

生活交通バス路線維持確保補助金について

1. 生活交通バス路線維持確保補助金について
2. 市内バス路線(225系統)の見える化について

1. 生活交通バス路線維持確保補助金について

1. 支援制度の趣旨

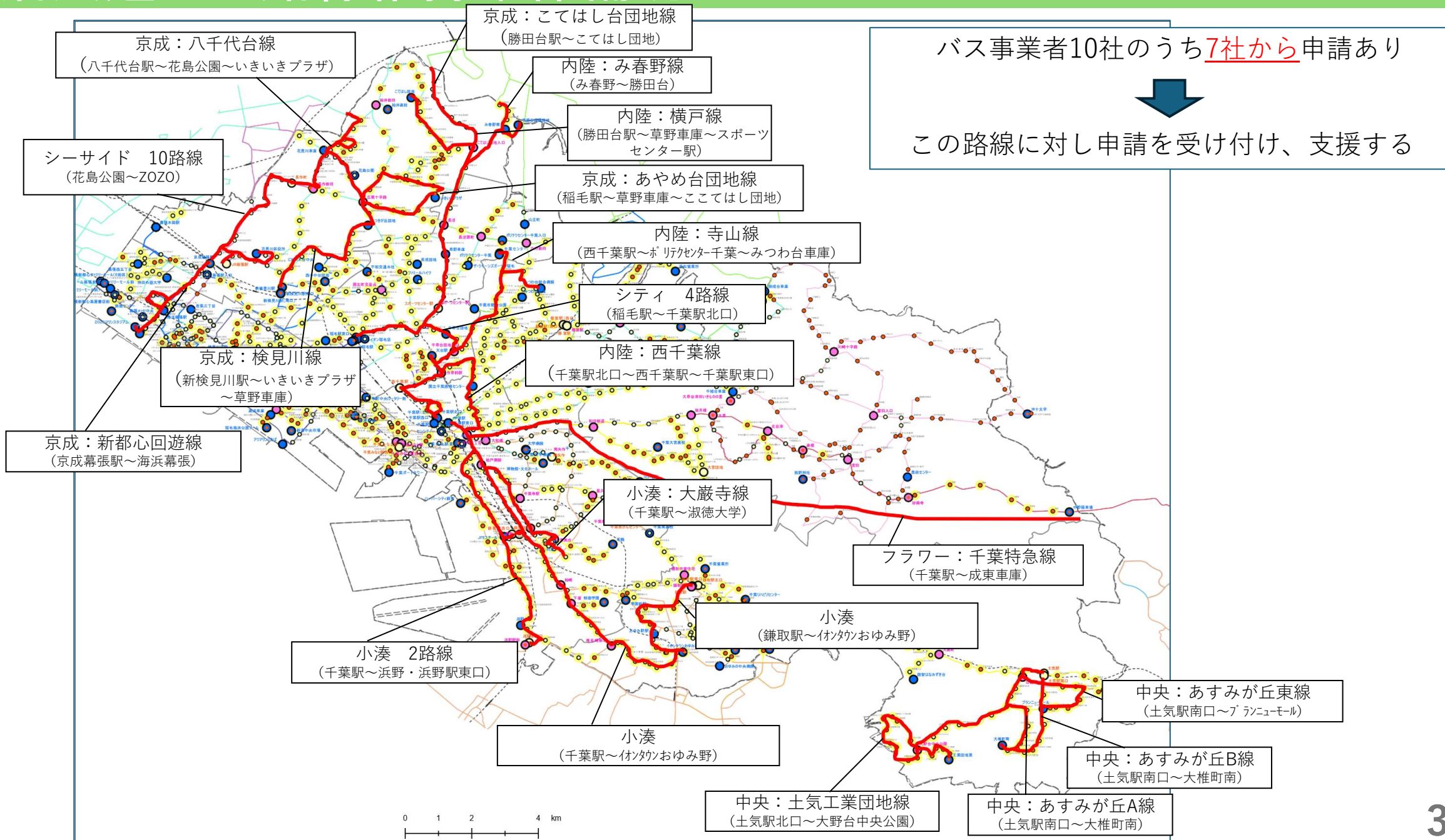
地域住民の生活に不可欠な既存バス路線の維持確保を目的に、路線バス事業者に対して、補助金を交付するもの

2. 支援対象路線・系統（要綱上の規定）

申請のあった路線・系統のうち、以下に該当し、市長が当該路線・系統の維持確保が必要と認めたもの。

- ①生活地から最寄りの鉄軌道駅への需要（鉄軌道の駅等に接続する路線バスへの需要含む）又は総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等の生活基盤への需要を満たす
- ②当該路線・系統の運送等収入では維持・確保が困難であり、今後、廃止や大幅な減便等が危惧される
- ③輸送量が15人以上及び運行回数が原則10回以上である
- ④当該路線・系統の廃止等により公共交通不便地域が拡大するなど、市民生活への大きな影響があると認められる
- ⑤上記の他、市長が特別に必要と認めたもの

1. 生活交通バス路線維持確保補助金について



1. 生活交通バス路線維持確保補助金について

○地域公共交通部会（12/23実施）での意見

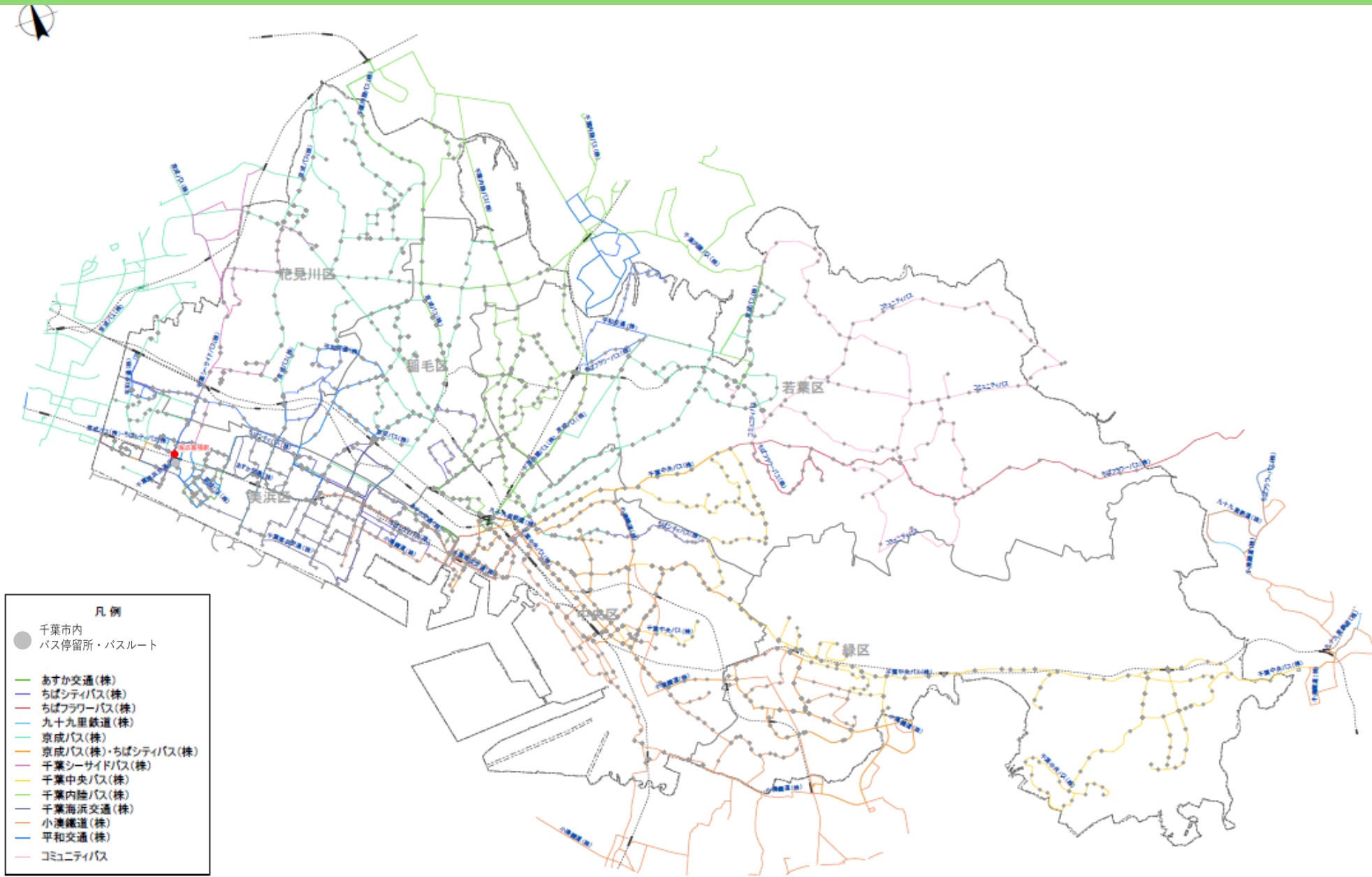
- ・赤字路線支援は、事業改善への動機づけにはならないことに留意すべき。
- ・支援金の用途を事業者ヒアリングし、効果が出ているかしっかりと確認すること。
- ・支援効果を検証する際、総額でなく固定費（管理費等）と変動費（ガソリン代などの運行経緯費等）に分けて検証する必要がある。



<方向性>

- ・今年度は主に申請のあった路線への支援を実施
- ・次年度以降は、復便や路線維持のために隣接路線を含め、見直しをする路線への支援に改正することを検討

2. 市内バス路線(225系統)の見える化について 市内公共交通ネットワーク現況



地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
 - 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界
- 関係府省庁が連携し、交通の「リ・デザイン」と社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況

＜将来の人口増減状況＞	＜路線廃止の状況＞	＜ドライバー数の状況＞	＜居住地域に対する不安(地方部)＞
・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年)	・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2008年度～2022年度) ・鉄軌道：約589km、17の路線が廃止(2008年度～2022年度)	・乗合バス：約129%減少(2019年度～2021年度) ・タクシー：約159%減少(2019年度～2021年度)	・公共交通が乗り自動車がないと生活できない：約40% ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約30% (※2017年国勢調査(高齢者世帯世帯主の回答))

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など	D：地域間
<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要 <p>⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討</p>
<p>連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要</p>			
<p>●自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中 ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討 		<p>●地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）</p> <p>4月1日より取組開始</p>	

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成			取組の実装		
<p>政府共通指針の策定</p> <p>政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取り組を働きかけ</p> <ul style="list-style-type: none">●地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進●部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用●自家用有償旅客運送の積極的な活用●地域の輸送資源の活用推進	<p>各分野の指針・通知の策定</p> <p>各分野の送迎について、地域住民の混雑、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等を推進するための事項を明確化</p> <ul style="list-style-type: none">＜教育・子育て・スポーツ分野＞●スクールバス●放課後児童クラブの送迎＜介護・福祉分野＞●介護サービス事業所等の送迎＜医療分野＞●へき地患者輸送車の送迎＜分野共通＞●自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画●送迎活用等に係る道路運送法の取扱い	<p>カタログ化による支援</p> <p>連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化</p> 	<p>法定協議会※のアップデート</p> <p>多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ</p> <ul style="list-style-type: none">●多様な関係者の協議会参加●モニタリングチーム(自治体と事業者等)●デジタル活用による運営効率化等 <p>※地域交通を基盤として設置される協議会</p>	<p>地域公共交通計画のアップデート</p> <p>データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ</p> <ul style="list-style-type: none">●「モデルアーキテクチャ(標準構造)」に基づくシンプルで実効的な計画策定●移動に関わるデータ(人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等)の作成・共有・活用 等	<p>施策のアップデート</p> <p>新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ</p> <ul style="list-style-type: none">●自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用●新技術・デジタル技術の活用●貨客混載の推進●モビリティハブの機能強化●交通事業者の共同経営●エリア一括協定運行
			<p>都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）</p> <ul style="list-style-type: none">○リ・デザイン（実証運行、新技術等を先導）○デジタル（データ共有・活用の推進）○ヒト&プレイス（人材育成、ネットワーキングの場）	<p>国によるサポート</p> <p>伴走体制の構築</p>	

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う取組を検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付け、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI		
目標年次：2027年度 (デジタル田舎都市国家構想総合戦略の期間)	<ul style="list-style-type: none"> ✓各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100 	<ul style="list-style-type: none"> ✓自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100 ✓AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500 ✓自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

2. 市内バス路線(225系統)の見える化について 分析結果及び他都市の事例

市内の路線バス分析結果

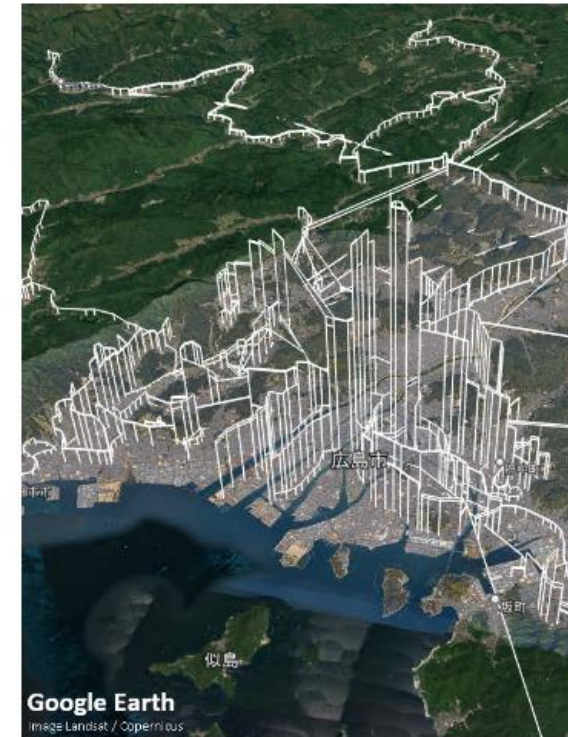
データ項目	バス
基礎情報	
系統数	225
1日当たり全運行距離 (k m)	50,514
停留所数	1,211
路線特徴別	
駅に取り入れしていない路線	31
同一経路ピストン路線数 (非循環路線)	221
うち、駅に乗入していない路線	31
循環式の路線 (駅乗入の別は問わず)	4
うち、同一駅間循環路線数	4
モノレール駅接続路線数	94
路線重要度	
1系統当たりの沿線施設数の平均	33
1便当たりの平均利用者数	17
生産性	
収支率 (プラス路線) 数	82
運行距離1キロ当たりの輸送収入	515.87
運行距離1キロ当たりの平均利用者数	4

< 事例 >

山梨県路線バス



広島電鉄



出典：都市構造可視化計画 <https://v4.mieruka.city/gtfs/>

2. 市内バス路線(225系統)の見える化について 評価項目

市内路線バス（225系統）について、運輸局報告系統別実績報告から運行状況や、沿道施設数等のポテンシャルなど4つの視点で評価

①基礎的情報			• 起点、終点	• バス停数
			• 駅前広場の有無	
②沿線住民の生活への重要度		③生産性		
• 鉄軌道駅		• 運行便数	• 想定運賃収入	
• バス停周辺の生活関連施設数		• 実走行距離	• 収支率	
(病院、診療所、高齢者施設、大規模商業施設、スーパー等から300m以内にある施設)		• 1便あたりの平均利用者数		
④見直しの視点				
• 他社との重複運行区間の有無				
(他の路線と重複していない区間の距離をバス停数に置き換え指標化)				
• 廃止の影響の有無 (支え合い交通への移行等)				

順位

1					
2					
3					
4	<u>Aグループ</u> （公的支援は必要ない）				
5	生産性が高い路線が多い				
5					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
・					
194	<u>Cグループ</u> （公的支援の対象）				
194	減便など運行効率化や見直しが必要				
194	となる路線が多い				
198					
198					

＜市内全系統に対しての支援路線の考え方＞

- 乗合バス事業は、総括原価方式を用いており、採算の取れる路線（Aグループ）で不採算路線（BやCグループ）を補い、維持
- 支援はB及びCグループを対象とするが、支援制度の建付け上（支援を受けた路線は減便できない）、事業者からの申請路線の多くはBグループの路線となっている

Bグループ（公的支援の対象）
運賃収入だけで路線維持が難しい路線

<整理の方向性>

- ・生活支援（公的支援）はBとCグループを対象に実施
- ・各社とも路線と現行の交通サービス維持のため、Aグループの収入を原資に、B及びCグループの路線維持に努める。
- ・市はBとCの路線維持のために必要な支援を実施
※運転手養成支援など含む