

# 持続可能な地域公共交通ネットワークの 実現に向けた計画策定のススメ

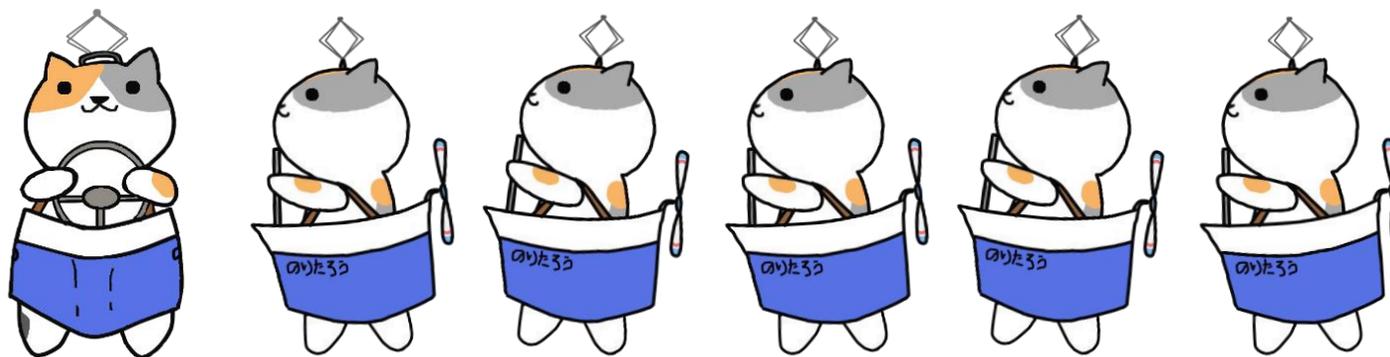


公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

平成30年2月22日  
国土交通省 四国運輸局  
交通政策部 交通企画課長  
小川 剛史

1. 地域公共交通をめぐる現状と課題
2. 地域公共交通活性化再生法と計画策定のスキーム
3. (参考) 平成30年度地域公共交通関連予算
4. (参考) 貨客混載の動き

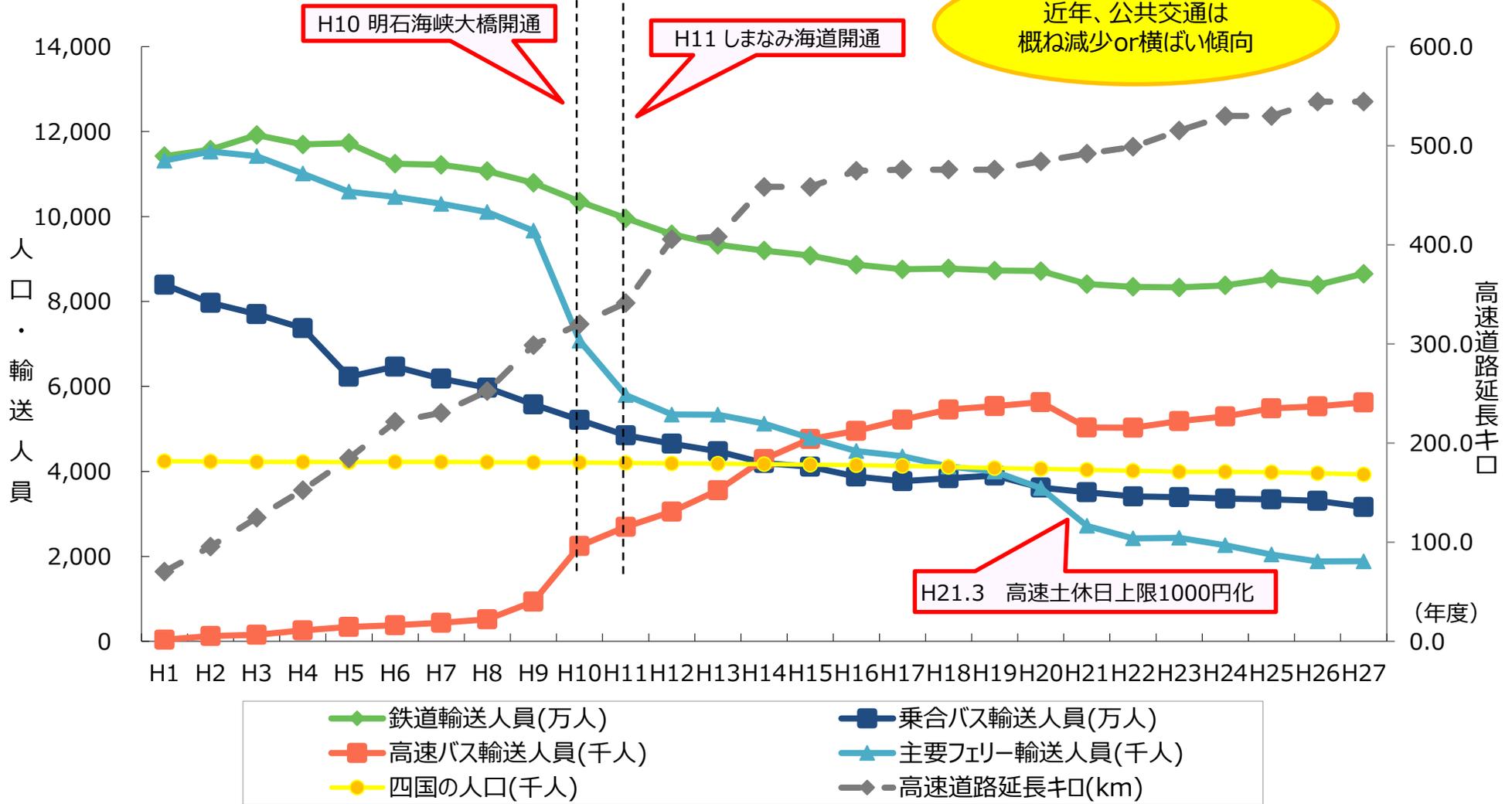
～おわりに～



# 1. 地域公共交通をめぐる現状と課題

---

# 四国の人口と輸送人員(鉄道・バス・主要フェリー)と高速道路延長キロ



出典：鉄道輸送人員は、四国運輸局業務要覧。

乗合バス、高速バス、主要フェリーの輸送人員については、四国運輸局「数字で見る四国の運輸」と四国運輸局業務要覧より。なお、高速バスの輸送人員は、平成1年度から平成8年度までは、管外事業者分の輸送人員を含まず。平成9年度以降は、管内・管外事業者を合わせた数値を掲載。

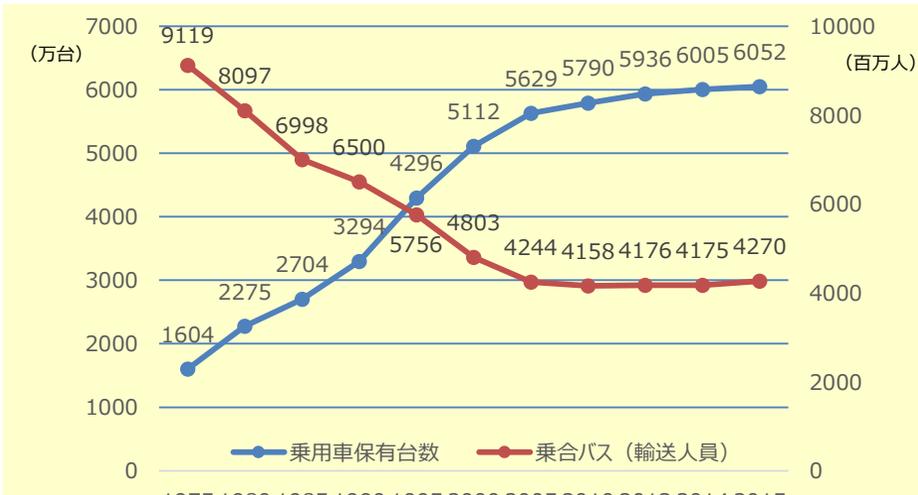
人口は、総務省・統計表一覧 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査。

高速道路については、四国地方整備局（四国横断自動車道、四国縦貫自動車道及び高速自動車道に並行する自動車専用道路の距離を合計したもの）。

- 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



1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2013 2014 2015

※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値  
出典：「自動車輸送統計年報」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

- 輸送人員は大幅に減少

	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

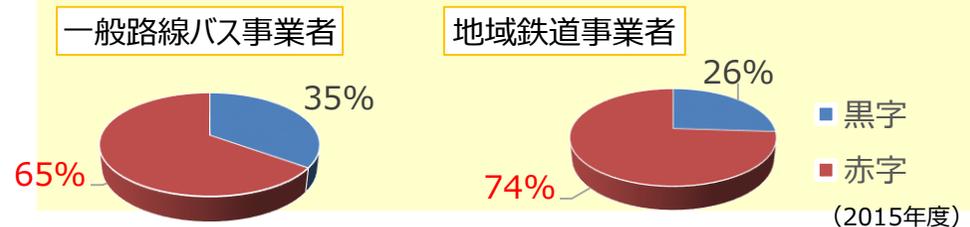
## 地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、2010年度から2015年度までの6年間に約7,509 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37路線・約754 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 <sup>2</sup> (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

- 公共交通空白地域の拡大が深刻化している状況。特に、人口が広くうすく分布している四国地域において顕著。

	条件1 (バス 1km 鉄道 1km)				条件2 (バス 600m 鉄道 1km)				条件3 (バス 500m 鉄道 1km)				条件4 (バス 300m 鉄道 500m)			
	面積		人口		面積		人口		面積		人口		面積		人口	
	km <sup>2</sup>	%	千人	%	km <sup>2</sup>	%	千人	%	km <sup>2</sup>	%	千人	%	km <sup>2</sup>	%	千人	%
北海道	40,988	34	127.3	2.3	57,022	47.3	226.1	4.0	63,291	52.5	300.3	5.3	85,232	70.7	1,006.9	17.9
東北	20,735	17.2	412.3	4.3	35,684	29.6	787.4	8.2	42,797	35.5	1,028.8	10.7	70,645	58.6	2,634.0	27.3
関東	13,140	10.9	526.1	1.2	24,231	20.1	1,131.3	2.7	29,536	24.5	1,576.1	3.7	52,682	43.7	6,957.7	16.4
北信越	8,439	7	102.5	1.5	17,119	14.2	259.6	3.8	22,061	18.3	365.3	5.3	45,931	38.1	1,213.0	17.5
中部	12,297	10.2	349.9	2.2	24,111	20	822.2	5.2	30,621	25.4	1,152.6	7.3	61,483	51	4,044.5	25.5
近畿	13,381	11.1	221.4	1.1	24,714	20.5	531.5	2.5	31,223	25.9	784.4	3.8	62,447	51.8	4,223.8	20.2
中国	10,729	8.9	148.4	1.9	23,146	19.2	414.3	5.4	29,174	24.2	583.8	7.6	54,008	44.8	1,882.4	24.5
四国	23,749	19.7	171.9	4.2	39,301	32.6	378.8	9.3	46,172	38.3	511.4	12.5	74,261	61.6	1,325.5	32.4
九州	13,864	11.5	276.5	2.1	28,451	23.6	688.2	5.2	35,684	29.6	946.3	7.1	64,014	53.1	2,872.2	21.5
沖縄	18,686	15.5	25.5	1.9	33,996	28.2	71.6	5.3	42,797	35.5	102.2	7.5	71,850	59.6	349.7	25.7

- 高知県のとさでん交通では、運転手不足の深刻化等により、高知市内を走る路線バスのうち19系統で、土日祝日ダイヤの計49便を4月から減便することを先日1月30日の市地域公共交通会議で報告。
- もはや四国地域では、「赤字が常態化しているため」減便・路線廃止するというのみならず、「**運転手不足により**」減便・路線廃止をせざるを得ないという状況まで見られはじめています。

## 背景

- とさでん交通は、昨年9月に四国運輸局長から、法令に定める乗務時間等に不備がある旨の文書警告を受け、早急な改善策を講じることを表明。
- 他方、今回の指摘の背景でもあり、今や全国的な問題となっている(1)バス乗務員の不足と、(2)この問題がもたらす地域の公共交通の確保について、早急に対策を講じなければならないという旨、HP上に提言。



同社は、運転手不足規模に移行する方針を「により」「運行に支障をきたしかねない事態になつていない」と指摘。「実態に応じた最善策として、現状の乗務員数にに応じた適正な路線路網も考慮し、利用者への影響が少ない路線を選んだ」としている。

会議では、利用者側の立場から「なぜ利用者が多い便を減らすのか。(最終便が早まるな復で片方は利用者が多る」などと指摘した。

規程に移行する方針を「便は2014年10月の減らす一方、昼間の3便を増やす。ただ、29便で利用者が3人以上おり、市側は、利用者により少ない便から減らすよう求める意向を示した。同社は「他の」

「利用者離れも起るのでは」との懸念の一方、「働き方改革を考慮すれば、やむを得ない」との声も。と「熊谷晴彦会長(高知工科大学客員教授)は「減便する以上、早く周知をする必要がある」と指摘した。

とさでん交通は、高知市内を走る路線バスのうち19系統で、土日祝日ダイヤの計49便を4月から減便することを決めた。運転手不足の深刻化が要因だといふ。30日に同市内で開かれた市地域公共交通会議で報告した。ICカード「ですか」の利用者が1日平均5人以上の便も9便あり、会議では利用者の立場を重視するよう求める意見も出た。

(大山泰志)

## とさでん 運転手難で減便 高知市内 バス 土日祝 49便

## 2. 地域公共交通活性化再生法と 計画策定のスキーム

---

- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取り組みを進める制度を創設

## 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）

LRT整備



BRT整備



地域公共交通網の再編



乗合タクシー



コミュニティバス

鉄道再構築・再生



海上運送高度化



乗継円滑化



### 一方で、運用を進めていく上で、課題も・・・

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、**コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる**
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、**まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組みに欠けている**
- ▶ LRT、地方鉄道以外による**地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない**

## 交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）の具体化

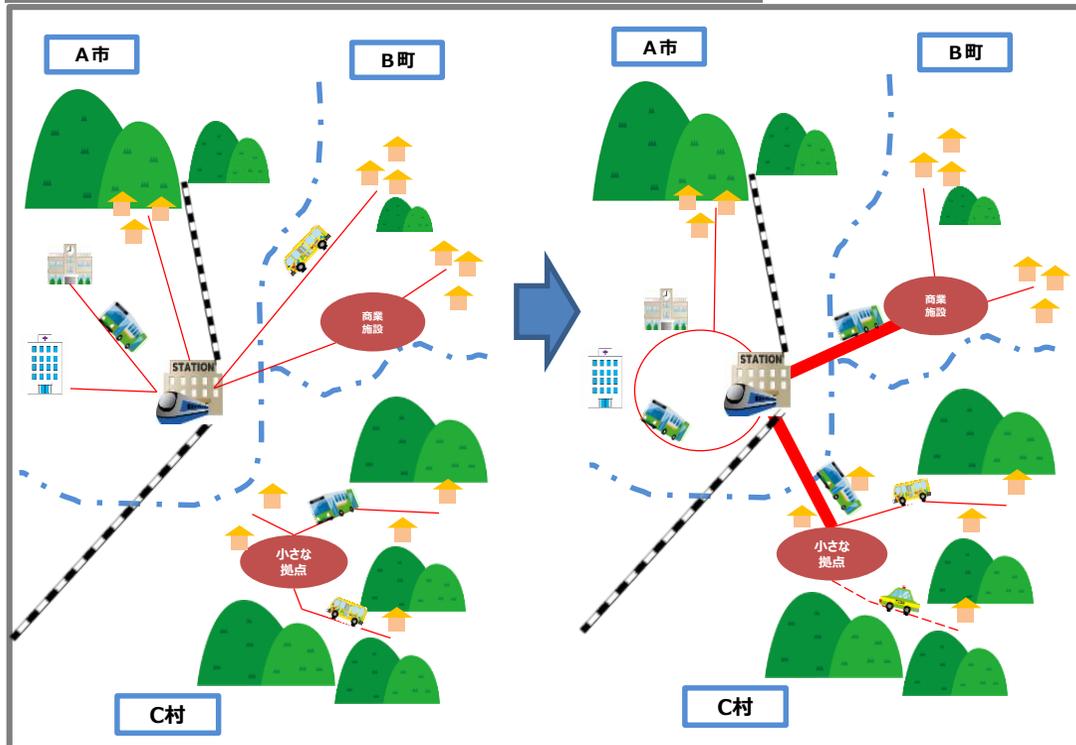
日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

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

### 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。（A市・B町・C村全体で取り組む）
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

### 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（都道府県、市町村）が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

### 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

**地域公共交通網形成計画**  
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、  
地方公共団体が関係者と  
協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの  
実現に向けたまちづくりとの連携しつつ  
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向  
性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

**地域公共交通再編実施計画**

= 地域公共交通を再編するために、  
具体的に行う取組

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

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、  
**重点的な支援**

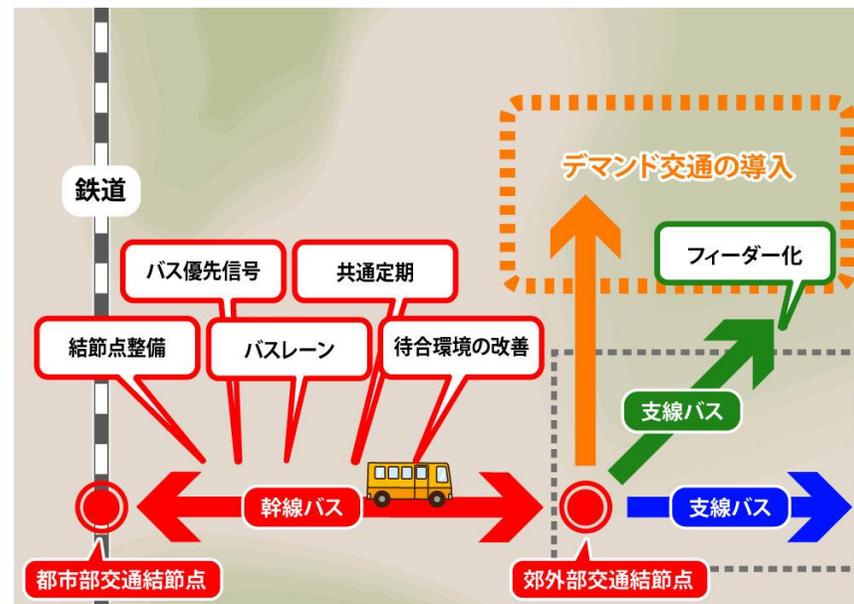
※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた  
具体的な事業もあり。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

## 地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化するための計画

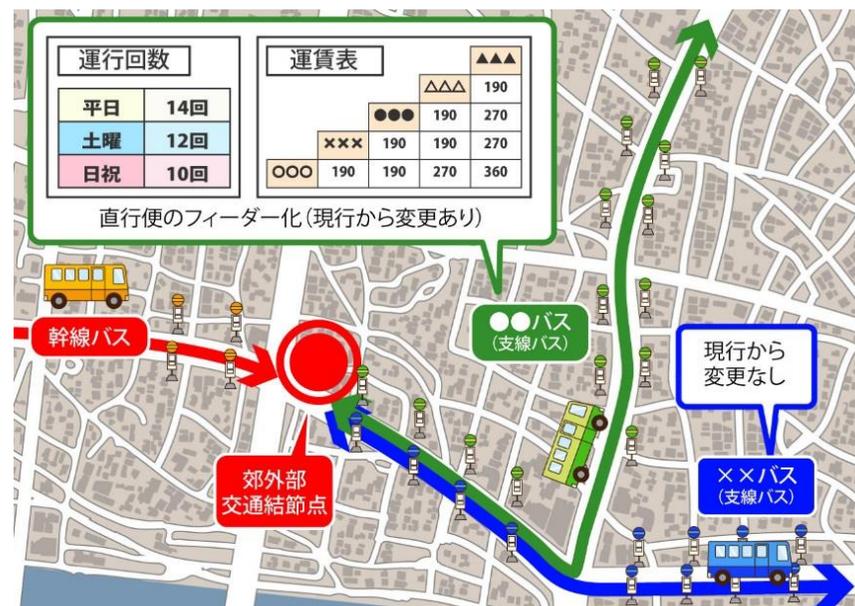
地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにし、まちづくりなどの関連分野と連携しつつ、面的なネットワークの形成に係る事業を記載



## 地域公共交通再編実施計画

運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容を定めるための実行計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所、運行回数、運賃体系などまで記載



# 地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 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30年1月末までに、**335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

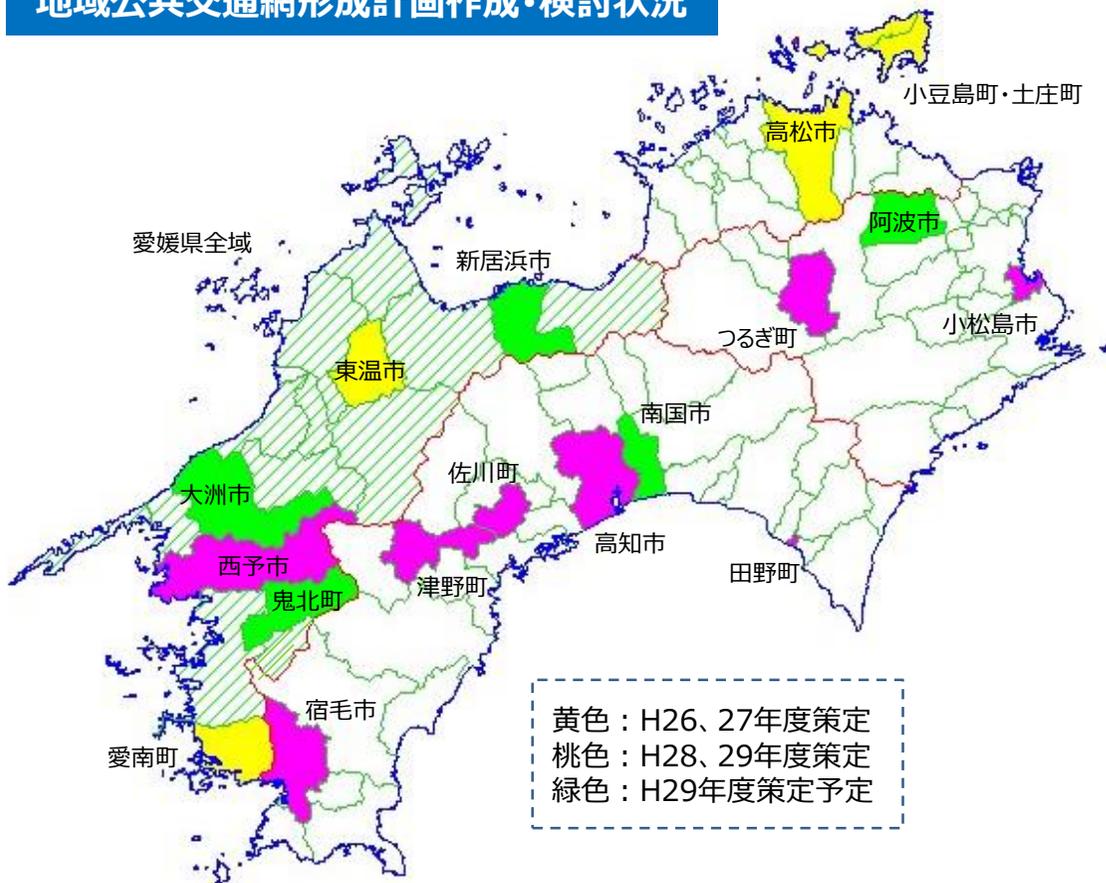
北海道	函館市 深川市 岩見沢市 千歳市 釧路市 美瑛市 帯広市 岩内町 白糠町 白老町 仁木町 斜里町 音更町	福島県	福島市 会津若松市 郡山市 伊達市 南相馬市 喜多方市 棚倉町 石川町 楡葉町 西郷村 水戸市	茨城県	日立市 下妻市 常陸太田市 かすみがうら市 神栖市 行方市 三沢市 稲敷市 土浦市 龍ヶ崎町 八幡平市 笠石市 宮古市 つくば市 鹿嶋市 桜川市 筑西市 高萩市 ひたちなか市 五霞町 秋田市 湯沢市 鹿角市 由利本荘市 大田原市 仙北市 にかほ市 北秋田市 潟上市 五城目町 藤里町 美郷町	千葉県	東金市 鴨川市 君津市 八街市 南房総市 佐倉市 大網白里町 長南町 大多喜町	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	神奈川県	藤沢市 海老名市 大和市 真鶴町 甲州市	山梨県	甲州市 柏崎市 佐渡市 上越市 魚沼市 長岡市 阿賀野市 糸魚川市 新発田市 見附市 高岡市 黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・水見市・砺波市 (城端・水見線沿線地域)	富山県	黒部市 富山市 魚津市 小矢部市 高岡市・水見市・砺波市 (城端・水見線沿線地域)	長野県	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・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村 松本市・山形村 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 原田市 上田市 須賀市 長久手市 豊田市 蒲郡市 長野市 箕輪町 信濃町 木曾町 中川村 高山村 大桑村	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) 福井市・鯖江市・越前市・越前町 (福井鉄道沿線地域) 鯖江市 岐阜県	岐阜県	岐阜市 高山市 恵那市・中津川市 羽島市 美濃加茂市 土岐市 各務原市 関市 多治見市 飛騨市 海津市 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)	静岡県	下田市 伊豆市 御殿場市 沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町 湖西市 藤枝市 掛川市 小山町	愛知県	本州市・山形村 岡崎市 一宮市 豊川市 日進市 原田市 上田市 須賀市 長久手市 豊田市 蒲郡市 長野市 箕輪町 信濃町 木曾町 中川村 高山村 大桑村	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 橋本市	和歌山県	和歌山市 三和町 和歌山県	京都府	京都市 京都市・綾部市・南丹市・京丹波町 (JR山陰本線沿線) 京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線) 京都市・兵庫県・福知山市・舞鶴市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市 (北近畿鉄道沿線地域)	兵庫県	豊岡市 姫路市 神戸市 加古川市 加東市 たつの市 小野市 三木市・小野市・神戸市	滋賀県	彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町 甲賀市 河内長野市 岸和田市	奈良県	奈良市 宇陀市 五條市 広陵町	鳥取県	鳥取市・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南郷町・伯耆町・日南町・日野町・江府町 鳥取市・鳥取市・岩美町・若桜町・智頭町・八頭町	島根県	島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域) 江津市 松江市 大田市 島根県・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)	岡山県	井原市 高梁市 瀬戸内市 玉野市 倉敷市 津山市 真庭市 久米南町 笠岡市(岡山県) 福山市(広島県)	広島県	三原市 三次市 広島市 東広島市 廿日市市 江田島市 北広島町 坂町 大崎上島町 安芸太田町 神石高原町 宇部市 周南市 光市 長門市 美祢市 山陽小野田市 下松市	山口県	周南市 光市 長門市 美祢市 山陽小野田市 下松市	香川県	高松市 小豆島町・土庄町	愛媛県	東温市 西予市 愛南町	高知県	高知市 宿毛市 田野町 佐川町 津野町	徳島県	小松島市 つるぎ町	福岡県	福岡市 北九州市 久留米市 中間市 筑紫野市 行橋市 朝倉市 豊前市 飯塚市 糸島市 嘉麻市 宗像市 岡垣町 久山町 那珂川町 芦屋町 遠賀町	佐賀県	佐賀県 佐賀市・玄海町 伊万里市 唐津市 小城市 吉野ヶ里町 上峰町 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 熊本県 熊本市・嘉島町 八代市 水俣市 合志市 人吉市 大津町 美里町 和木町 水上村 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 大分県 大分市・中津市・宇佐市・豊後高田市 大分市・竹田市・豊後大野市・臼杵市 大分市・佐伯市・津久見市 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 九重町	宮崎県	宮崎県・日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村 えびの市 都城市 小林市 門川町	鹿児島県	薩摩川内市 鹿屋市 日置市 始良市 南さつま市 鹿児島市 霧島市 南城市	沖縄県	南城市
-----	--	-----	---	-----	--	-----	---	-----	----------------	------	----------------------------------	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	---	-----	---	-----	---	------	---------------------	-----	--	-----	--	-----	---	-----	--------------------------	-----	---	-----	--	-----	--	-----	---	-----	--	-----	-----------------	-----	-------------------	-----	---------------------------------	-----	--------------	-----	---	-----	--	-----	--	------	---	-----	-----

※106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：クリーム色

- 四国においては、平成28年度末で**12の地域で地域公共交通網形成計画を策定**（28年度・今年度で**新たに8の地域**で網形成計画を策定）。
- 平成29年度においても、徳島県阿波市、愛媛県新居浜市、同県大洲市、高知県南国市等で網形成計画策定を予定。また、**愛媛県では県全域を区域とした広域な網形成計画を策定中**。
- 高知県においても、平成30年度以降、**嶺北地域**及び**ごめん・なはり線沿線地域**それぞれにおいて、**広域な網形成計画の策定意向を聞いているところ**。

## 地域公共交通網形成計画作成・検討状況



### 【地域公共交通網形成計画】

作成済み	徳島県 小松島市、つるぎ町 香川県 高松市、小豆島町・土庄町、 愛媛県 西予市、東温市、愛南町 高知県 高知市、宿毛市、 田野町、佐川町、津野町
今年度中の作成に向けて取り組む	徳島県 阿波市 愛媛県 県全域、新居浜市、 大洲市、鬼北町 高知県 南国市 等

青字：H28年度・今年度に計画策定した地域

### 【地域公共交通再編実施計画】

将来的な作成を目指す	香川県高松市、愛媛県南予地域 等
------------	------------------

- 高知県、高知市を含む沿線12市町村の出資により、とさでん交通株式会社が設立されるなど、本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化
- これらの背景を踏まえ、めざすべき地域公共交通網の構築に向けて、公共交通機関の鉄道を「広域幹線」、路面電車と路線バスを「都市幹線」、路線バスを「支線・循環線」、乗合タクシーを「地域内線」の**4つの交通機能に役割を明確化**し、「主要ターミナル」「地域ターミナル」「乗換ポイント」など公共交通機関が相互に乗り換えできる**交通結節点を設定**する。

## ■ 基本理念

「市民とともに公共交通を守り・育て・支え合うにぎわいあふれる交通ネットワークの構築」

## ■ 計画区域

高知市全域

## ■ 計画期間

平成28年から平成32年までの5年間

## ■ 事業概要

### ① 地域公共交通の総合的なネットワークの構築【交通体系】

- ・ **総合的な地域公共交通ネットワークの再編**
- ・ **交通結節機能の強化**
- ・ 地域内交通の導入

### ② 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

#### 【利便性・快適性】

- ・ 利便性の高い運行サービスの提供
- ・ サイクルアクトライト・パークアクトライトの推進

### ③ すべての人が利用できる公共交通環境の形成

#### 【交通弱者対策】

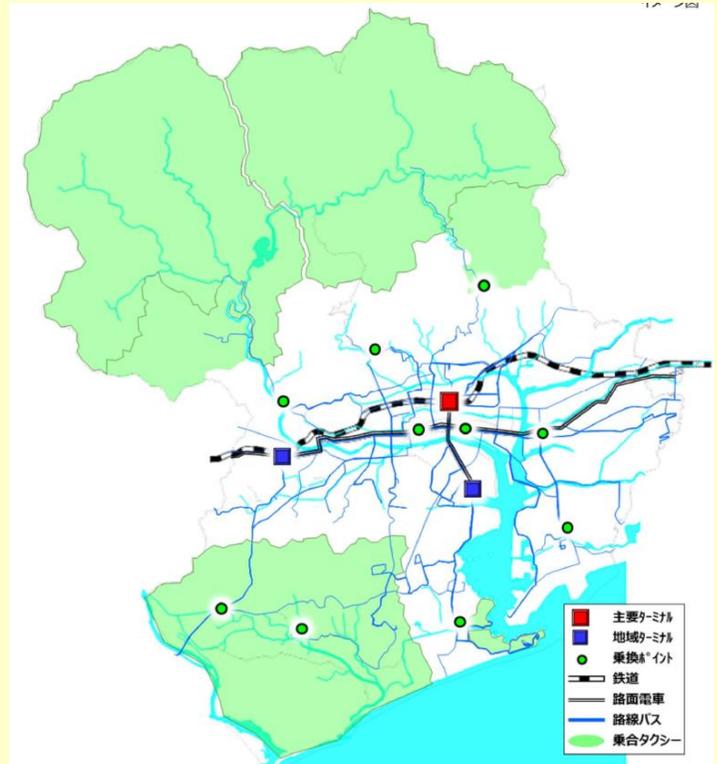
- ・ 生活交通の確保・維持
- ・ バリアフリー化の推進

### ④ 事業者、行政、市民の積極的な利用促進【利用促進】

- ・ 利用促進・広報活動の実施

## めざす公共交通ネットワークのイメージ

周辺部から中心部へ直接アクセスするネットワークから、地域の乗換ポイントなどで乗り換えて中心部へアクセスするネットワークへの転換を図り、将来にわたって持続可能な地域公共交通網の構築をめざす。



- 島内2町及び多様な主体の連携により島全体を区域とした地域公共交通網形成計画を平成28年3月に策定。大胆な運賃設定を伴った抜本的な路線再編を実施した結果、利用者的大幅増を実現。また、公共交通の充実による観光・医療・教育等との分野横断的なまちづくり（**クロスセクターによるまちづくり**）を実践中。

## (取組みの概要)

### 1. 抜本的な路線の再編

- 新たな拠点となる小豆島中央病院（H28年4月）の開院と、小豆島中央高校（H29年4月）の開校等に併せて、小豆島公共交通協議会で島全体を区域とする地域公共交通網形成計画を作成。住民アンケート（5,000人）に基づき、利用者ニーズを的確に把握し、利便性の高い効率的な路線、便数、ダイヤを設定。

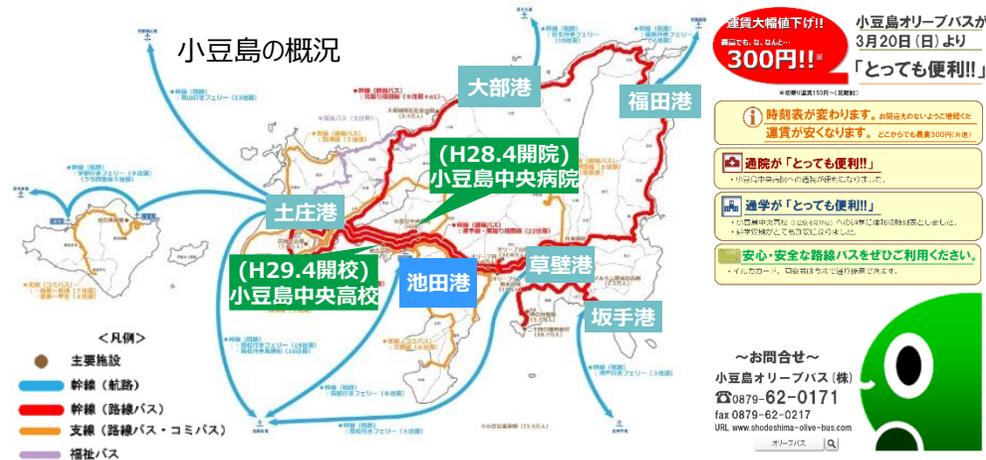
### 2. 大胆な運賃設定による利用者増

- 上限運賃を300円（従来は最高額1,180円）**とすることで今までの高額とされていたイメージを払拭。
- 更なるバス利用者の確保を図るため、小豆島中央高校へのバス通学者を対象として、2町で通学定期助成制度（実質家計負担5,000円/月）を創設。

### 3. 抜本的見直しの成果

- 平成29年度（バス会計年度H28.10～H29.9）のバス利用者は、**659,780人（対前年度比：141,359人増・約30.4%増）**
- 対前年度比増加分（約140,000人）の内訳
  - 高校生の増加分：約82,000人（通学定期で約200人利用）
  - 観光客の増加分：約36,000人（約9割がインバウンド）
  - 一般客の増加分：約23,000人（中央病院等の利用者）

参考：再編前の対27年度比較では、**278,481人増（約73.0%増）**



**運賃大幅値下げ!!** 小豆島オーリーブスが3月20日(日)より「とっても便利!!」

最高でも、なんと... **300円!!** ※小豆島乗り放題(15分～1時間)

① **時刻表が変わります。** ※お気遣いのないよう増設した運賃が安くなります。 ※こちらでも最高300円(1人)

② **通院が「とっても便利!!」** ※小豆島中央病院への通院が便利になりました。

③ **通学が「とっても便利!!」** ※小豆島中央高校への通学が便利になりました。 ※通学定期の購入が便利になりました。

④ **安心・安全な路線バスをぜひご利用ください。** ※インフォメーション、道路情報などを随時提供いたします。

～お問合せ～  
小豆島オーリーブス(株)  
☎0879-62-0171  
fax 0879-62-0217  
URL: www.shodoshima-olive-bus.com  
オーリーブス

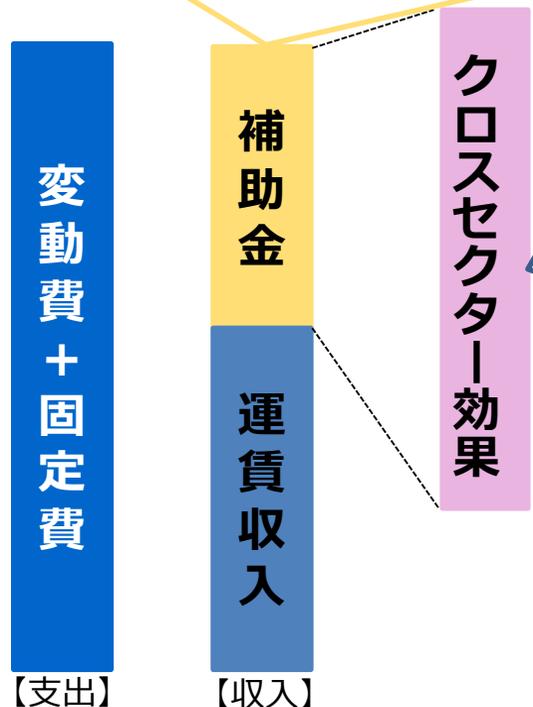


## 公共交通への支援をどのように捉えるか

- また、サービスの提供、取組の促進のための資金の確保に当たっては、地域公共交通の持つ多面的な効果（「クロスセクター効果」）に着目・明確化し、必要な経費の確保につなげる

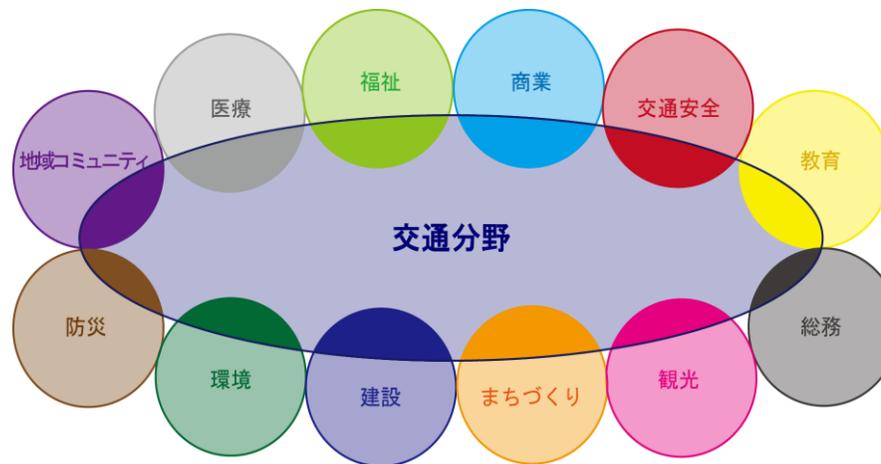
地域公共交通は、支出と収入の差を、補助金で補填することで運行を継続しているが、補助金を減らそうとすると・・・

費用の削減→サービス水準の低下→利用者減少  
という、負のスパイラルに。



### クロスセクター効果

地域公共交通サービスの確保により、医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策の費用を節約できる。



■ 利用実態を踏まえた幹線路線の統合や支線分割化により効率性の向上を図るとともに、移動困難者への対応や離島航路への接続、新病院設立に伴う移動需要への対応、さらには、観光需要への対応に向け、路線の新設・延伸等を行い、利便性の向上を図っている。

## ○呼子フィーダー線

【呼子・波戸岬線】 運行回数の増加により、名護屋城等への観光客の利便性を向上

【呼子・名護屋浜線】

【呼子・加部島線】

離島航路乗場等ニーズに比して公共交通が不足しているエリアへの既存路線の延伸



## ○唐津市中心部の路線の再編

⇒移動実態調査を踏まえつつ、病院等の施設利用及び観光需要にあわせた適正な運行回数、ルートへの見直し



【市内線東コース】

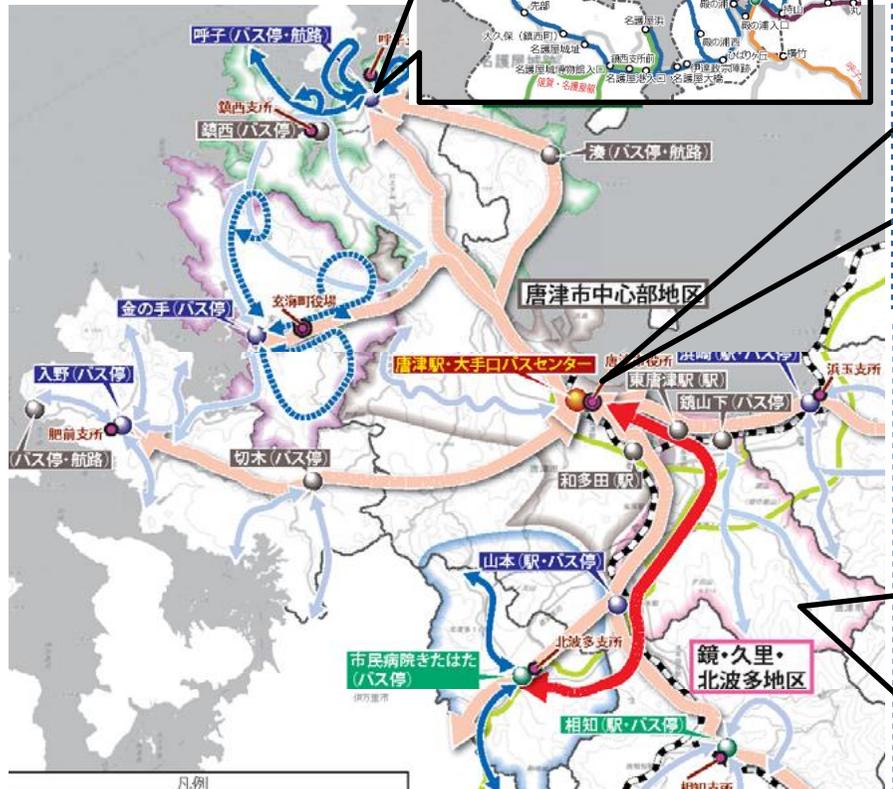
唐津駅を発着とし、観光目的に特化したルート整備

【市内線西コース】

他路線のルート変更に伴う需要を確保しつつ、利用実態にあわせた運行便数の適正化

【市内線南コース】

病院直通ルート等、東コースの観光特化ルート化に伴う新たな路線を設定することで、通院患者及び沿線住民、さらには観光客等、利用者のニーズに合わせたルート整備（接続時間の考慮も併せて実施）



## ○北波多線（幹線）

### 及び久里線の路線統合

【久里・北波多線】

通学利用がメインの路線との統合のほか、病院の乗継拠点化、利用者数に合わせた重複ルートの見直しや枝線化により、運行経費を効率化



- 幹線路線の系統分割や運行本数の適正化にあわせて、広域交通や域内交通への乗継ぎを意識した延伸等で利用客数の増加を目指している。



## ○竹田線

長大路線であるとともに、長距離利用する旅客が少ないため、田中地区で系統を分割し、田中～竹田間を共同運行とする。

## ○長湯線

利用が少ない路線であるため、運行本数を適正化するとともに、商業施設が集積する扇森稻荷まで路線を延伸することで、輸送人員の増加を図る。



## ○臼三線

臼杵駅～野津市までの移動は多いものの、区間全体の利用者は少ないため、系統間のサービス水準を調整  
また、臼杵港までの乗り入れを行い、航路との乗継ぎ利便を向上させる。

## ○臼杵線

広域移動モードである鉄道、航路との連携がとれていない路線であったため、臼杵駅への乗入れルート及び臼杵港までの延伸を行うこととしている。

## ○臼津線

臼杵駅への接続により、広域交通との接続を図る。



## 4. (参考)平成30年度地域公共交通関連予算

---

コンパクト+ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成30年度予算額 209億円  
(対前年度比 0.98)  
【平成29年度補正予算額 25億円】

## 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

## 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

国の認定

## 【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年度予算額 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。

平成30年度予算額 96億円の内数  
 (対前年度比 1.13)  
 【平成29年度補正予算額 50億円の内数】

- 訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、訪日外国人旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、滞在時の快適性・観光地の魅力向上や、観光地までの移動円滑化等を支援する。

## 具体的な取組

### 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 (交通サービスインバウンド対応支援事業)

公共交通機関における多言語化、無料Wi-Fi整備その他の移動円滑化の取組を支援

<支援メニュー例>

■ 多言語化、タブレット端末の整備



■ トイレの洋式化



■ 無料公衆無線LAN環境の整備



■ 交通系ICカード



■ 段差の解消 (エレベーター、スロープ)



■ ホームドア



■ 公共交通機関のユニバーサルデザイン化  
 (ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー等)



## 5. (参考)貨客混載の動き

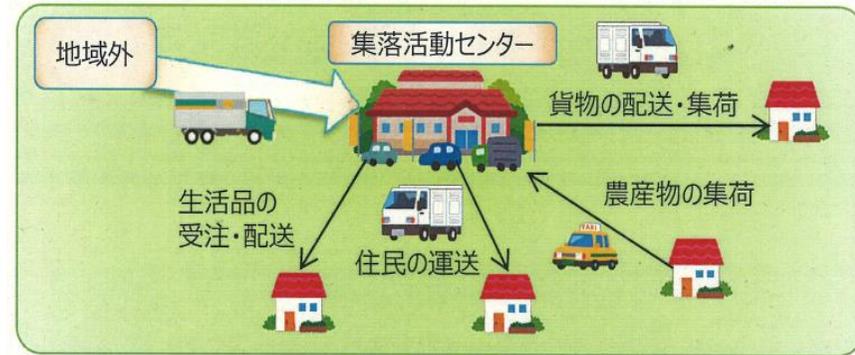
---

- 生産性向上に資する動きとして、日本郵便とジェイアール四国バス（高知県香美市）、ヤマト運輸と四国交通（徳島県三好市）、佐川急便とバス会社3社（愛媛県内）において、**路線バスを活用した「貨客混載」**事業がスタート。
- 国土交通省としても、自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、**サービスの「かけもち」を可能とする措置**を講じたところ（昨年9月1日～）。
- 加えて、高知県において、特に**ラストワンマイルの配送を「集落活動センター」**が担う**新たな貨客混載**事業の検討に着手するなど、四国地域における貨客混載の動きが加速化。

【路線バスを活用した「貨客混載事業」の様子】



【集落活用センターを活用した貨客混載スキーム例】



【サービスの「かけもち」の概要】

従前（昨年8月末まで）

【乗合バス】



350kg未満の荷物を運ぶことが可能（道路運送法第82条）

【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

【トラック】

貨物運送に特化

活用円滑化（昨年9月～）

【乗合バス】



350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする（貨物自動車運送事業の許可を取得）  
※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

【タクシー】



荷物を運ぶことを可能とする（貨物自動車運送事業の許可を取得）  
※**過疎地域に限る**

【貸切バス】



荷物を運ぶことを可能とする（貨物自動車運送事業の許可を取得）  
※**過疎地域に限る**

【トラック】



人を運ぶことを可能とする（旅客自動車運送事業の許可を取得）  
※**過疎地域に限る**

【自家用有償旅客運送者】



自家用有償旅客運送者が自家用自動車です350kg未満の荷物を運ぶことが可能（道路運送法第78条第3号の許可を取得）  
※**過疎地域に限る**

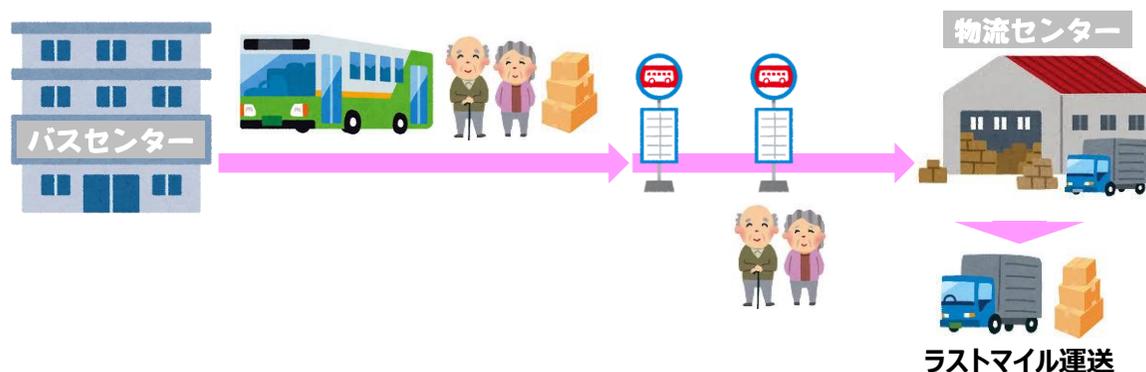
○高知県では今後、県内4市町村（安芸市、大川村、橋原町、三原村）をモデル地区として今年度末にかけて事業スキームを検討していく予定。

○一例として、貨物事業者によって集落活動センターまで運搬された貨物を、同センターやタクシーが各戸に配送したり、各戸から貨物や農産物を集荷するようなスキームを検討中。

※**集落活動センター**

→地域住民が主体となり、地域外からの人材も受け入れながら、旧小学校や集会所などを拠点に、それぞれの地域の課題やニーズに応じて、生活、福祉、産業、防災といった様々な活動に総合的に取り組む仕組み。

## 乗合バス



- 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

## タクシー



- 時間帯の需要に応じて、旅客運送・貨物運送を行い、効率的な運営を実現

## トラック



- ある2地点間で貨物を運送する際、途中経路に家がある旅客を一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現

- 中国運輸局では、平成30年1月16日付けで(株)二葉観光運輸(岡山県小田郡矢掛町)に対し、**タクシー事業では全国初となる貨客混載輸送の認可を行った**。今後、当該事業者はタクシー車両による貨物自動車運送事業を行うことが可能となり、JA倉敷かさやの運営する「矢掛宿場の青空市きりり」への農産物の出荷などをタクシーで行うことを検討中。
- 中山間地域において、住民等の移動手段のみならず、物流の確保についても喫緊の課題。限りある人的・物的資源を有効に活用するためにも、タクシーを利用した貨客混載事業は有効な手段のひとつ。

## 矢掛に全国初 荷物運べるタクシー 事業者に「貨客混載」認可

タクシーで荷物を運べる「貨客混載」サービスの事業者として、岡山県矢掛町上高末のタクシー会社「二葉観光運輸」を認可したと16日、中国運輸局が発表した。貨客混載は物流や交通手段の確保を目的に、人口減少が進む過疎地を主な対象として昨年9月に解禁され、認可は全国で初めて。

二葉観光運輸や運輸局によると、同社はタクシー8台を保有。高齢者や運転免許返納者らのニーズがあると見込んでおり、利用者が収穫した野菜を農産物直売所へ出荷したり、スーパーに注文した食料品や日用品を自宅へ届けたりするケースを想定している。運賃体系の検討を急ぎ、4月からの事業展開を目指す。

矢掛町は昨年末時点で人口が約1万4千人、65歳以上の高齢化率が37%。同社の頼正宏志社長は「買い物のための外出が難しかったりする交通弱者の足を支え、町の便利屋としての役割を果たしたい」と話している。

貨客混載は過疎法による指定地域のうち人口3万人未満の中山間地、離島などが対象。タクシーによる荷物運搬のほか、トラックが旅客を運ぶことができ、経営が厳しい過疎地の業者の新たな収益源にもなると期待されている。

中国運輸局によると、中国地方での認可申請は昨年10月の二葉観光運輸のみ。全国では近畿地方で3社が申請中という。「過疎地の旅客・物流サービスを維持していくため、他の事業者にも制度を紹介していきたい」としている。

出典：山陽新聞digital 2018年01月16日更新

「貨客混載」サービスの認可を受けた  
二葉観光運輸のタクシー



(株)二葉観光運輸本社営業所

- 近年では輸送人員等は横ばいとなっているが、特に**全国に先駆けて少子高齢化が進展**し、かつ、**中山間地域や離島等の地理的条件を有する**四国地域においては依然として地域公共交通のとりまく環境は厳しい状況。
- 地方公共団体や交通事業者、住民等の地域公共交通に関する**様々な主体が一体となり、自らの地域の公共交通あり方について考えていくことが重要**。そのための手段として、**地域公共交通活性化再生法の計画作成**のスキームをご活用いただければ幸い。

四国運輸局としましても、計画作成や貨客混載等に対する具体的なアドバイスはもちろん、地域公共交通が抱える課題の解決に向けて全力で協力してまいりたいと考えています。どうぞお気軽にご相談ください！

## 【お知らせ！】

四国運輸局では、**3月12日（月）午後**に高松市サンポートホールに於いて「**地域公共交通セミナー**」を開催します。有識者からの基調講演や優良取組の事例紹介、国土交通省本省担当官から来年度の地域公共交通関連予算の説明等を行う予定です。

年度末ご多忙かと思いますが、是非ともご参加ください！

※詳細はお配りのチラシ及び運輸局HPご参照

