

地域の足の確保に向けて、輸送資源をフル活用しよう ～地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえて～

令和3年6月12日

国土交通省 総合政策局 交通政策課

仲井 侑馬

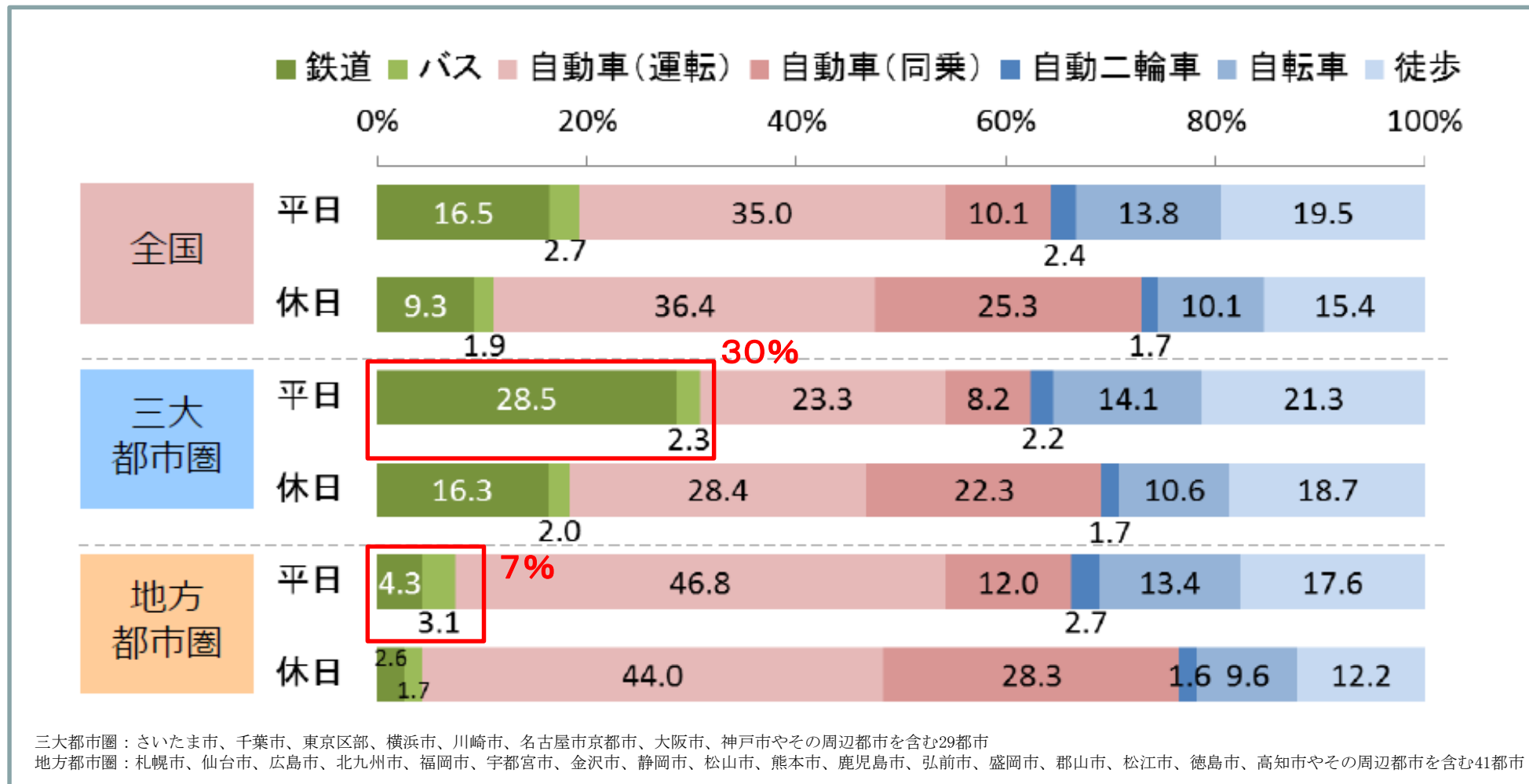
本日、お話ししたいこと

- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- これまでの地域交通政策
- 改正地域公共交通活性化再生法

● 地域公共交通を取り巻く現状・背景

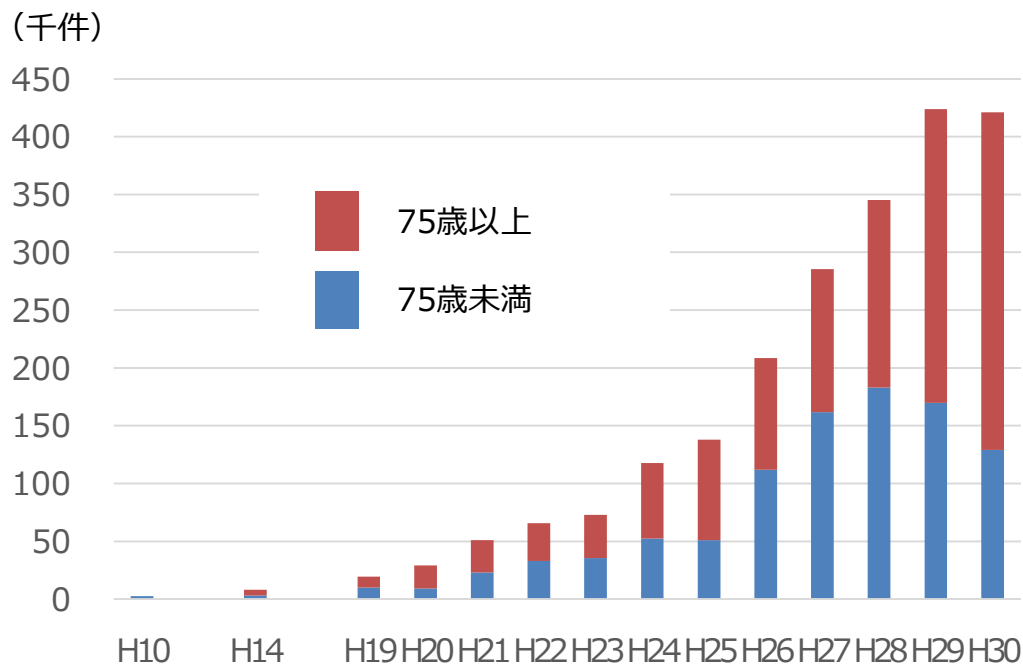
移動の交通手段別構成比

- 三大都市圏では鉄道・バスの公共交通を利用する割合が大きい。
- 地方都市圏では、平休ともに自動車を利用する割合が依然として大きい。



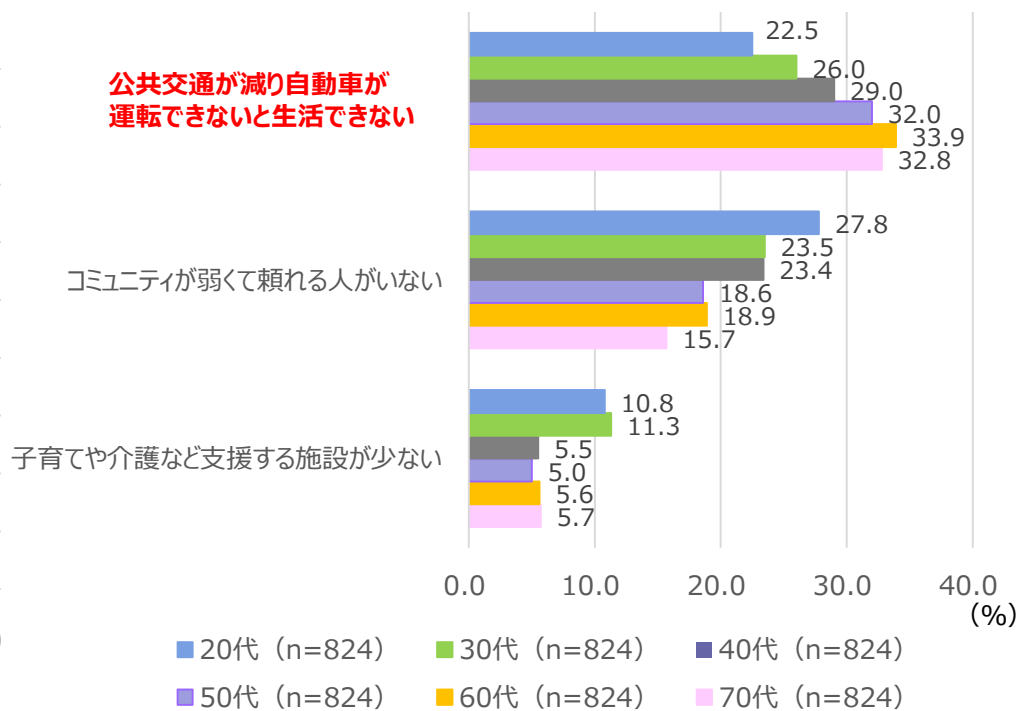
- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。

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

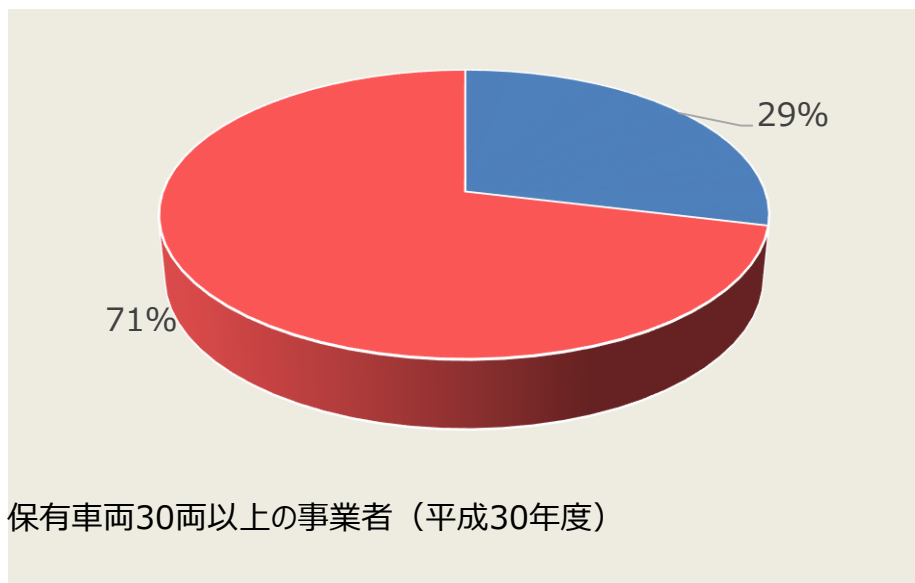
現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 国土交通省総合政策局作成

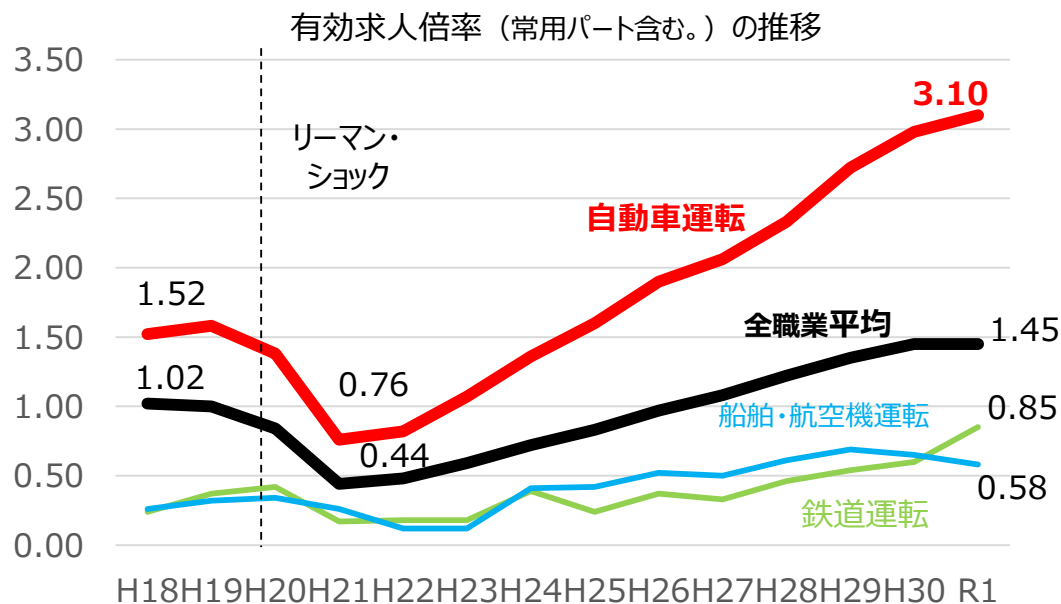
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合



(出典) 国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

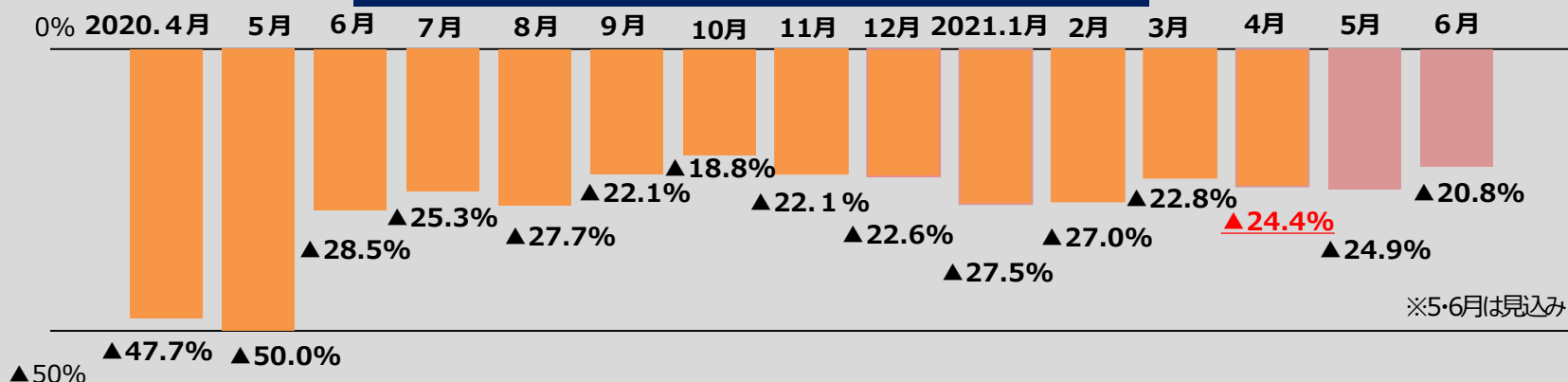
自動車運転事業の人手不足



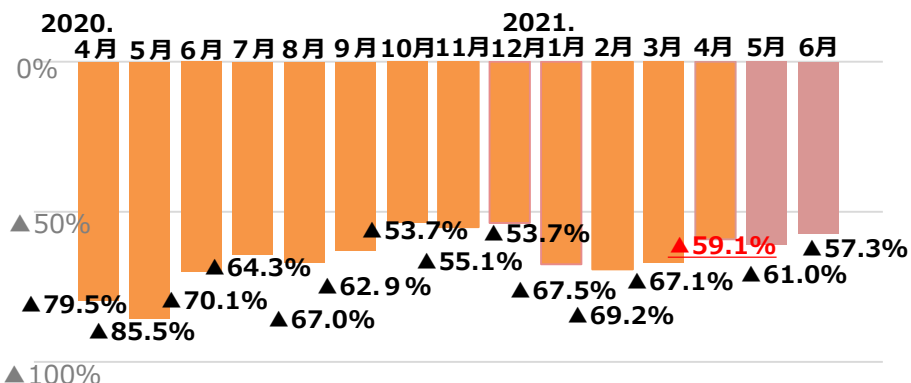
(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、**2021年5月以降も2～3割減**（2019年同月比）の見込みで、コロナの収束が見通せない中で、**コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況**。
- **高速バスや貸切バスは更に需要の減少が厳しく、2021年4月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約6割減**の見込み。

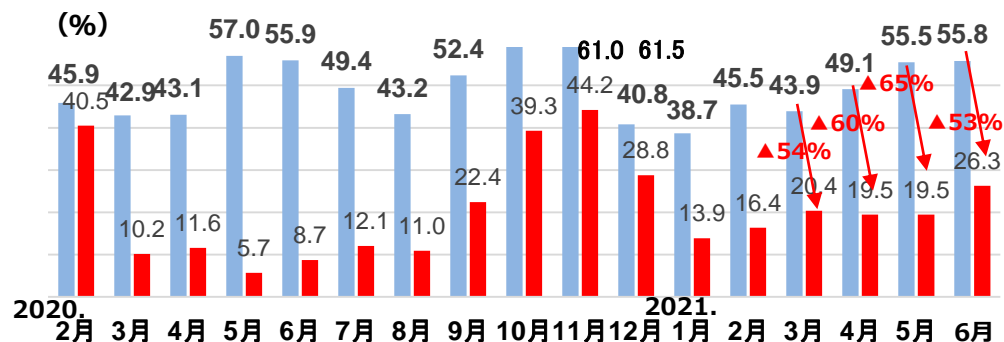
路線バスの輸送人員



高速バスの輸送人員



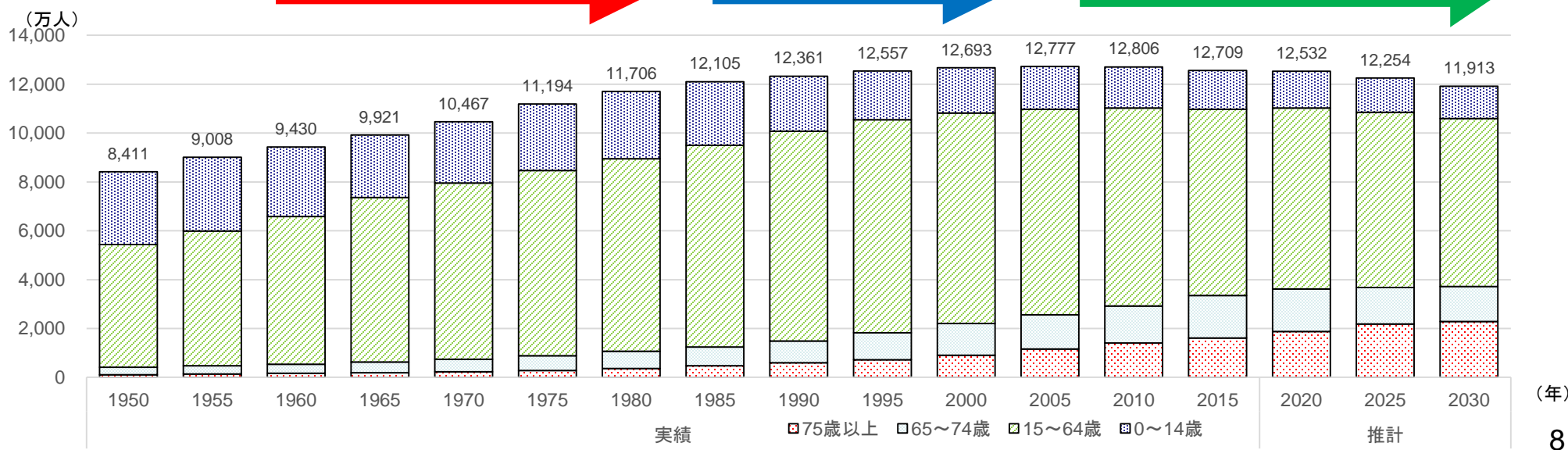
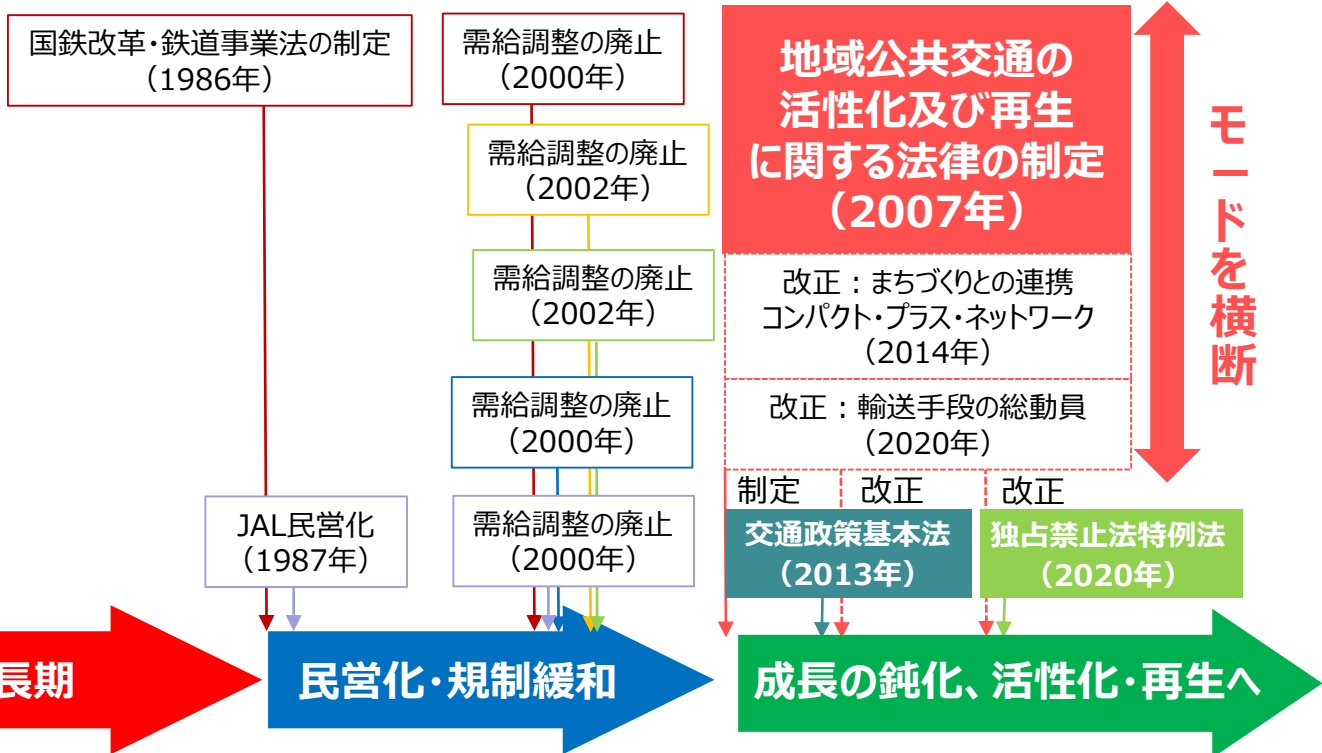
貸切バスの実働率



■ 2019年
■ 2020年
■ /2021年

- これまでの地域交通政策

- 鉄道** 日本国有鉄道法（1948年）
地方鉄道法（1919年）
- バス** 道路運送法（1951年）
- タクシー** 道路運送法（1951年）
- 海運** 海上運送法（1949年）
- 航空** 日本航空株式会社法（1952年）
航空法（1952年）



地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 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。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「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。

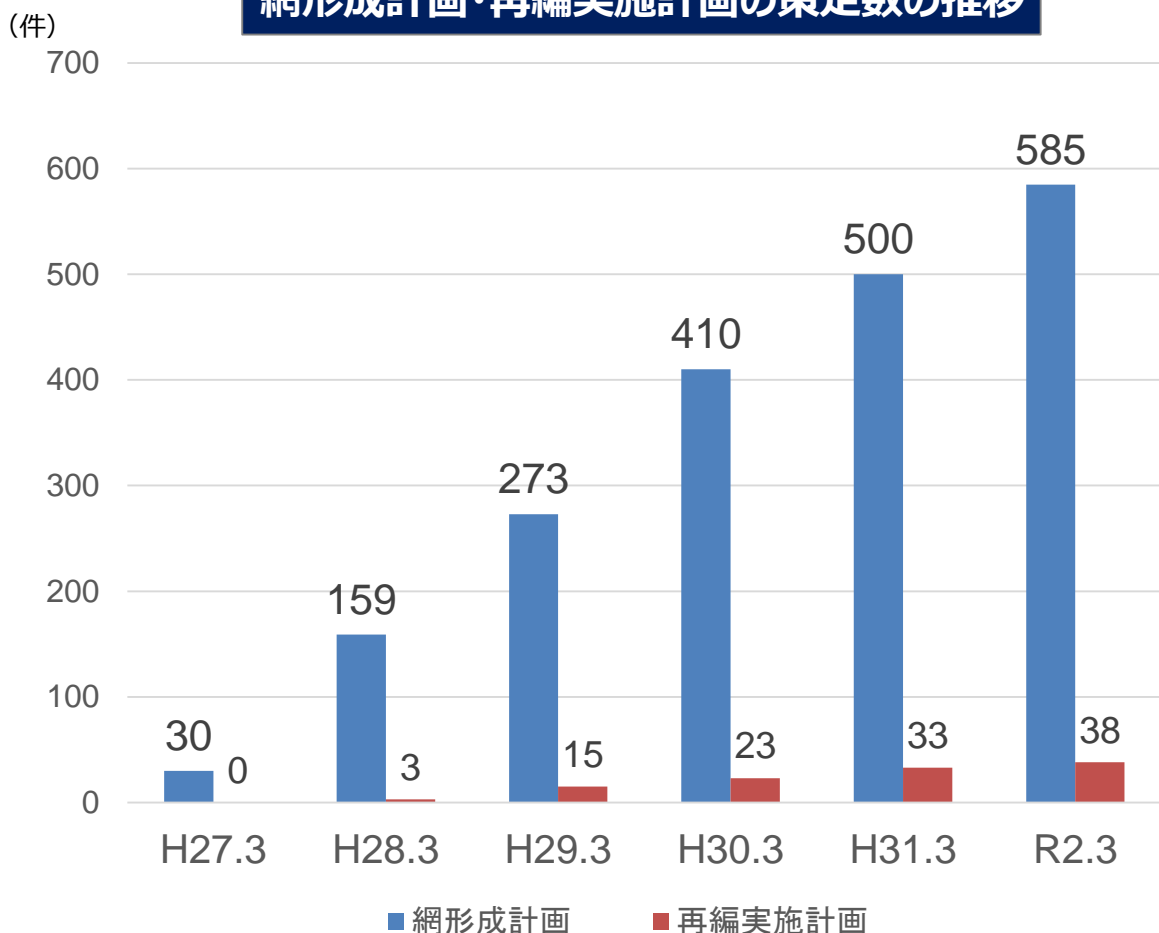
令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

地域公共交通網形成計画の策定状況(令和2年3月末時点)

- 令和2年3月末時点で、**585件**の地域公共交通網形成計画が策定。
- 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。**

網形成計画・再編実施計画の策定数の推移



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

801市町村 / 1,741 全市町村 (46.0%)

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	527 (90.1%)
	複数市町村	26件 (4.4%)
広域	県+市町村	27件 (4.6%)
	県(全域)	5件 (0.9%)
合計		585件

● 改正地域公共交通活性化再生法

改正法のポイント

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

- 地域が自らデザインする地域の交通

● 地域が自らデザインする地域の交通

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助）
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

今般新たに追加

網形成計画と同様

**メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保**

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



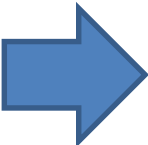
福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎
サービスなど

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 地域に最適な旅客運送サービスの継続（逆コンセッションによる公的運営）

- ✓ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設



路線バス等の廃止届出が出る前に、地方公共団体を中心となって、多様な選択肢を検討・協議し、引き続き運送サービスを提供する者を公募により選定した上で、地方公共団体の支援を受けつつ、地域における旅客運送サービスの継続を図ることができる。

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた
関係者と、多様な選択肢を検討・協議
し、実施方針を策定し、公募により新た
なサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連
携して、地域旅客運送サービス継続実施計
画を作成、国土交通大臣の認定を受けた場
合は法律上の特例措置
(事業許可等のみなし特例等)

実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、①以降のメニューを検討。
 - ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
 - ② コミュニティバスによる継続
 - ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
 - ④ タクシー（乗用事業）による継続
 - ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
 - ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 運送サービスを継続していくための交通手段の見直し（ダウンサイジング等）

- ✓ 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては効率化や生産性の向上を図るとともに、
 - 地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行を実施するほか、
 - 自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段を持続的に確保。

路線バス (地域間幹線等)



需要規模に応じた
効率的・効果的な運行

定時定路線

目的地への一定の輸送ニーズ (通学・通院等) を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型

利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

※ タクシー相乗りの導入に向けて、道路運送法上の通達等の整備を検討中



コミュニティバス

(定時定路線又はデマンド型)



乗合タクシー
(デマンド型)



タクシー (乗用) の活用
(相乗り等) ※



バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)

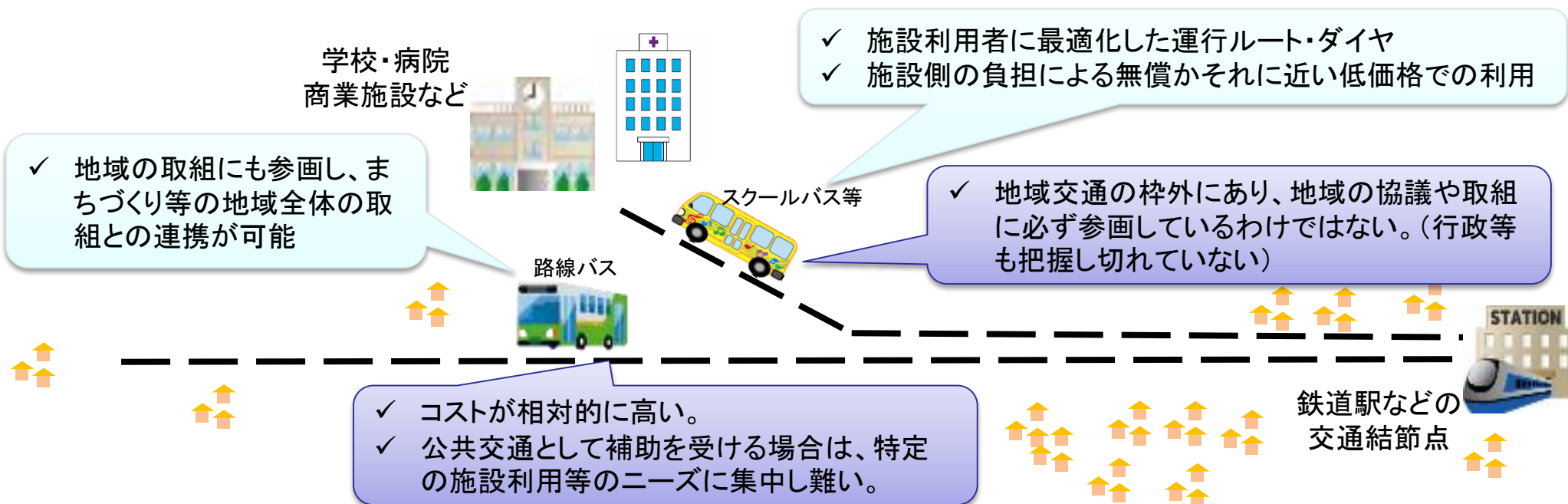


スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



福祉輸送、スクールバス等の地域公共交通への積極的な活用

- 病院や小中学校等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者に委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。
- 路線バスを施設利用ニーズに適応させつつ一本化する、施設送迎バスを「地域の足」として一般客を混乗させる等の協調を図り、地域資源の有効活用と利便性維持向上の双方を図ることが必要。



○地域公共交通活性化再生法(令和2年改正法施行)において、地域の多様な輸送手段の活用を後押し
○厚労省、文科省とも連携し、福祉輸送やスクールバス等の地域公共交通計画への積極的な位置づけを促進

- 病院や大規模商業施設等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者に委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に**施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。**

大規模商業施設の送迎バス



写真引用元：
イオンスタイル湘南茅ヶ崎HP
https://www.aeon.com/store/イオン/イオンスタイル湘南茅ヶ崎/shop_info/train_bus/34064
IKEAらいふHP
<http://ikeajapan.net/shop/4048/>

病院・福祉施設の送迎バス



写真引用元：
市立芦屋病院HP
<http://www.ashiya-hosp.com/byouin/bus.html>

- ◆ 他に、企業オフィス・工場への通勤バスなども。
- ◆ 特定施設での乗降のみ無料としたり(例:競馬開催時の都営バスの大井競馬場降車時)、施設がバス利用券を発行し、実質的に無料送迎バス運用を行うことも。

- 岩手県北上市の口内地区では、日用品等を販売する「店っこくちない」の運営主体が、当該店舗を路線バスとの接続拠点とした自家用有償運送を行い、要支援、要介護認定者等の足を確保。

【運行概要】

- 利用対象者 : 口内町民で要支援、要介護認定者及びそれに準じる者 (市による認定者)
- 運行日 : 原則として月曜日から金曜日、午前9時から午後5時 (冬期間は16:00まで)
- 送迎先 : 病院及び市役所、金融機関等 (北上市内限定)
- 運賃 : 距離に応じた金額 (0~8km 800円、8~12km 1,000円、12km以上 1,200円)



移動支援に用いている送迎車両



店っこくちない

営業内容 : 食品、菓子類、日用品の販売
個人商店からの委託販売等

その他 : 路線バス停とボランティア交通の
結節点として待合所の機能



(※現在NPOの機能をここに集約化)

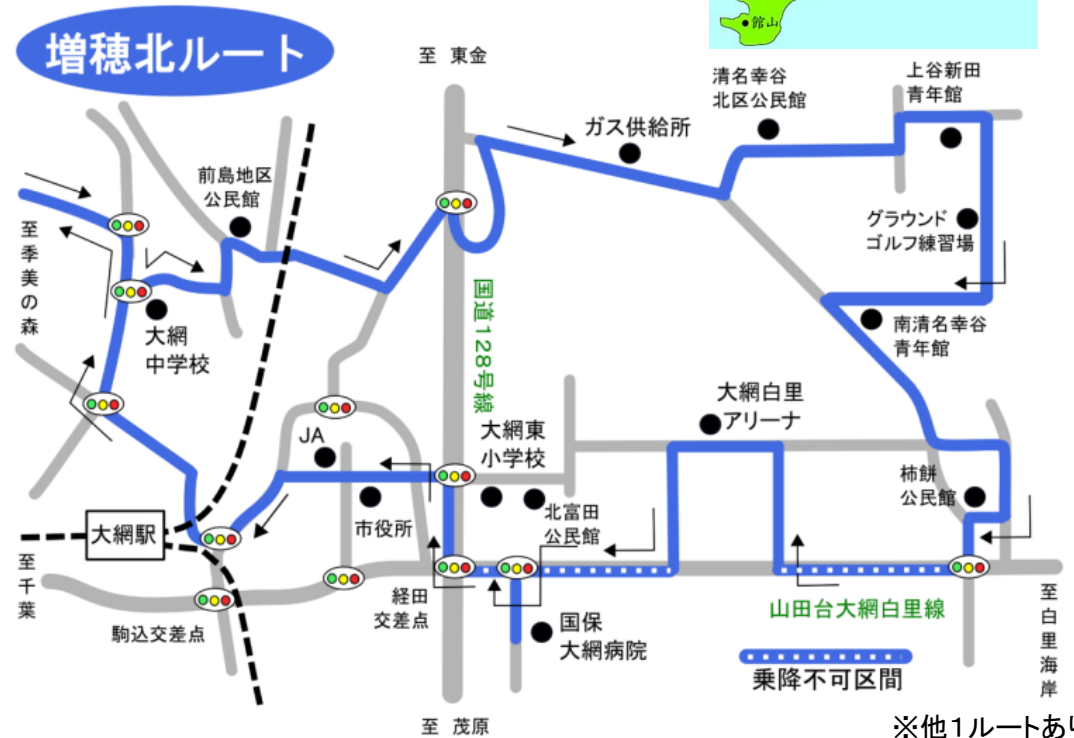
- 千葉県大網白里市内の「季美の森整形外科」の送迎用ワゴンバスを利用して、高齢者の外出支援を行っている。
- 市は保険料のみ負担し、その他運行費用については病院が負担。

【運行概要】

- 利用対象者 : 大網白里市内在住の65歳以上、パスカードの発行を受けた者
- 運行日 : 月～土 (12月30日から1月3日を除く)
- 乗降方法 : 一部区間を除きどこでも可能
- 運賃 : 無料



移動支援に用いている市内病院の車両



※他1ルートあり

『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ

高齢者の移動手段を 確保するための制度・事業モデル パンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。



● 現在
法改正も踏まえ、
パンフレット更新作業中

ご清聴ありがとうございました

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人

