

## 自治体における 地域公共交通サービス確保の 検討の実態

(公財)豊田都市交通研究所  
主席研究員 山崎 基浩

## 地域公共交通をとりまく背景

- 2002年: 乗合バス・タクシーの需給調整規制の緩和
- 2006年: 「地域公共交通会議」の制度化
- 2007年: 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行(法定協議会の設置と計画策定)
- 2011年: 「地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)」

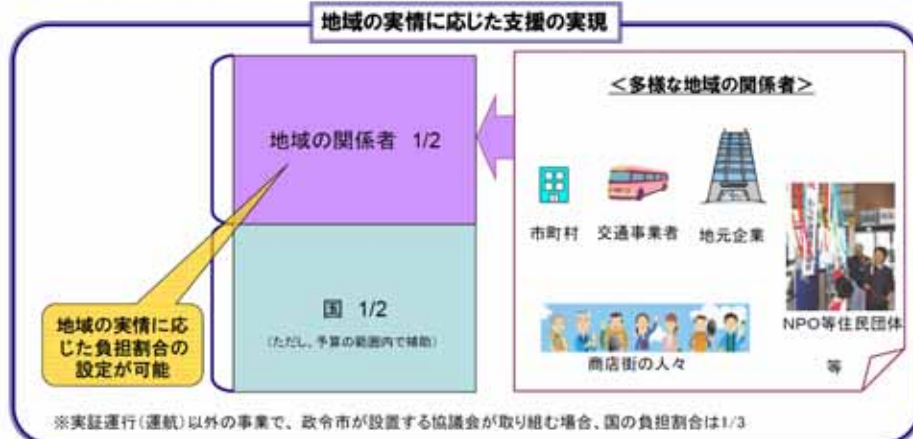


地域公共交通確保において、これを『総合的かつ一体的に取り扱う環境』および『地域に関わるさまざまな主体(住民、事業者、自治体)が参画する環境』が整えられた。



### 地域の実情に応じた支援の実現

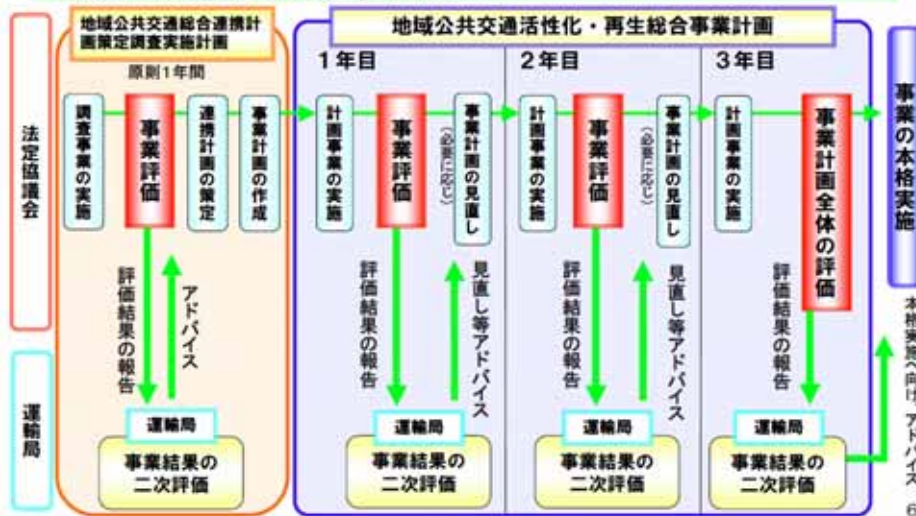
地域の実情に応じた協調負担を実現するため、連携計画に位置付けられた事業を実施する場合、協議会において地域の実情、事業の内容に応じた市町村、交通事業者、関係企業等の関係者の分担を定めることが可能



(国土交通省 事業説明のための広報資料 より)

### 地域公共交通活性化・再生総合事業 事後評価フロー

地域公共交通活性化・再生総合事業では、地域における主体的な取組及び創意工夫が、より効果的・効率的に推進されるために、毎年度、事業評価を実施

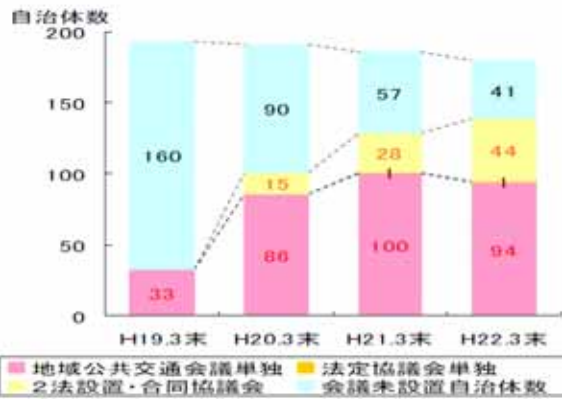


(国土交通省 事業説明のための広報資料 より)

▼約7.7%の自治体が地域公共交通会議等を設置

地域公共交通会議等は139自治体において設置（設置率77.2%）。前年度と比較すると10自治体が新たに設置された。また、活性化・再生法定協議会との合同会議への移行が進む。

会議設置状況推移（中部運輸局管内5県）



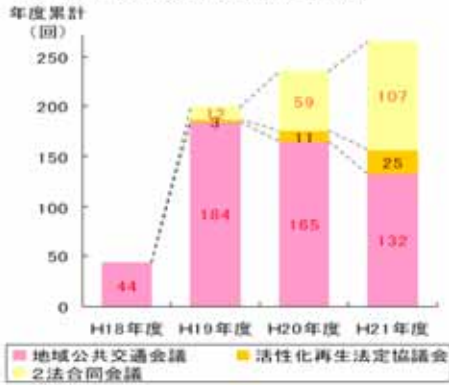
出典：中部運輸局調査結果「よりよい地域公共交通の実現に向けて」

▼会議の開催状況

- ・ 会議の開催方法は、活性化・再生法定協議会としての開催が進み、平成21年度対前年比1.8倍に増加。
- ・ 自治体毎の開催状況は、平均的な開催間隔が半年に1度が最も多く（38%）、次いで年に1度（27%）となっている。

地域公共交通会議等の開催回数及び開催間隔

会議開催回数推移（中部運輸局管内5県）



自治体ごとの会議開催平均間隔（管内） n=140



出典：中部運輸局調査結果「よりよい地域公共交通の実現に向けて」

## 地域公共交通確保維持改善事業について

### 補助制度の再編(平成23年4月1日～)

#### 廃止

- ・地方バス路線運行維持対策(地バス補助)
- ・自動車旅客運送のバリアフリー化の推進(移動円滑化補助)
- ・**地域公共交通活性化・再生総合事業(総合事業)** 等

#### 新設

地域公共交通確保・維持・改善事業  
～生活交通サバイバル戦略～

(国土交通省 事業説明のための広報資料 より)

**『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～ (新規)**  
**23年度 305億円**  
生活交通の存続が危懼に陥っている地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障壁を解消

**地域公共交通確保維持事業**

- ・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通	離島交通
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援</li> <li>＜事前算定方式等への変更＞</li> <li>＜広域的・幹線的バスの補助要件緩和＞</li> <li>＜幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充＞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援</li> <li>・離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援</li> <li>＜離島航路: 事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実＞</li> <li>＜離島航空路: 支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行＞</li> </ul>

**地域公共交通バリア解消促進等事業**

- バリアフリー化**
  - ・ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
  - ・旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- 利用環境の改善**
  - ・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援
- 地域鉄道の安全性の向上**
  - ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

＜個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善＞

**地域公共交通調査事業**

- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

(国土交通省 事業説明のための広報資料 より)

TRRI Toyota Transportation Research Institute

## 補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件

**市町村毎の国庫補助額**

各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

**補助対象経費**

市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の20分の9を限度とする。)に相当する額とする。  
ただし、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天災地災、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

**市町村毎の上限想定額**

補助対象市町村毎の国庫補助上限想定額は、補助対象市町村毎の基礎定額(A)と、補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B)の合計額とする。

■算定対象区域:

- ・補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村並びに奄美、小笠原及び沖縄振興法により指定される市町村については、非人口集中地区(非DID地区)
- ・交通不便地域(奄美、小笠原、沖縄振興法等により指定される地域を除く)をその区域に含む市町村については、それぞれの振興法等に基づき指定等が行われている区域
- ・上記の複数の区分に該当する市町村については、最も広い区域

■補助対象市町村毎の基礎定額(A): 一市町村当たり100万円/12ヶ月

■補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B): 配算単価(C) × 補助対象市町村の算定対象区域の人口

\*人口1人当たりの配算単価(C): 地域内フィーダー系統に対する国庫補助可能上限額から(A)の総額(100万円 × 積算補助対象市町村(補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村及び過疎地域等をその区域に含む市町村)の数)を減じ、その残余の額を直近の国勢調査における積算補助対象市町村の算定対象地域の人口で除した額(ただし、補助対象市町村からの申請額の総額が地域内フィーダー系統の補助総額に達しないことが明らかな場合には、必要に応じ、予算の範囲内で、補助対象市町村に居住する人口1人当たりの配算単価(C)を変更することができるものとする。)

(国土交通省 事業説明のための広報資料 より)

TRRI Toyota Transportation Research Institute

## 問題意識として

- 国が整えた法制度に自治体は追従できているのか？

制度は上手く活用されているのか？  
自治体は制度の主旨を理解し運用しているのか？  
コミュニティバス以外のモードも含めた総合的な計画は策定されたのか？
- PDCAサイクルによる『**運営**』は、なされているのか？

総合連携計画を策定し、実証運行を実施したもののこれからが大変？  
サステナブルな地域公共交通を目指すなら、経費をどう賄う？  
体制は整えられているのか？ 人材は足りているのか？
- 地域公共交通会議、法定協議会は形骸化していないか？

補助金を得るための「法定協議会設置」となっていないか？  
実際の運営における地域住民の参画の場は？  
地域住民に、自らが「創り・守り・育てる」という意識は醸成されたのか？

## 自治体調査の経緯と目的

- 2006年度：Webによる全国自治体調査を実施。(コミュニティバスの実態把握)  
〔橋本, 増岡, 板谷, 山崎:自治体の運行する公共交通の状況に関する研究, 土木計画学研究・講演集Vol.37, CD-ROM, 2008.〕
- 2007年度：愛知県内の自治体に対して、コミュニティバス運行評価のためのモニタリングに関する調査を実施。  
〔板谷, 橋本, 三村, 瀬尾:自治体バスのモニタリング・評価制度に関する基礎的研究, 土木計画学研究・講演集Vol.37, CD-ROM, 2008.〕
- 2008年度：全国のコミュニティバス実態を把握しながら、愛知県内で実施した評価に関する調査を全国自治体に展開。  
〔山崎, 三村, 西堀, 板谷, 橋本:地方自治体におけるコミュニティバス運行内容の見直しとその効果に関する研究, 土木計画学研究・講演集Vol.39, CD-ROM, 2009.〕  
〔西堀, 三村, 山崎, 板谷, 橋本:都市特性からみた自治体バスの運行実態とPDCAサイクルに対する意識に関する研究, 土木計画学研究・講演集Vol.39, CD-ROM, 2009.〕

### 2010年度

自治体の地域公共交通サービス検討の実態  
2009年度調査の追跡(運営におけるPDCAへの意識)  
自治体運行バス維持のための収入実態と事業性意識

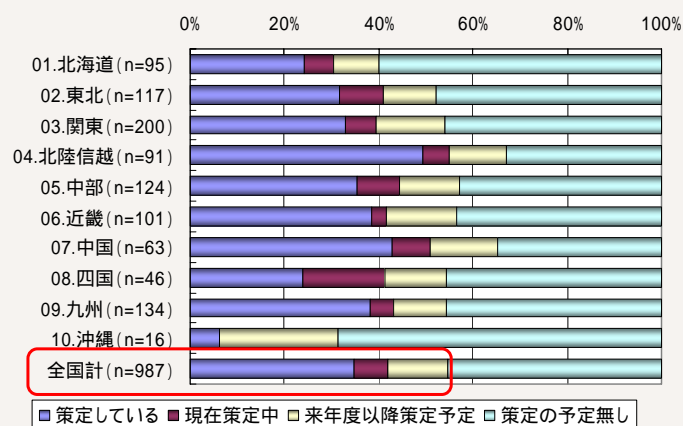
## 自治体アンケート調査の概要

.地域公共交通に関する計画と運営の仕組みについて		問12	担当部署の体制
問1	地域公共交通施策の拠となる計画の有無	問13	地域公共交通に関する自由意見
問2	交通基本法に関する議論の実態	.自治体が関与するバスの運行について	
問3	地域公共交通として捉え,行政が関わる交通機関	問14	自治体が運行するバスの路線数
問4	地域公共交通運営におけるPDCAへの意識	問15	運行の目的(重視する目的)
問5	PDCAサイクルによる運営の仕組みの有無	問16	運行内容見直しの際の重視項目
.地域公共交通の運営・検討体制について		.自治体バスの収支について	
問6	地域公共交通検討のための会議体について	問17	収支実態(運賃以外の収入に関する細目)
問7	地域住民が主体となる検討組織の有無	問18	収支状況に対する満足度
問8	地域公共交通会議および法定協議会の構成と開催	問19	収支改善に向けた自治体の努力に関する意識
問9	地域公共交通会議および法定協議会での討議状況	問20	収支改善に向けた対策実施
問10	会議における有識者の役割	問21	収支改善に向けた対策の重視度
問11	運行内容や改善内容の検討体制	問22	担当部署の連絡先

- 2011年1月に実施。全国の自治体(調査時点で1,750市区町村)に郵送で調査票を配布し、郵送またはE-Mailにて回収。
- 1,006自治体から回答。(回収率 57.5%)

## 地域公共交通計画策定の実態と 運営(計画・実行・評価・改善)の仕組み

### 地域公共交通に関する計画策定状況

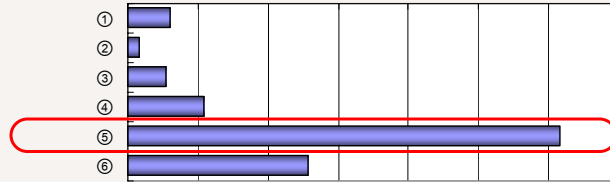


- 策定済みの自治体は 35% , 策定中は 7%
- 来年度以降に策定予定まで含めると, 半数を超えている。



## 交通基本法案への関心

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

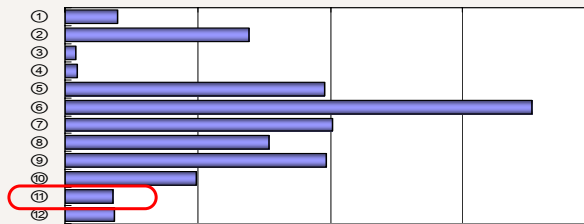


議会で質問等がなされたことがある  
 議会委員会で取り上げている  
 個別施策の公的委員会や審議会で議論されたことがある  
 関連部署内の会議などで議論されたことがある  
 関連部署内で話題となるなど、意識している  
 まったく話題となっていない

- 約 62% の自治体が「関連部署内で話題となるなど、意識している」程度に留まっている。
- 約 25% の自治体ではまったく話題となっていない。

## 行政が関わる地域公共交通

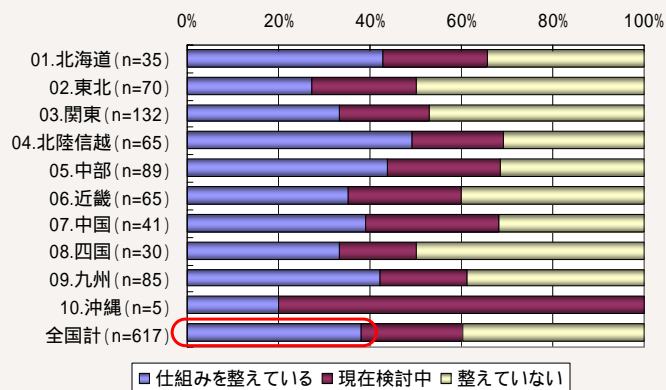
0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0%



船舶， 鉄道， 路面電車（LRT含む）， 新交通システム（モノレールなど）  
 都市間を結ぶバス路線（複数の自治体を運行する広域路線含む）  
 自治体エリア内の基幹的なバス路線（定時定路線サービス）  
 自治体エリア内の支線的なバス路線（ワゴン・セダン等によるサービス含む）  
 自家用自動車による有償運送（福祉有償運送、過疎地有償運送 など）  
 スクールバス， タクシー， 自転車の共同利用（レンタサイクル、コミュニ  
 ティサイクルなど自転車活用施策）， その他

- 「自治体内の基幹的なバス路線」は70%の自治体で。
- 少量だが「自転車の共同利用」を地域公共交通として捉えている自治体が 7.2% (72自治体) 存在。

## 評価・改善の仕組みの整備

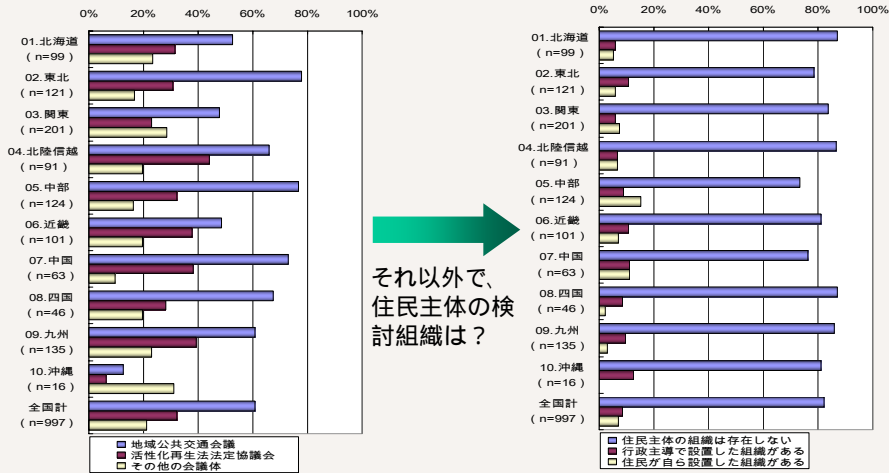


- 「仕組みを整えている」のは40%弱の235自治体。
- うち、その仕組みを公共交通計画において明示している自治体は、約 68% の 159 自治体。

## 地域公共交通の運営および検討の体制

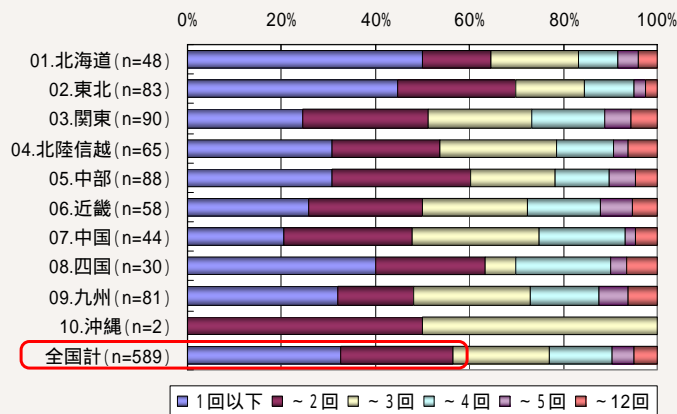
### (1) 地域公共交通検討のための組織

## 検討会議の設置状況



- 地域公共交通会議を設置している自治体は、東北、中部、中国など 80% 近くに達する。
- 住民による検討組織設置は7% (71自治体)。

## 地域公共交通会議・法定協議会開催頻度

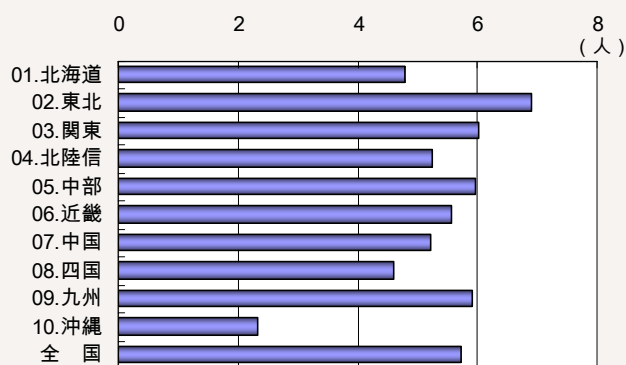


- 年間2回以下の開催頻度の自治体が半数を超えている。
- 5回以上開催している自治体も見られる。

## 地域公共交通の運営および検討の体制

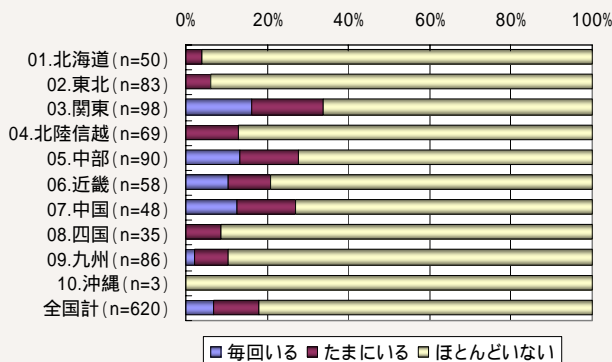
### (2) 公的会議の構成と検討の実態

## 公的会議における住民委員の人数



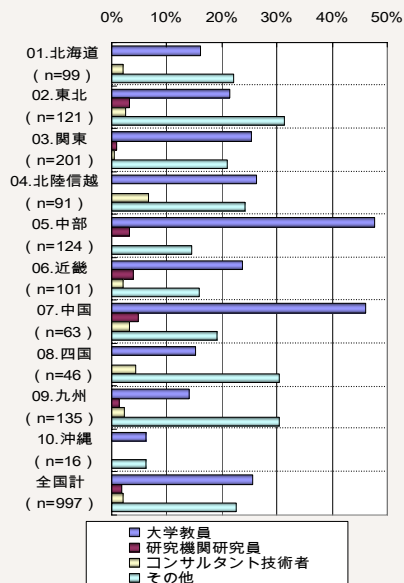
- 全国平均は5.7人，最も多い東北で6.0人。
- 住民から委員の公募を行っている自治体は 618自治体中 92自治体 (14.9%) のみ

## 公的会議における一般傍聴者の有無



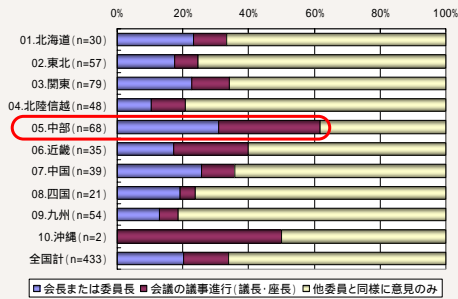
- 「ほとんどいない」という回答が80%を超える。
- 地方別では関東, 中部, 中国などでは傍聴者がいるという自治体の割合が比較的高い。

## 公的会議の有識者委員の種別



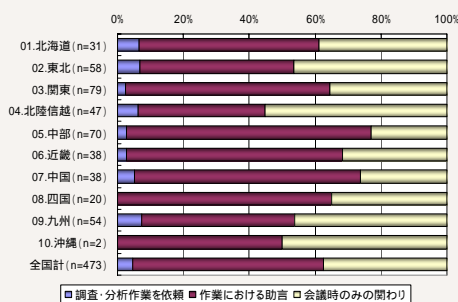
- 大学教員と回答した自治体が25.7%, 次いで「その他」であった。
- 「その他」には「有識者委員を設定していない」という自治体が少なからず見られた。
- 他には国や都道府県職員, 交通事業者を有識者委員に位置付けているケースや, 観光協会, 商工会議所役員, NPO等市民団体の役員などが有識者委員として挙げられている。

## 公的会議における有識者委員の役割



### 【会議での役割】

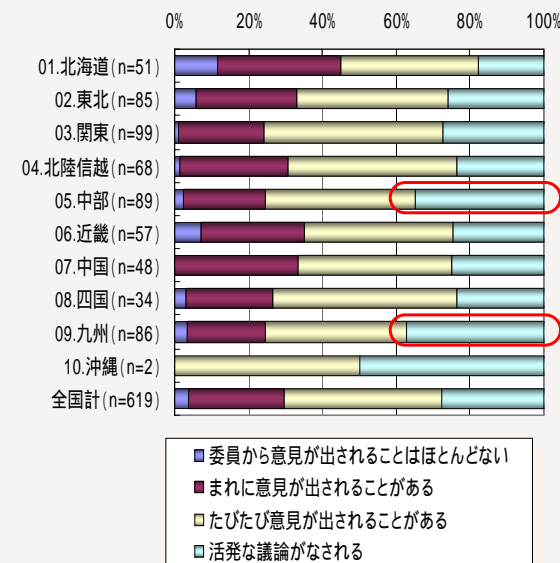
- 全国では約20%が「会長・委員長」、約14%が「議長・座長」
- 中部でこれら役割を学識者に充てている自治体が比較的多くみられる。



### 【検討作業における役割】

- 全国では「作業における助言」が約58%と多くを占める。

## 公的会議における検討の雰囲気

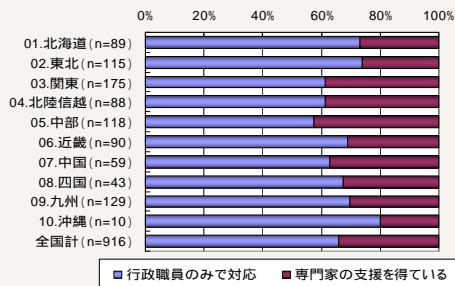


- 全国では27.8%の自治体が「活発な議論がなされる」と回答。
- 3.7%の自治体では「委員から意見が出されることはほとんどない」という状況。
- 地方別では九州、中部などで「活発な議論がなされる」と回答した自治体の割合が比較的高い。

## 地域公共交通の運営および検討の体制

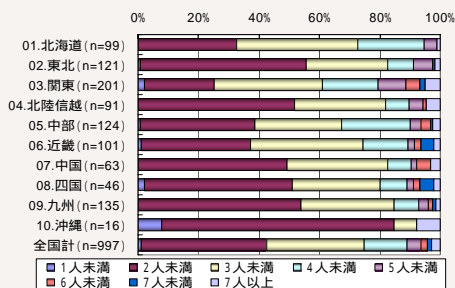
### (3) 検討・運営における行政側の体制

## 地域公共交通検討における行政の体制



#### 【外部支援の有無】

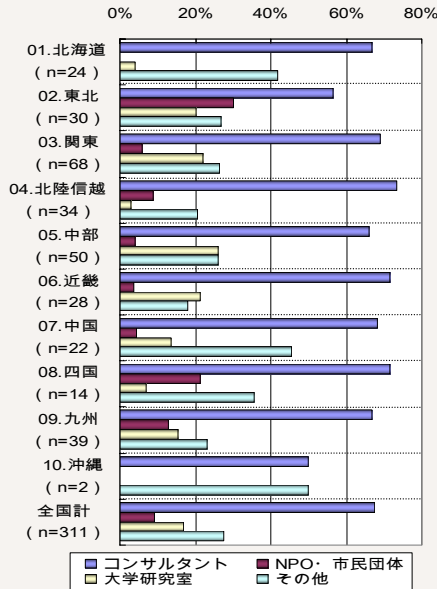
- 全国では 66% の自治体が「行政職員のみで対応」と回答。



#### 【地域公共交通担当職員数】

- 自治体の規模による差が大きいと考えられるが、全国では約 40% の自治体が2人未満の担当者で対応している状況。

## 外部支援を受けている組織



- 全国では「コンサルタント」を回答に挙げている自治体が 67.5% にのぼる。
- 「大学研究室」を挙げた自治体の割合が比較的高いのは、中部、関東、近畿であった。
- 「その他」には具体的に運行事業者、住民組織、都道府県の協議会等の記載が見られた。

## まとめ

- 計画策定の実態と運営の仕組み  
 施策の拠となる計画の不在  
 計画、評価・改善の必要性への認識は低い
- 地域公共交通検討のための組織  
 住民主体の検討組織は少ない  
 住民主体組織にはキーパーソンの存在
- 公的会議の構成と討議の実態  
 活発な討議は行われていない
- 検討・運営における行政側の体制  
 限られた人材で行政職員のみで対応している自治体が多数。

- 自治体規模、あるいは対象とする地域・交通システムの規模によって変わる「あり方」
- 運行事業者の関わり