

第2章 生活交通の特徴を知ろう（生活交通の基礎知識）

- 住民の日常生活を支える生活交通には、鉄道やバス、タクシーなど様々な手段があります。
- これらの民間主体の交通手段のほか、「コミュニティバス」や「乗合タクシー」、「スペシャル・トランスポート・サービス※」といった輸送形態も導入されてきています。
- ここでは、一般的な路線バスのほか、近年、導入が進んでいる新しい形態の生活交通について、その特徴を紹介します。

2-1 生活交通の種類

- 生活交通では、使用する車両の大きさや運行形態（経路や時刻の設定）によって、様々なタイプがあり、適合する地域や需要の特性もそれぞれ異なります。
- 事業運営面では、民間事業者が運営・運行を一体的に行う形態のほか、自治体が運営し運行を事業者へ委託する方式など、運営と運行の主体が異なる形態も多くみられています。

(1) 生活交通の種類

生活交通の種類には、JRや東武鉄道に代表される「鉄道」、道路上を運行経路（ルート）や時刻（ダイヤ）を定めて運行する「路線バス」「コミュニティバス」のほか、利用者の希望に応じて運行する「デマンド交通」など、様々な形態があります。

本ガイドラインで主に扱っている乗合バス、乗合タクシー等の事業は、道路運送法に基づいて運用されており、同法の条文から、「4条許可」、「79条登録」、「43条許可（特定輸送）」等の分類があります。

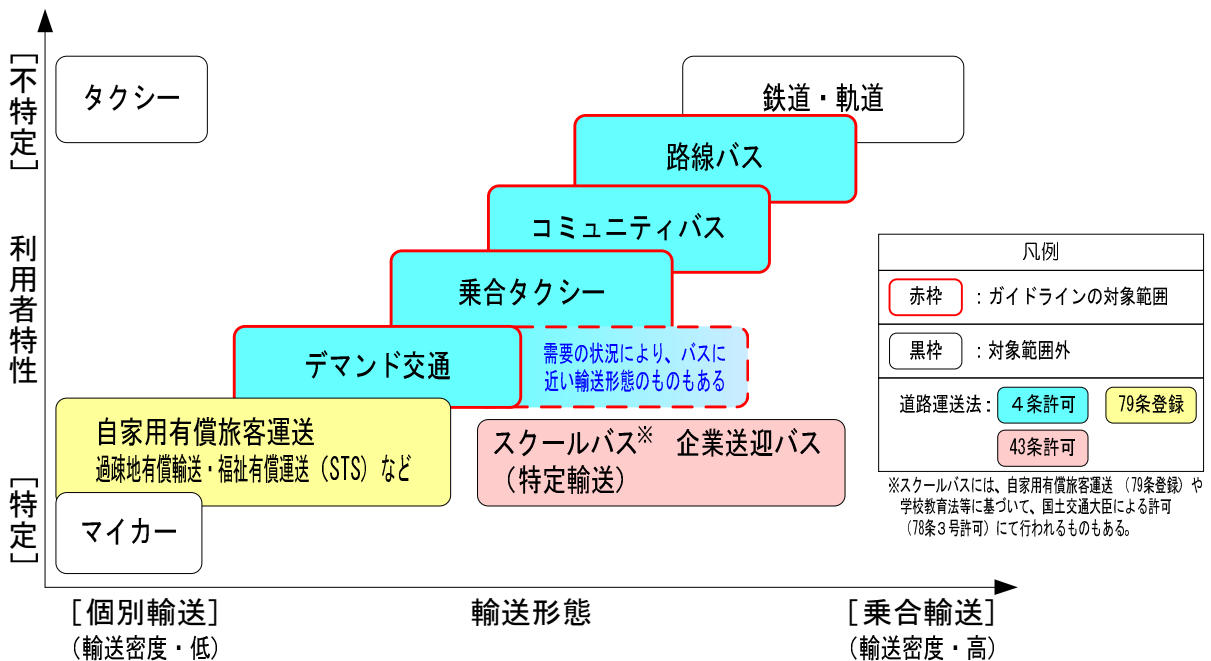


図 輸送密度と利用者特性からみた生活交通の分類

※スペシャル・トランスポート・サービス (Special Transport Service)

「要介護者や身体障害者など単独では、公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対し、ドア・ツー・ドアの個別移送・移動を行うサービス」

出典：「地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会」NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会報告書（H18.1）

(2) 輸送車両からみた種類

- 生活交通で利用される車両は、バスのような「定員 11 人以上（運転士を含む）の車両」と、ワンボックスやセダン型など「定員 11 人未満の車両」の、大きく 2 つに分けられます。
- バスは、ボディサイズ等により「大型」「中型」「小型」の 3 種類に分類されます。
- これらの車両の選択にあたっては、導入する路線における「時間帯別・区間別の乗車人数（必要となる輸送力）」や「走行上の制約条件（道路幅員等）」などから、最適なものを選択、あるいは複数タイプを組み合わせることで計画することになります。

表 バス・乗合タクシーの車両サイズからみた分類

	区分	概要	イメージ
バス	大型	<ul style="list-style-type: none"> ・全長 9～12m（10～11m程度が主流） ・全幅 2.3～2.5m ・乗車定員は 61 人以上（67～87 人程度） 	
	中型	<ul style="list-style-type: none"> ・大型バス・小型バス以外の車両 ・全長 7～9m（10.5m程度のものもある） ・全幅 2.3m ・乗車定員は 46～60 人程度 	
	小型	<ul style="list-style-type: none"> ・全長 7m未満（6～7m） ・全幅は 2.0～2.3m ・乗車定員は 20～29 人程度 道路幅等による全幅の制限をクリアしつつ中型に近い機能や定員（36 人程度）を有する車両もある 	
乗合タクシー	ワンボックス車両等	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的なバスとタクシーの中間的な定員を有するワンボックス車両 ・近年、高齢者・妊産婦・車いすの方など、誰でも利用できるユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）車両も見られる。 ・乗車定員は 10 人以下 	
	セダン型車両	<ul style="list-style-type: none"> ・通常のタクシー等にも用いられるセダン型の車両 ・乗車定員は 5 人程度以下 	

※乗車定員は、各車両とも乗務員（運転手）1 名を含む

※平成 14 年度 次世代普及型ノンステップバスの標準仕様策定報告書（国土交通省自動車交通局 H15.3）及び自動車メーカーホームページ等から作成

(3) 運営・運行主体からみた種類

- 通常の路線バスは、バス事業者（一般乗合旅客運送事業者）が事業全体の運営と車両の運行の主体を兼ねており、事業者自らルートやダイヤを決定して運行を行っています。
- 一方で、近年、導入が増えているコミュニティバスや乗合タクシー等では、市町村など公的団体が運営し、バス・タクシー事業者に車両の運行を委託するなど、運営と運行で主体が異なる形態も多くみられます。

表 運営・運行主体からみた生活交通の分類

区分	運営主体	運行主体
通常の路線バス	バス事業者	バス事業者
コミュニティバス	市町村	市町村、バス事業者 (タクシー事業者)
乗合タクシー	市町村 (自治会・商工会議所・NPO等)	タクシー事業者
デマンドバス デマンドタクシー	市町村 (自治会、商工会議所、NPO等)	バス事業者 タクシー事業者
市町村有償運送 (自家用有償旅客運送)	市町村	市町村
過疎地有償運送 (自家用有償旅客運送)	NPO、商工会議所 等	NPO、商工会議所 等
福祉有償運送 (自家用有償旅客運送)	NPO、商工会議所 等	NPO、商工会議所 等



コミュニティバス 乗合タクシーとは

[コミュニティバス]

現在、明確な定義付けはされていないが、一般的に、「地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと」と解されている。

[乗合タクシー]

乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすものであり、深夜や早朝に駅と団地を結ぶコースを中心に運行するもの（団地型）や、廃止されたバス路線やバスの運行していない地域を運行するもの（過疎地型）、バスの通れない狭隘な道の多い観光地で運行するもの（観光型）などがあるが、最近では、過疎地型が増加している。

また、それとともに、地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行を行うデマンド交通（DRT：Demand Responsive Transport）の導入事例も増加しつつある。

「地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会」コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会 報告書（H18.1）

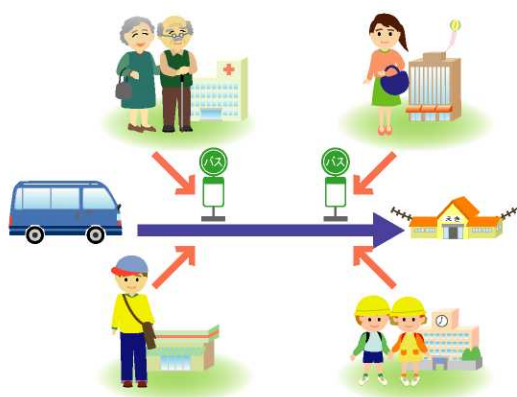
(4) 運行形態からみた種類

- 通常の路線バスは、運行ルートやダイヤがあらかじめ決まっており（定時定路線型）、予定時刻にバス停で待っていればバスに乗ることができます。
- 一方で、需要の少ない地域では、ルートやダイヤを定めずに、利用者からの希望（予約）に応じて運行するデマンド型のバス（タクシー）を導入する例もあります。

表 運行形態からみた生活交通の分類

区分	運行経路（ルート）	運行時刻（ダイヤ）
一般的な路線バス	決まっている（定路線）	決まっている（定時）
コミュニティバス	決まっている（定路線）	決まっている（定時）
乗合タクシー	決まっている（定路線）	決まっている（定時）
デマンドバス デマンドタクシー	一部または全部が決まっていない	一部または全部が決まっていない
----- 利用者の希望（予約）に応じて決定		
市町村有償運送 （自家用有償旅客運送）	決まっている場合、 一部または全部が決まっていない場合、いずれもある	
過疎地有償運送 （自家用有償旅客運送）		
福祉有償運送 （自家用有償旅客運送）		

●定時定路線のイメージ（通常の路線バス等）



●デマンドバス（タクシー）のイメージ



※詳細は「資料編」を参照

◆デマンド型運行の主なタイプ


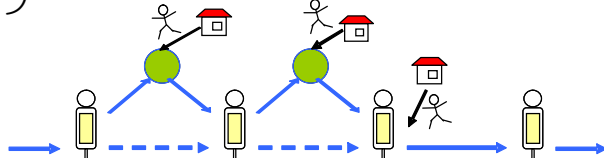
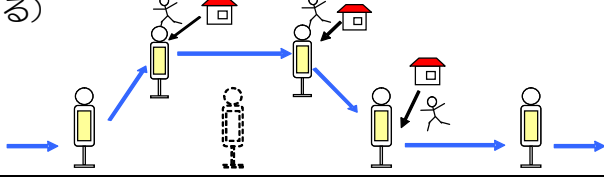
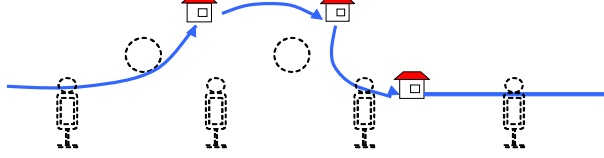






デマンド型は、利用者からの要望（予約）に応じて運行するものですが、その運行形態には様々なものがあり、決められた形態はありません。

実際の導入事例からみると、ダイヤ、ルートの設定の形態として、以下のようなタイプがあります。

■ 「運行時刻（ダイヤ）の設定」からみたタイプ

主なタイプ	概要
「時刻表」型	あらかじめ運行するスケジュールが決まっており、それに沿って運行するタイプ
「運行本数設定」型	30分に1本など、あらかじめ運行する本数（頻度）が決まっており、出発地からの出発の頻度が決められているタイプ
「完全デマンド応答」型	頻度、時刻等について決められておらず、利用者からの希望を受けて運行するタイプ（タクシーに近い形態）

■ 「運行経路（ルート）の設定」からみたタイプ

主なタイプ	イメージ
固定ルート ／停留所間型	あらかじめ決められたルートがあり、利用者からの事前の要望（予約）があった停留所のみ停車するタイプ 
迂回ルート ／停留所間型	あらかじめ迂回するルートが決められており、利用者からの事前の要望（予約）に応じて、停留所間の決められたルートを迂回運行するタイプ 
完全デマンド応答 ／停留所設定型	利用者からの事前の要望（予約）に応じて、どのルートで運行するか（どの停留所を経由するか）を決めるタイプ（乗降場所が決められている） 
完全デマンド応答 ／ドア・ツー・ドア型	利用者からの事前の要望（予約）に応じて、利用者を出発地まで迎えに行き、目的地まで送り届けるタイプ（乗降場所が決められていない） 
凡例	 一般の停留所  自宅（利用者出発地）  予約がない場合のルート  迂回対応停留所  運行ルート  徒歩

◆県内におけるデマンド型運行の導入状況

県内では 21 市町、46 地区でデマンド交通が導入されており、約半数が市町全域を運行範囲としています。佐野市、足利市では路線固定型での運行、宇都宮市、真岡市などでは迂回停留所設定型での運行をしています。

平成25年4月1日現在												
市町村名	地区名	運行範囲		運行時刻の設定			運行時間帯		運行経路（ルート）の設定			
		当該市町村内		運行時刻 設定型	運行本数 設定型	完全デマ ンド応 答型			固定ルート/ 停留所間型	迂回ルート/ 停留所間型	完全デマンド応答	
		全域	一部				停留所 設定型	ドア・ツ ー・ド ア型				
宇都宮市	宇都宮市板戸						9:00	17:00				
	宇都宮市城山						8:00	17:00				
	宇都宮市瑞穂野						8:00	17:00				
	宇都宮市国本		○		○		8:00	18:00			△	△
	宇都宮市篠井						8:00	18:00				
	宇都宮市富屋						8:00	18:00				
	宇都宮市横川						8:00	17:00				
足利市	足利市山辺線、御厨線		○		○		16:45	18:45	○			
栃木市	栃木市	○			○		8:00	17:00				○
佐野市	佐野市秋山線						時刻表による 定時運行		○			
	佐野市野上線		○	○								
	佐野市飛駒線											
	佐野市仙波会沢線											
鹿沼市	鹿沼市栗野						6:10	19:35				
	鹿沼市北南押原・北大飼		○		○		9:00	16:00				○
	鹿沼市松原						9:00	16:00				
	鹿沼市板荷・菊沢						9:00	16:00				
日光市	日光市落合						7:00	19:20				
	日光市小来川		○		○		7:00	19:25			○	
	日光市猪倉						7:00	19:55				
小山市	小山市桑絹						7:50	17:15				
	小山市西部（豊田）						7:40	16:40				
	小山市西部（中・穂積）		○		○		8:20	17:20			△	△
	小山市西部（生井・寒川）						8:20	16:30				
	小山市大谷・間々田						9:00	17:30				
真岡市	真岡市	○			○		8:00	17:00			△	△
大田原市	黒羽地区		○		○		7:30	17:00			○	
さくら市	喜連川地区		○		○		8:00	17:30				○
那須烏山市	南那須地区		○		○		7:30	16:30				○
下野市	下野市石橋						7:00	17:00				
	下野市国分寺		○		○		7:00	17:00				○
	下野市南河内						7:00	17:00				
上三川町	上三川町	○			○		8:00	17:00				○
益子町	益子町七井						8:00	17:00				
	益子町益子	○			○		8:00	17:00				○
	益子町田野						8:00	17:00				
茂木町	茂木町市街地・茂木						7:00	18:00				
	茂木町逆川	○			○		7:00	18:00				○
	茂木町中川						7:00	18:00				
	茂木町須藤						7:00	18:00				
市貝町	市貝町	○			○		7:00	18:00				○
芳賀町	芳賀町	○			○		8:00	17:00				○
壬生町	壬生町	○			○		8:00	17:00				○
野木町	野木町	○			○		8:00	17:00				○
高根沢町	高根沢町	○			○		7:00	18:00				○
那珂川町	那珂川町	○			○		7:30	15:30			△	△

※足利市のデマンド交通は、路線バスとして運行する系統の一部時間帯で利用者の希望するバス停のみ停車する形態となっている。ここでは、分類上、路線バスで一部バス停を通過する形態として整理している。

※運行ルートの設定について、一部の自治体では、停留所の他に自宅等での乗降が可能となっており、停留所型とドア・ツー・ドア型の両方の要素が含まれるため、△で表記している。

【参考】スクールバスと福祉有償運送

本ガイドラインでは対象としませんでした。生活交通には、スクールバスや福祉有償運送といった特定目的の移動を対象とした種類もあります。

県内では、これらのサービスとデマンド交通との重複が見られている地域があるなど、これらとの統合により生活交通の運行効率化が期待される地域もあります。

(1) スクールバス

- ・スクールバスは、「児童生徒の通学に供することを主たる目的として運行されるバス等」のことで、へき地教育振興法等に基づく児童生徒の遠距離通学の緩和のためのものや、通学路における安全確保の手段として導入されるもの等があります。
- ・スクールバスでは、乗客より料金をとる場合には、道路運送法上の許可または登録を必要としますが、料金をとらずに運行する場合には、法律による制限はありません。
- ・最近では、児童生徒の登下校の安全確保策として、路線バス等をスクールバスとして活用している例もみられます。

(2) 福祉有償運送

- ・福祉有償運送は、①タクシー等の公共交通機関では要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、②NPO、公益法人、社会福祉法人等が、③実費の範囲内（営利とは認められない範囲）の対価によって、④乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して、⑤会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送のことをいいます。
- ・これらの輸送の実施にあたっては、道路運送法第79条に基づく登録が必要となります。

※参考「福祉有償運送ガイドブック」（平成20年3月 国土交通省自動車交通局旅客課）

栃木県高齢対策課 HP <http://www.pref.tochigi.lg.jp/e03/welfare/kouresha/fukushi/1231724170883.html>

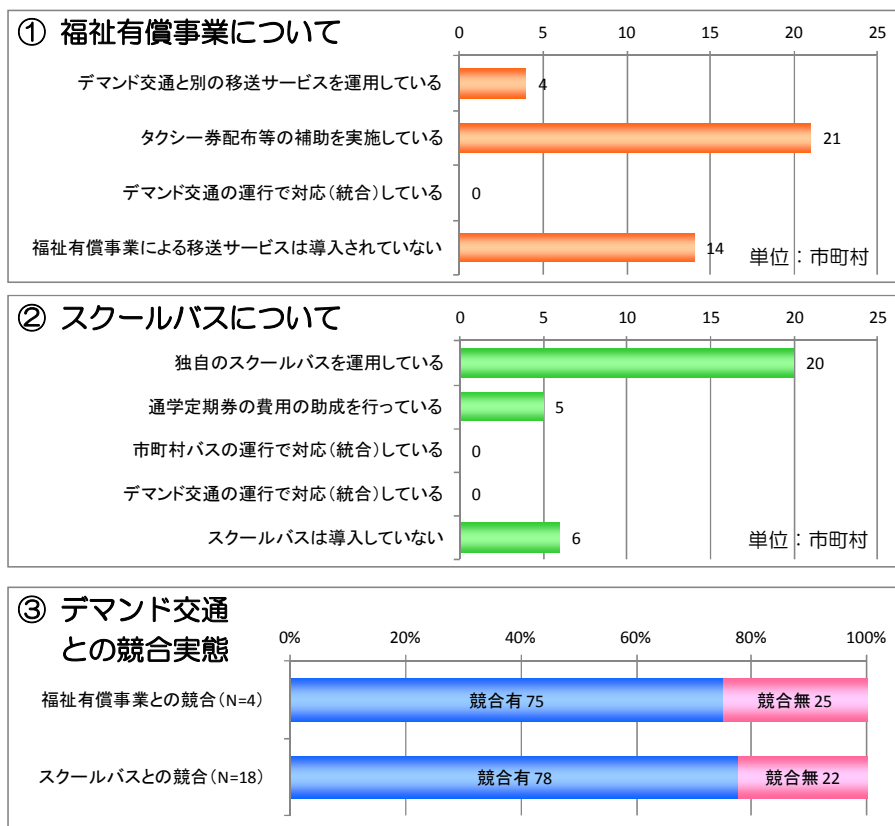


図 県内市町村における福祉有償事業・スクールバスの導入状況（平成25年）

2-2 生活交通の支援制度

生活交通に関する支援制度としては、ネットワークの整備、改善に対する支援や、バス路線等の運行への補助などがあります。

(1) ネットワークの整備・改善に対する支援制度

ネットワークの整備・改善に向けた支援制度として、県が平成 21 年度に創設した「生活交通再構築事業費補助金」のほか、平成 23 年に各種補助制度が改組されて設立された、国の「地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～」があります。

(各種制度は、平成 26 年 3 月時点の情報です。)

① 生活交通再構築事業費補助金（県単）

目的：市町村が移動特性やニーズを的確に把握したうえで、輸送形態等をそれらに適合するものと改善・再構築するための取組を支援し、より効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成を促進する。

補助内容：

項 目	内 容
補助対象者	生活交通を運行している市町村 ※市町村が協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条）等の実施する対象事業の経費を負担する場合を含む（要確認）
補助内容	効果的・効率的な生活交通ネットワークを構築するために要する次の経費 a. 調査・計画策定に係る経費（実態調査、ニーズ把握調査、計画策定、等） （本ガイドラインに提示している検討プロセスに基づく検討） （新規計画策定に加え、既存計画の見直しにも適用） b. 実証運行に係る経費 （実証運行（欠損額）、広報、分析・評価、※車両・設備を除く） c. 利用環境整備に係る経費（停留所利便施設（ベンチ、上屋）、等） ※b, c は、県運行費補助対象の市町村バス系統を含むバス網を再構築する場合に限る
補助額	1/2（国庫補助金の交付を受ける場合には、当該交付額を控除した額の 1/2） 【限度額】 対象事業 a：2,000 千円以内（1 市町 1 箇年度 以内） 対象事業 b： } 市町村生活交通路線運行費補助金の 1/2 以内 対象事業 c： } 1/2 以内（b、c の合計額） ※対象事業 a については、実施後、2 箇年度以内に実証運行に取り組むことが必要 取り組まなかった場合には、当該交付済額を市町村生活交通路線運行費補助金交付相当額から控除

② 地域公共交通確保維持改善事業（国補）〔地域公共交通調査等事業〕

目的：生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

補助内容：

項目	内容
補助対象者	地域の公共交通の確保・維持・改善にかかる計画の策定を設置目的の1つとする多様な地域の関係者により構成される協議会 (補助要綱第2条第1項第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会(法定協議会))
①：地域公共交通調査事業	
補助内容	地域公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査に要する経費 <ul style="list-style-type: none"> ・ 協議会開催等の事務費 ・ 地域のデータの収集・分析の費用 ・ 住民・利用者アンケートの実施費用 ・ 専門家の招聘費用 ・ モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用 ・ 短期間の実証調査のための費用 等
補助額	定額(上限額 2,000 万円) 次に掲げる額のうち、いずれか少ない額 (1) 補助対象経費の実績額 (2) 補助金交付決定額 (3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額
②：地域協働推進事業	
補助内容	(1) モビリティマネジメントの実施に要する経費 (2) 地域におけるワークショップ、説明会、検討会等の開催に要する経費 (3) 公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費 (4) 公共交通、乗継情報等の提供に要する経費 (5) 割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費 (割引運賃の設定に伴う減収分の補填については含まない。)
補助額	1/2 次に掲げる額のうち、いずれか少ない額 (1) 補助対象経費の実績額 (2) 補助金交付決定額 (3) 補助対象経費から当該事業に係る収入に相当する額を控除した額

※いずれの場合も補助対象経費には、土地の取得に要する費用は除く。

(2) バス運行等に対する支援制度（路線維持のための支援制度）

生活バス路線の運行等に対する支援制度として、次のようなものがあります。

■バス運行への補助制度

- ①地域公共交通確保維持事業（国補）[地域間幹線系統確保維持費国庫補助金]
[地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金]
- ②栃木県バス運行対策費補助金（国庫協調）（県単）
- ③栃木県生活バス路線維持費補助金（県単）
- ④市町村生活交通路線運行費補助金（県単）

		地域公共交通確保維持事業（国補）	
		①-1 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 ② 栃木県バス運行対策費補助金（国庫補助） （幹線系統補助）	①-2 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 （支線系統補助）
基本的 考え方	目的	●地域住民の生活に必要な広域的・幹線的路線の維持・確保	●地域間幹線系統と密接な関係にある地域内フィーダー系統の住民の生活に必要なバス路線の維持・確保
	制度の 枠組み	●国庫補助「地域公共交通確保維持事業」に基づく補助	
	対象 事業者	●乗合バス事業者 一般乗合旅客自動車運送事業者 （道路運送法第3条第1号イ）	●路線定期運行、路線不定期運行、区域運行 ●市町村営有償運送（交通空白輸送） ●過疎地有償運送（乗合旅客の運送に係るもの）
補助要件	形態等	●複数市町村（H13.3.31 時点）にまたがる路線 また、以下の地域へのアクセスする路線 ①広域行政圏の中心市町村 ②宇都宮市 ③上記以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、①に準じる生活基盤が整備されている地域 ●輸送量 15～150 人/日	●補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統（政令市、中核市等が運行支援するものを除く） ●以下に示す交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること ①過疎地域等における系統 ・過疎地域（過疎地域自立促進特別措置法） ・振興山村（山村振興法） ②半径1 km以内に、鉄道駅、バス停等が存在しない等の交通不便地域を結ぶもの ●地域における既存の交通ネットワーク等と整合が図られているもの
	競合 条件	他系統との競合区間（輸送量の和が150人超/日）の合計が50%以上の路線は、競合区間の割合に応じて、補助対象額を減額	—
	乗車 密度	●乗車密度5人未満の場合、「当該乗車密度/5（人）」を補助対象額に乗じて減額	—
	運行回数	3回/日以上	—
	収支 条件	1. 経常収益が補助対象経常費用に達していないもの 2. 経常収益が補助対象経常費用の11/20以上の生活バス路線（県） 3. 上記の2に該当しない生活バス路線で市町村が補助することにより、経常収益及び市町村の補助額の合計が経常費用の11/20に相当する額に達するもの（県）	—
	その他	生活交通ネットワーク計画に記載されている系統および運行予定者であることが必要 ※地域協働推進事業の実施を前提に補助要件緩和などの特別措置あり	
補助負担	国	●1/2（事前算定ベース）	●補助対象経費の1/2と市町村毎の国庫補助上限額のいずれか少ない額
	県	●1/2（実績ベース）	—
	市町村	●経常収益が経常費用の11/20を下回る場合、その差分。 ●補助対象経費（実績）>国庫補助対象経費（見込額）の場合、その差分の1/2	—

		③栃木県生活バス路線維持費補助金（県単）	④市町村生活交通路線運行費補助金（県単）
基本的 考え方	目的	●地域住民の生活に必要なバス路線の維持・確保（国庫補助対象外の路線）	●地域住民の生活に必要な生活交通路線の維持・確保
	制度の 枠組み	●国庫補助対象外の路線に対する補助	●生活交通路線の運行に対する補助
	対象 事業者	●乗合バス事業者 一般乗合旅客自動車運送事業者 （道路運送法第3条第1号イ）	●生活交通路線を運行する市町、運行を事業者 に委託する市町、地域住民主体で運行される ものに対して支援する市町
補助要件	形態等	●生活バス路線（協議会において地域住民の 生活に必要な旅客輸送の確保のために、維 持・確保が必要と認められ、知事が指定し たもの）であること ※広域性・幹線性を有する系統が対象 ・市町村をまたいで運行される系統 ・同一市町内を運行する路線のうち、当該 市町外からの来訪者の利用が想定される 医療機関や商業施設と鉄道駅を結ぶ系統 等	●生活交通路線（地域住民の日常生活上必要な モノとして知事が指定した乗合バス事業又 は自家用有償旅客運送事業等）であって、以 下の要件の全てに該当するもの ①以下のいずれかに該当するもの ・市町が自ら運行するもの又は市町からの 委託により、交通事業者が運行するもの ・地区協議会等市町以外が運行するもの のうち、市町が生活交通として認め、運営 に関与しているもの ・乗合バス事業者が自ら運行するもの のうち、広域性を有しない系統 ②新規運行にあたり、事前に需要特性、二 ーズ等に適合する輸送形態の調査・検討 及び実証運行を行っているもの ③高速バス、急行バス、その他季節運行な どの観光路線ではないこと ④鉄道駅や広域的幹線のバス系統との接続 など、市町内の既存交通ネットワークと 整合が図られているもの
	競合 条件	他系統との競合区間（輸送量の和が150人 超/日）の合計が50%以上の路線は、競合区 間の割合に応じて、補助対象額を減額	—
	乗車 密度	2人以上15人以下	—
	運行 回数	10回/日以下	—
	収支 条件	1. 経常収益が補助対象経常費用に達してい ないもの 2. 経常収益が補助対象経常費用の11/20 以上の生活バス路線 3. 上記の2に該当しない生活バス路線で市 町村が補助することにより、経常収益及 び市町村の補助額の合計が経常費用の 11/20に相当する額に達するもの	1. 運送収入が補助対象運送費用に達してい ないもの 2. 市町村補助基準 1/8～1/6 （振興山村市町 1/10～1/7） 3. 系統補助基準 1/7～1/5 （振興山村系統）1/8～1/6 4. 路線運行と区域運行を組み合わせる場合 区域運行 1/10 ※上記2,3は制度改正に伴う移行措置
補助負担	国	—	—
	県	●補助対象経費の1/2	●財政力指数（*）に応じて補助率を設定 財政力指数 補助率 ①県財政力指数以上～1.0未満 1/4 ②県財政力指数未満 1/3 ③過疎市町村 1/2 *当該年度前3か年の平均
	市町村	●補助対象経費の1/2 ●経常収益が経常費用の11/20を下回る場 合、その差分。	①3/4 ②2/3 ③1/2

■車両購入への補助制度

④地域公共交通確保維持事業（国補）〔車両減価償却費等国庫補助金〕

		地域公共交通確保維持事業 車両減価償却費等国庫補助金（国庫補助）
基本的 考え方	目的	●都道府県協議会等又は市町村協議会等が定めた生活交通ネットワーク計画に取得が必要として掲載された補助対象車両の取得に対する支援
	制度の 枠組み	●国庫補助「地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助金）」に基づく補助
	対象 事業者	●地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を行うバス事業者等
補助要件	前提 条件	●生活交通ネットワーク計画への以下の内容の記載 ①車両の取得にかかる目的・必要性 ②車両の取得にかかる定量的な目標・効果 ③車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者 ④地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者とその負担額
	対象 車両	●上記の条件を満たすもののうち、以下のすべての条件に適合する車両 ①補助対象期間中に新たに購入等を行うもの （前年度までの購入車両で、当該補助金の交付を受けている車両は、耐用年数を満了するまでの間補助対象とすることができる。） ②主として、幹線及びフィーダー補助金の対象システムの運用に供するもの ③地上から床面までの地上高が65センチメートル以下、かつ定員11人以上の車両であって、以下のいずれかに該当するもの ・ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き） ・ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き） ・小型車両（上記に属さない、長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両） （上記以外の車両の導入には、国土交通大臣に対しその理由を記載した書類の提出が必要）
補助額		<p>補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る補助対象金融費用の合計額</p> <p>1. 補助対象減価償却費に係る車両費の額は、次に掲げる額のうち、いずれか少ない額</p> <p>(1) 車両の種別による上限額（消費税を除く）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップ型車両　：1,500万円 ・ワンステップ型車両　：1,300万円 ・小型車両　　　　　　：1,200万円 <p>(2) 実費購入予定費（消費税を除く）から備忘価額として1円を控除した額</p> <p>2. 補助対象減価償却費は、省令に規定する償却率に基づき次式により計算した額と補助対象事業者が任意に設定した償却率に基づき算出した額のいずれか低い額を限度とする。（リース車両についても同様の扱い）</p> $\text{補助対象購入減価償却費に係る車両費の見込額} \times \left[\frac{\text{当該車両の償却率} \times \text{補助対象期間中に使用する予定の月数}}{12 \text{ (月)}} \right]$ <p>3. 補助対象金融費用は、年2.5%を上限（リース車両についても同様）</p>

(3) 生活交通のバリアフリー化に対する支援制度

バス、鉄道のバリアフリー化に対する支援制度として、次のようなものがあります。

① 地域公共交通確保維持事業（国補）[地域公共交通バリア解消促進等事業]

目的：生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

補助内容：

項目	内容
補助対象者	鉄軌道事業者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、バスターミナル事業者、他、これらを構成員に含む団体等
前提条件	<ul style="list-style-type: none"> ●生活交通ネットワーク計画への以下の内容の記載 ①事業の目的・必要性 ②事業の定量的な目標及び効果 ③事業内容及び事業を実施する事業者 ④事業に要する費用の総額、負担者とその負担額 ⑤計画期間
①：バリアフリー化設備等整備事業	
補助内容	<ul style="list-style-type: none"> ①鉄軌道駅の移動等円滑化に要する経費（段差解消等） ②バス・タクシー車両の移動円滑化に要する経費 （ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシーの導入・改造に要する経費のうち車両本体及び車載機器類の価格・改造費） ③福祉タクシーの共同配車センターの整備に要する経費 （通信設備整備、車載機器整備、コーディネーターの育成） ④バスターミナル・タクシー乗り場の移動円滑化に要する経費 ⑤バリア解消に資する待合・乗継環境の向上、情報提供に要する経費
補助額	1/3 （但し、ノンステップバス、リフト付バスについては、1/4または、当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額のいずれか少ない額）
②：利用環境改善促進等事業	
補助内容	<ul style="list-style-type: none"> ①鉄軌道駅等の利用者の利便性向上に資する生活支援機能施設の整備に要する経費（子育て支援施設、医療施設の整備に要する経費） ②LRT整備計画に基づき実施されるLRTシステムの整備に要する経費 （低床式車両の導入、停留施設整備、制振軌道整備、変電所整備、車庫整備、相互直通運転化施設整備、ICカードシステム導入等に要する経費） ③BRTシステム整備に要する経費 （接続車両の導入、停留施設整備、公共車両優先システム（PTPS）車載器整備、ICカードシステム導入等に要する経費） ④ICカードシステム、バスロケーションシステム、デマンドシステム導入、その他ITシステム等の高度化に要する経費 （システム開発費、設備整備費等）
補助額	1/3

※いずれの場合も補助対象経費には、土地の取得に要する費用は除く。

② 人にやさしいバス整備事業費補助金（県単）

目的：バリアフリー新法に対応したノンステップバスの普及促進や、高齢者や障害者等のバス利用の円滑化の観点から、バス事業者のノンステップバス導入を支援する。

補助内容：

項目	内容
対象事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合バス事業者 （道路運送法第3条第1号イに基づく一般乗合旅客自動車運送事業者） ・ 路線バス貸与事業者
補助内容	<p>次の要件にあてはまる路線におけるノンステップバスの導入に対する補助</p> <p>① バリアフリー新法に基づく基本構想に定められた鉄道駅等の生活関連施設を利用する路線</p>
補助負担	<p>国 1/4 以内</p> <p>県 1/8（上限 2,500 千円）</p> <p>市町村 1/8</p>

【参考】交通政策基本法（H25.12.4 施行）

①交通政策基本法の制定

交通政策基本法は、交通政策を総合的かつ計画的に推進するための枠組みを構築するもので、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等の交通に関する施策についての基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めています。

②交通政策基本法の概要

<目的>

交通政策基本法は、交通に関する施策について、基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることも目的とされています。（第1条）

<概要>

交通基本法は、交通政策の基本理念等について、以下のような内容で構成されています。今後、国により、交通政策基本計画が策定され、各種の施策が実行されていくこととなります。

交通政策の基本理念等(第2条～第7条)

交通に関する施策の推進にあたっての基本的認識(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)

関係者の責務等(第8条～第11条)

- ・国の責務(第8条)
- ・地方公共団体の責務(第9条)
- ・交通関連事業者等の責務(第10条)
- ・国民等の役割(第11条)

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)

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条) 基本的な方針、目標などの策定

国の施策(第16条～第31条)

- 【日常生活の交通手段確保】(第16条) 【高齢者、障害者等の円滑な移動】(第17条)
- 【地域の活力の向上】(第20条) 【連携による施策の推進】(第25条～第27条) 等

地方公共団体の施策(第32条)

当該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から踏まえ、施策相互間の連携等を図りつつ、総合的・計画的に実施

2-3 生活交通の事例

ここでは、生活交通の先進的な取組事例として、①幹線・支線をわけて運行する形態（ゾーンバスシステム）の導入事例、②利用者からの予約に応じて運行ルートを組み立てて走行する形態（デマンドタクシー）等の導入事例を紹介します。

事例1 ゾーンバスシステム（盛岡市）

【概要】

- 典型的な都心放射型の都市形態となっている盛岡市では、マイカー通勤者の増加などもあり、朝夕の交通渋滞が社会問題となっていた。
- バスのサービス水準の向上と運行の効率化を目指して、バスの運行形態を再編し、ゾーンバスシステムを導入している。（H13.7～）

【特徴】

- バス路線の再編を市全体の渋滞対策の一環として位置付け、既に市が率先して取り組んでいた時差通勤などの取組により、新たな施策について議会やマスコミの理解を得やすい土壌が形成されていた。
- 松園地区では、平成24年に高齢者の利用者が増加したことに配慮し、バス停留所以外でも降車できる“フリー降車制度”を試験的に導入するなど、利用促進に向けた取組が定期的に行われている。

【導入効果】

- 所要時間約30分の松園から都心部のルートで、ゾーンバスの実施、バスレーンの延長、急行便の設定等で約5分の時間短縮が実現した。
- 松園地区でのゾーンバスシステムは利用者が増加したが、その他の地区では必ずしも利用者増加には結びついておらず、松園地区でのバス専用レーンとの組み合わせがその一因と考えられる。

参考 URL <http://www.city.morioka.iwate.jp/keikaku/toshikei/kotsusenryaku/004554.html>

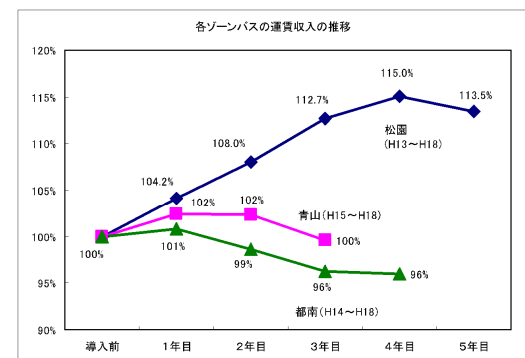
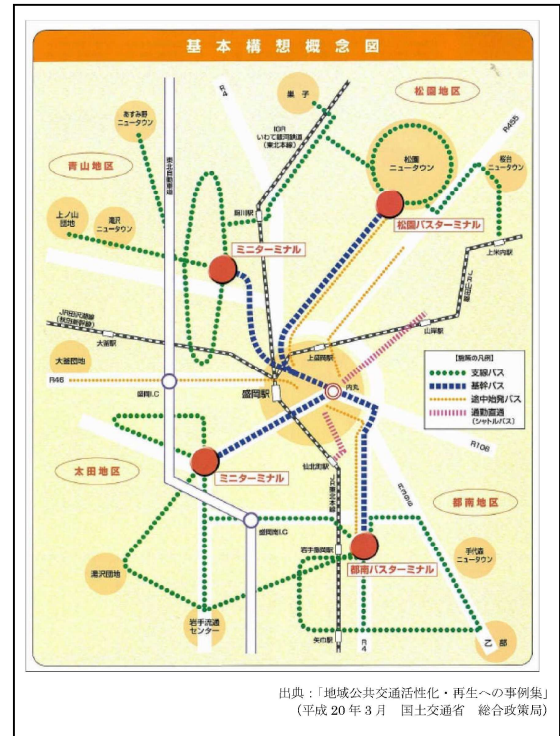


図2-11 各ゾーンバスの運賃収入の推移 資料：岩手県交通機

図 バス利用者数の変化

事例のポイント

- ※ 基幹バスと支線バスに分割することで、支線部でのよりきめ細やかな運行が可能となり、利用者の増加につながった事例です。
- ※ 鉄道駅のアクセスを考慮したダイヤ設定などの工夫のほか、盛岡市は、ゾーンバスシステムの導入にあわせて、「ハイグレードバス停」や「バスロケーションシステム」「パーク&バスライド用駐車場」「サイクル&バスライド用駐輪場」等の整備を行っており、このような総合的な取組も重要と考えられます。

事例2 電話で予約バス（可児市）

【概要】

- 周辺部から中心部への利便性を向上させるとともに、運行便数や停留所数などサービスを改善し、現在の運行経費を減らすため、全てのバス停を巡回せず、事前に予約のあったバス停のみを運行する仕組みを導入した。

【運行方式】

- 乗りたい便が動き始める時刻の 30 分前までに予約の電話をする
- 予約時刻が近づいたらバス停へと向かう
- 利用料金は、
大人：300 円／回
障害者・小学生：150 円／回



図：電話で予約バスの利用方法

【導入効果】

- 定時定路線型での運行時に比べ停留所の数を増設したが、予約のある停留所のみを経由するため、所要時間は短縮できた。
- 川合・土田地区では、便数と運行日数を見直した結果、従来の定時定路線バス「さつきバス」と比較し、利用者数が前年比 150% となり、経費の削減にも繋がった。



図：電話で予約バス（今渡・川合・土田地区）の停留所一覧

参考 URL <http://www.city.kani.lg.jp/view.rbz?nd=870&ik=1&pn=224&pn=301&pn=870&cd=1716>

事例のポイント

- ※ 運行便数や停留所数を増やし利便性を向上させた上で、停留所ごとの仮想ダイヤを活用し、乗降予約のある停留所のみを経由して運行することにより、定時定路線運行よりも、走行距離・所要時間が短縮され、サービス向上と同時に運行経費の削減を図っている事例です。

事例3 グループタクシー（山口市）

[概要]

- 公共交通不便地域に居住する 65 歳以上の高齢者を対象に、移動手段を確保するためのタクシー利用券の交付を実施している。
- 基本的に 4 人以上のグループをつくることでタクシー券交付の申請が可能となり、利用時には 1 人でも乗車することができるが、1 乗車につき 1 人 1 枚のみの使用となっているため、乗り合わせるほど安くタクシーが利用できる仕組みとなっている。

[タクシー券交付要件]

- 65 歳以上
- 自宅から一番近い駅及びバス停まで 1.0km 以上距離がある
(駅やバス停などから 1.0km 以内であっても途中坂道等がある場合は考慮される)
- 福祉タクシー券、おでかけサポートタクシー料金助成制度を受けていない

[タクシー券交付額]

- 自宅から一番近い駅及びバス停までの距離
 - 1.0km 以上 1.5km 未満
⇒ 300 円券 × 年間 60 枚
 - 1.5km 以上 4.0km 未満
⇒ 500 円券 × 年間 60 枚
 - 4.0km 以上
⇒ 700 円券 × 年間 60 枚

[利用券の利用方法]

- 1 人でも利用可能であるが、乗り合わせることで 1 人あたりの支払額が減る
- 福祉タクシー券、またはおでかけサポートタクシー券を所有している人と乗り合った場合、併用できる
- 利用券を持っていない人とも乗り合わせることは可能であるが、利用券は本人分のみ利用可能

グループタクシーを上手に使い分けよう!

1. 乗り合えば乗り合うほどお得です!

例えば・・・

300 円の利用券をお持ちの方が、ご自宅からスーパーまでの 3km をタクシーでお出かけする場合、タクシー料金は 1,010 円 (小型) になります。

- ◆ 1 人で利用した場合
1 枚しか利用できないため、残り 710 円は現金で支払います。
- ◆ **300 円の利用券をお持ちの方が 3 名で乗り合わせた場合**
1 人 1 枚ずつ利用して合計 900 円分利用できるため、残りは 110 円。110 円を 3 人で割り勘すると、**なんと一人 37 円**。これはお得!



2. バスや列車と組み合わせるとさらにお得です!

自宅からバス停や駅までタクシーを利用し、そこから目的地付近までバスや列車に乗り換えて行くと安く行けますよ!

※ また、70 歳以上の方は、山口市福祉優待バス乗車証を提示すれば、山口市内のバス運賃は 1 乗車 100 円になります。



※ バス・列車の発車時刻に間に合うようにグループタクシーを頼みましょう!

参考 URL http://www.city.yamaguchi.lg.jp/cms-sypher/open_imgs/service/0000023047.pdf

事例のポイント

- ※ 完全デマンド応答となっていますが、乗合せによる 1 人あたりの支払額の低減効果により、タクシーを共同で利用する仕組みとなっています。
- ※ 運営主体が住民組織（協議会）となっていることで、住民の間に「自分たちの交通機関」という意識が芽生え、住民自らが運営上の問題や課題を解決する姿勢が出来たことも成功の一因となっています。

事例4 デマンドバスやまびこ（東京都檜原村）

【概要】

- 地域（村内の交通空白地域）と路線バスをつなぎ、路線バスの発車・到着の時刻に合わせて運行するワゴンバスとなっている。
- 3地区で導入されている。

【運行方式】

【神戸（かのと）線及び藤倉線】

- 需要の多い時間帯の路線バスの発車・到着の時刻に合わせた運行を実施。
- 運行ダイヤは、定時で運行する「定時便」と、予約があった場合に運行する「予約便」を設定。
- 運行ルートは、定路線型運行で、地域内は自由乗降制を導入（但し、路線バス重複区間は、バス停のみ乗降可）
- 利用者登録はなくても利用可能。

<運行本数>

神戸線：1日14本（定時便10本、予約便4本）
 藤倉線：1日10本（定時便9本、予約便1本）
 両路線とも平日のみ運行

<運賃>

1回100円（大人小人共通）未就学児は無料

【笛吹（うずしき）・上平線】

- 需要の多い時間帯の路線バスの発車・到着の時刻に合わせた運行を実施。
- 運行ダイヤは、全便が予約便となっている。

<運行本数>

1日6本（すべて予約便）
 平日の週3日（月・水・金曜日）運行

<運賃>

1回100円（大人小人共通）未就学児は無料



図 デマンドバスやまびこ運行エリア



図 デマンドバスと路線バスの接続
人里（へんぼり）バス停



図 地区内の運行状況

参考 URL http://www.vill.hinohara.tokyo.jp/kurasinoguide/09_bus.html

事例のポイント

- ※ 中山間部において、地域内の交通空白地域へのサービスを確保するために、デマンド交通を路線バスの発着時刻にあわせて運行することで、路線バスとデマンドバスの連携により公共交通空白地域の解消を図っている事例です。
- ※ 道路幅員が狭く、大型バスが運行しにくいという地形的制約条件もありますが、需要の大きさ等も踏まえ、路線バスとデマンド交通の特性をうまく組み合わせた事例と考えられます。

2-4 生活交通と地域の相性

- 生活交通には多くの種類があり、それぞれ異なる特徴を持っています。これらの中から地域の特性にあわせて、最適な輸送形態を選択していくことが重要です。
- 生活交通の導入に際しては、人口や施設の面的な広がりや密度など、「①地域の現状・特性を正しく把握」し、「②その特性にあった最適な輸送形態を選択」することが重要です。

(1) 基本的な考え方

- 生活交通の導入・改善に向けた最も重要な視点としては、「①地域の現状・特性を正しく把握する」、「②その特性にあった最適なシステムを選択する」という2点が挙げられます。例えば、「他地域で実施している事例だから」と安易にデマンド交通を導入したり、「住民サービスのためのバスだから公共施設を結ぶものにしよう」と循環型のコミュニティバスを導入したりしても、往々にして、実際の利用に結びつかず、結果として「空気を運ぶバス」となるケースも少なくありません。
- このようなことにならないように、**地域の特性や住民のニーズにあった必要十分な輸送形態とネットワークをしっかりと見極めていくことが大変重要です。**

(2) 地域の特性とは

- 生活交通を考える上で、まず把握すべき“地域の特性”とは、**人々の移動ニーズ（需要）の源となる人口や施設の分布状況**が挙げられます。
具体的には、
 - ①人口の分布（夜間人口、従業人口、通学人口、高齢者人口など）
 - ②公共公益施設（病院や学校等）や大規模商業施設の分布
 - ③鉄道駅等の交通拠点の位置（移動の要衝となる箇所）など、生活交通を利用する人につながる要素をよく調べることです。
これにより、客観的に移動ニーズのありそうな地域・箇所を見つけ出すことができます。
- また、**住民（特にマイカーを利用できず生活交通に頼らざるを得ない人）を対象に、日常の移動の状況やニーズを把握**することも重要です。
例えば、検討地域を対象として以下のような調査を行うことが考えられます。
 - ①方法：対象地域内の世帯に対する郵送アンケート
 - ②対象者：車を日常の移動で利用できない方（高齢者、高校生など）
 - ③調査内容：日常の移動の目的、出発地・目的地、外出の頻度、時間帯、等



(3) 地域の特性に適した生活交通とは

➤ 生活交通には、様々な輸送力（車両定員）や運行形態のタイプ（路線型・区域型）があり、それぞれの適合しやすい地域、しにくい地域といったものがあります。

一般的には、移動のニーズの面的な広がりや密度によって、

- ①利用者の密度が高く、線的に分布している地域には「路線バス」
- ②利用者の密度が比較的低く、線的に分布している地域には「乗合タクシー（路線型）」
- ③利用者の密度が低く、面的に分布している地域では「デマンドタクシー（区域型）」

といった使い分けが考えられます。

また、導入を検討する地域の大きさや特性によって、複数の生活交通を組み合わせるなどの工夫も考えられます。

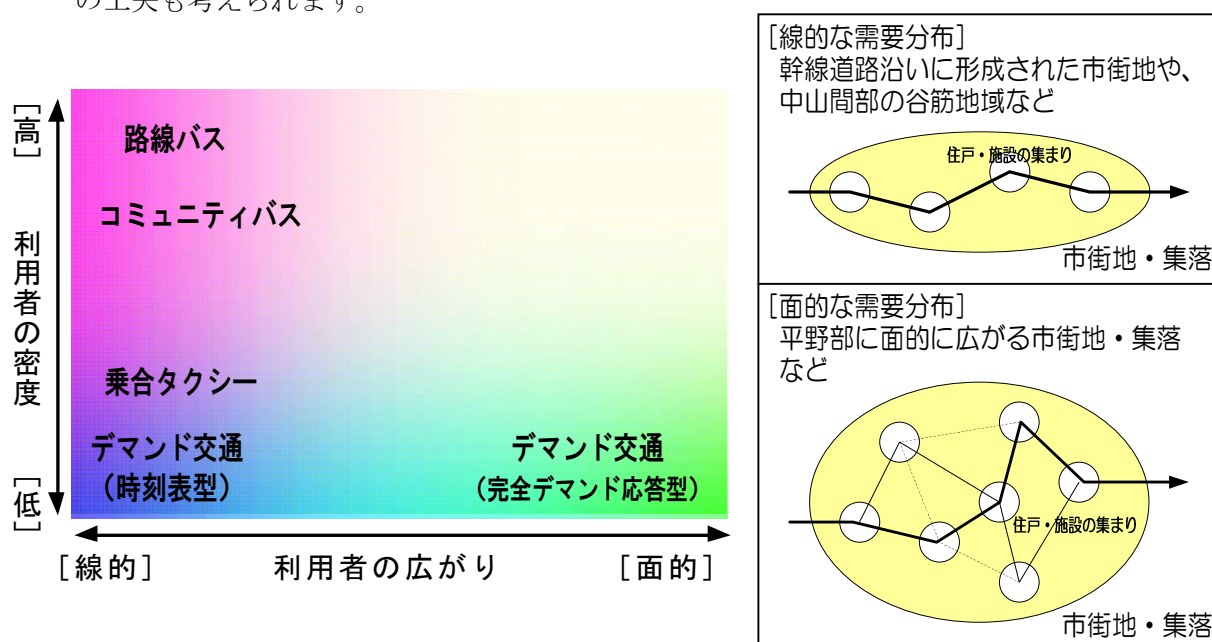


図 様々な輸送形態の適用範囲（イメージ）

※参考 導入事例での実績からみると、デマンドタクシー（バス）は比較的人口規模の小さい地域（約5万人程度以下）で導入されるケースが多くなっています。

デマンド交通の見直し・改善方策については、7章（P73～）をご参照下さい。

(4) 実際の検討にあたって

➤ 生活交通の計画にあたっては、持続可能なものとする視点が重要であり、既存の系統や運行形態にとらわれず、できるだけ簡素でコンパクトなシステムを優先的に検討していくことが必要です。

➤ また、実際に運行し始めた後ではじめて明らかになる課題・改善点も少なくないため、必ずこれらを見極めるための実証運行期間を設け、必要に応じて柔軟に見直し・改善を行っていくことが重要です。

➤ 特に、デマンド交通の導入では、利用者の予約のためのシステム等が必要となる場合がありますが、これらは、新規に構築すると多額の経費がかかることが予想されます。そのため、初期段階では、交通事業者のシステムやノウハウを活用することとし、利用状況に応じて順次システムを充実していく、といったステップを踏むことも必要です。