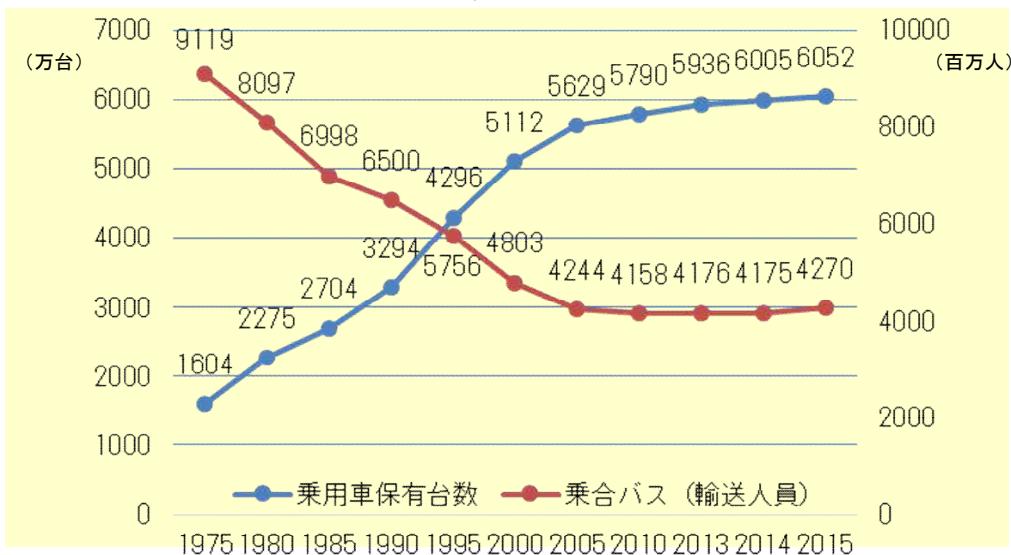


- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

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



※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

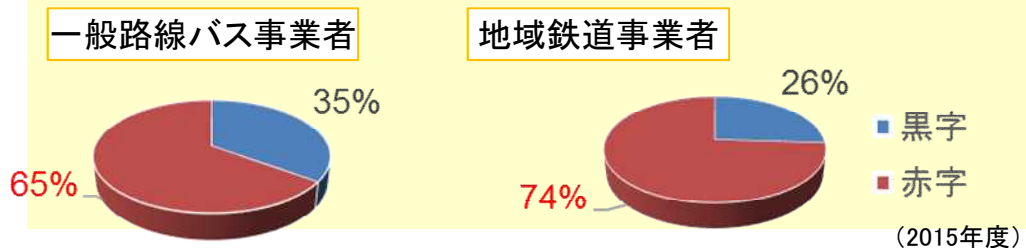
- 一般路線バスについては、平成19年度から平成28年度までの10年間に約13,991 kmの路線が完全に廃止。
- 鉄軌道については、平成12年度以降、40路線・約879.2 kmが廃止。

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



(2015年度)

(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。

近年廃止された鉄軌道路線

平成30年4月1日現在

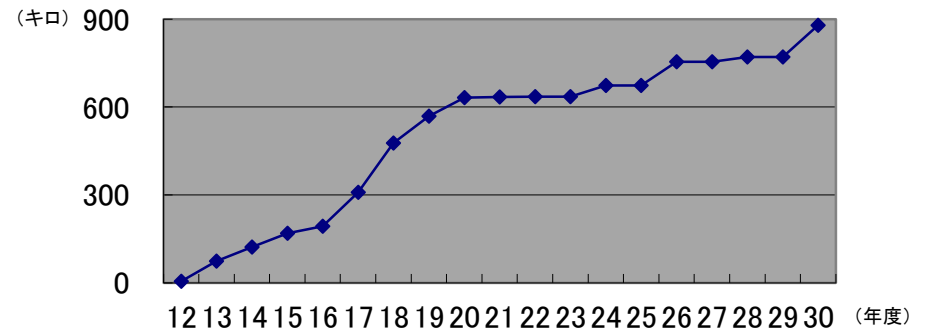
○ 平成12年度以降、全国で40路線・879.2kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
13	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	谷汲線	〃	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	〃	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	〃	江吉良～大須	6.7	13.10.1
	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
14	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峡	46.2	15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	〃	〃	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	揖斐線	〃	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	岐阜市内線	〃	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	美濃町線	〃	徹明町～関	18.8	17.4.1
	田神線	〃	田神～競輪場前	1.4	17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	17.4.1
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉メインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～禎峰	29.1	19.9.6
20	島原鉄道線	島原鉄道	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	三木線	三木鉄道	三木～厄神	6.6	20.4.1
	モンキーパークモノレール線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.27
	高千穂線	高千穂鉄道	禎峰～高千穂	20.9	20.12.28
21	石川線	北陸鉄道	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
24	十和田観光電鉄線	十和田観光電鉄	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	屋代線	長野電鉄	屋代～須坂	24.4	24.4.1
26	岩泉線	JR東日本	茂市～岩泉	38.4	26.4.1
	江差線	JR北海道	木古内～江差	42.1	26.5.12
27	上町線	阪堺電気軌道	住吉～住吉公園	0.2	28.1.31
28	留萌線	JR北海道	留萌～増毛	16.7	28.12.5
30	三江線	JR西日本	江津～三次	108.1	30.4.1

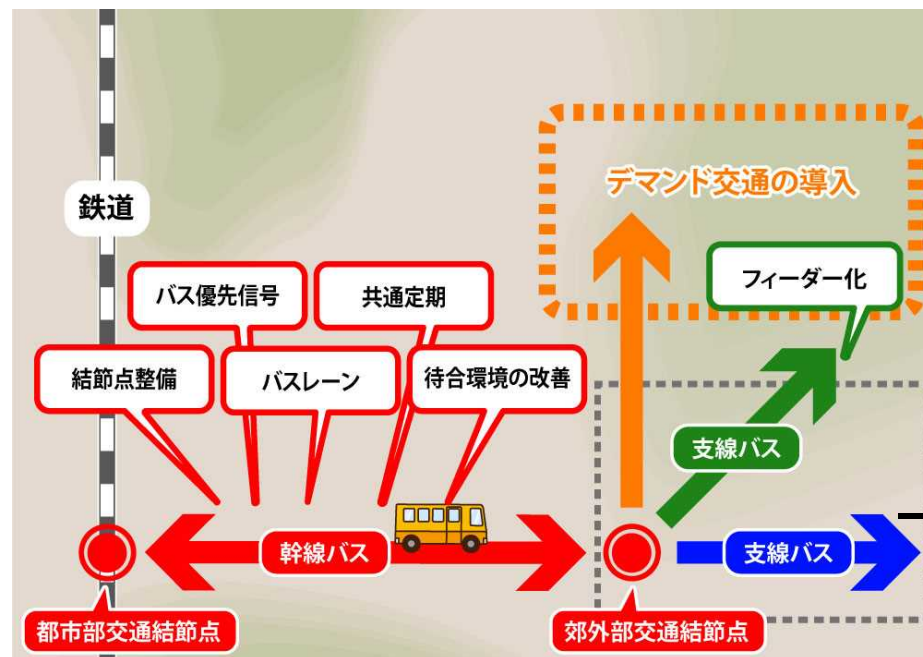
【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移(平成30年4月1日時点)】



地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークを具体化、明確化する計画

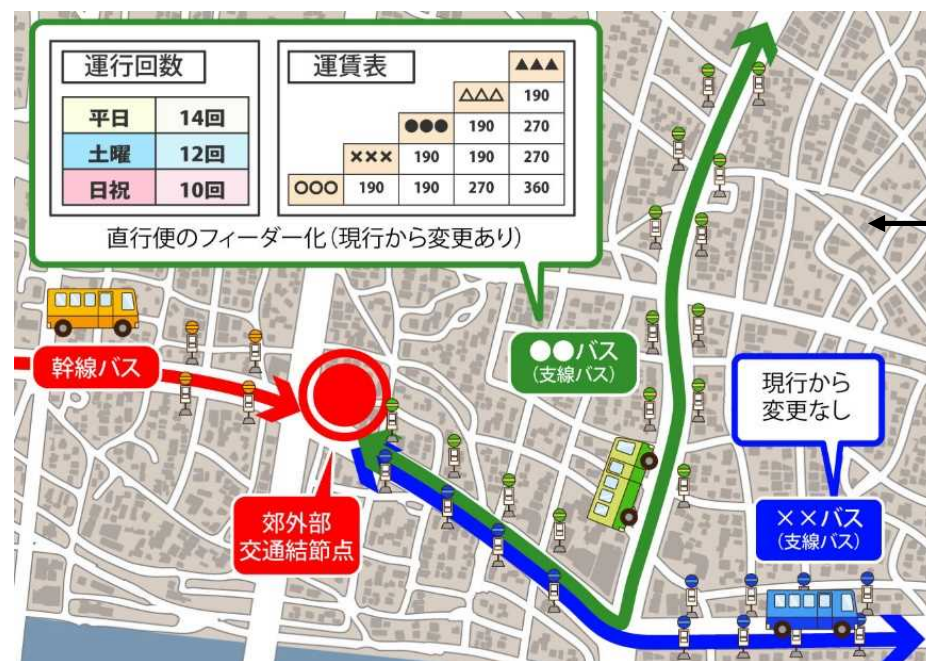
- ✓ 地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがたを明らかにするマスタープラン（ビジョン+実施事業）
- ✓ 幹線、支線、交通結節点を位置づけ、地域のネットワークのイメージを記載



地域公共交通再編実施計画

具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

- ✓ 網形成計画を実現するための実施計画
- ✓ 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



- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5Ⅱ）

① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する
地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**

② 計画の**区域**

③ 計画の**目標**

④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**

※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）

⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項

⑥ 計画**期間**

⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

「これから検討する」という検討事項ではなく、**検討結果を踏まえた具体的な事業及びその実施（予定）期間（※）**を記載する。

基本方針に基づき作成することが必要

(※) 基本方針二1(4)：「当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、**事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、形成計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする**」

記載に努める事項（法§5Ⅲ）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携
その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

地域公共交通網計画制度のポイントは、

① 地方公共団体（市町村（及び都道府県））が中心 となり、

【関係者との連携】

- 民間事業者任せきりの状態から脱却し、地方公共団体が先頭に立つこと
- 関係者（事業者、住民・利用者、学識経験者等）が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構想すること

② まちづくりや観光戦略など関連施策と連携 し、

【他市町村・他部局との連携】

- まちづくりや観光振興等の地域戦略との具体的な連携
- 福祉部局や文教部局との連携

③ 面的な公共交通ネットワークを再構築 すること

【効果的な取組のための十分かつ網羅的な検討】

- 区域内のすべての公共交通モードを検討対象にすること
- 公共交通モード相互間の連携を十分に図ること
- 交通圏（生活圏）を踏まえた複数市町村連携

上記3ポイントを着実にを行い、

持続可能な地域公共交通ネットワークを形成 すること

公共交通を維持することによる波及効果

クロスセクター効果

- ある部門での出費（例：公共交通への補助金）が、結果として、他の部門（例：医療、消費行動、観光）での節約につながる。

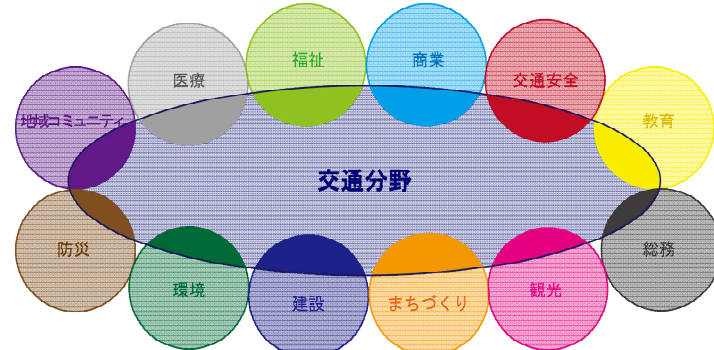
（例）

- ①通院に利用されている公共交通が廃止されると、
⇒ **通院のためのタクシー券配布、医師による往診、医療費増加**
- ②買い物に利用されている公共交通が廃止されると、
⇒ **買い物のためのタクシー券配布、買い物バスの運行**
- ③観光客に利用されている公共交通が廃止されると、
⇒ **観光地送迎のためのタクシー券配布 等**

⇒ 公共交通を維持することで、**潜在的に、他の行政部門の費用を節約している**と考えることができる。（各自治体で事情が異なるので、試算してみましょう。）



〈クロスセクター効果〉



計算してみよう！！

計算結果が+になれば医療分野におけるクロスセクター効果あり

$$\left(\begin{array}{l} \text{[バスを利用して通院している人数]} \\ \times \text{[年間の通院日数]} \\ \times \text{[往復1回当たりタクシー券による補助額]} \end{array} \right)$$

$$- \left(\begin{array}{l} \text{[現在1年当たりのバス運行への補助額]} \\ \times \text{[利用者全体に占める通院利用者の割合]} \end{array} \right)$$

変動費＋固定費

補助金

運賃収入

他の部門での節約

【支出】

【収入】