

九州運輸局における移動支援の取組み

平成31年3月9日

九州運輸局

下野 元也



九州運輸局

運輸と観光で九州の元気を創ります

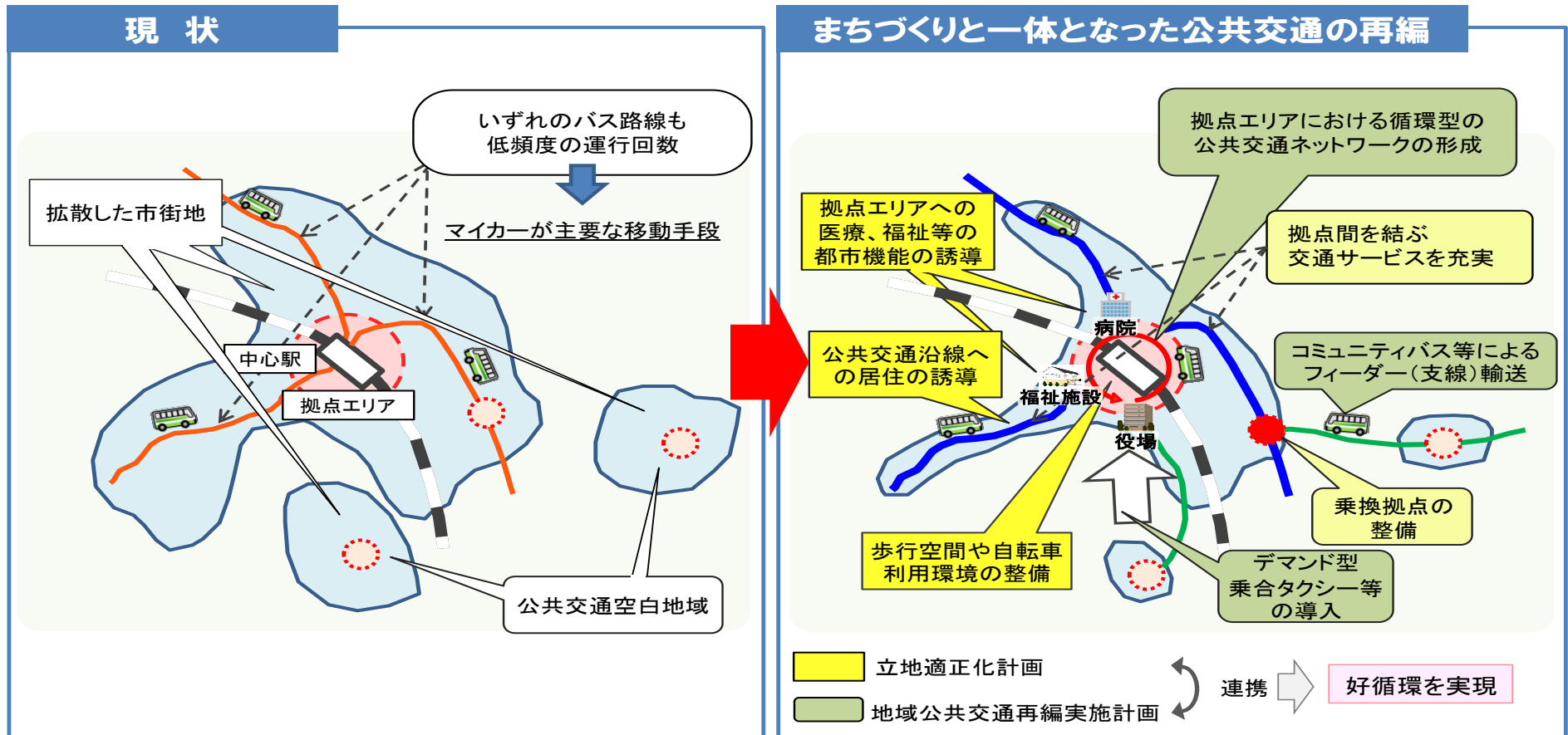
- I. 地域公共交通の維持・活性化**
- II. 新モビリティサービスの展開**
- III. バリアフリー・利用環境改善**

I. 地域公共交通の維持・活性化

II. 新モビリティサービスの展開

III. バリアフリー・利用環境改善

- 人口減少期において地域が持続可能な社会となることを目指し「コンパクト＋ネットワーク」の理念のもと、面的な公共交通ネットワークの構築を進める。
(平成18年制定、平成26年改正法制定)
- 九州運輸局も協議会に参画し、計画策定に向けてアドバイス等実施。



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

- ・地域住民の中でも「真の利用者」自らが「地域検討会」において運行計画を策定・見直し。
- ・平成29年度より、市内の全ての交通不便地域において導入可能にし、路線バスとのネットワークを構築。
- ・開始時より、運行ルートが大きく増加し、地域住民の「おでかけ」の手段として定着。

取組の概要

○高齢化が進展し、交通不便地域が多数点在する大分市において、平成16年から登録制・予約制の乗合タクシーを運行開始。平成24年から「ふれあい交通」として本格化。

1. 取組主体

○大分市地域公共交通協議会

2. 多様な主体の実質的参画

○各ルートにおいて、地域住民が主体となり、大分市と運行計画の策定・見直しを行う「地域検討会」を開催。地域住民の中の「真の利用者」のニーズを受け止め、運行の改善につなげていく仕組みを構築。

3. 創意工夫

○各ルートごとに利用登録者数に応じた便数の上限(1週6~20便)を設定。

4. 自立的・継続性

○平成16年に4ルートから開始した取組みが現在は23ルートに横展開。利用者増加の系統もみられる。

5. 運輸局の取組

○地域内フィーダー系統確保維持費補助金により運行費の支援及び大分市地域公共交通協議会に参画しアドバイス。



- ・住民代表の高岡地区乗合タクシー運行協議会が、高齢者等の交通手段の確保のため運営。
- ・予約を受けてから自宅や高岡中心部を運行するデマンド(予約制)タクシー。
- ・住民アンケートにより行き先や運行ルートを決定制、順調に利用者が増えている。

取組の概要

- 平成24年に高齢者等の交通手段の確保を目的に地域住民が運行協議会を設立。自治体、交通事業者と協議を重ね平成24年10月の試験運行を経て、翌年4月より本格運行を開始。
- 運行開始前に1,000人の住民に対してアンケート調査を行い、行き先、運行ルートを決定制。

1. 取組主体

- 高岡地区乗合タクシー運行協議会、宮崎市、宮崎第一交通株式会社

2. 多様な主体の実質的参画

- 運行協議会が中心となって運営し、交通事業者と運行委託を締結。
自治体は運行経費の一部を補助するとともに、事務局機能を担っている。

3. 創意工夫

- 運行ダイヤは、市中心部行き路線バスに乗り継げるよう設定し、待ち時間が少なくなるよう工夫。
- 地元警察署と運転免許証返納メリット制度の覚書を締結。
- 待合所はスーパー、病院等の協力により施設内の待合スペースを活用。

4. 自立性・継続性

- 利用実績は年々増加しており、継続的に利用される公共交通として機能している。(H25年度:1,379人→H29年度:4,009人)

5. 運輸局の取組

- 宮崎市地域公共交通会議に参画しアドバイス。



高岡きずな号



待合所

I. 地域公共交通の維持・活性化

II. 新モビリティサービスの展開

III. バリアフリー・利用環境改善



2014年、ヘルシンキ市において域内の
自家用車を2025年までにゼロにする
ロードマップが示された。
⇒2016年、様々な公共交通を一括で
検索・予約・決済できるアプリ
「Whim」がスタート

WHAT IF ALL
TRANSPORTATION
WAS
CONVERGED...

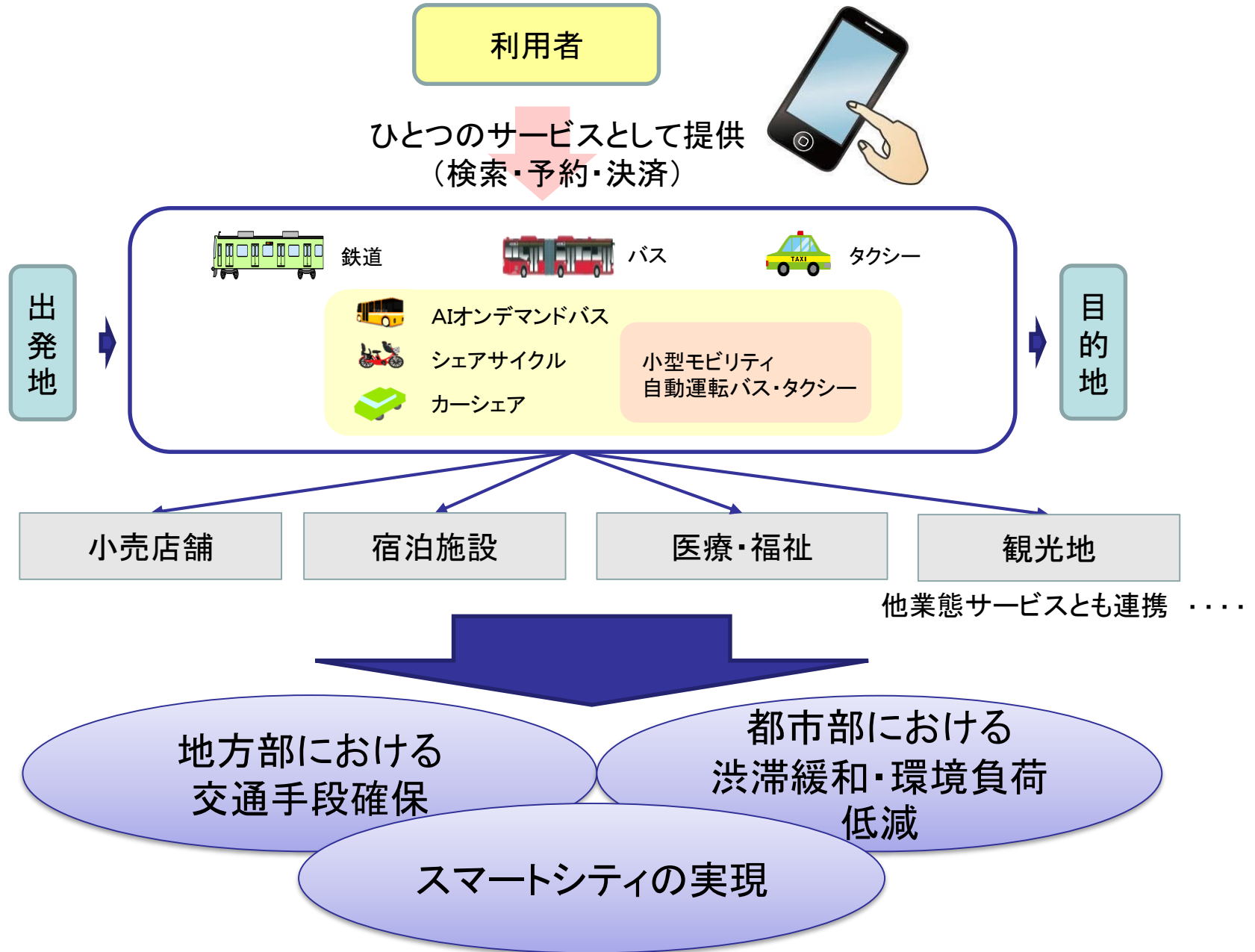
スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日)
計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋

効果

- 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキでのWhimユーザー:48%→74%)
- 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
- 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
- 人流データ収集(→路線の再編)

出典: MaaS ALLIANCE "White Paper"
ERTICO "VISION PAPER"

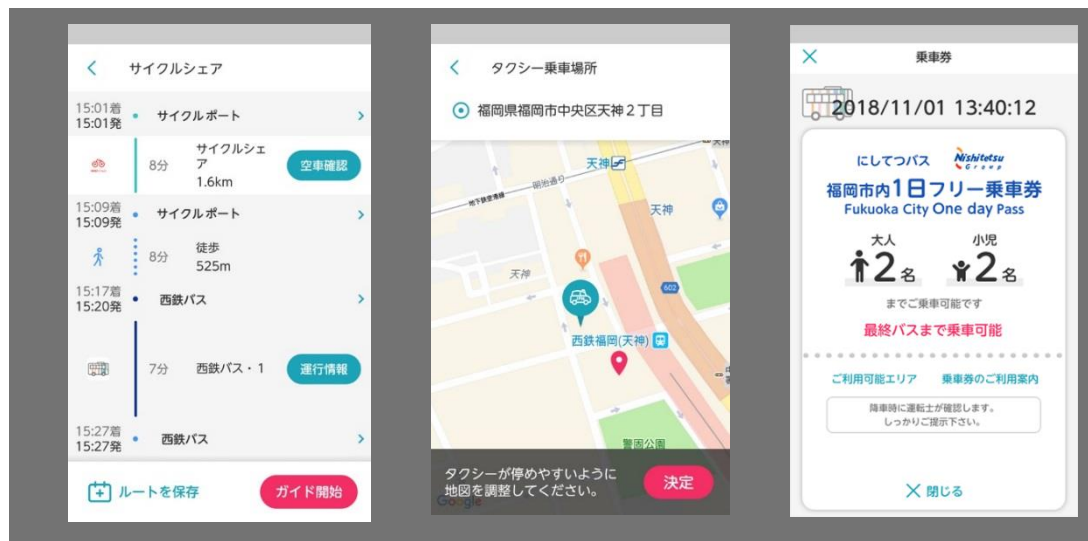




トヨタ自動車と西日本鉄道は、平成30年11月から31年3月まで、MaaSアプリ「my route」の実証実験を実施



選択



① マルチモーダルルート検索

- 福岡市およびその周辺地域の公共交通（バス・鉄道・地下鉄など）、自動車（タクシー・レンタカー・自家用車など）、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせ、移動ルートを選択肢を提示。また、ルート検索において西鉄の路線バスのリアルタイムの位置情報や駐車場の満空状況も表示。

② 予約・決済

- タクシーの予約・決済、西鉄バスのデジタルフリー乗車券の購入が可能。移動手段の予約から利用までを1つのアプリの中でシームレスなサービスとして提供。

③ 店舗・イベント情報の検索

- 福岡の街ならではのイベントや店舗・スポット情報を提供。外出のきっかけ作りや目的地付近での回遊性を向上。

背景

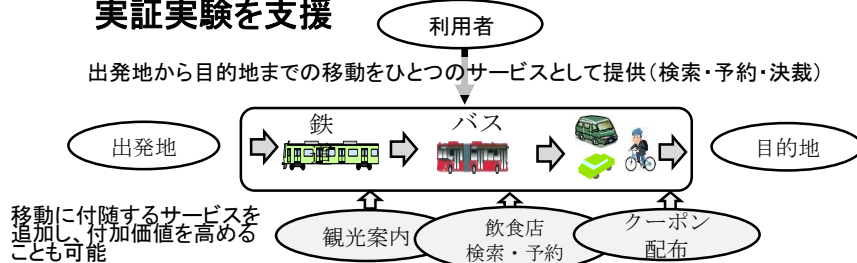
- 近年の交通分野においては、大都市圏における道路混雑、過疎地域における少子高齢化等に伴う交通サービスの縮小や移動そのものの縮小、さらにはドライバー不足が発生するなど、交通サービスに様々な問題が生じている。
- 一方で、ICT、自動運転等の新たな技術開発などが進展するとともに、様々な移動を一つのサービスとして捉えるMaaS(Mobility as a Service)の概念の登場など、交通分野の様々な課題を解決する可能性のある取組の検討が民間主導で進みつつある。国土交通省では、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、日本型MaaSのあり方、今後の取組の方向性を検討中。

都市部・地方部において、新たなモビリティサービスの創出を目指す。

多様な地域での実証実験の支援×オープンデータの実証実験 による新モビリティサービスの共通基盤の実現

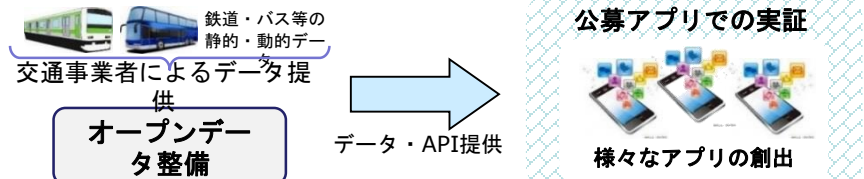
新モビリティサービス実証実験の支援

- 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援



オープンデータ実証事業

- 公共交通分野における民間の主体的なオープンデータ化の推進に向けて諸課題を検討するため、オープンデータを活用した実証実験を実施



日本型MaaSの共通基盤の構築の実現に向けた検討

- 新モビリティサービス実証実験の支援やオープンデータ実証事業の成果を踏まえつつ、日本型MaaS共通基盤の実現に向けたデータ連携のあり方等の検討を行う。

- I. 地域公共交通の維持・活性化
- II. 新モビリティサービスの展開
- III. バリアフリー・利用環境改善

バリアフリー化のための支援

地域公共交通バリア解消促進等事業(バリアフリー化設備等整備事業)

平成31年度予算額 220億円
(対前年度比 1.05)
【平成30年度補正予算額 34億円】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(交通サービス利便向上促進事業)

平成31年度予算額 55億円
(対前年度比 0.57)
【平成30年度補正予算額 6億円】

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援

・補助対象事業者:交通事業者等 ・補助率:1/3等

○鉄道駅、旅客ターミナル(バス・旅客船・航空旅客)のバリアフリー化、待合・乗継施設整備
(段差の解消、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等)

補助率:1/3



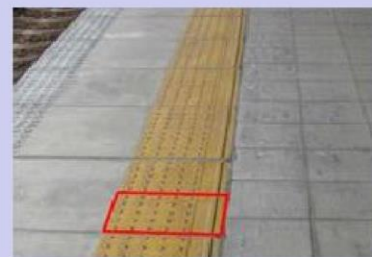
エレベーター



障害者対応型トイレ



ホームドア



内方線付きJIS規格点状ブロック

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率:1/4又は補助対象経費と通常車両価格の
差額の1/2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率:1/3



福祉タクシー

○情報提供

(発車案内表示システム等)

補助率:1/3



発車案内表示システム

- 九州の進捗状況は、低床バス48.8%、ノンステップバス30.4%
- 全国の進捗状況は、低床バス66.1%、ノンステップバス56.4%

平成30年3月末現在

| 都道府県 | 車両の総数 (A) | 対象車両数 (B) | 低床バス | | ノンステップバス | |
|------|--------------|--------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | | | 移動円滑化基準適合数 (C) | 割合(%) (C)/(A) | 移動円滑化基準適合数 (D) | 割合(%) (D)/(B) |
| 福岡県 | 2,847 | 2,167 | 2,072 | 72.8 | 641 | 29.6 |
| 佐賀県 | 382 | 228 | 185 | 48.4 | 95 | 41.7 |
| 長崎県 | 1,536 | 1,218 | 680 | 44.3 | 336 | 27.6 |
| 熊本県 | 1,021 | 686 | 426 | 41.7 | 280 | 40.8 |
| 大分県 | 682 | 418 | 208 | 30.5 | 75 | 17.9 |
| 宮崎県 | 450 | 361 | 147 | 32.7 | 83 | 23.0 |
| 鹿児島県 | 1,297 | 461 | 288 | 22.2 | 176 | 38.2 |
| 九州 | 8,215 | 5,539 | 4,006 | 48.8 | 1,686 | 30.4 |
| 全国 | 60,324 | 46,132 | 39,875 | 66.1 | 26,002 | 56.4 |

※「対象車両数」は、乗合バス総車両数から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた数とする。

平成31年度予算額 55億円
(対前年度比 0.57)
【平成30年度補正予算額 6億円】

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(交通サービス利便向上促進事業)

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、公共交通の利用環境改善を支援

- ・補助対象事業者: 交通事業者等
- ・補助率: 1/3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



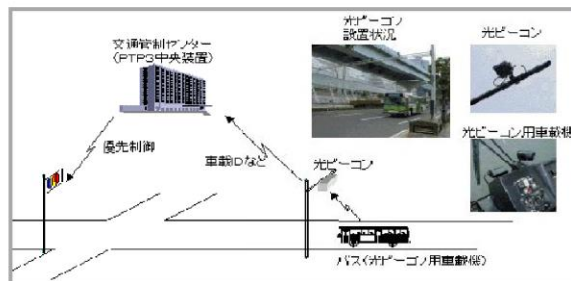
<連節バスの導入>

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

○ITシステムの高度化に要する経費



<ICカードシステムの導入>



<公共車両優先システム(PTPS)車載機の導入>



<ロケーションシステムの導入>
(バス等の接近案内)