

過疎地域における 地域公共交通の現状と課題

国土交通省

総合政策局 公共交通政策部 交通計画課 酒井 達朗
自動車局 旅客課 市川 智秀
鉄道局 鉄道事業課 城 麻実

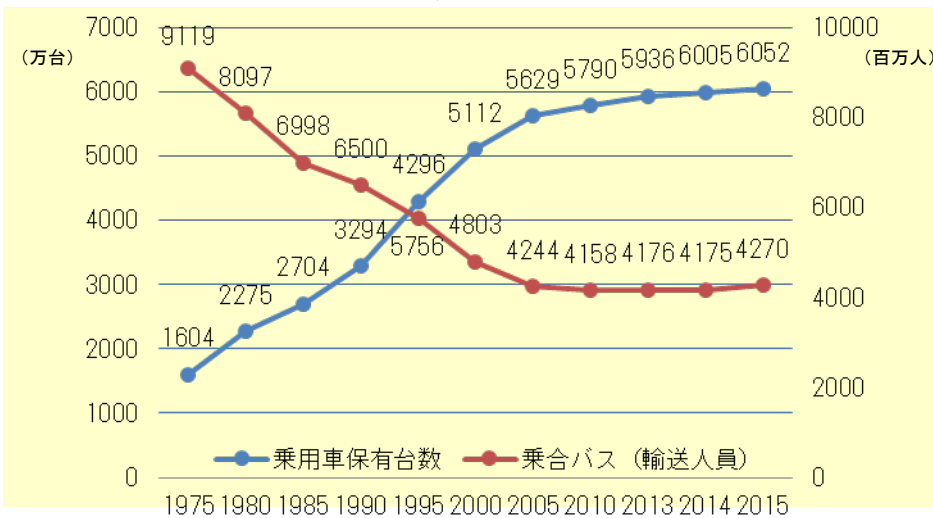
平成29年12月13日

1. 地域公共交通の現状と課題

- 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	2016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

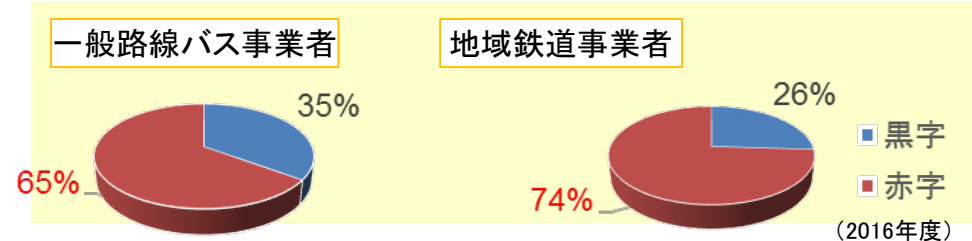
- 一般路線バスについては、2010年度から2015年度までの6年間に約7,509 kmの路線が完全に廃止。
 鉄軌道については、2000年度から2015年度までの15年間に37路線・約754 kmが廃止。

● 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 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



(保有車両30両以上の事業者(2015年度))

(出典)国土交通省調べ

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。

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

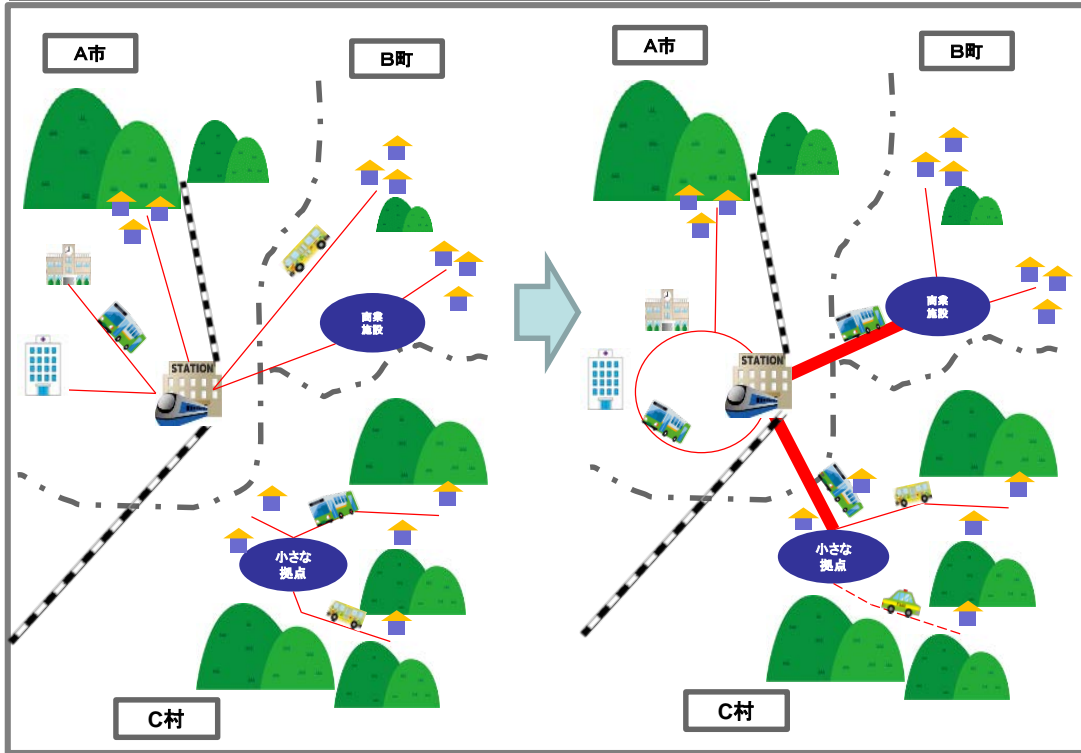
日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

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。

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

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

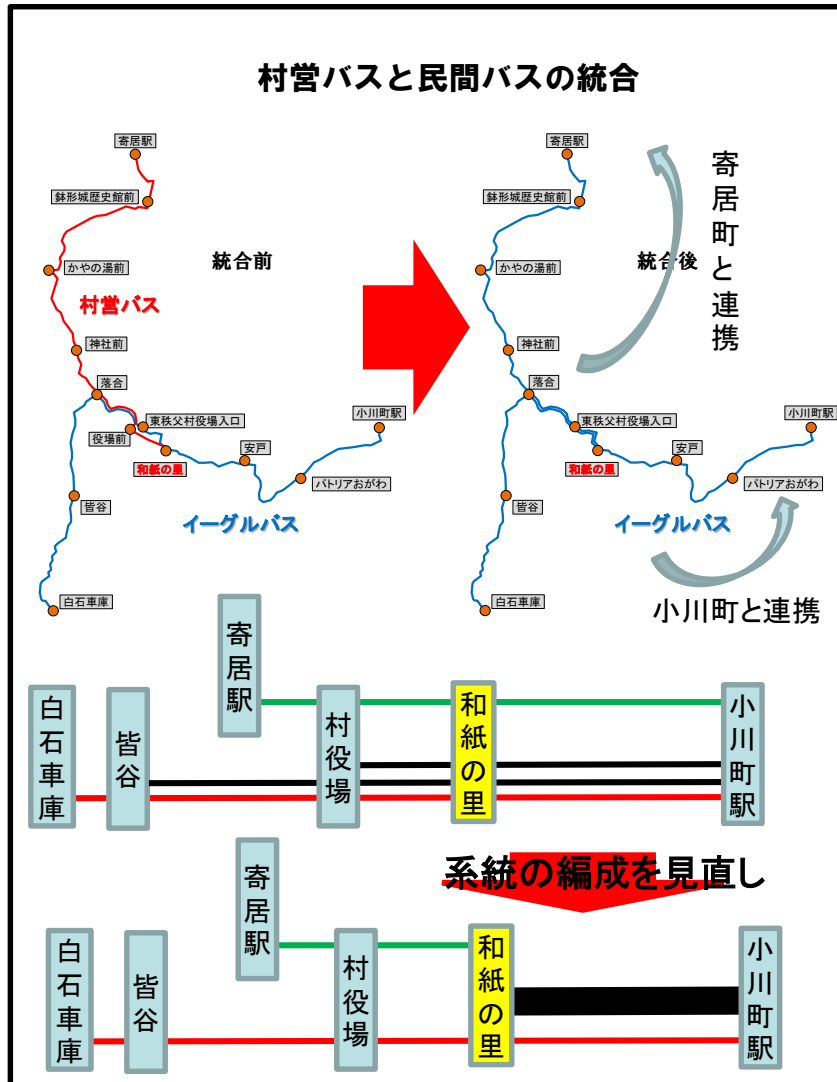
地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

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。

○和紙の里を拠点に、統一的にバス路線を見直すことで、長大な運行距離の縮減を図りながら持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指す。また、和紙の里の活性化と両輪で公共交通を充実させることで、住民・来訪者のおでかけに資する公共交通ネットワークを形成する。



○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点である和紙の里の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る。



○和紙の里をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を目指すこととしている。



収支率の改善

※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、
デマンド交通の導入を検討。
(網形成計画の事業)

〈おでかけ定期券〉 (富山県富山市)

交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を往復とも1回100円とする割引制度を実施。

〈利用実績〉
 高齢者の 約24%がおでかけ定期券を所有し、
 1日平均2,821人が利用
 ※利用者負担: 1枚1,000円

〈効果〉
 おでかけ定期券を
 ・「利用した日」の平均歩数: 8,440歩/日
 ・「利用しなかった日」の平均歩数: 6,646歩/日

年間約1億1200万円の医療費削減につながる(富山市試算)

中心市街地指定バス停

〈例〉路線バスの利用
 [猪谷]→[富山駅前]
 通常運賃 : 1,130円
 おでかけ定期: 100円

【中心市街地での平均滞在時間(分/日)】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
96分	104分	113分	128分

【中心市街地での平均消費金額(円/日・人)】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
¥11,489	¥10,981	¥9,207	¥12,102

【来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合】

平日		休日	
自動車	環状線	自動車	環状線
31%	52%	30%	47%

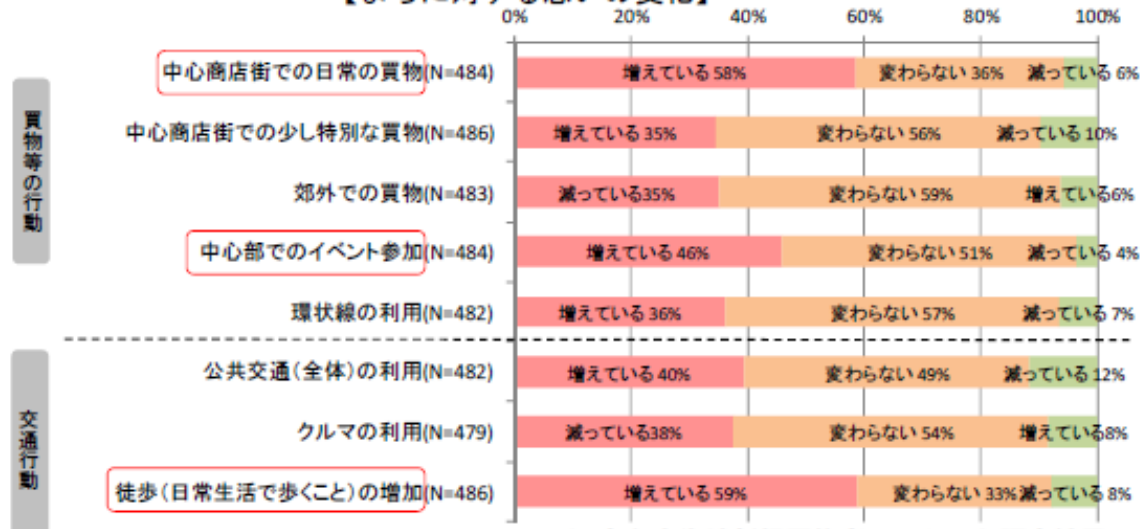
<自動車: H22自動車来街者アンケート調査結果>
<環状線: H25環状線利用者アンケート調査結果>

富山市の利用者アンケートによると、市内環状線を利用して中心市街地に来た人は、自動車利用者に比べて、

- 中心市街地での平均滞在時間が長い。
- 休日の平均消費金額が多い。
- 2店舗以上に立ち寄る人の割合が高い。

市内居住者へのアンケートでは、中心部での日常の日常の買い物や、イベント参加が増えたと増えた人がほぼ半数。

【まちに対する思いの変化】



<H25中心市街地新規居住者アンケート調査結果>

- 経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上により、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させる。
- その際、高齢者、子育て世帯等の行動をビッグデータで解析、ユーザー目線も備えたプランニング手法に一新し、施設の最適立地を実現する。

一定密度の集約型市街地に ～サービス産業の生産性向上～

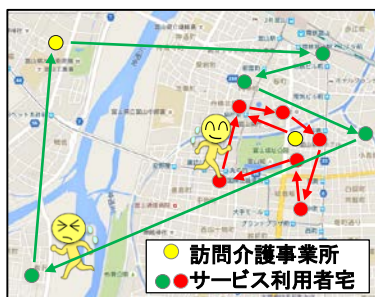
■ホームヘルパーの1人当たりのサービス提供量が

人口30万都市
だと年間で...

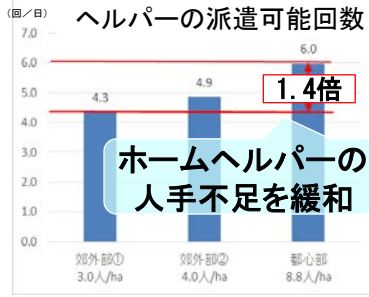
4割増加

(※富山市モデルをもとに試算)

○訪問介護の移動の効率化(イメージ)



○高齢者人口密度とホームヘルパーの派遣可能回数



(出典: 富山市資料を基に国土交通省作成)

公共交通を利用しやすいまちに ～中心市街地の再興に～

■中心市街地の消費額を

30億円増加

(※富山市モデルをもとに試算)

○公共交通利用者は、まちなかでの滞在時間が長く、消費が多い

	マイカー	公共交通
中心市街地での平均滞在時間(分/日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円/日・人)	9,207円	12,102円

マイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較

(出典: 富山市資料)

高齢者一人ひとりが元気に ～地方財政の健全化へ～

■必要となる医療費を

10億円削減

(※見附市モデルをもとに試算)

○運動する人は、運動しない人より年間10万円も医療費が低い



(出典: 筑波大学久野教授資料)

注: 数値はいずれも一定の仮定を置いて試算したものの。

モデル都市の形成・横展開

コンパクト化による生産性向上に向けた取組事例を関係省庁が連携して重点的にコンサルティングし、類型化・横展開

スマート・プランニングの推進

人の属性ごとの行動データを基に、利用者利便の向上と生産性の最大化を同時に実現する施設の最適立地を可能に

2. 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送制度(平成18年創設)

概要

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、**地域住民の生活維持に必要な輸送**について、それらが**バス・タクシー事業によっては提供されない場合に**、例外的に市町村やNPO法人等が**自家用車を用いて有償で運送**できることとする制度。
- 平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手挙げ方式)を開始。

種別

市町村が実施する場合	→	市町村運営有償運送(交通空白)	442団体
NPO等が実施する場合	→	公共交通空白地有償運送	106団体



(参考)上記のほか、市町村運営有償運送(福祉)(118団体)及び福祉有償運送(2465団体)がある。

登録等

- 【登録要件】
- ①運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、**必要な安全体制を確保**していること。
 - ②バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、**地域の関係者**(地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合)**が合意**していること。
- 【有効期間】 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)
- 【指導・監督】 上記①について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

自家用有償旅客運送の団体数・車両数

	交通空白輸送						福祉輸送					
	団体数			車両数			団体数			車両数		
	市町村	NPO等	合計	市町村	NPO等	合計	市町村	NPO等	合計	市町村	NPO等	合計
H18.9	552	40	592	1673	355	2028	294	2136	2430	757	12671	13428
H19.3	564	44	608	1752	383	2135	286	2266	2552	761	13190	13951
H20.3	469	57	526	1875	386	2261	227	2320	2547	676	13605	14281
H21.3	412	57	469	2059	438	2497	156	2327	2483	476	14035	14511
H22.3	430	66	496	2275	464	2739	135	2333	2468	468	14377	14845
H23.3	432	74	506	2397	505	2884	134	2344	2478	470	14440	14910
H24.3	423	77	500	2457	529	2986	121	2338	2459	439	14635	15074
H25.3	429	82	511	2513	551	3064	120	2405	2525	426	15225	15651
H26.3	426	88	514	2542	574	3026	122	2400	2522	442	15031	15473
H27.3	424	95	519	2581	633	3214	118	2432	2550	393	15373	15766
H28.3	433	99	532	2673	587	3260	117	2458	2575	395	15871	16266
H29.3	442	106	548	2719	603	3322	118	2465	2583	386	15481	15867

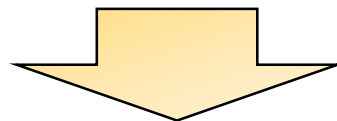
タクシー事業と自家用有償旅客運送との比較

	タクシー事業	自家用有償旅客運送
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業用自動車による旅客の運送（許可制） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用自動車による旅客の運送（登録制）
車両要件	<ul style="list-style-type: none"> ● 車検期間は1年 ● 一定数以上の車両の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車検期間は2年（初年度は3年）
運転者要件	<ul style="list-style-type: none"> ● 第二種運転免許の保有 ● 車両数に見合った数の運転者の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第二種運転免許の保有又は大臣認定講習の受講等
事業者要件	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行管理者（国家資格）の選任 ● 整備管理者（国家資格等）の選任 ● 業務執行役員の法令試験の合格 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行管理の責任者の選任 ● 整備管理の責任者の選任
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 主体は民間企業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主体は市町村又は非営利団体（NPO等） ● 以下について、地域の関係者が合意 <ul style="list-style-type: none"> ・運送事業者による輸送の困難性 ・地域住民の輸送手段の必要性

事務・権限移譲の考え方(道路運送法第88条)

過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村又は希望する都道府県に移譲する。

※地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(第4次一括法)(平成26年6月4日公布)により改正



具体的な事務・権限の内容(道路運送法施行令第4条)

新規登録・更新登録・変更登録等 (道路運送法第79条・第79条の6・第79条の7)

報告徴収、監査等 (道路運送法第94条)

輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令 (道路運送法第79条の9第2項)

事故報告に係る届出の受理 (道路運送法第79条の10)

業務の廃止に係る届出の受理 (道路運送法第79条の11)

業務の停止命令及び登録の取消 (道路運送法第79条の12)

有効期間の満了、業務の廃止届出又は登録の取消による登録の抹消 (道路運送法第79条の13)

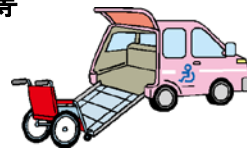
※平成29年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。

①実施主体の弾力化

従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。⇒営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとします。

従来の実施主体

- ・市町村
- ・NPO
- ・社会福祉法人等



新たに実施主体として認められる団体

- ・自治会、青年団などの「権利能力なき社団」



②旅客の範囲の拡大

従来は、旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。⇒地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。

従来の旅客の範囲



新たに対象となる旅客

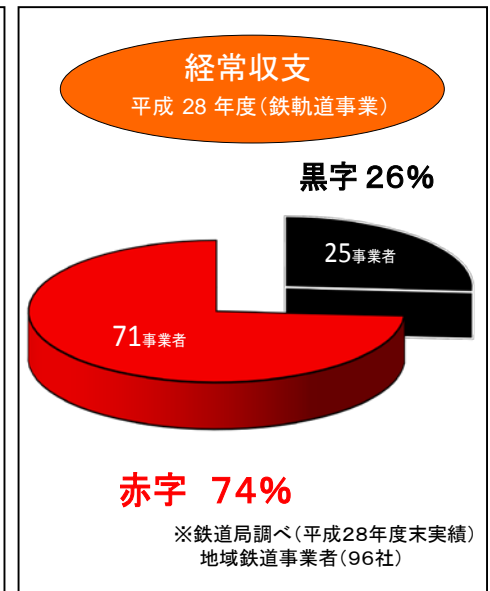
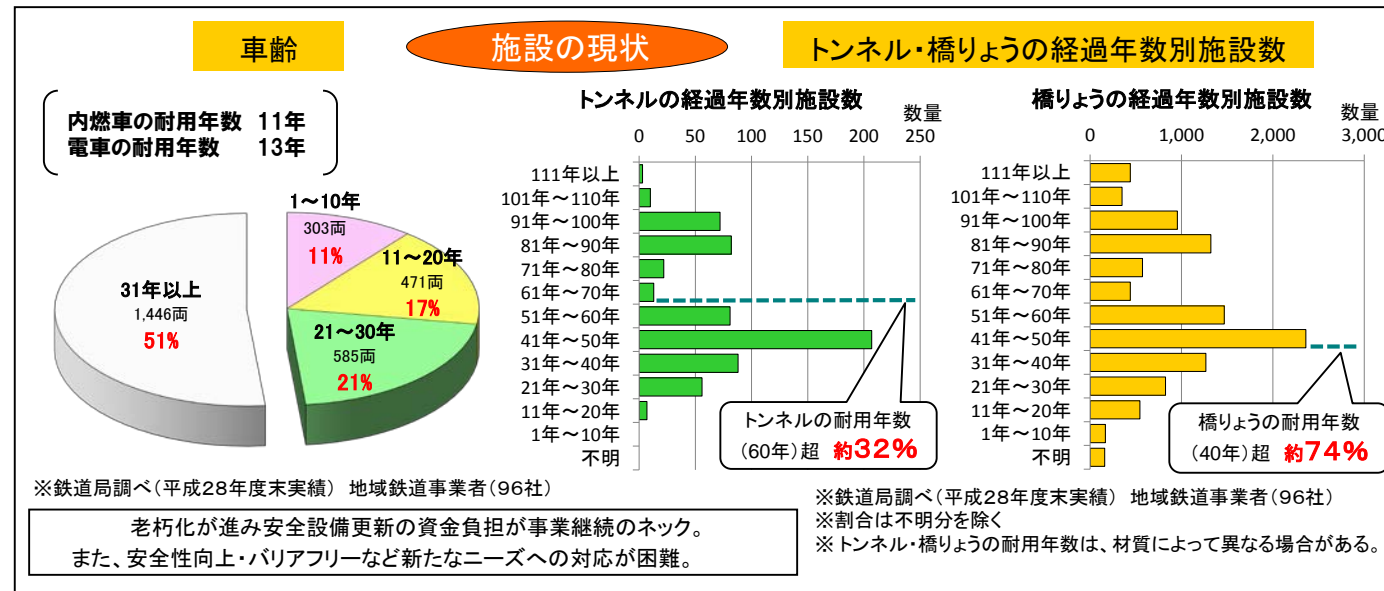
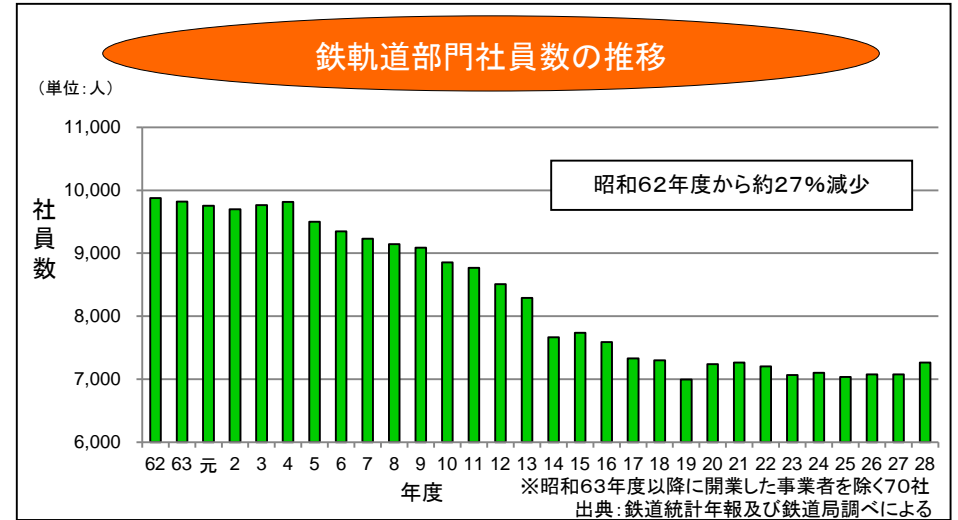
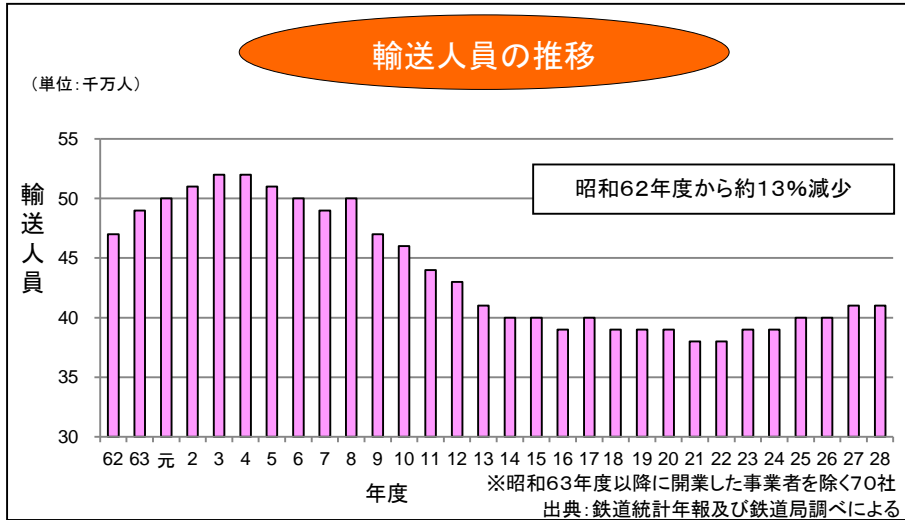


地域外からの来訪者

※地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限り

※その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改める。

3. 地方鉄道の現状と課題



地域鉄道事業者一覧 96社【H29.4.1現在】

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。平成29年4月1日現在で96社(中小民鉄:49社、第三セクター:47社)

運輸局	事業者名	営業キロ	
北海道運輸局	●道南いさりび鉄道	37.8	
	●青い森鉄道	121.9	
東北運輸局 (11社)	●三陸鉄道	107.6	
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2	
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0	
	●会津鉄道	57.4	
	●阿武隈急行	54.9	
	弘南鉄道	30.7	
	●山形鉄道	30.5	
	●由利高原鉄道	23.0	
	津軽鉄道	20.7	
	福島交通	9.2	
	北陸信越運輸局 (14社)	●しなの鉄道	102.4
		富山地方鉄道	100.7
		●あいの風とやま鉄道	100.1
●えちごトキめき鉄道		97.0	
●北越急行		59.5	
長野電鉄		33.2	
●のと鉄道		33.1	
北陸鉄道		20.6	
黒部峡谷鉄道		20.1	
●IRいしかわ鉄道		17.8	
アルピコ交通		14.4	
●万葉線		12.8	

運輸局	事業者名	営業キロ
北陸信越運輸局	上田電鉄	11.6
	●富山ライトレール	7.6
関東運輸局 (16社)	秩父鉄道	71.7
	関東鉄道	55.6
	●鹿島臨海鉄道	53.0
	●わたらせ渓谷鐵道	44.1
	●真岡鐵道	41.9
	小湊鉄道	39.1
	上信電鉄	33.7
	●野岩鉄道	30.7
	●いすみ鉄道	26.8
	富士急行	26.6
	上毛電気鉄道	25.4
	箱根登山鉄道	15.0
	●ひたちなか海浜鉄道	14.3
	江ノ島電鉄	10.0
	銚子電気鉄道	6.4
	流鉄	5.7
中部運輸局 (20社)	●長良川鉄道	72.1
	●天竜浜名湖鉄道	67.7
	大井川鐵道	65.0
	養老鉄道	57.5
	●えちぜん鉄道	53.0
	三岐鉄道	48.0

運輸局	事業者名	営業キロ
中部運輸局	伊豆急行	45.7
	●愛知環状鉄道	45.3
	●樽見鉄道	34.5
	伊豆箱根鉄道	29.4
	●明知鉄道	25.1
	豊橋鉄道	23.4
	●伊勢鉄道	22.3
	福井鉄道	21.4
	遠州鉄道	17.8
	●伊賀鉄道	16.6
	東海交通事業	11.2
	静岡鉄道	11.0
	岳南電車	9.2
	●四日市あすなろう鉄道	7.0
近畿運輸局 (11社)	WILLER TRAINS	114.0
	神戸電鉄	69.6
	近江鉄道	59.5
	阪堺電気軌道	18.7
	●信楽高原鐵道	14.7
	叡山電鉄	14.4
	和歌山電鐵	14.3
	●北条鉄道	13.6
	京福電気鉄道	11.0
	水間鉄道	5.5
	紀州鉄道	2.7

運輸局	事業者名	営業キロ
中国運輸局 (8社)	●智頭急行	56.1
	一畑電車	42.2
	●井原鉄道	41.7
	広島電鉄	35.1
	●錦川鉄道	32.7
	●若桜鉄道	19.2
	水島臨海鉄道	10.4
	岡山電気軌道	4.7
四国運輸局 (5社)	●土佐くろしお鉄道	109.3
	高松琴平電気鉄道	60.0
	伊予鉄道	43.5
	●とさでん交通	25.3
	●阿佐海岸鉄道	8.5
九州運輸局 (10社)	●肥薩おれんじ鉄道	116.9
	●松浦鉄道	93.8
	●平成筑豊鉄道	49.2
	島原鉄道	43.2
	●くま川鉄道	24.8
	●南阿蘇鉄道	17.7
	筑豊電気鉄道	16.0
	●甘木鉄道	13.7
	熊本電気鉄道	13.1
	長崎電気軌道	11.5

[●印:第三セクター]

近年廃止された鉄軌道路線

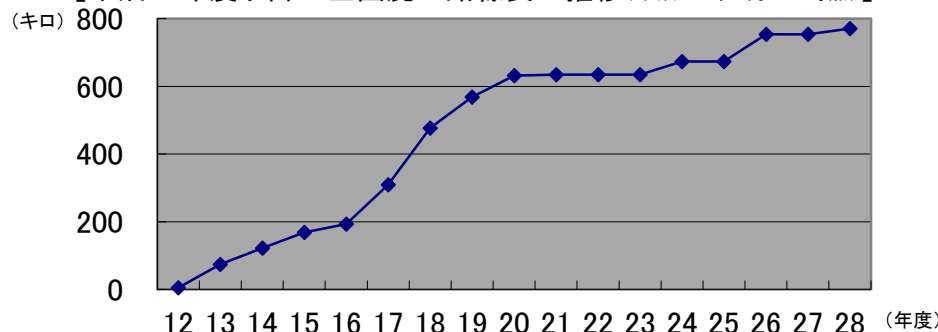
○ 平成12年度以降、全国で39路線・771.1kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

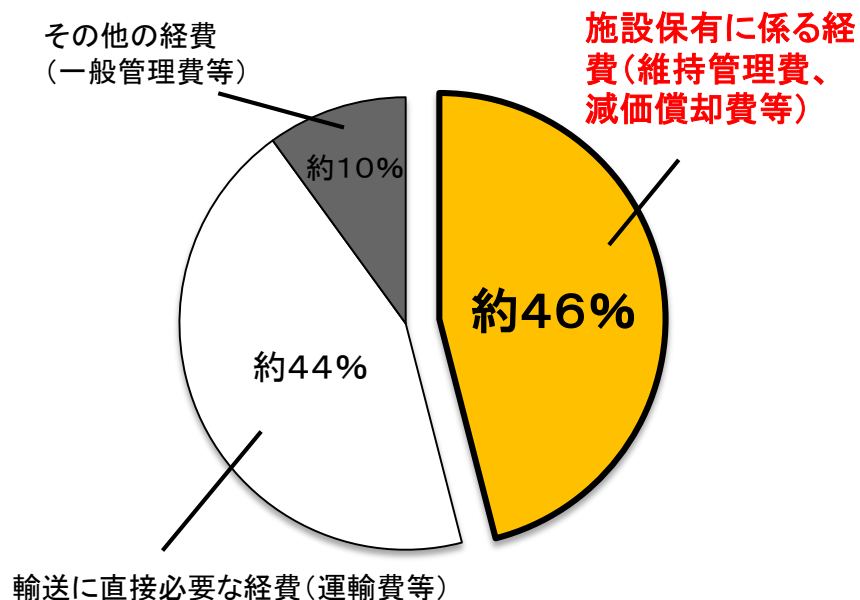
年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	谷汲線	〃	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	〃	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	〃	江吉良～大須	6.7	13.10.1
14	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	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

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
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
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～楨峰	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	楨峰～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

【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移(平成29年4月1日時点)】



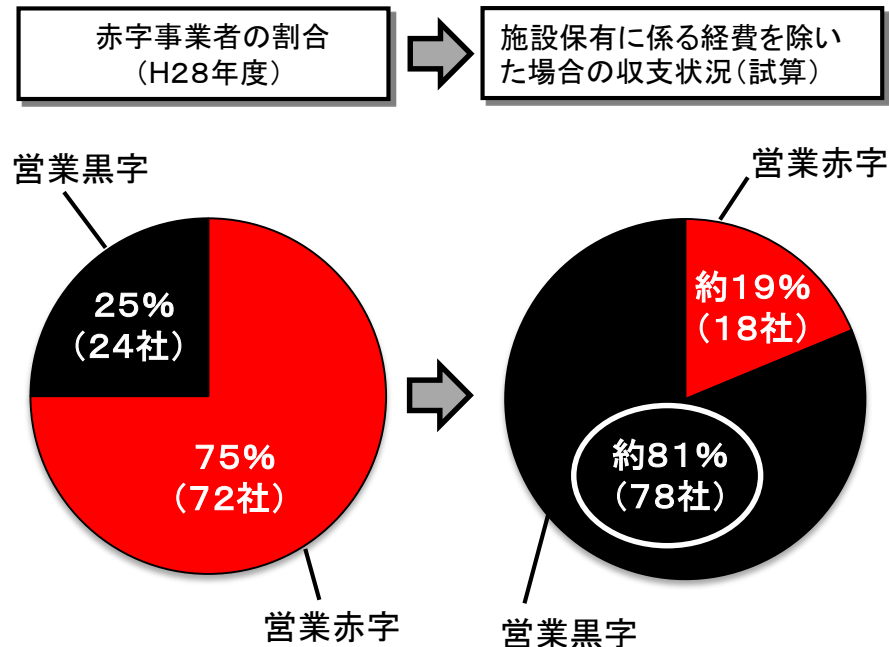
地域鉄道のコスト構造



ワンマン化・無人化による人件費の削減等により、**相対的に、施設保有に係る経費の占める割合が増加**
 昭和60年度: 約38% ⇒ 平成28年度: 約46%

地域鉄道(96社)の平成28年度決算より

赤字事業者の割合



地域鉄道の収支状況は、全体の75%が営業赤字であるが、**施設保有に係る経費を除くと、全体の約81%の事業者が黒字**になる。

地域鉄道(96社)の平成28年度決算より

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識(第2条)

【交通の果たす以下の機能の発揮】

- ・国民の自立した生活の確保
- ・活発な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

→ 国民等の交通に対する基本的需要の充足

交通機能の確保・向上(第3条)

豊かな国民生活の実現

国際競争力の強化

地域の活力の向上

大規模災害への対応

環境負荷の低減(第4条)

適切な役割分担と連携(第5条・第6条)

交通の安全の確保(第7条)

交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者の連携・協力(第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

年次報告等(第14条)

国の施策(第16条～第31条)

関係者の責務(第8条～第11条)

【国の責務】(第8条)

- 基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努める

【地方公共団体の責務】(第9条)

- 基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努める

【交通事業者等の責務】(第10条)

- 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める
- 基本理念にのっとり、その業務を行うに当たって、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める

【国民等の役割】(第11条)

- 基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことが出来る活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たす

地方公共団体の施策(第32条)

- 地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施する

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針（国土交通大臣・総務大臣が策定）

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画（地方公共団体が作成）

- 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
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し作成
（地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成）

地域公共交通特定事業

（地域公共交通網形成計画に事業実施を記載）

軌道運送高度化実施計画

（事業者）

道路運送高度化実施計画

（事業者）

海上運送高度化実施計画

（事業者）

鉄道事業再構築実施計画

（地方公共団体・事業者）

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体）

鉄道再生実施計画

（地方公共団体・事業者）

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

軌道運送高度化事業
（LRTの整備）

（事業者）

道路運送高度化事業
（BRTの整備）

（事業者）

海上運送高度化事業
（海上運送サービス改善）

（事業者）

鉄道事業再構築事業
（鉄道の上下分離等）

（事業者）

地域公共交通再編事業
（公共交通ネットワークの再構築）

（事業者）

鉄道再生事業
（廃止届出がなされた鉄道の維持）

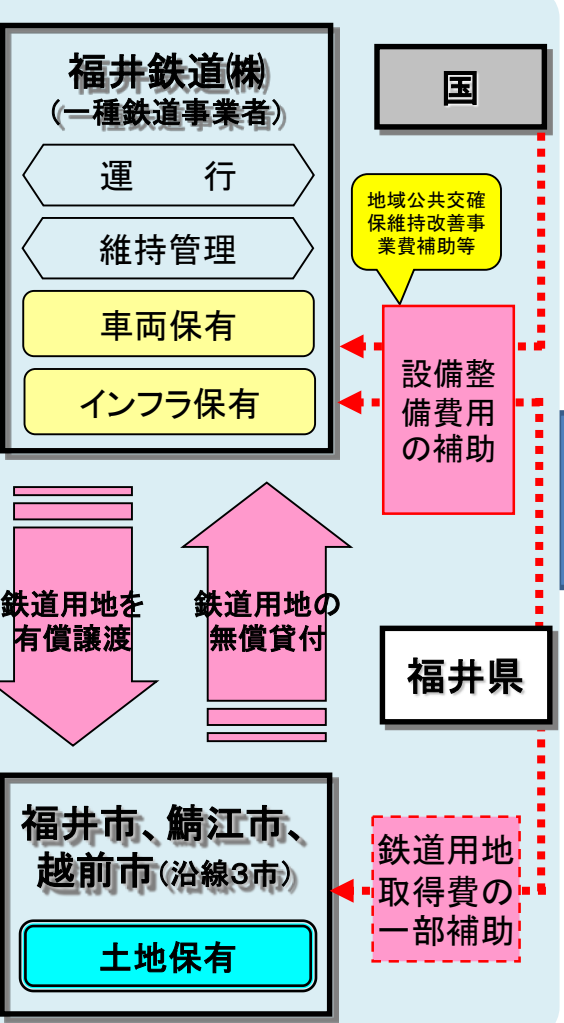
（事業者）

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

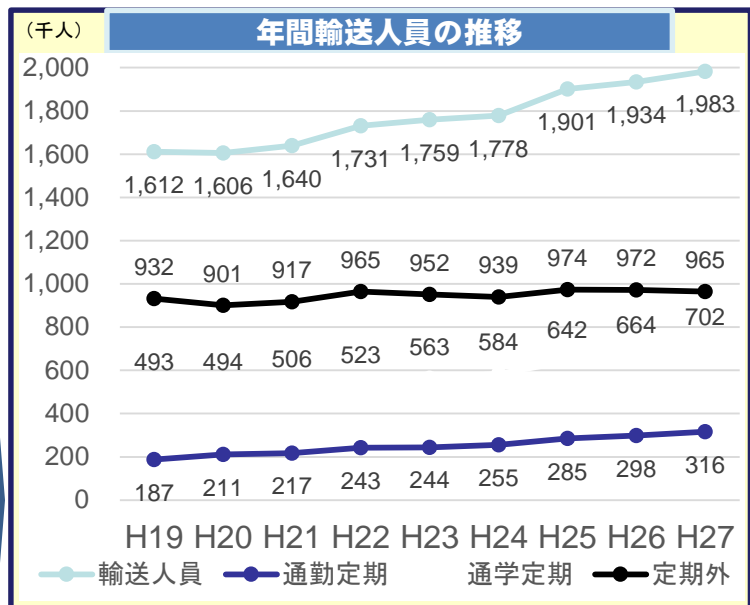
厳しい経営環境の中、沿線自治体3市が福井鉄道から鉄道用地を取得し、同社へ無償で貸与することにより、同社の資産保有に伴う費用負担の軽減を図るとともに、安全対策の強化や、地域の関係者による利用促進等を実施

鉄道事業再構築事業による取組み

(計画期間: 10年間 平成21年3月~平成30年3月)



事業効果



○ 沿線企業・学校への利用促進活動等により輸送人員が増加。特に、定期利用については約5割増加。

	(H19)	(H27)	増減
輸送人員	1,612千人	1,983千人	(23%増)
うち定期	680千人	1,018千人	(50%増)

○ マイレール意識が醸成され、行政・サポート団体・事業者等の目線が一致したことで、協調して利用促進活動を実施できるようになった。

利用促進等

- 営業の強化とソフト面での利便性向上
 - ◇ 運賃全般の見直し
 - ・企画乗車券の充実
 - ・高齢者割引制度の導入
 - ・運賃体系の見直し
 - ◇ 地域との連携
 - ・行政・沿線サポート団体との連携強化
 - ・地域イベントとの連携強化
 - ・「カー・セーブデー」の推進
 - ・沿線企業、沿線学校の利用促進
 - ◇ 利便性向上
 - ・P&R駐車場の充実
 - ・終電の繰り下げ
 - ・急行運行の見直し
 - ◇ サービス向上
 - ・接客サービスの向上
 - ・設備(駅・車両)改善



(サンドーム西駅 P&R駐車場)

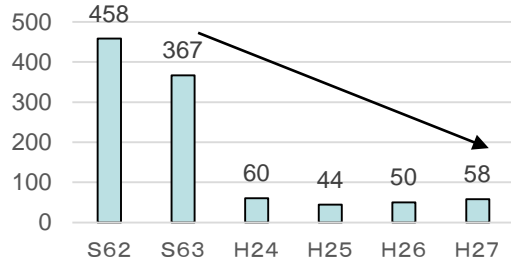


(低床式車両 FUKURAM)

【沿線概要】

- ・ 全線開業 : 昭和50年8月31日
- ・ 営業キロ : 江津～三次間
(ごうつ～みよし)
108.1km(35駅)
- ・ 鉄道施設 : 単線・非電化
- ・ 1日1キロあたり : 昭和62年度(JR発足時)
の平均利用者数
→ 458人/日
平成27年度
→ 58人/日 (▲87%)

三江線の輸送密度の推移

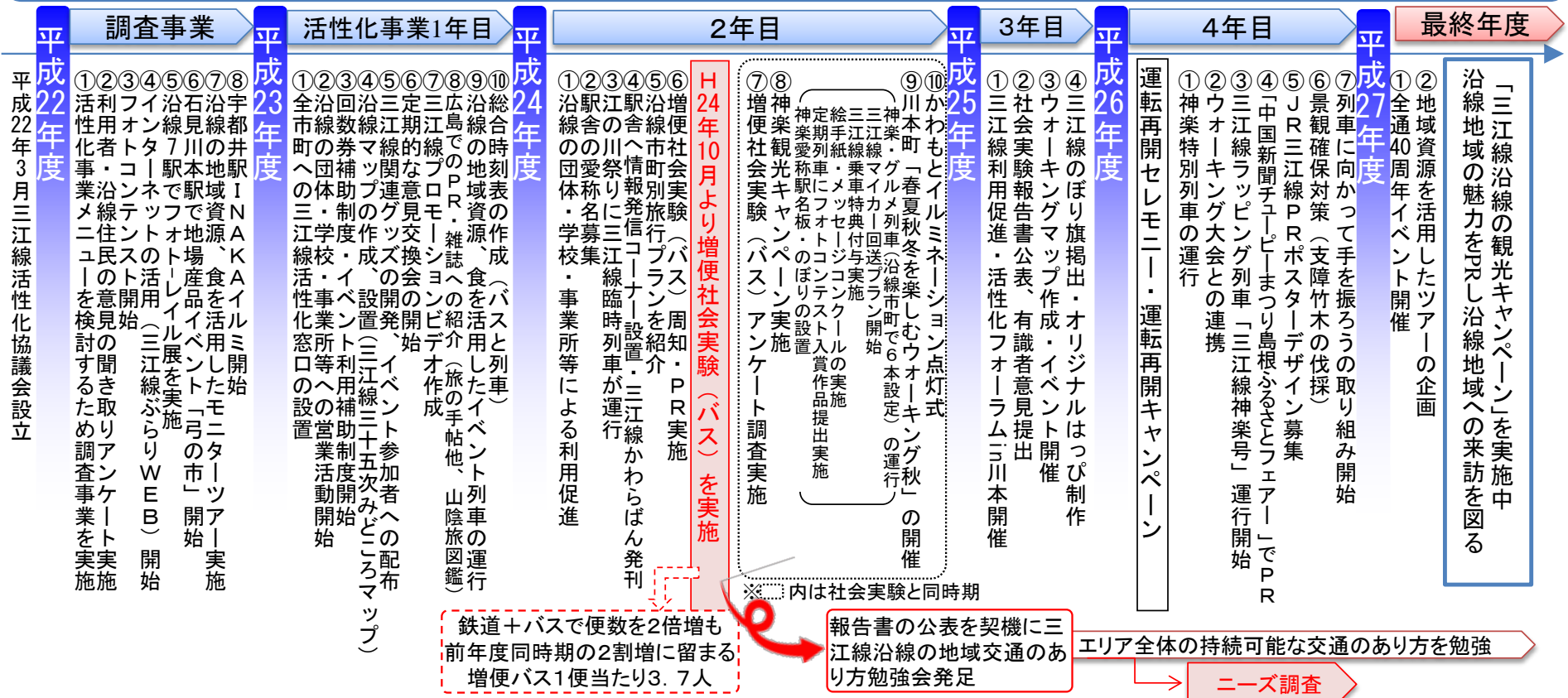


【これまでの経緯】

- 平成28年1月～2月 JR西日本が沿線6市町住民に説明(沿線市町主催の住民説明会)
- 平成28年2月～8月 JR三江線に関する検討会議(沿線6市町、JR西、島根県、広島県)を開催
期成同盟会(沿線6市町首長)を開催
- 平成28年8月1日 期成同盟会よりJR西日本へ鉄道存続の要望
- 平成28年8月上旬 沿線6市町住民に説明(沿線市町主催の住民説明会)
- 平成28年9月1日 JR西日本による三江線廃止表明
- 平成28年9月23日 期成同盟会による三江線廃止の受け入れ表明
- 平成28年9月30日 JR西日本による三江線の廃止の届出(平成30年4月1日廃止予定)
- 平成28年11月～ 三江線沿線地域公共交通活性化協議会を開催(法定協議会)
- 平成28年12月～ 三江線代替交通確保調整協議会を開催

※沿線6市町…広島県(三次市、安芸高田市)、島根県(江津市、美郷町、邑南町、川本町)

沿線の人口減少・少子高齢化の進展等により、利用客が大きく減少する状況の中、三江線の活性化に向けて、沿線6市町・島根県・住民代表・観光関係者・島根県立大学・当社など沿線地域及び関係機関が連携して取り組むことを目的に平成22年3月に設立。平成22年度に「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成23年度から活性化に向けた取り組みを推進。



鉄道+バスで便数を2倍増も前年度同時期の2割増に留まる増便バス1便当たり3.7人

報告書の公表を契機に三江線沿線の地域交通のあり方勉強会発足

エリア全体の持続可能な交通のあり方を勉強

ニーズ調査



H22⑧ 宇都井駅INAKAイルミ



H23⑨ イベント列車の運行



H24⑧ 神楽CP 神楽愛称駅名板



H25① 活性化フォーラムin川本



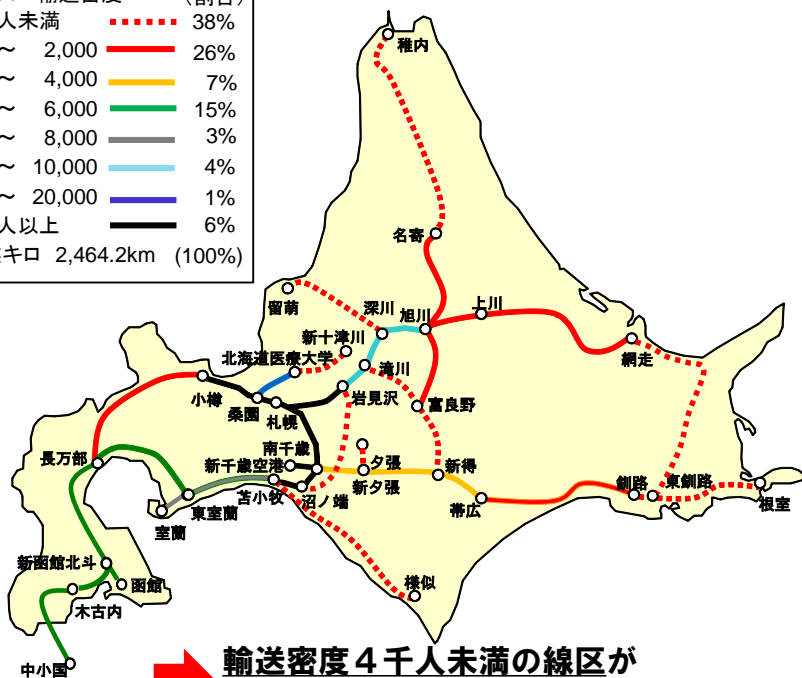
H26③ 三江線神楽号

JR北海道の線区別輸送密度(平成28年度)

<<凡例>> 輸送密度 (割合)

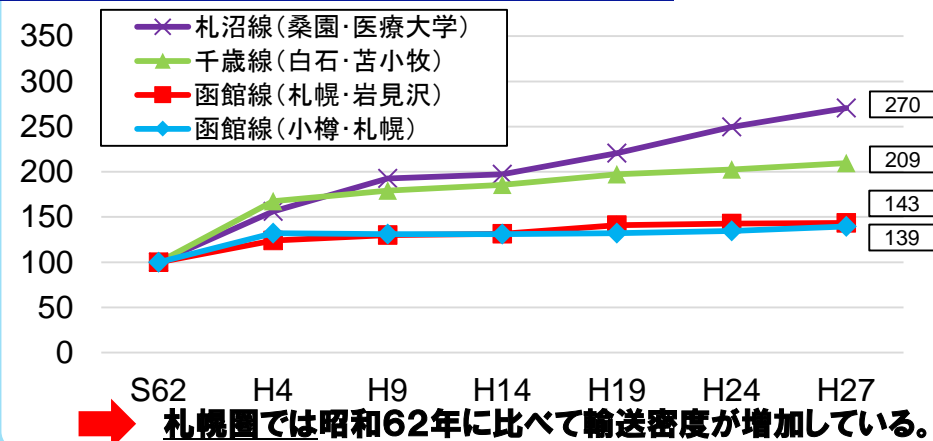
500人未満	.....	38%
500~ 2,000	.....	26%
2,000~ 4,000	.....	7%
4,000~ 6,000	.....	15%
6,000~ 8,000	.....	3%
8,000~ 10,000	.....	4%
10,000~ 20,000	.....	1%
20,000人以上	.....	6%

営業キロ 2,464.2km (100%)

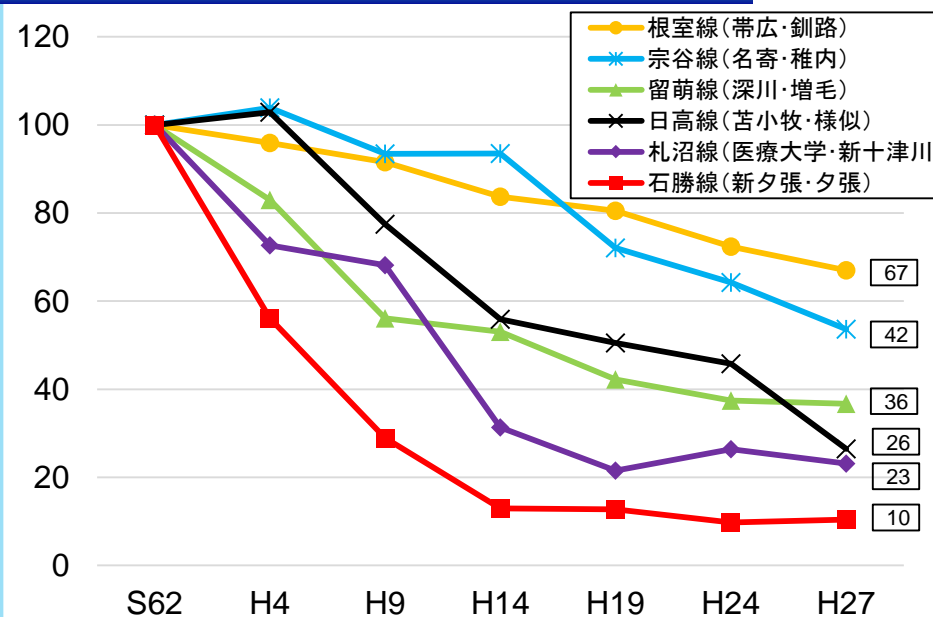


輸送密度4千人未満の線区が
営業キロ総延長の71%を占めている。

輸送密度の推移 ①札幌圏の路線



輸送密度の推移 ②札幌圏以外の路線



国鉄改革当時の事情の変化

- 高規格幹線道路の供用延長**
昭和62年度 167km ⇒ 平成28年度 1093km (約6.5倍)
- 自動車の保有状況**
昭和62年度 165万台 ⇒ 平成27年度 290万台 (約1.8倍)
- 道内人口の推移**
昭和62年度 566万人 ⇒ 平成26年度 544万人 (△ 4%)
平成26年度 544万人 ⇒ 平成47年度 446万人 (△18%) (推計)

JR北海道単独では維持困難な線区について

平成28年11月JR北海道発表資料より作成

JR北海道単独では維持することが困難な線区

(13線区・1,237.2km)

- **輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区**
持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始します
- **輸送密度200人以上2,000人未満の線区**
鉄道を維持する仕組みについて相談を開始します
- **既に「持続可能な交通体系のあり方」について話し合いを始めている線区**
- 〓 **〓 (方向性が出た線区)**

JR北海道単独で維持可能な線区等

(11線区・1,150.7km)

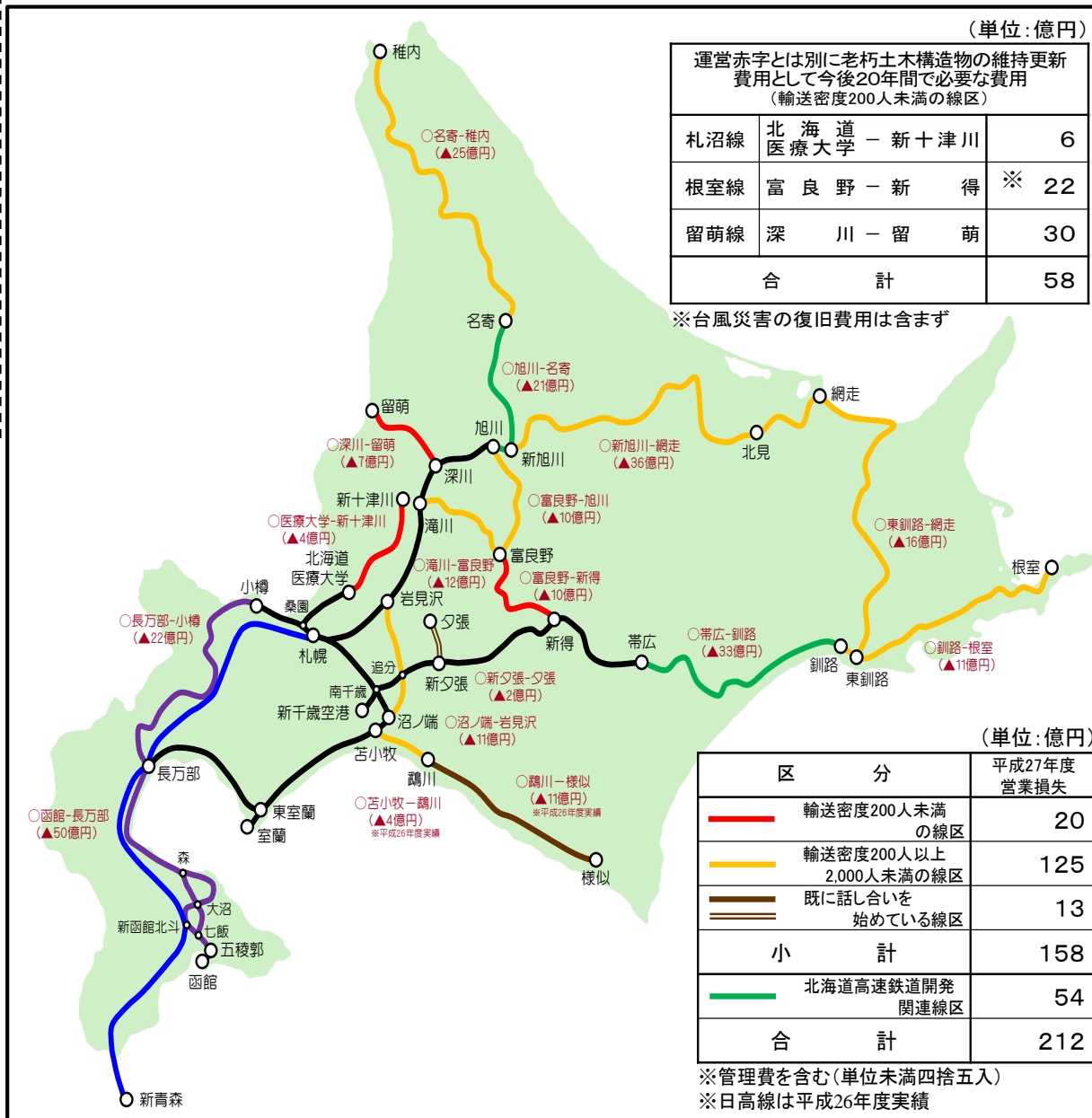
- **当社単独で維持可能な線区**
- **北海道高速鉄道開発(株)関連線区**
当面はJR北海道で維持していきますが、線区を持続的に維持するために北海道高速鉄道開発(株)との関連で検討します
- **北海道新幹線(平成42年度末までに札幌開業)**
- **北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間**
経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み効率的な運営を行います

※輸送密度は平成27年度実績基準

(単位: 億円)

運営赤字とは別に老朽土木構造物の維持更新費用として今後20年間で必要な費用(輸送密度200人未満の線区)		
札沼線	北海道医療大学 - 新十津川	6
根室線	富良野 - 新得	※ 22
留萌線	深川 - 留萌	30
合計		58

※台風災害の復旧費用は含まず



(単位: 億円)

区分	平成27年度営業損失
■ 輸送密度200人未満の線区	20
■ 輸送密度200人以上2,000人未満の線区	125
■ 既に話し合いを始めている線区	13
小計	158
■ 北海道高速鉄道開発関連線区	54
合計	212

※管理費を含む(単位未満四捨五入)

※日高線は平成26年度実績

- 地方部の鉄道は、長期的な輸送人員の減少等により経営が厳しく、また、施設保有に係る経費が収支を圧迫するコスト構造上の問題も存在。
- こうした中、様々な利用促進の取組を行ってもなお、路線存続の危機に瀕する場合が発生。
- 地域の公共交通は、地方公共団体を中心に、地域の関係者があるべき姿を検討することが重要だが、実際には、地方公共団体側の担い手不足があったり、鉄道の場合、沿線自治体が複数になるため、自治体間の調整にも時間を要することがある。

※A県では、県が事務局となり鉄道の維持・活性化策を検討しているが、沿線市の職員は、他業務と兼務しているため、実態は、ほとんど県が事務を行っている。

※公有民営型上下分離方式など、自治体側で地域の鉄道を支える枠組みを検討する場合、沿線自治体が多数あると調整に時間を要する。



地方鉄道は、地域住民の生活路線であるとともに、観光振興・地域活性化の基盤としても重要な役割を果たしており、厳しい状況においても、地域が主体的に鉄道の維持・活性化に向けた取組を促進していくことが必要。