

国総支第11号
 国自旅第40号
 平成29年4月28日

北海道運輸局長 殿

総合政策局長

自動車局長

地域間幹線系統等における生産性向上について

今後の人口減少が見込まれる中で、特に地方部の乗合バスの赤字は拡大しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、乗合バス事業の生産性向上の取組が不可欠である。地方運輸局等においては、交通政策部門と自動車交通部門が連携し、下記について、積極的に対応するとともに、関係地方公共団体、関係団体及びバス事業者に周知されたい。

また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 都道府県協議会等において生活交通確保維持改善計画を策定するにあたり、地域の実情に応じて、補助対象系統における生産性向上の取組（別添事例参照）の検討を促すとともに、その検討に積極的に参加し、検討結果として以下の事項を計画に盛り込むよう指導するものとする。
 - ・ 生産性向上の取組
 - ・ 営業収入増や補助系統の収支改善の数値目標（KPI）
 - ・ 取組スケジュール

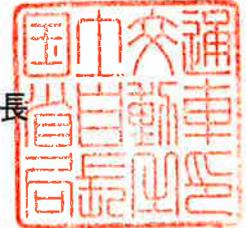
等
2. 計画の提出期限は、6月末までとなっているが、検討の進捗状況により期限までに提出が困難な場合は、8月末までの提出を求めるものとする。
 なお、計画提出後においても生産性向上の取組の検討が行われ、新たな取組を実施すること等により、計画の変更が必要な場合は、適宜、変更計画の提出を指導するものとする。
3. 計画に盛り込まれた生産性向上の取組の実施状況を適宜把握し、必要な助言指導に努めるものとする。



国自旅第40号の2
平成29年4月28日

公益社団法人 日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局長



地域間幹線系統等における生産性向上について

貴協会傘下のバス事業者の皆様が、近年の人口減少局面における厳しい経営環境の下で、地域の公共交通機関の中核として、住民や来訪者の足を確保していただいていることに、改めて敬意を表します。

国土交通省としても、そのようなバス事業者の方々の努力を支えるべく、最大限の支援をしているところですが、近年、地域間幹線系統等においては赤字額の増加が続いており、このまま推移すると、地方部を中心に必要不可欠な路線の維持すら困難となることが懸念されます。

持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、バス事業の生産性向上の取組が不可欠であり、具体的には、バス事業者が、都道府県や市町村と連携を図りつつ、需要に見合った路線の見直し、観光需要の取込み、貨客混載等、地域の実情に応じた多様な取組を検討・実施することが求められます。

つきましては、傘下会員団体及びバス事業者に対して、生産性向上に向けた検討・調整を早急に進めるよう、要請願います。

国土交通省としては、これまで地域間幹線系統確保維持補助金について最優先課題として必要額を確保してきたところであり、今後とも上記の取組を前提に必要額を確保すべく最大限努力して参ります。また、地方運輸局等を通じ、生産性向上の取組事例の提供や助言指導などの支援を行って参りますので、是非御活用いただきたいと思います。

本件については、各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長あて、別添のとおり通知していることを申し添えます。

路線バスの生産性向上の取組事例

自動車局

平成29年4月

【事例1】貨客混載の取組(宮崎県)

- 高齢化や過疎化による乗客数の減少などから、バス路線網の維持が困難になるケースが増えてきている。
- 物流業界においてもドライバー不足が顕在化しており、物流の効率化が求められている。
- このため、旅客運送事業者と貨物運送事業者、旅客運送事業者と地方自治体等が相互連携を図り、「**バス路線の生産性向上**」と「**物流の効率化**」を実現するために、**路線バスを活用した宅急便輸送**「**貨客混載**」に取り組んでいる。

宮崎県の事例

取組内容

- **宮崎交通とヤマト運輸が連携**。(H27年10月開始)
- **バス車両の中央部座席を減らし荷台スペースとして確保**。
- **荷台スペースには専用ボックスを搭載し、その中に宅急便を入れて輸送**。
- **ローカル線のバスで輸送 1日1便輸送**。

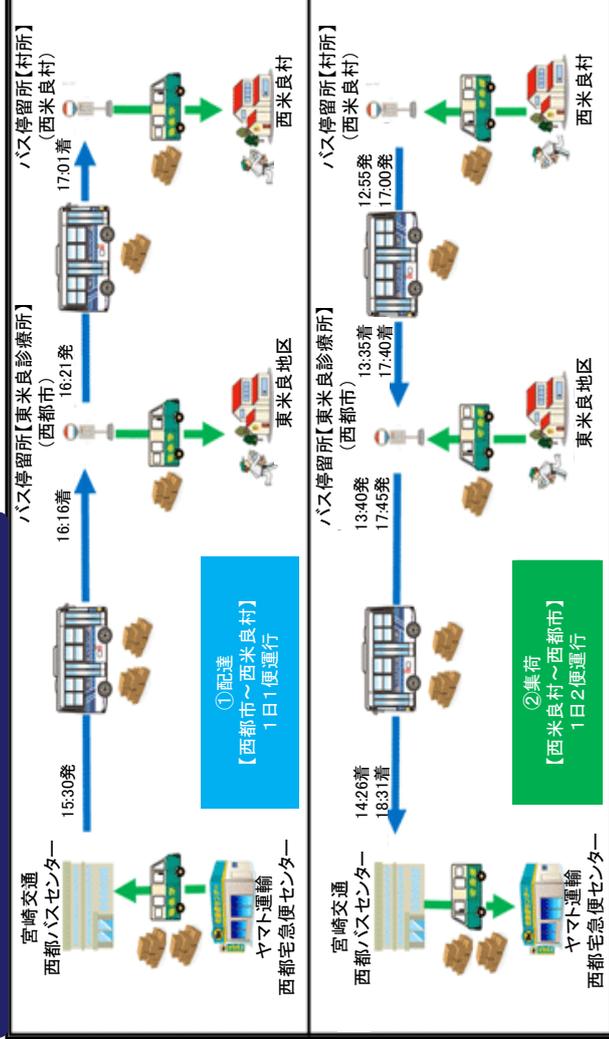
【バス車両】



【専用荷台スペース】



運行形態



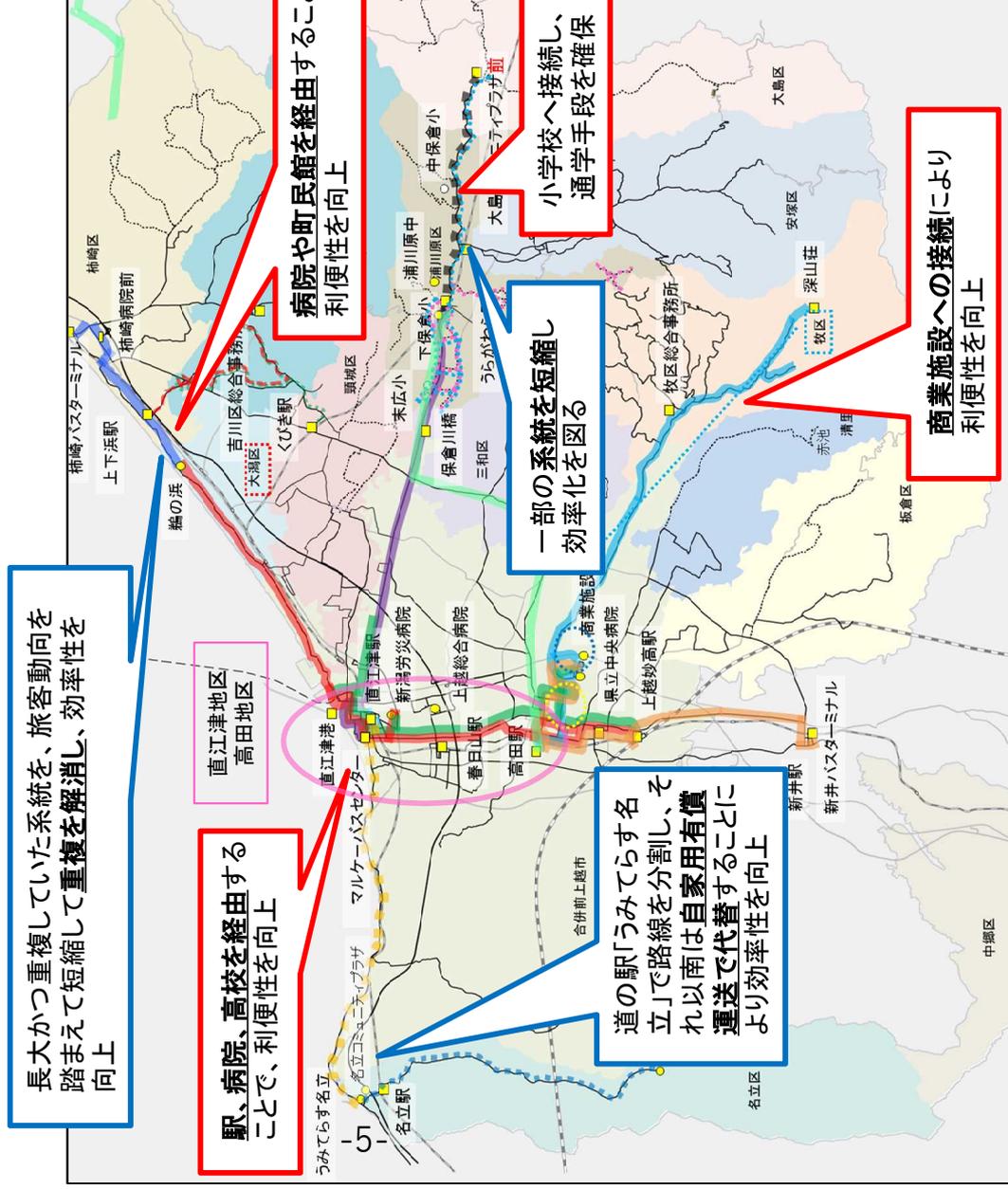
【効果】
1 路線で年間 200万円～500万円の増収

＜他地域における取組事例＞

- 左記事例と同事例。
 - ・岩手県北自動車(岩手県)、名士バス・士別軌道・十勝バス(北海道)、産交バス(熊本県)
- 高速バス車両のトランクに保冷コンテナを設置し、市内の農家の朝採り野菜等を道の駅に集約し、高速バスにて東京まで週2回輸送(常陸太田市と連携)。
 - ・茨城交通(茨城県常陸太田市)
- 高速バス車両のトランクなどの既存の設備を活用し、地産品を首都圏のJR東日本物流の拠点に輸送。
 - ・JR東日本物流・JRバス東北・東北鉄道運輸の3社で設立した「地域活性化物流LLP」による事業(青森県・福島県)

【事例2】バス路線の再編(新潟県上越市)

- 「上越市都市マスタープラン」に示されている、各拠点が相互に連携した、持続可能な都市構造の実現にむけた **まちづくりと連携**
- 中心地域より各方面へ伸びる幹線路線及び支線路線について、**利便性及び効率性**の観点から網羅的に見直し



◆ 路線を商業施設や公共施設へ接続

◆ 支線部分では、長大路線を短縮するほか、デマンド交通や自家用有償運送への変更も含め、多様な交通モードで役割分担



◆ 中心地域(直江津地区・高田地区)の利便性向上、支線における需要の取り込み

◆ 支線の効率化

計画認定時点での算出(平成28年9月)

- ・ 運行コストの抑制(年間で15,700千円)

※再編する路線の数値

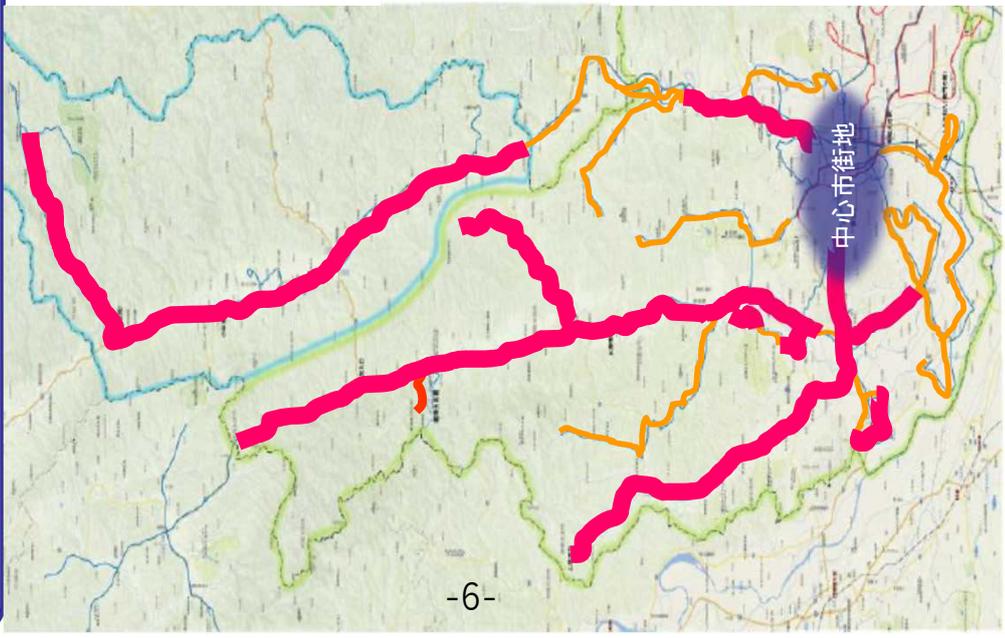


地域公共交通網の持続性の向上

【効果】
自家用有償運送で代替した場合、
運送単価が約3割削減

【事例3】路線バスへの混乗化(茨城県常陸太田市)

○ 公共施設等が集積する常陸太田地区への持続可能な移動手段を確保するため、民間事業者への路線の統合を図り、効率的で一体的な交通サービスの提供を実現



 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
 路線バス・市民バスが重複していた路線

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

具体的な事業

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)

【効果】
輸送人員の増加に伴う増収

