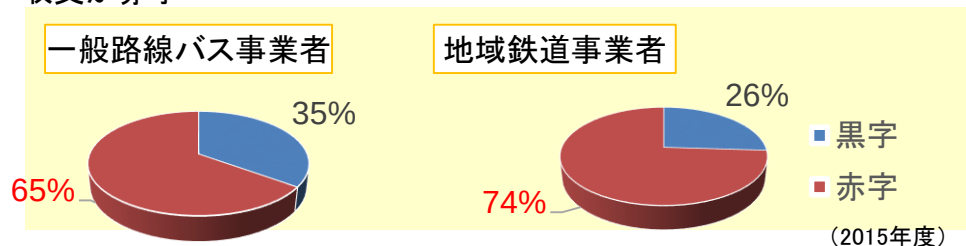
- ・ 一般路線バスについては、2007年度から2015年度までの9年間に約13,100 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、2000年度から2015年度までの15 年間に39 路線・約770 kmが廃止。

- ・ 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

（出典）平成23年度国土交通省調査による

- ・ 一般路線バス事業者の6割以上、地域鉄道事業者の7割以上の経常収支が赤字



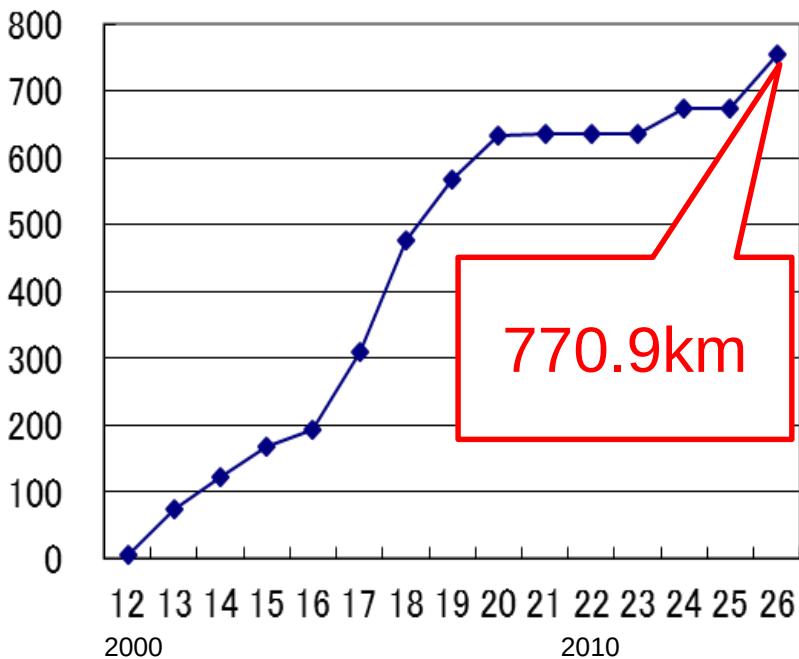
（保有車両30両以上の事業者（2015年度））

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

1. 地域公共交通の現状（地域鉄道）

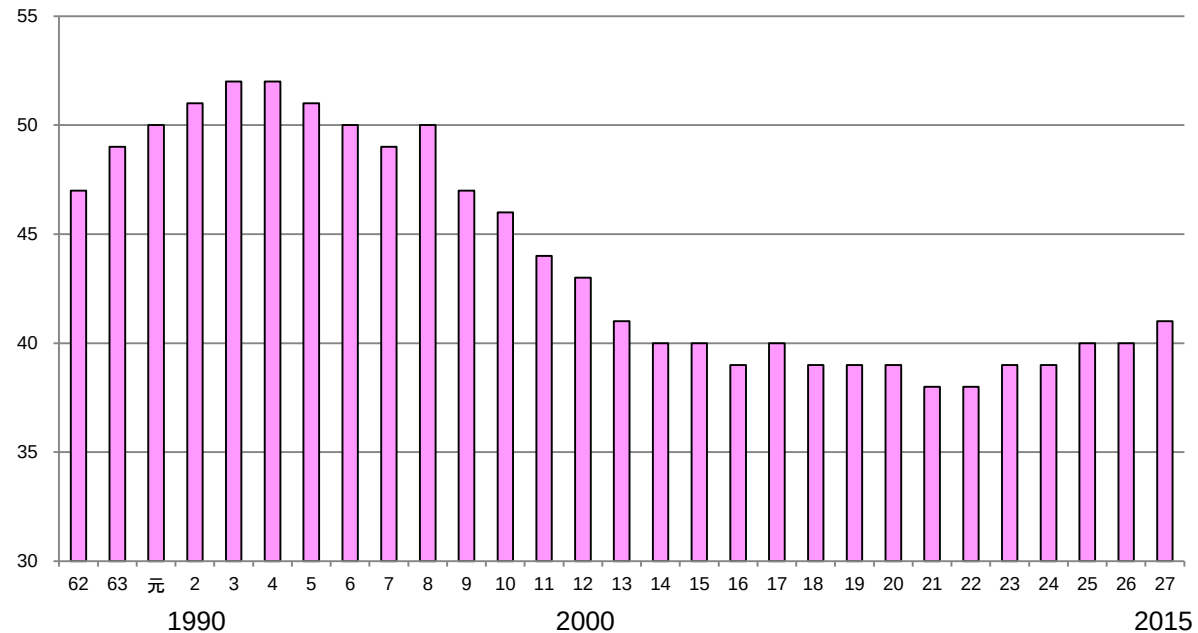
- 2000年度以降で、39路線、770.9kmが廃止。
- 2009～10年頃を境に輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。

2000年度以降の全国廃止路線長の推移



地域鉄道の輸送人員の推移

輸送人員(単位:千万人)



1. 地域公共交通活性化再生法の改正

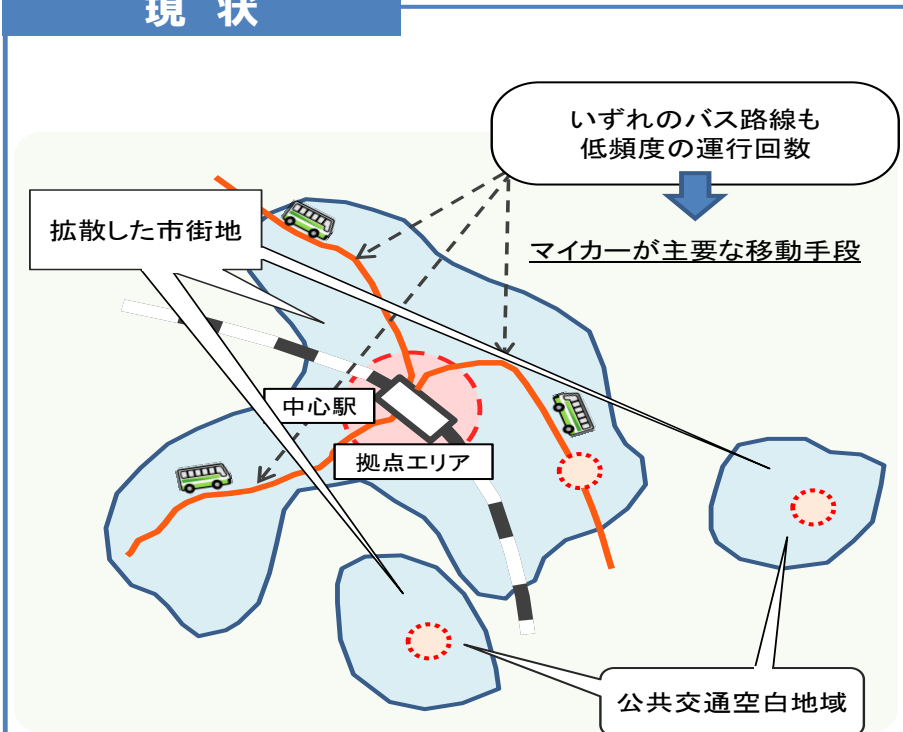
○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

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

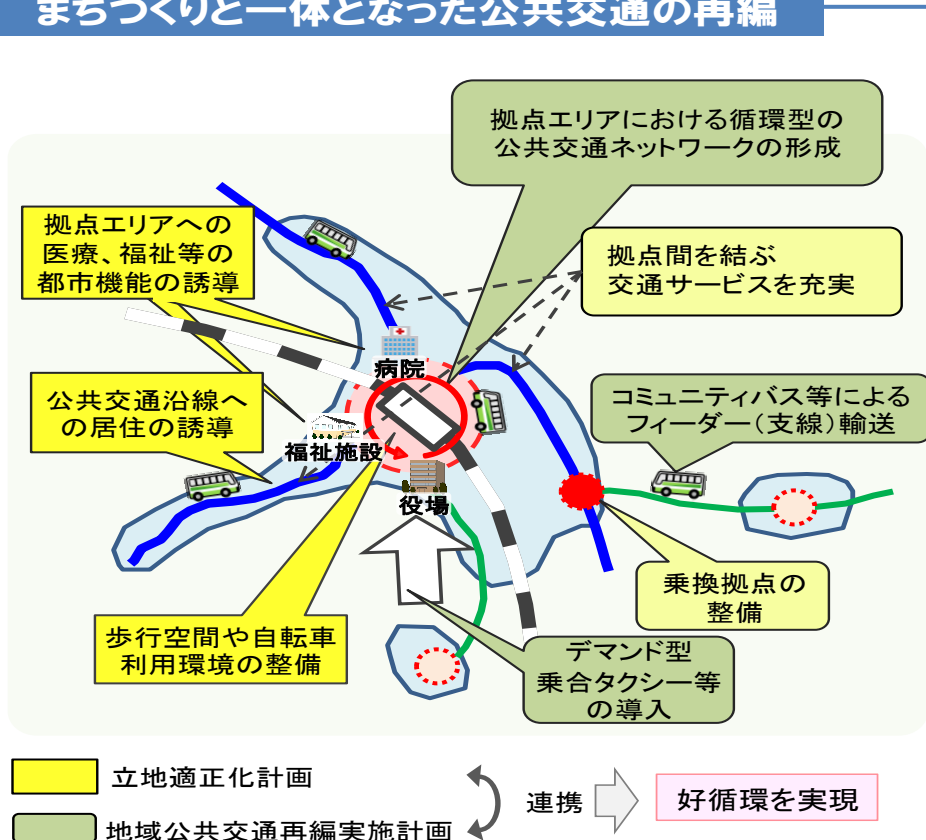
- ポイント ①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、
➡ ③面的な公共交通ネットワークを再構築

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、三条市等の取組を参考として作成

1. 地域公共交通活性化再生法の改正

○地域公共交通活性化再生法の一部改正法 (2014年5月公布・11月施行)

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

・地域公共交通網形成計画

332件が国土交通大臣に送付

(2017年11月末現在)

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

...

・地域公共交通再編実施計画

21件の認定

(2017年11月末現在)

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

1. 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画 策定状況①

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成26年11月)以降、平成29年11月末までに、**332件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**21件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	福島県	福島市	千葉県	東金市	福井県	福井市・大野市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町 (えちぜん鉄道沿線地域)
	深川市		会津若松市		鴨川市		福井市・鯖江市・越前市・越前町 (福井鉄道沿線地域)
	岩見沢市		郡山市		君津市		鯖江市
	千歳市		伊達市		八街市		岐阜県
	釧路市		南相馬市		南房総市		高山市
	美唄市		喜多方市		佐倉市		恵那市・中津川市
	帯広市		棚倉町		大網白里町		羽島市
	岩内町		石川町		長南町		美濃加茂市
	白糠町		檜葉町		大多喜町		土岐市
	白老町		西郷村		東京都		各務原市
	仁木町		茨城県		東京都・中央区・港区・江東区		関市
	安平町		水戸市		神奈川県		多治見市
	斜里町		日立市		藤沢市		飛騨市
	音更町		下妻市		海老名市		海津市
	青森県		常陸太田市		大和市		大垣市・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)
	青森県		かすみがうら市		真鶴町		下田市
	八戸市		神栖市		山梨県		伊豆市
青森県	弘前市	新潟県	行方市	山梨県	甲州市	静岡県	御殿場市
	三沢市		牛久市		柏崎市		沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町
	五所川原市		稲敷市		佐渡市		湖西市
	鯉ヶ沢町		土浦市		上越市		藤枝市
	八幡平市		龍ヶ崎町		魚沼市		小山町
	釜石市		潮来市		長岡市		豊橋市
	宮古市		つくば市		阿賀野市	愛知県	岡崎市
	北上市		鹿嶋市		糸魚川市		一宮市
	滝沢市		桜川市		新発田市		豊川市
	花巻市		筑西市	富山県	見附市		日進市
	岩手町		高萩市		富山市		田原市
秋田県	大槌町		ひたちなか市		魚津市		弥富市
	秋田市		五霞町		小矢部市		清須市
	湯沢市		城里町		高岡市・氷見市・砺波市・南砺市 (城端・氷見線沿線地域)		長久手市
	鹿角市		大子町		長野県		豊田市
	由利本荘市		東海村		松本市・山形村		蒲都市
	大仙市		真岡市		飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村		東海市
	仙北市	栃木県	大田原市		上田市		西尾市
	にかほ市		鹿沼市		佐久市		新城市
	北秋田市		宇都宮市・芳賀町		小諸市		豊明市
	潟上市		塩谷町		駒ヶ根市		東郷町
	五城目町		塩谷町		長野市		豊山町
	藤里町		益子町		箕輪町		武豊町
	美郷町		那須町		信濃町		南知多町
	大崎市		茂木町		木曽町		東浦町
宮城県	栗原市		太田市		高山村		飛島村
	石巻市	群馬県	熊谷市		大桑村		設楽町・東栄町・豊根村
	白石市		春日部市	長野県			
	気仙沼市		上尾市				
山形県	山形市		越谷市				
	酒田市		入間市				
	鶴岡市		草加市				
	長井市・南陽市・川西町・白鷹町		小川町				
	小国町		鳩山町				
			吉見町				
			寄居町				
			東秩父村				

※114の地方公共団体が、平成29年度中に地域公共交通網形成計画の策定を検討中

再編実施計画について、
・既に認定を受けた団体: **桃色**
・策定意向のある団体: **黄色**

1. 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画 策定状況②

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成26年11月)以降、平成29年11月末までに、**332件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**21件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

三重県	津市	岡山県	井原市	佐賀県	佐賀県
	四日市市		高梁市		佐賀県・唐津市・玄海町
	伊勢市		瀬戸内市		伊万里市
	松阪市		玉野市		鹿島市
	伊賀市		倉敷市		小城市
	名張市		津山市		吉野ヶ里町
	尾鷲市		真庭市		上峰町
	鳥羽市		久米南町	長崎県	佐世保市
	亀山市		笠岡市(岡山県)		五島市
	紀北町		福山市(広島県)		対馬市
和歌山県	橋本市	広島県	三原市		大村市
	京都府		三次市	熊本県	松浦市
京都府	福知山市		広島市		長崎県・諫早市・雲仙市・島原市・南島原市
	京都府・綾部市・南丹市・京丹波町(JR山陰本線沿線)		東広島市		熊本市・嘉島町
	京都府・笠置町・和束町・南山城村(JR関西本線沿線)		廿日市市		八代市
	京都府・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与野野町・豊岡市(北タンゴ鉄道沿線地域)		江田島市		水俣市
	兵庫県		北広島町		合志市
	姫路市		坂町		人吉市
	神戸市		大崎上島町		大津町
	加古川市	山口県	安芸太田町		美里町
	加東市		神石高原町		和水町
	たつの市		宇部市	大分県	水上村
	小野市		周南市		人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村あさぎり町
滋賀県	三木市・小野市・神戸市		光市		大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市
	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町		長門市		大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市
	甲賀市		美祿市		大分県・佐伯市・津久見市
大阪府	河内長野市	香川県	山陽小野田市		別府市
	岸和田市		下松市		大分市
奈良県	奈良県		高松市		杵築市
	宇陀市		小豆島町・土庄町		中津市
鳥取県	五條市	愛媛県	東温市		臼杵市
	広陵町		西予市		豊後大野市
	鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町		愛南町	高知県	竹田市
鳥根県	鳥取県・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町		高知市		宇佐市
	鳥根県・松江市・出雲市(一畑電車沿線地域)		宿毛市		九重町
	江津市		津野町	宮崎県	宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村
	松江市		小松島市		えびの市
	大田市		つるぎ町		都城市
	鳥根県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・広島県・三次市・安芸高田市(三江線沿線地域)		福岡県		小林市
			北九州市	鹿児島県	門川町
			久留米市		薩摩川内市
			中間市		鹿屋市
			筑紫野市		日置市
			行橋市		姶良市
岡山県			朝倉市	沖縄県	南さつま市
			豊前市		鹿児島市
			飯塚市		霧島市
			永島市		南城市
			嘉麻市		

※114の地方公共団体が、平成29年度中に地域公共交通網形成計画の策定を検討中

再編実施計画について、

- ・既に認定を受けた団体: 桃色
- ・策定意向のある団体: 黄色

地域公共交通確保維持改善事業

平成30年度予算案 209億円

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。

快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- ノンステップバスの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新 等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

<支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価

地域公共交通網
形成計画

地域公共交通再編
実施計画

国の認定

地域公共交通ネットワーク再編の促進

<支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施
・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入 等

【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(※)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成30年度予算案 12億円

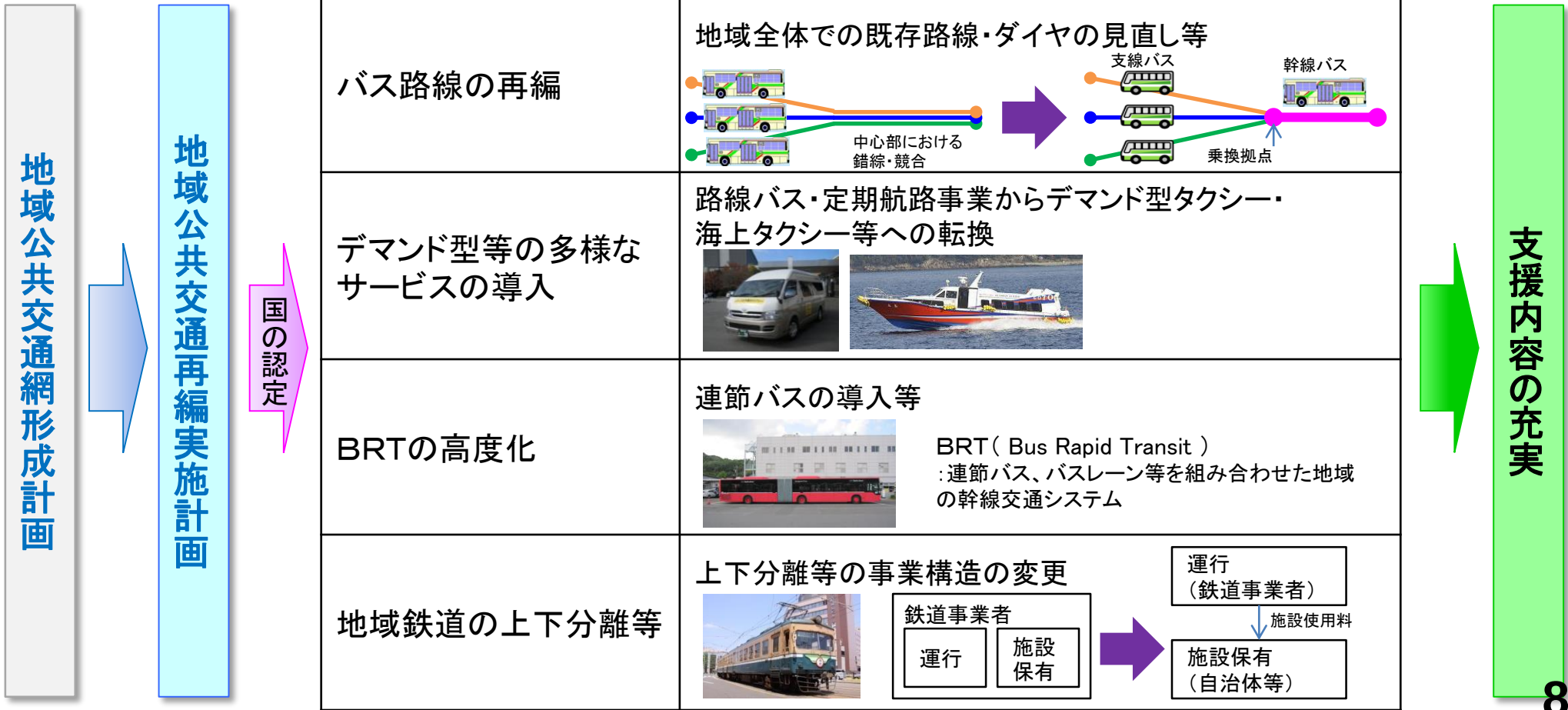
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

※福島県の原子力災害被災地域における避難住民の帰還を促進するため、幹線バスに係る特例措置を拡充。

2. 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援

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の再編に対して重点的な支援を実施。

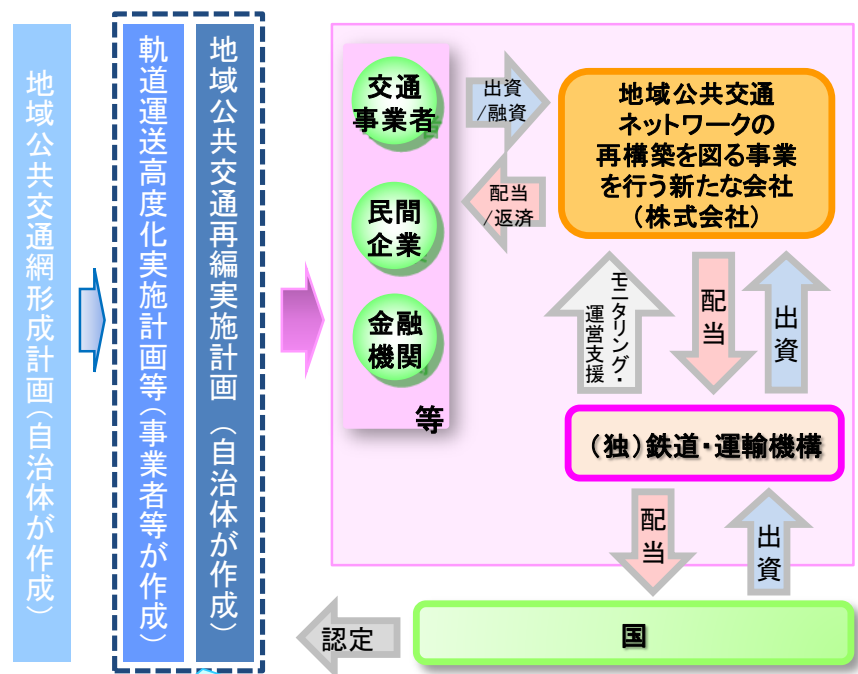
- 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- BRTの高度化
- 地域鉄道の上下分離等



2. (独)鉄道・運輸機構の出資制度の概要

○ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して(独)鉄道・運輸機構が出資

基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

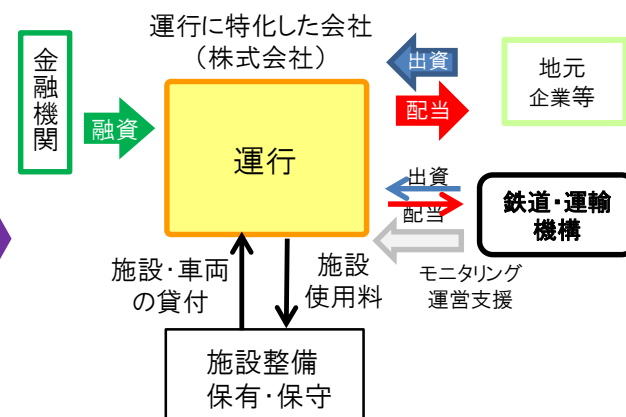
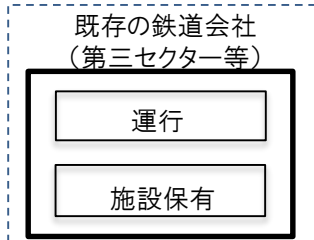


(ICカード)

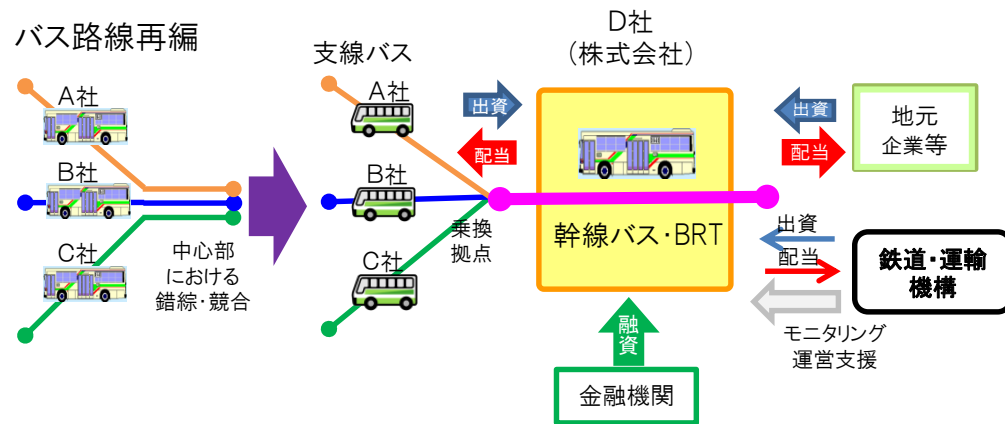
産業投資による支援対象となる 新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. LRTの整備・運行/
地方鉄道の上下分離



2. バス路線再編



開催の趣旨

- 2007年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」制定から10年。同法制定以降、地域公共交通確保維持改善事業の創設（2011年度）、持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための同法改正（2014年度）、計画の認定を受けた事業を行う公共交通事業者等に対する出資制度の創設（2015年度）が行われた。
- その間にも、地域公共交通をめぐる状況は、特に自動車運送関連の分野を中心に大きく変化した。



- これまでの取組を総括しつつ、今後10年を見据えた中長期的な視野から、考えられる取組の方向性について、様々な観点から有識者によるご意見を頂いた。

有識者委員

秋池 玲子 ポストコンサルティンググループ
・シニアパートナー & マネージングディレクター
秋吉 貴雄 中央大学法学部教授
大井 尚司 大分大学経済学部准教授
大串 葉子 新潟大学経済学部准教授
大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
岡村 敏之 東洋大学国際地域学部国際地域学科教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

鈴木 文彦 交通ジャーナリスト
住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会
議長
田中 里沙 事業構想大学院大学学長
／宣伝会議取締役
谷口 綾子 筑波大学大学院
システム情報工学研究科准教授
藤沢 久美 シンクタンク・ソフィアバンク代表
山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

3. 提言の構成（将来ビジョンと課題）

地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

- 地域公共交通に正面から取組む地域が増加する一方、着手できていない地域も多く地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想されるが、まだまだやれることはある。地域主体で取組むという枠組の下、地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指し、各主体が役割を果たすことが重要。

◆今後10年を見据えた望ましい地域公共交通のあり方とその課題

【ビジョン】

1. 有機的に結合していて使いやすいネットワーク
 - ・ニーズに合った路線網の広がり、使いやすいダイヤ設定や運行頻度の確保
 - ・地域内交通と幹線の連携、円滑な乗継
 - ・末端でも最低限必要な移動手段のきめ細かな提供
2. 新技術（自動運転等）の導入
3. ICT化を通じた時刻表、経路検索等の充実
4. 使いやすい運賃設定、安定的なサービスの提供
5. 事業者がニーズを反映し、自立的に経営を実現
6. 地方公共団体が地域の交通ビジョンを持って取組
7. 住民が自分自身の問題として主体的に取組・参画
8. 関係者間で定期的に意見交換を実施

【課題】

I. 地域公共交通の課題

1. 非効率な路線の残存、データの不足と未活用
2. 利便性向上、需要創出努力の不足
3. 新たな課題への対応
(担い手不足、車両の老朽化、高齢化対策等)

II. 関係主体の課題（認識不足）

1. 事業者の経営戦略の欠如、経営力の不足
2. 地方公共団体の実行力、認識の不足
3. 住民の低すぎる意識
4. 国の対応不足
5. 関係者間の連携不足

3. 提言の構成（方向性と各主体の役割）

I. 地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性

1. 地域公共交通ネットワークの形成

- ◆交通圏全体を見据えた再構築
- ◆地域の実情にあったネットワークの形成
- ◆効率的で生産性の高い地域公共交通ネットワークの形成

2. 公共交通の利便性の向上、需要の創出

- ◆情報提供の充実／施設・設備の改善による利便性向上
- ◆データの収集、共有、分析、活用
- ◆地元需要の拡大／域外からの旅客の誘致
- ◆地域密着型の多角化

3. 新たな課題への対応（運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段等）

II. 各主体に期待される今後の取組

交通事業者

【経営力の強化】

地方公共団体

【交通政策の実行力の向上】

地域住民

【意識改革と主体的参画】

国 【各主体の後押しと環境整備】

◆ 取組は実際に遂行されることが重要

→そのためには、各主体が協調しながらそれぞれの役割を積極的に果たしていくことが大事

◆ 活性化再生法により、地域で関係者が連携する枠組は整備済み

→交通事業者、地方公共団体、地域住民、国それぞれが、自らの役割をしっかりと自覚し、その実行力を高めていくことが重要！

各主体に期待される今後の取組

交通事業者

【経営力の強化】

- ・経営の革新
- ・関係者との協議の強化
- ・需要喚起の取組

地方公共団体

【交通政策の実行力の向上】

- ・人材育成・組織拡充
- ・実態把握と課題の認識
- ・地域活性化策としての交通

地域住民

【意識改革と主体的参画】

- ・交通の重要性の認識
- ・積極的利用
- ・運営への参画

国【各主体の後押しと環境整備】

▲経営力強化への支援

▲運輸局を通じた連携の強化

▲交通事業者と地方公共団体との橋渡し▲

【横断的】・公共交通への理解促進

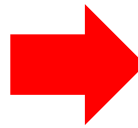
・地域の取組への積極的参画

・主体間に共通な課題への支援

・まちづくりや観光との連携（環境醸成）

3. 交通事業者の経営力の強化

- ◆ 交通事業者は、従来地域の公共交通を支えてきた
→引き続きその役割に期待
- ◆ しかし、経営状態の悪化に伴う企画部門の縮小等で、経営力が減衰
→が、まだまだやれることはある！



経営力の強化で生産性を向上！

1. 経営の革新

(経営意識の改革、企画能力の向上)

- 地域での経営の集約化
- 地域を越えた経営統合
- 企画機能強化に向けた体質改善

2. 関係主体との協議

(地方公共団体、地域住民との協働)

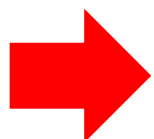
- 協働による需要喚起、住民の利用促進
- 信頼関係醸成による迅速な対応

3. 地域内の需要の掘り起こし

(学生・高齢者、お出かけ需要の喚起)

- 域内の潜在需要の開拓
- 域外からの誘客（情報提供・商品開発）
- 地域密着型サービスの多角化

- ◆ 地域公共交通ネットワーク形成の担い手たる地方公共団体
→ 一部には、地域の公共交通に対する認識が不十分な事例も



ビジョンを持って取組を強化・主導していくことが必要

1. 担い手の充当（組織拡充・人材育成）

2. 地域公共交通への正しい認識と実態の把握



3. 「地域活性化の一翼を担う公共交通」という視点

- ・ 公共交通を地域活性化戦略の一部と位置づけ
- ・ 交通事業者、住民との連携、組織内の部門間連携の強化
 - ・ 経営改善誘導施策
 - ・ 協議の場の設定
 - ・ まちづくり、観光、福祉部門等との連携
 - ・ 事業形態の工夫（公有民営方式等）
- ・ 資金の確保、有効活用

3. 地域住民の意識改革

◆ 自家用自動車の利用が多い地域ほど、公共交通への関心が低い



公共交通は、与えられるものではない、ということ認識すべき

1. なくなったら困る、ということに気づく

2. 使わなかったらなくなる、ということ
を認識する

3. 使う、参画する
→それによって維持する

