

持続可能な地域公共交通の実現に向けて

令和4年10月24日

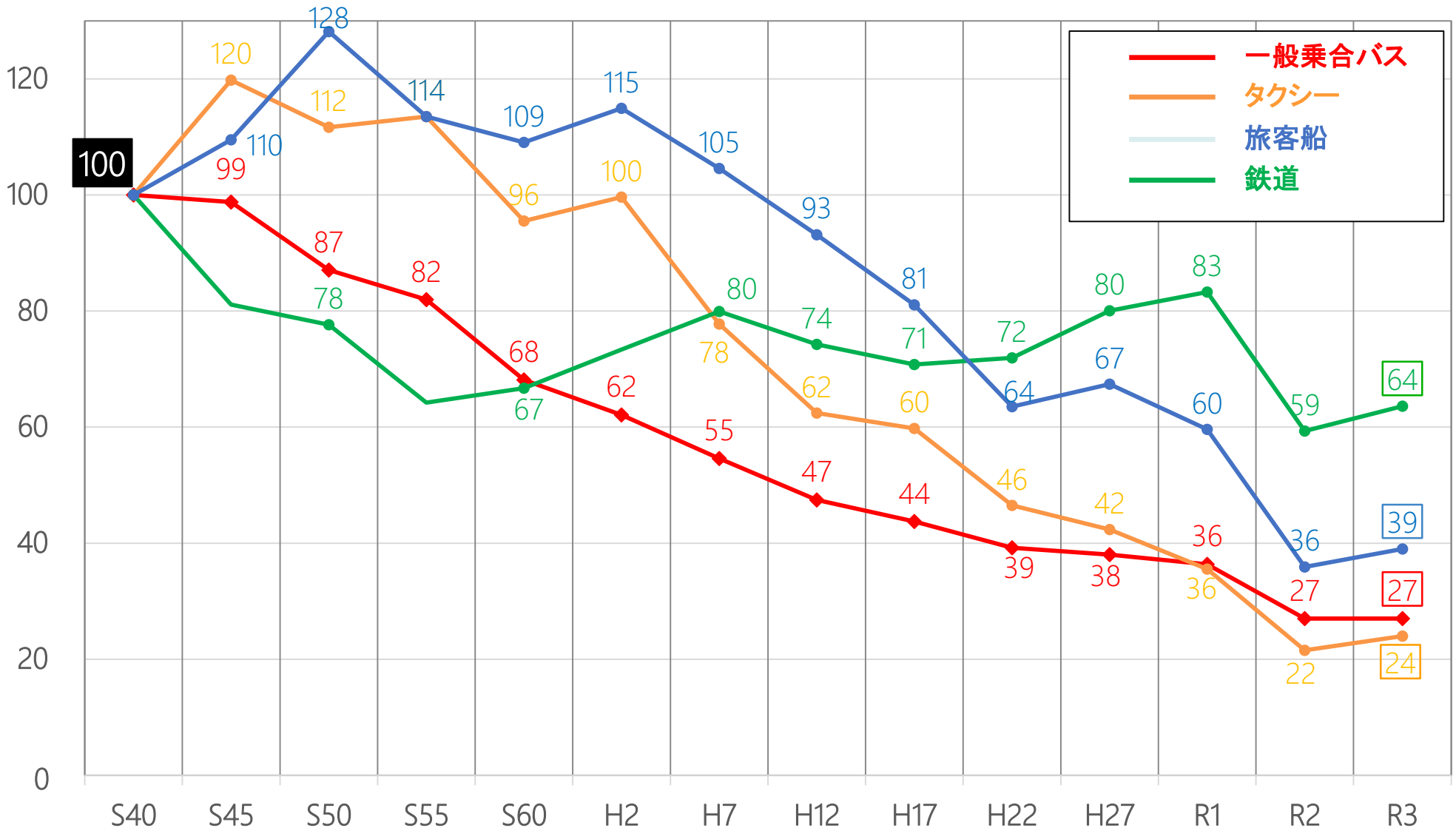
九州運輸局 交通政策部 交通企画課

1. 地域公共交通の現状
2. 持続可能な地域公共交通のために
3. まとめ

1. 地域公共交通の現状

九州における交通モード利用状況の推移

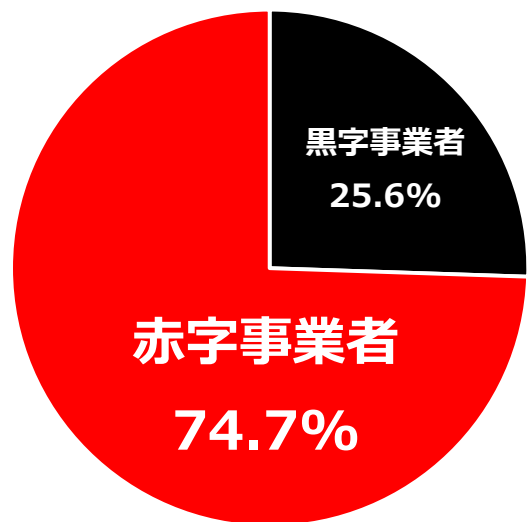
- 昭和40年（タクシーはS42、旅客船はS41）の輸送人員を100とすると、モードによって約4割～8割減少。
- 喫緊では、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰の影響により、経営状況は一層深刻化している状況。



- 全国のバス事業者のうち赤字の事業者が74.7%である一方、**九州地方では86.5%が赤字**。
全国と比較しても、九州のバス事業者は厳しい状況に置かれている。

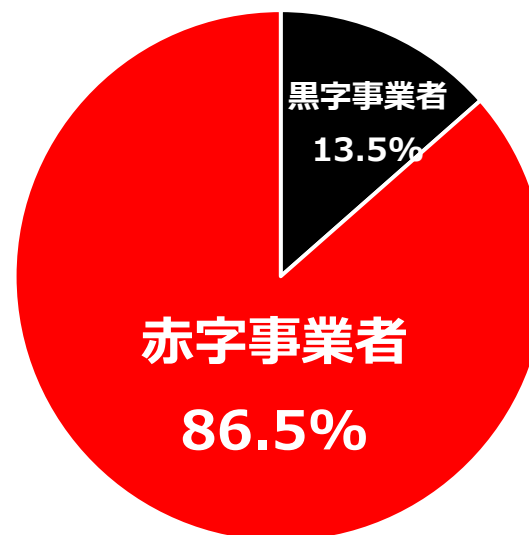
令和元年度の一般路線バス事業者（保有車両数30両以上）の収支状況

全国(227社)



資料：国土交通省自動車局作成

九州(37社)

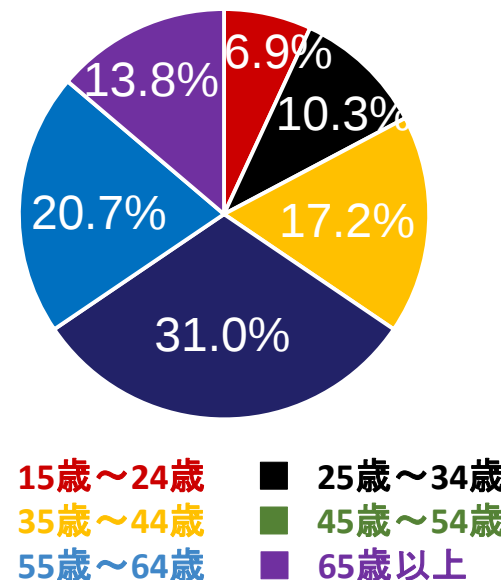
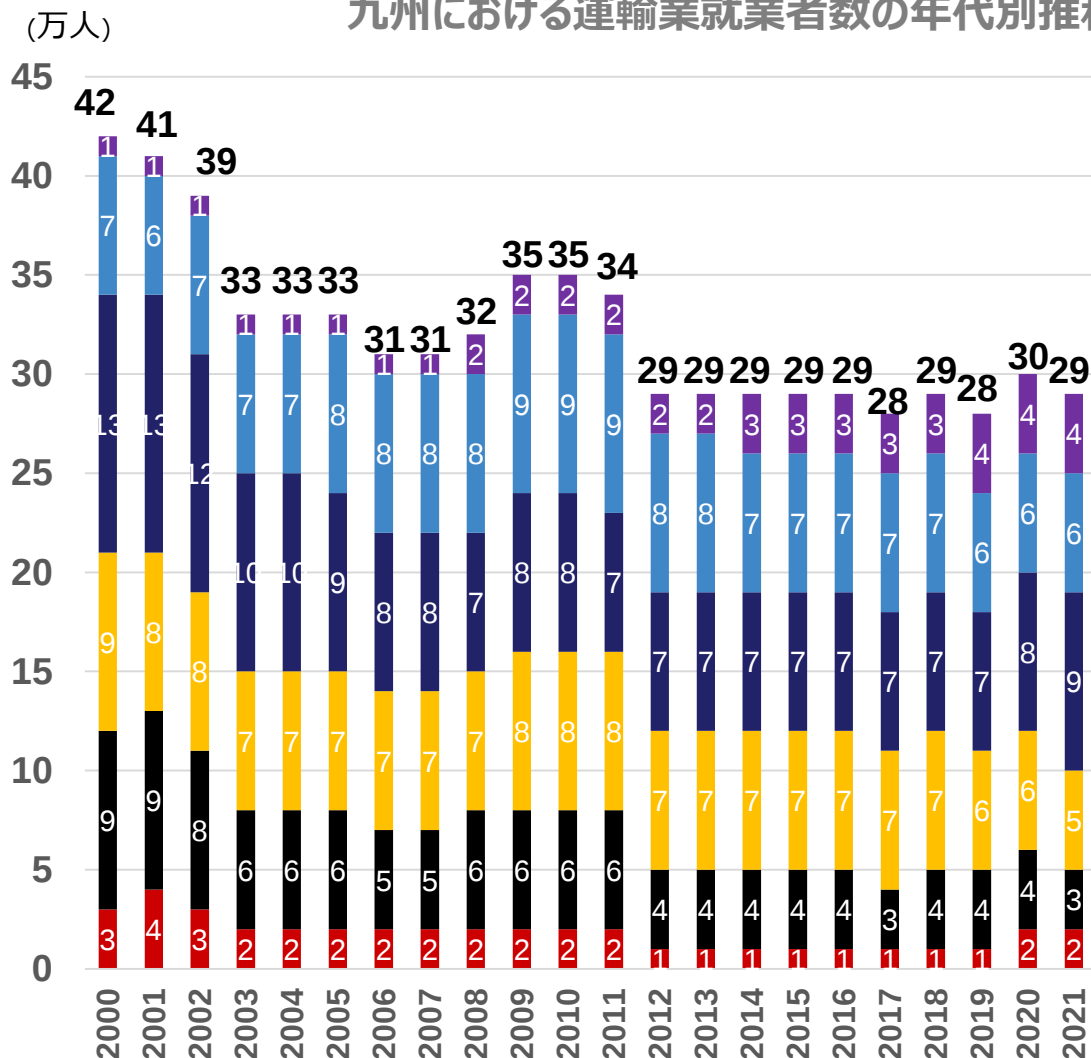


資料：九州運輸局作成

交通事業就業者の担い手不足・高齢化

- 運輸業への**就業者数は減少傾向**にあり、近年は九州全体で年間約30万人前後で推移。
- 特に、34歳以下の若い世代の就業者の割合が少なく、**就業者の高齢化傾向**が見られる。

九州における運輸業就業者数の年代別推移及び年齢割合（2021年）



総務省「労働力調査」を基に九州運輸局作成

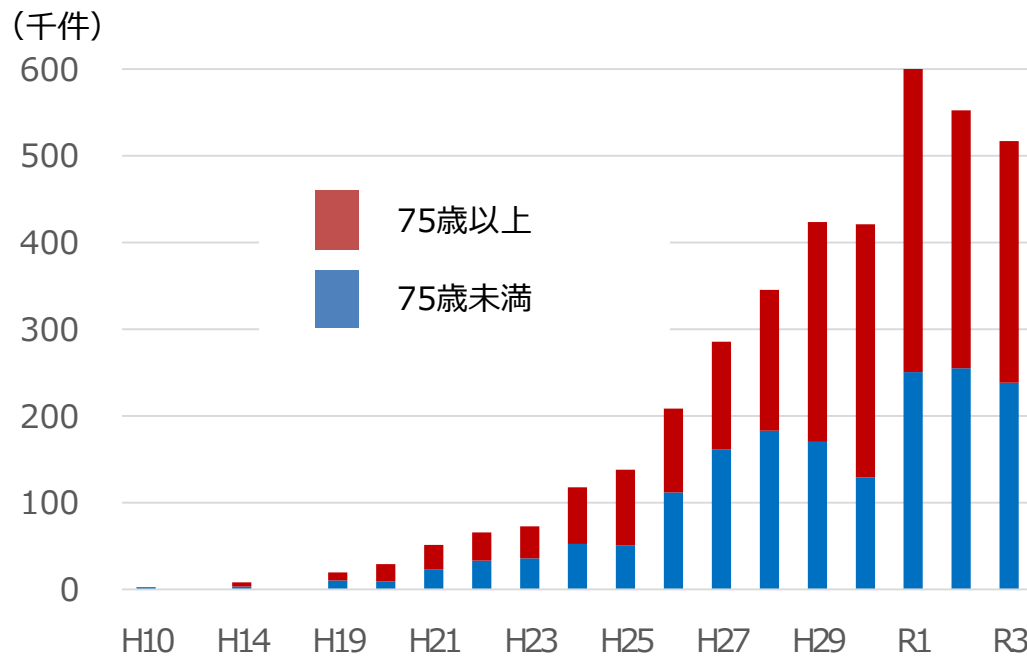
注1：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。

注2：産業分類について
「運輸・通信業」（2000～2002年）
「運輸業」（2003年～2008年）
「運輸業・郵便業」（2009年以降）

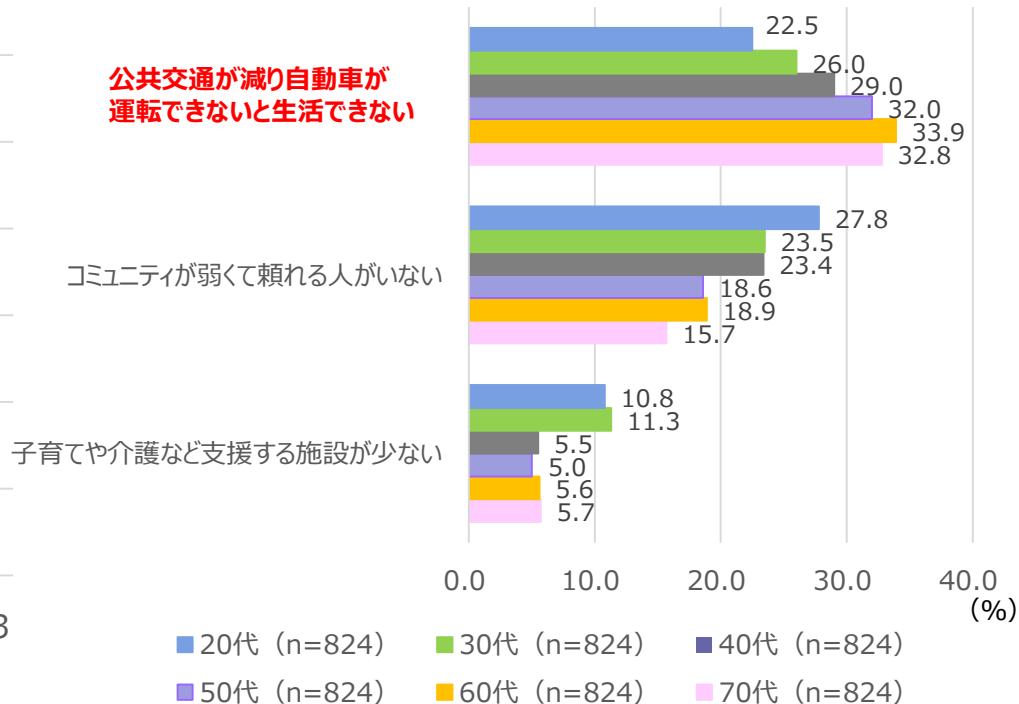
注3：九州地区における男女計の数値

- **75歳以上の高齢者の免許返納の数**は、R1年まで大きく増加し、近年は若干減少。
- 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**、という声が大きい。

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)



現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

(出典) 国土交通省総合政策局作成

2. 持続可能な地域公共交通のために

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと
当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利
用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について
届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について
届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持する
エリアを設定

公共交通沿線への
居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、
届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型 コンパクトシティ

拠点間を結ぶ
交通サービスを充実

乗換拠点
の整備

ダイヤ・運賃等の調
整による公共交
通サービスの改善

従来の公共交通
機関に加え、地
域の輸送資源の
総動員による移
動手段の維持・
確保

地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】
（令和2年11月27日施行）

◆まちづくりとの連携

◆地方公共団体が中心となった地域公共交通
ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放
題運賃等のサービスを促進 等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

- 路線バス等の維持が困難な場
合に、地方公共団体が、関係
者と協議の上、公募により代
替する輸送サービス（コミュニ
ティバス、デマンド交通、タク
シー、自家用有
償旅客運送、福祉輸送等）を導入

立地適正化計画

地域公共交通
計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

- 地域公共交通計画は、地域公共交通活性化再生法（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない（努力義務）

地域公共交通計画のポイント

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光振興施策との連携
 - ・地域公共交通施策と福祉施策の一層の連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ **利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等を規定 ⇒ データに基づくPDCAを強化**

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



⇒ 国が予算・ノウハウ面を支援、地域の取組を更に促進

アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン

ーファーストワンマイルを支えるサステナブルな地域交通の実現を目指してー

アフターコロナ時代の地域交通のミッション：共創型交通への転換

- ・交通事業者等の交通サービス提供主体が、**能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化させること**
- ・交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、**地域コミュニティの課題を解決しあうこと**
- ・地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、**交通サービスの価値を最大化する機運を醸成すること**

子育て・教育 × 交通



垣根を越えた
「共創」の実践へ

エネルギー × 交通



医療・介護 × 交通



交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、
様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えたプロジェクトを募集
【「共創モデル実証プロジェクト」として4月から募集、審査・選定し、実証運行の経費等を支援】

3. まとめ

- 公共交通が身近にあるのは当たり前？
⇒交通事業者はほとんどが民間企業。利用者減少・運転者不足で経営は深刻な状況。減便・撤退も増加。
- 公共交通は誰が維持する？
⇒公共交通はまちづくりと密接に関係している。
自治体や交通事業者だけではなく、住民や地域企業等も一緒になって地域に必要な交通を検討することが必要。
- 公共交通を長く維持するには？
⇒公共交通の持続性を確保するには、自治体等からの赤字補填だけでは難しい。
地域の様々なプレイヤーが地域公共交通を「自分事」として捉え、みんなで地域公共交通と連携し、支えていく「共創型交通」への転換も必要では。

ご静聴いただき、ありがとうございました。
お問い合わせ等につきましては、下記の連絡先へお願いいたします。
なお、お問い合わせはメールでいただくと大変ありがたく存じます。

【連絡先】

国土交通省九州運輸局交通政策部交通企画課

〒812-0013

福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目11-1

T E L : 092-472-2315

E-mail : qst-kotsukikaku@gxb.milt.go.jp

U R L : <https://www.tb.milt.go.jp/Kyushu/>