

杉生線の見直し検討について

令和4年（2022年）10月28日

猪名川町



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

1. 阪急バス株式会社からの杉生線に対する協議申出

- 令和4年（2022年）5月31日付で、阪急バス株式会社より「猪名川町域内の路線バス運行について」として、協議を願いたいとする協議申出を受けました。
- 内容は以下のとおりです。

【路線の存廃についての対象路線】

- ・ 杉生線

【バス事業者が想定する施策】

- ① 杉生線の運行損失金に対する補填（赤字分を補助）
- ② ふれあいバスを杉生線の代替手段と捉えた輸送モードの変更
- ③ ①と②のハイブリッド
- ④ 路線の廃止

2022年5月31日

猪名川町 御中

阪急バス株式会社

猪名川町域内の路線バス運行について

謹啓 貴町益々ご清栄の趣、慶賀に存じます。平素は、弊社路線バス運行に関しまして種々ご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

路線バスをはじめ公共交通を取り巻く事業環境の厳しさについては予てからの課題であり、さらにはコロナ禍により深刻さが増していることで、弊社と致しましては事業の適正化施策を進めているところであります。また、貴町におきましても公共交通の維持施策について、デマンド交通の導入や住民への情報発信による利用喚起など種々な取り組みを行って頂いております。

具体的には、弊社は2021年10月に貴町域と川西市域に係る路線の見直しの中で、部分的に輸送力の調整を行うなど経費削減策を実施し、貴町では弊社不採算路線での代替交通としてのデマンド交通チョイソコいながわの導入や広報誌での情報発信、ふれあいバスの補助金増額を行って頂きました。

前述致しました通り、2019年2月28日付書面にてご協議頂きたい事項に関しまして、ご対応頂いている部分もございますが、弊社杉生線は根本的な収支改善には至っておらず、今後も好転する見込みが低いことから、早期に路線の存廃についてご協議をお願いしたいと考えております。

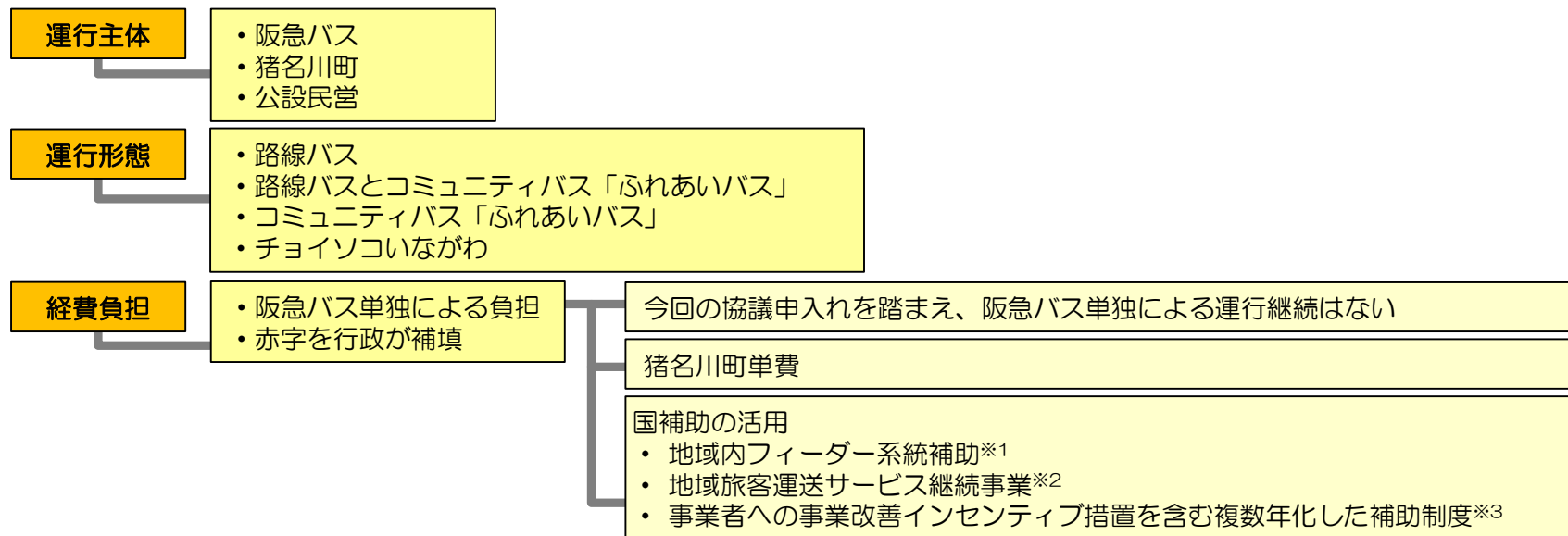
弊社が想定する施策は、①杉生線の運行損失金に対する補填、②ふれあいバスを杉生線の代替手段と捉えた輸送モードの変更、③①と②のハイブリッド、④路線の廃止のいずれかでありますので、実現可能な施策の実施についてご協議をお願い致したく存じ上げます。

謹白



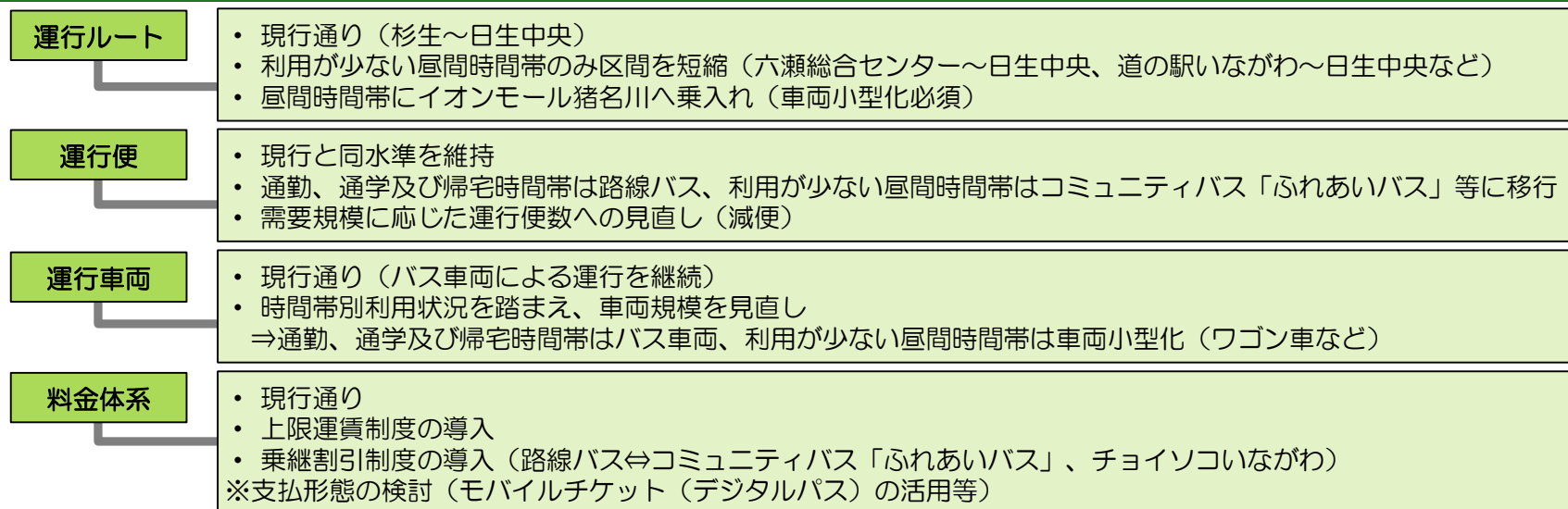
2. 杉生線の見直し検討について

運営について



※1：本資料P4参照、※2：本資料P5～P8参照、※3：本資料P9～P12参照

運行について



【参考】地域内フィーダーシステム補助

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額



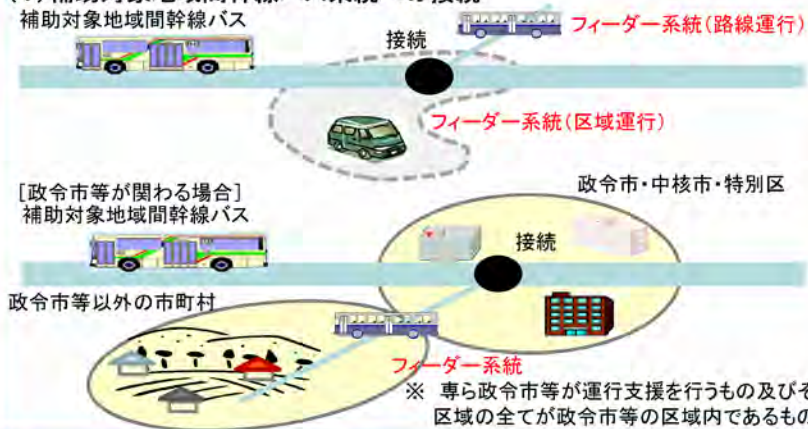
＜補助対象経費算定方法＞

$$\begin{aligned} & \text{予測費用} \\ & (\text{事業者のキロ当たり経常費用見込額} \\ & \times \text{システム毎の実車走行キロ}) \\ & - \\ & \text{予測収益} \\ & (\text{システム毎のキロ当たり経常収益見込額} \\ & \times \text{システム毎の実車走行キロ}) \end{aligned}$$

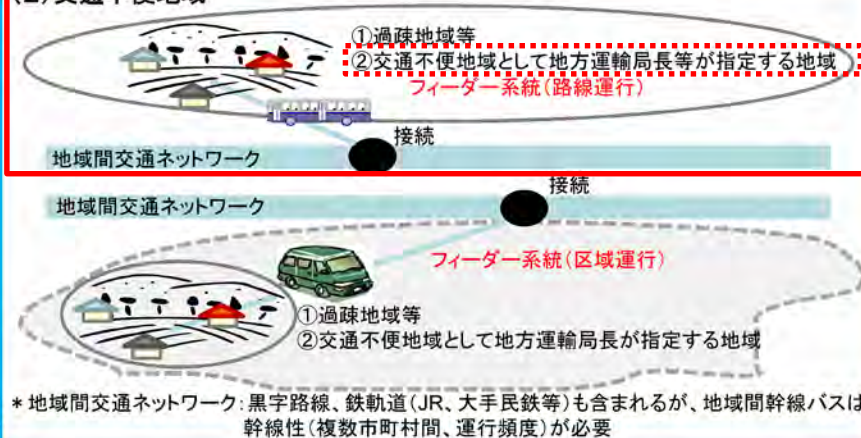
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・補助対象地域間バスシステムを補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
 - ・乗車人員が1人/1便以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
 - ・経常赤字が見込まれること

補助対象システムのイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バスシステムへの接続



(2) 交通不便地域



【参考】地域旅客運送サービス継続事業

地域旅客運送サービス継続事業とは

背景 地方部を中心に、鉄軌道や路線バス等の廃止に至る事例が増えている中、地域の関係者が一体となって、廃止後の代替サービスを確保することが必要。

概要 地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、地方公共団体による公募により、新たなサービス提供者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図る事業。

事業スキーム

地方公共団体が、路線バス等の**維持が困難な状況を把握**（乗合バス事業者等からの相談・情報提供等）



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と協議し、地域公共交通計画へ**地域旅客運送サービス継続事業**を位置付け

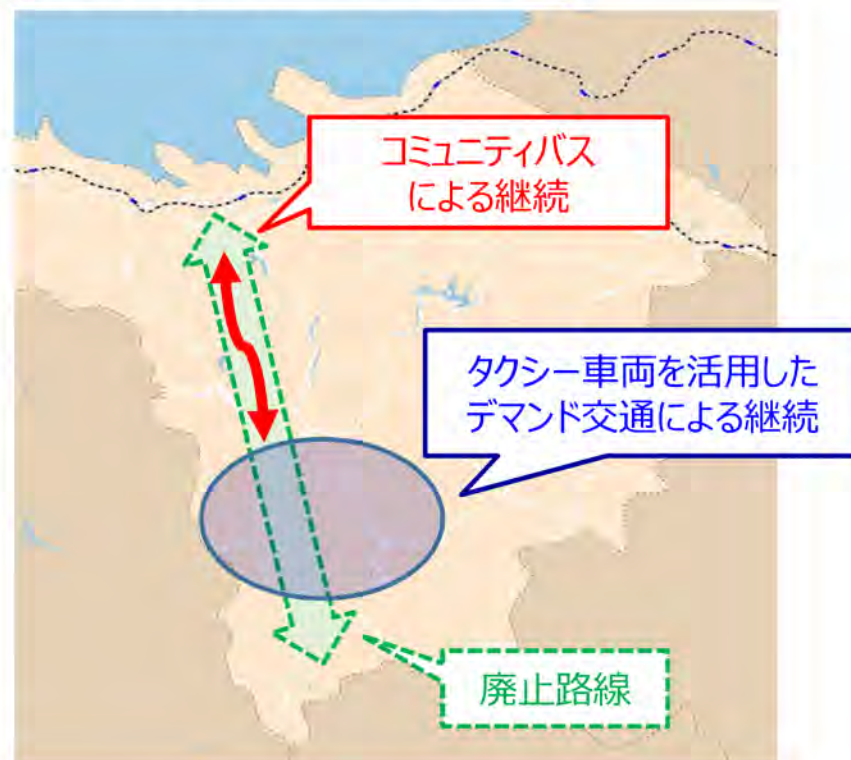


多様な選択肢を検討の上、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定



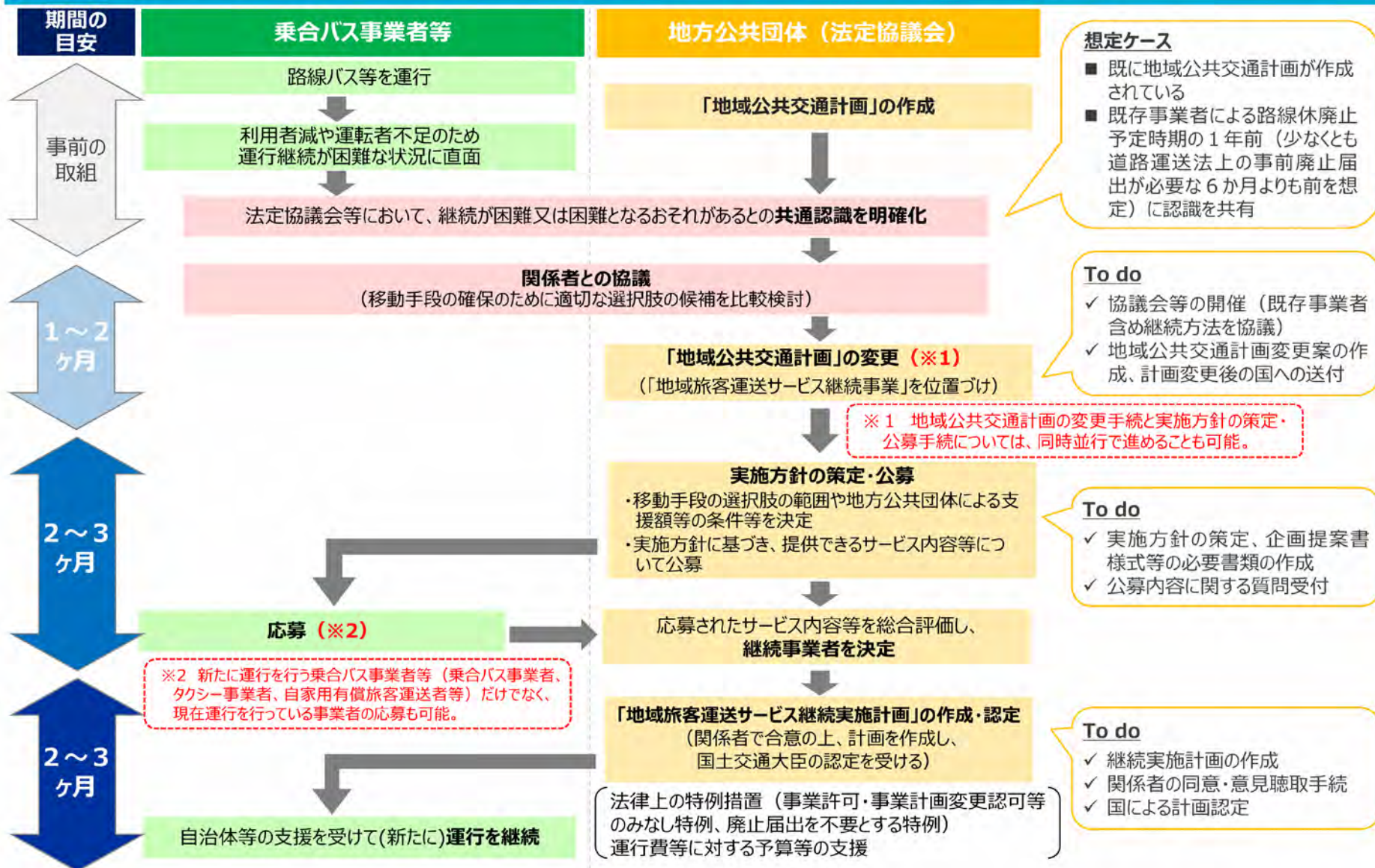
地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、国土交通大臣の認定を受けた場合、**法律上の特例措置**（事業許可等のみなし特例等）

事業の実施イメージ（一例）



【参考】地域旅客運送サービス継続事業

地域旅客運送サービス継続事業の実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）



【参考】地域旅客運送サービス継続事業

今治市地域旅客運送サービス継続実施計画

策定の背景

- 愛媛県今治市朝倉地域において運行している路線バス「朝倉線」（瀬戸内運輸株）の「朝倉支所前～浅地口」及び愛媛県今治市吉海地域において運行している路線バス「下田水港～田浦線」（瀬戸内海交通株）は、住民の高齢化により、利用が著しく少なくなり回復の見込みがないため、令和4年3月末をもって廃止予定。
- 路線バスとして維持することが困難な地域において、住民の通院、買物などの日常生活に必要な移動手段を継続して確保するため、令和2年10月より今治市朝倉地域及び吉海地域において「公共交通ワークショップ」を開催し協議。
- 令和3年8月にサービス継続事業実施方針を策定、9月に事業者を公募し、11月にタクシー事業者（常盤タクシー(株)及び(有)おおしまタクシー）を選定。地域のニーズに合った経路・ダイヤによるタクシー車両を用いたデマンド運行を行い、利便性を確保し、事業の効率化による収支改善を目的としてサービス継続実施計画を作成。

計画の概要

- 小型タクシー車両（セダン型）による区域運行、デマンド乗合運行によって地域旅客運送サービスを継続
- 中心部の病院、買物場所等を目的地に設定し、生活に必要な移動手段を確保
- 幹線路線と交通結節点で接続し、交通ネットワークを維持
- 運賃は、大人400円、小学生・65歳以上等半額
- 実施予定期間 令和4年4月1日～令和7年3月31日

事業の効果

- 交通空白区間（朝倉地域・吉海地域）の解消
- 不採算区間の縮小による現行交通事業者の収支改善
- 車両小型化・デマンド運行による今治市の負担額の縮小 等



①朝倉地域（朝倉上・下・南・北地区）		②吉海地域（田浦・泊地区 等）	
現行事業者	瀬戸内運輸株式会社	現行事業者	瀬戸内海交通株式会社
継続事業者	常盤タクシー株式会社	継続事業者	有限会社おおしまタクシー
継続対象	「朝倉支所前～浅地口（3.1km）」	継続対象	「下田水港～田浦11.9km」



持続可能な地域旅客運送サービスを継続

【参考】地域旅客運送サービス継続事業

岩見沢市地域旅客運送サービス継続実施計画

- 岩見沢市東部丘陵地域において運行している路線バス「万字線」（北海道中央バス㈱）は、沿線地域の人口減少に伴い、利用者が年々減少、赤字の拡大が続いており、令和4年3月末をもって廃止予定。
- 沿線地域では、店舗や医療機関、生活関連施設などが乏しく、路線バス撤退後の市街地への交通確保のために、令和3年7月より岩見沢市において「地域旅客運送サービス継続事業」の実施に向け、協議会で協議を開始。
- 令和3年9月に継続事業者を公募し、10月にタクシー事業者（日の出交通㈱）に決定。ワゴンタイプ車両（10人乗り程度）を使った車両のダウンサイジングと事業の効率化による収支改善を目的とした地域旅客運送サービス継続事業実施計画を作成。

事業の内容

・ワゴンタイプ車両による乗合路線定期運行

ワゴンタイプ車両（10人乗り程度）による乗合路線定期運行によってサービスを継続。

路線バス「万字線」の路線をカバーしつつ、一部路線が重複していた無料の市営バス「万字線」の路線もカバーする。

ダイヤは路線バス「万字線」をもとに、利用状況を踏まえた時間帯で運行、バスロケーションシステムを導入し利用者のスマートフォンなどに情報提供することで利便性が向上、地域旅客運送サービスの維持を図る。

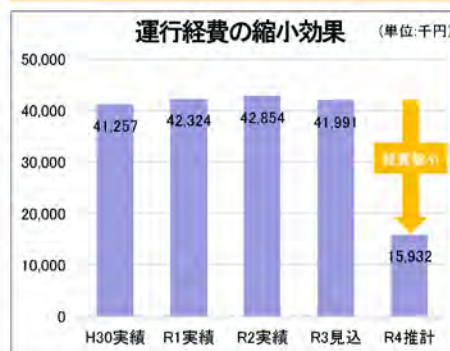
事業の効果

・住民ニーズに合わせた市中心部へのアクセス性の向上

路線バス「万字線」においては、岩見沢ターミナル～教育大学間を考慮したダイヤ設定となっていたが、東部丘陵地域住民に配慮したダイヤ、路線とすることで利用者の増加が図られる。

・車両小型化による事業効率化・収支圧縮

車両を大型バスからワゴンタイプ車両へ変更することにより赤字の縮小、岩見沢市の負担額の縮小が図られる。

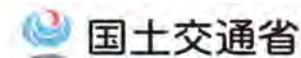


人口減少が続いているものの、豊かな自然環境などから移住者が増えている地域もあり、今後も、通学などの生活交通の確保が重要となっている。

- ・作成自治体 北海道岩見沢市
- ・事業実施区域 岩見沢市栗沢町万字地区（ほか）
- ・事業実施予定期間 R4年4月～R8年3月

【参考】事業者への事業改善インセンティブ措置を含む複数年化した補助制度

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について



検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1. はじめに

- 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

- 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

- (1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
- (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
- (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

- 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保する**というコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
(オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等)

※『鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

■アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言本文（抜粋）

3. 具体的な検討の方向性

(1) 官と民の共創：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化

地域公共交通活性化再生法では、全ての地方公共団体が地域公共交通計画を作成するよう努めることとされ、その計画に基づいて交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら移動手段の確保等に取り組む必要がある。しかし、依然として多くの市町村の交通行政は、コミュニティバスなど市町村が運営する交通を維持・再編することに注力し、交通事業者が運営する路線を含めて地域のエリア全体をマネジメントすることに至っていない。

一方で、これまで民間事業者（地方公営企業によるものも含む）が担っていたバス路線は多くの地域で徐々に衰退し、入れ替わりにコミュニティバス等が増加してきた。コミュニティバスは、民間事業者が運営する路線バスと違い、公的補助を前提とし、地域に合った適材適所を実現するバスとして始まり、特に既存の公共交通機関では不便であったり運賃が高額であったりする場合に有効なものとして全国に広まった。大半は地方公共団体が主導するものであるが、住民組織や NPO 法人・公益法人などが主体となっているものもある。交通事業者に運行を委託する形だけでなく、自家用有償運送や、道路運送法上の許可・登録が不要な形で運行されている。各地で適材適所が追求され、定時定路線のコミュニティバスだけでなく、デマンド乗合交通の導入や一般タクシーの活用など、各地で様々な形態のサービスが提供されるようになってきている。地方公共団体や住民が積極的に価値向上に努める事例も多いが、全国的には、特に地方公共団体が運行するバス等について、導入自体が目的化されたように見えるものが少なくない。ネットワーク全体では利用者目線のサービスとなっておらず、また、同じ地方公共団体が主体のサービスであっても、コミュニティバス、スクールバス、公立病院の送迎バスのように、それぞれ所管部局が異なることで非効率な運行が生じている場合もある。

人口減少や高齢化に加え、感染症拡大の影響で交通事業者の経営環境が厳しさを増す中で、新しい生活様式が定着しつつあり、アフターコロナにおいても交通需要の回復が見込めないおそれがある中では、これまでの支援の継続に留まることなく、交通事業者が自ら積極的にサービス水準の向上や運行の効率化を行うインセンティブ設計の創設や、交通事業者が金融機関からのファイナンスを確保しやすくするための方策など、多様な支援メニューを地域の実情に応じて選択できるようにしていくことが求められる。

くらしにおいて必要な移動手段に係る住民の不安を将来にわたって解消するため、地方公共団体と交通事業者が、一定の緊張関係・信頼関係の下、新しい形

での官民連携により、様々な輸送資源が有機的に繋がるように一体で検討し生活圏全体でサービスを改善するとともに、交通事業者の持続可能性や公的負担の適正化に配慮しつつ利用者目線での長期安定化を図るべきである。かつ、その主な担い手である交通事業の維持・活性化を産業政策として支えるという視点で、こうした取組に対する実効的な支援制度を創設する必要がある。

【具体策】意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設

現行の支援制度のうち、運行経費に対する支援は、地域住民の豊かなくらしや経済活動を支えるとともに、地域における公共交通ネットワークを維持・確保するための基盤として重要な役割を担ってきた。今後もサービスの確保・維持・改善を担保する役割が期待される。一方、新しい生活様式が定着しつつあり、アフターコロナにおいても交通需要の回復が見込めないおそれがある中では、これまでの支援の継続に留まらず、新たな取組を喚起する仕組みの導入が必要である。

既存の運行経費に対する支援は、単年度で系統単位の実績に応じて欠損額の補填を行うものであることから、そのままでは事業改善を行っても赤字欠損の額が減るのみで、交通事業者がサービス水準の向上や運行の効率化等を積極的に行うインセンティブとなりづらい。また、欠損金額が1年間の運行実績に基づいて事後に確定すること、複数年に渡って支払われることが保証されるものではないことから、金融機関から見ると長期的なファイナンスの担保になりづらい。加えて、系統単位の支援制度であることから、ネットワーク全体で官民の各種交通サービスごとに細分化して対応している交通需要を東、その上で利便性向上を図りつつ運行を効率化しコストを抑えようとする意識が働きづらい。

そこで、一交通事業者が、又は複数の交通事業者が共同して、自ら積極的にサービス水準の向上や運行の効率化を行うインセンティブ設計の創設や、交通事業者が金融機関からのファイナンスを確保しやすくするための方策など、移動の付加価値向上に向けた投資を喚起する多様な支援メニューを地域の実情に応じて選択できるようにしていくことが求められる。

さらに、エリア単位（可能な限り生活圏の単位とするべき）でのサービスの長期安定化を促すためには、交通事業者への事業改善インセンティブ措置を含めて、系統単位ではなくエリア一括で、かつ、複数年にわたる補助やその概算額確定が事前に行われるような制度を選択肢の一つとして導入すべきである。これにより、単年度欠損の事後補填と比較して、交通事業者の財務状況が明確化かつ安定化され、エリア全体での運行の効率化、設備投資の効率化が可能となり、運転士等の採用計画も立てやすくなるなど、長期安定的な事業運営に繋げることができる。また、見込みに比べて利用者が増加した場合、交通事業者の収益改善

【参考】事業者への事業改善インセンティブ措置を含む複数年化した補助制度

■アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言本文（抜粋）

努力による収益増等を交通事業者の一部還元すること等により、事業改善インセンティブが働く。加えて、複数の交通事業者が交通データを共有できるシステム整備等に取り組む場合は、当該データに基づくマーケティングを通じた収益改善が期待できる。併せて、エリア全体で黒字路線も含めて考慮した想定欠損額に対して、長期安定的な支援を可能にすべきである。

こうした支援制度の活用にあたっては、意欲ある地方公共団体と交通事業者が能動的に関わり、エリア全体でのサービスの提供について、適切な役割分担の下で運行委託等に係る取り決めを交わすことを求めることが適当である。その際、運行委託の是非、サービス水準の検討にあたって、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）の場を活用しつつ、地方公共団体が主体的に住民ニーズを的確に把握した上で、地域公共交通計画の策定段階で、交通事業者や関係者との協議を調えるべきである。

このような地域の合意を前提とした自治体から交通事業者への運行委託にあたっては、単なる価格競争ではなく、安全性、事業継続の安定性や改善能力、サービスの質、データ取得やそれに基づいた提案能力等を勘案して評価する公募型プロポーザル等により選定することが適切であり、期間中の運行実態については、デジタル技術・データの活用により適切なモニタリングを行い、複数年にわたる支援の妥当性をチェックすることが望ましい。日常的なコミュニケーションや情報共有とともに、こうした措置を通じて、地方公共団体と交通事業者との情報の非対称性を可能な限り解消し、データに基づく建設的な議論を促し、その結果、弾力的にサービス改善を行うための機動的なマネジメントを実施することが重要である。

(2) 交通事業者間の共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービスの展開

独占禁止法特例法は、利便性の高い地域交通サービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、国土交通大臣の認可によりカルテル規制を適用除外し、交通事業者間の連携の促進を図る共同経営を可能とした。特例法の適用有無に限らず、様々な交通事業者や交通モードの一体的な利用を可能とする取組を進める場合、鉄道、バス、タクシー等の交通機関に加え、超小型モビリティ、シェアサイクル等の新たなモビリティサービスも含めて利用者目線であらゆる輸送モードを一体的にとらえ、適材適所で導入しつつ、サービス提供者が相互に連携し共創することで、利便性の向上を図ることが必要である。

こうした共創にあたっては、多様な交通事業者が地域と一所懸命にコミュニケーションを行うことが重要である。法定協議会は共創のための場として機能

【参考】事業者への事業改善インセンティブ措置を含む複数年化した補助制度

■アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言本文（抜粋）

4. まとめ

地域交通を今の形のまま単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難であり、本検討会における以上の議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要である。具体的には、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、①官民の間、②交通事業者の相互間、③他分野との間の「3つの共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが求められる。これによって、個々の交通サービスや交通というセクターに着目した「部分最適」ではなく、地域交通の需要と供給が相互に合理化・創出され、さらには「エリア生活総合産業」の一環として地域交通が安定的に供給されるような「全体最適」への道が開かれる。

本コンセプトは、「デジタル田園都市国家構想」及びこれを具体化する「地域生活圏の構築」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする「新しい資本主義」の実現にも資するものである。

今後、国土交通省にはこの提言に盛り込まれた検討の方向性に基づき、関係府省と、また関係部局間で緊密に連携し、具体的な制度設計を行い、早期の実現を目指すべきである。特に、新たな補助制度に関する事項については、令和5年度概算要求等へ適切に反映する必要がある。なお、デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、「従来とは異なる実効性ある支援等を実施する」（経済財政運営と改革の基本方針2022（令和4年6月閣議決定））観点からも、所要の財源措置を含め、予算編成過程において議論を深めていくことが重要である。

また、本検討会での検討の先には、「葉の交通」についてのさらに深い議論が必要である。特に、鉄道やバス、タクシーによる運送サービスが困難な地域においては、平成18年10月の道路運送法改正により措置された自家用有償旅客運送、及び許可・登録不要の運送なども活用しながら地域の足を確保する努力が続けられてきたが、今後も、交通事業者の輸送資源やノウハウも最大限活用しつつ、現場の声の把握やデジタル技術も活用したデータ取得等により地域のニーズを踏まえて、持続可能な「葉の交通」を支える新たな仕組みを検討していくことが重要である。

さらに、地域交通のリ・デザインにあたっては、まちづくり政策との融合及び予算事業等による一体的支援が必要であり、これらを通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組をさらに進化させていくことが重要である。

加えて、地域交通分野へのPPP/PFI等の活用や成果連動型の仕組みの導入など新たなファイナンスの可能性については、「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」の場を活用する等により、専門的に研究することが求められる。なお、金融機関の間では、資金調達における関係性に限らず、地域貢献やビジネスマッチング等の視点からも連携を深めるべきであり、そのあり方についても併せて研究することが期待される。