

生産性向上の取組事例についての適用可否
(地域間幹線系統確保維持計画 10. 関連)

平成 29 年に国土交通省自動車局旅客課から通知された「地域間幹線系統バス「生産性向上の取組」の進め方等について」において、検討にあたって求められている内容に対し、本協議会として資料を整理。

(1) 取組の検討にあたって以下の A)～D) について求められている。

- A) 全ての系統について、少なくとも通達別添「路線バスの生産性向上の取組事例」で示した全ての取組事例と同様の取組について検討。
- B) 輸送量が補助要件下限（15 人/日）に近い系統（過去 3 年間で 1 回でも実績輸送量が 15 人/日未満となった系統、又は平均乗車密度が 5 人未満の系統等）は、代替輸送手段への見直し等を検討。（バス系統として維持する必要がある場合は、その個別具体的な理由を整理。）
- C) 自治体が回数券等の購入を行っている系統のうち、実際の乗車人数が下限（15 人/日）を下回る系統は、代替輸送手段への見直し等を検討。（バス系統として維持する必要がある場合は、その個別具体的な理由を整理。）
- D) 上記 A)～C) の検討に限らず、地域の状況に応じた取組を積極的に検討。

これを踏まえ、補助対象路線ごとに以下の内容について整理。

- ・ 「路線バスの生産性向上の取組事例」（事例 1～4）の適用の可否と適用できない場合の理由
- ・ 輸送量が補助要件下限に近い系統について、代替手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由

(2) 取組の効果目標として、増収額、費用削減額、収支改善率等の数値目標を設定することを求められている。それに対し、本協議会の計画において掲げる「輸送人員の維持または増加」等の目標の妥当性の根拠として、以下のデータを整理。

- ・ 各路線の輸送人員の推移
- ・ 沿線市町村の人口推移（人口の減少は、利用者数に一定の影響を与えるため）

日バス協業第142号

平成29年 5月 8日

各都道府県バス協会 会長 殿

公益社団法人 日本バス協会
会長代行 島 倉 秀 市

地域間幹線系統等における生産性向上について

平素より当協会の運営に関して格別なご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

このたび、国土交通省自動車局長より、地域間幹線系統等における生産性向上について、別紙のとおり通達がありました。

これは、近年地域間幹線系統の赤字額が拡大しているが、これをできる限り抑制する必要があるとの観点からの取組であり、今年度以降、都道府県協議会等において策定する生活交通確保維持改善計画において、生産性向上の取組み（具体事例については別添資料も参照）を検討し計画に盛り込むよう、運輸局より指導および助言を受けることになります。特に地域間幹線補助申請予定事業者については、対応に遺漏なきようお願いします。

つきましては、貴協会において、その旨了知されるとともに、貴協会傘下会員に対し周知方よろしくお願いいたします。

1. 添付書類

- (1) 地域間幹線系統等における生産性向上について（国自旅第40号の2）
- (2) 路線バスの生産性向上の取組事例

（問合せ先）

業務部 佐藤・松浦

電話：03-3216-4014



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。

(別添)

国 総 支 第 1 1 号
国 自 旅 第 4 0 号
平成 2 9 年 4 月 2 8 日

各地方運輸局長
沖縄総合事務局長 } あて 単名各通

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。

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)

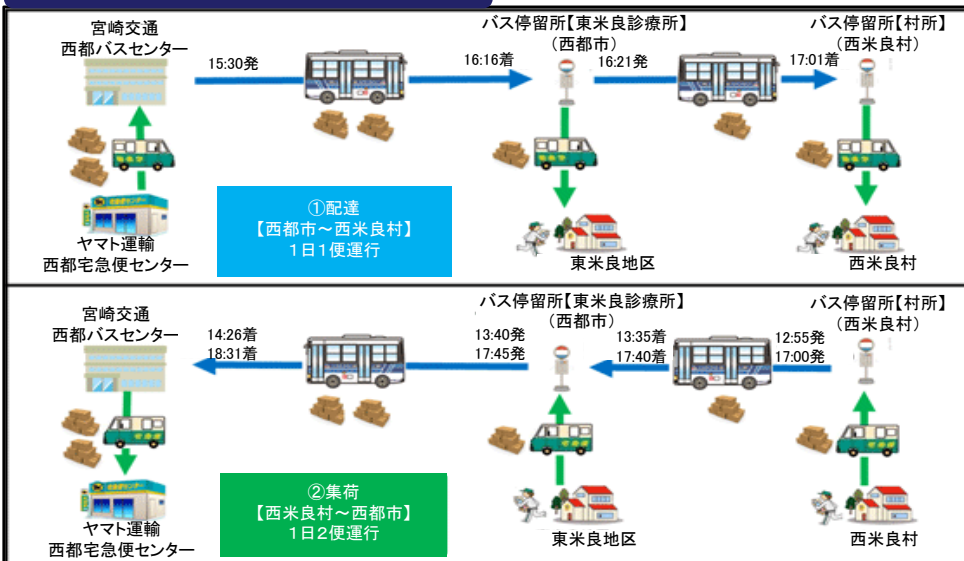
- 高齢化や過疎化による乗客数の減少などから、バス路線網の維持が困難になるケースが増えてきている。
- 物流業界においてもドライバー不足が顕在化しており、物流の効率化が求められている。
- このため、旅客運送事業者と貨物運送事業者、旅客運送事業者と地方自治体等が相互連携を図り、「バス路線の生産性向上」と「物流の効率化」を実現するために、**路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」**に取り組んでいる。

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**。

運行形態



【バス車両】



【専用荷台スペース】



【効果】

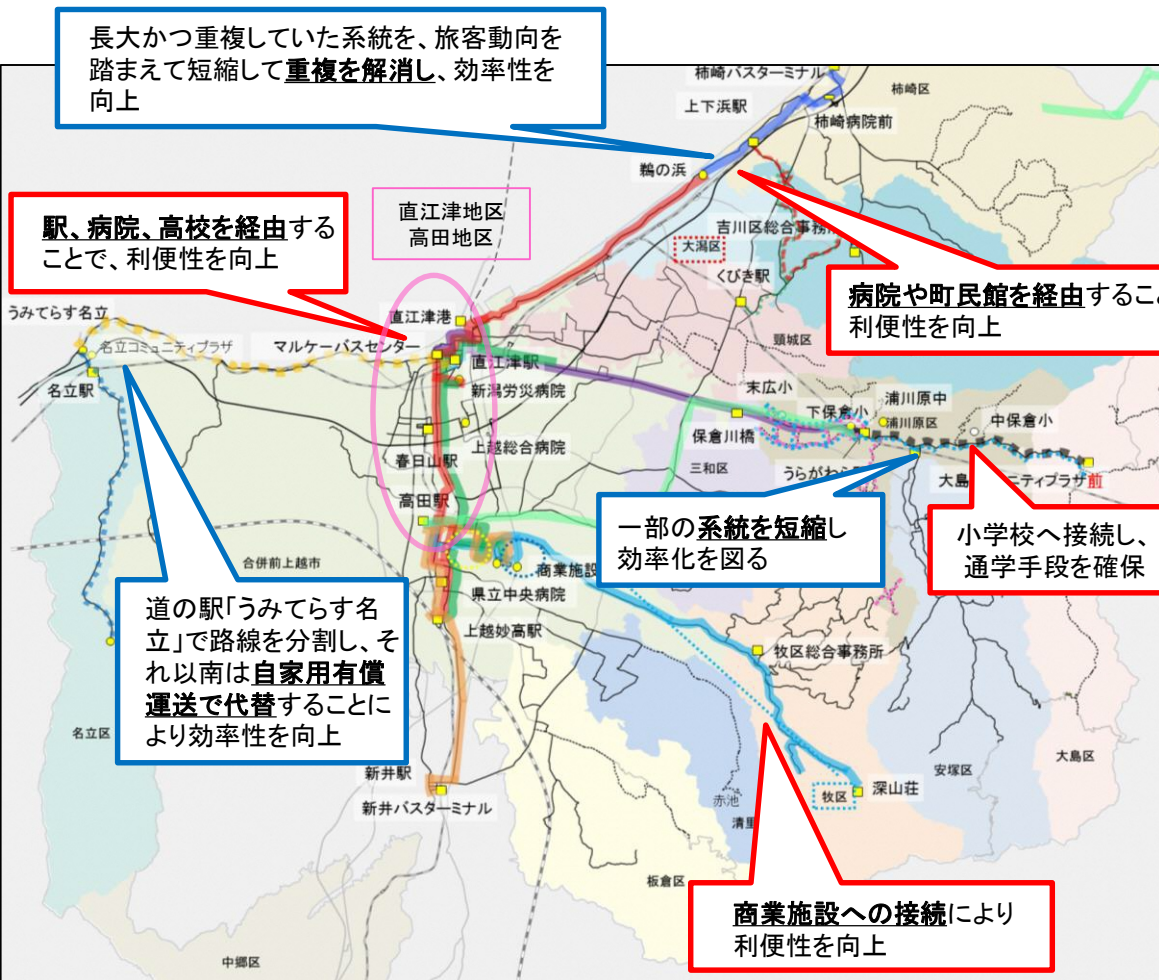
1路線で年間 200万円～500万円の増収

＜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

背景・課題

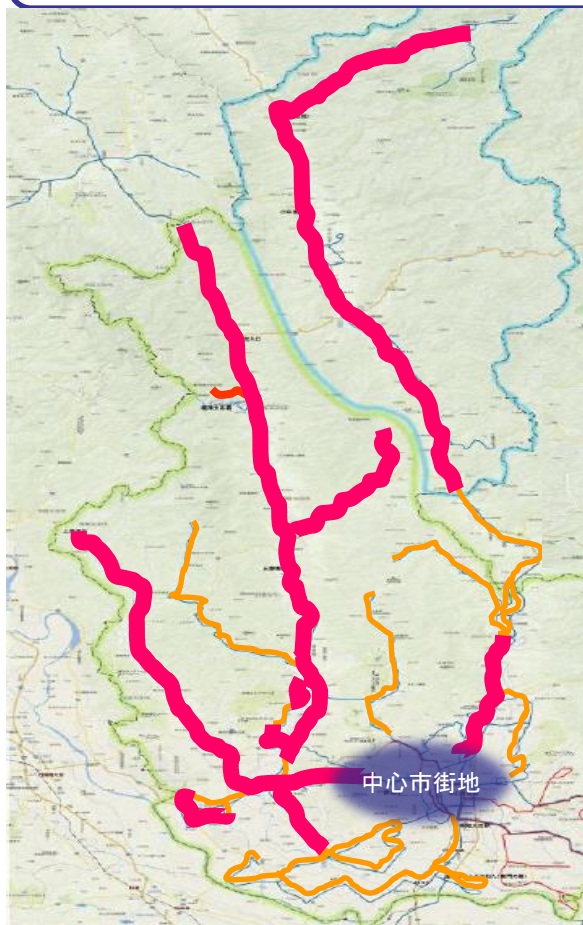
- ✓ 路線バス、コミュニティバス(市民バス)、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日(週1~7日)、ダイヤ・本数、運賃体系(距離制、200円均一、無料)の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

具体的な事業

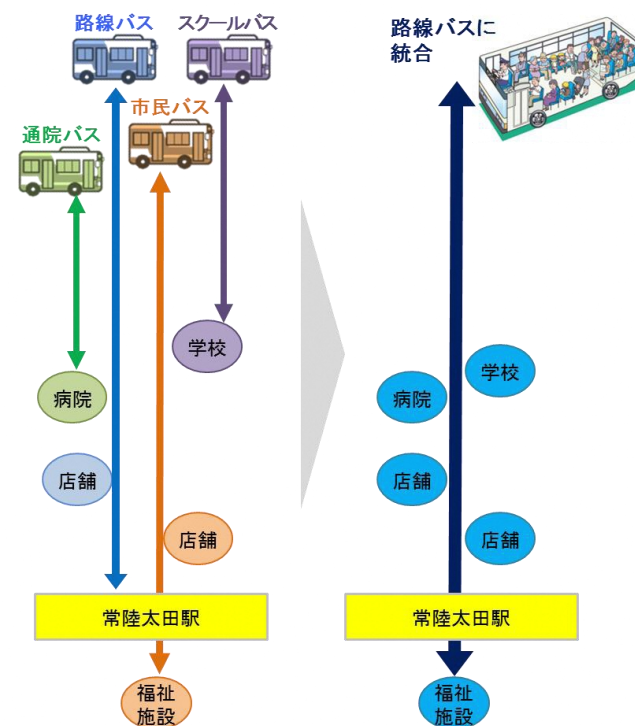
- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日(平日)とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更(200円、300円、500円)

【効果】

輸送人員の増加に伴う増収



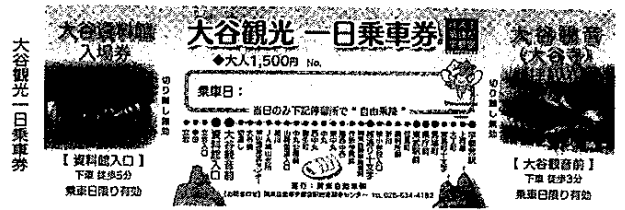
- 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
- 路線バス・市民バスが重複していた路線



- 大谷地区の観光振興と路線バスの利用促進
- バス往復代金(JR宇都宮駅～大谷(立岩)間乗降自由)
＋大谷資料館入場料＋大谷観音拝観料がセット
- 発売日:2014年7月18日
- 累計販売枚数:18,728枚(2017年3月末日現在)

下野新聞 2014年8月20日

大谷観光 バスで満喫



乗降自由、入場料など… 割安

観光振興局が市内を運行するバスの企画乗車券が発売されたのは初めて。料金は大人でバス往復代金(宇都宮駅～大谷(立岩)間)が乗降自由で、大谷資料館の入場料などセットで大人1,500円と割安。駅の観光案内所で販売している。とても人気を博している。

7月18日の販売開始から1カ月がたち、目標を上回るペースの約700枚が売れた。関東自動車は「予想以上に反響はいい」と手応えを感じている。県外の客から「JR宇都宮の観光案内所などで、一日乗車券や周遊券はないかと聞かれることがこれまで多く、市観光局は「客に手配してあげたい」と答えている。

バスの企画乗車券の販売は昨年限定された市観光振興局に譲渡された。市内の周遊バス「おきな」の一日乗車券の導入なども検討されている。

11月30日まで販売。同社宇都宮駅前定期券センターと、同社の宇都宮観光案内所で取り扱っている。問い合わせは同社観光バス部へ028-634-8133。

宇都宮市と関東自が企画

宇都宮市と大谷地区の観光振興と路線バスの利用促進を狙い、関東自動車と市観光局が共同企画して発売した乗車券「大谷観光一日乗車券」が目標を上回るペースで売れるなど好評だ。JR宇都宮駅と大谷(立岩)間が乗り降り自由で、大谷資料館の入場料などセットで大人1,500円と割安。駅の観光案内所で販売している。とても人気を博している。

一日乗車券 大人1,500円 好評

バスで愉快だ宇都宮

大谷

大谷観光一日乗車券

UTSUNOMIYA

「これ1枚で」もっと大谷が楽しくなる、お得なバスチケット!

「路線バスで大谷にでかけてみよう!」

関東自動車の運行する路線バスの「JR宇都宮駅⇔大谷(立岩)間」を1日乗り降り自由!

更に大谷資料館と大谷観音(大谷寺)の入場・拝観券がついてるお得な乗車券です。

見所たくさん!「石の里」大谷。

宇都宮市の北西部に位置し、特産品である「大谷石」の産地「石の里」大谷には、地下に広がる東京ドーム大の巨大空間「大谷資料館」や日本最古の石仏「大谷観音」(大谷寺)があり、他にも奇形の花や、高さ27mの平利観音。大谷石でものづくり体験が出来る施設など、ここで大谷の魅力を満喫できるスポットです。また市内中心部には下野一の歌「二重山神社」、大谷造りの「松が峰教会」、宇都宮のアンテナショップ「宮カフェ」、ご存知「宇都宮餃子」のテーマパーク「来らっせ」等の見所がたくさんございます。この乗車券を活用して宇都宮を満喫して下さい!

【大谷観光一日乗車券】を使えば、大谷をもっと「お得に★楽しく★」観光できちゃいます!

◆バス往復代金 JR宇都宮駅⇔資料館入口 大人900円

◆大谷資料館の入場料 大人700円

◆大谷観音(大谷寺)の拝観料 大人300円

通常合計1,900円が400円もお得!

大谷観光一日乗車券なら 大人1,500円! (中学生1,000円、小学生500円)

「これ1枚で」ぜ～んぶ楽しめちゃいます♪

さらに乗車券の裏面にもお得な情報が!? まずはチラシ裏面を✓チェック!

関東バス 発車時刻表

JR宇都宮駅～板通り十字の間の臨時バスが運行しておりますので、何處も乗降するのに便利です。

大谷方面 停留所: [大谷・立岩] 行きに大谷下車下さい。 大谷資料館 大谷観音(大谷寺) 大谷資料館入口まで 約30分

JR宇都宮駅方面 停留所: 7:55 8:10 9:20 10:05 10:45 11:25 12:35 13:25 14:15 14:50

宇都宮駅方面 停留所: 大谷地区 東武宇都宮駅南口まで 約20分 JR宇都宮駅南口まで 約30分

資料館入口 11:12 11:42 12:27 13:17 14:22 15:17 15:42 16:47 17:22

大谷資料館 11:13 11:43 12:28 13:18 14:23 15:18 15:43 16:48 17:23

【乗車券 販売箇所・販売時間】

■関東自動車宇都宮駅前定期券センター (JR宇都宮駅西口より徒歩1分、チサンホテル南)

平日 7:30～19:00 日曜 9:00～17:30 土曜 8:00～18:00 TEL 028-634-4182

■宇都宮観光案内所 (JR宇都宮駅構内 改札口前)

9:00～15:00 (乗車券販売時間)

【効果】
年間の輸送人員が約13,500人増加(発売前年度比12%増)、これに伴う増収

番号	事業者名	系統名	備考
1	南海バス(株)	美木多線	
事例1(貨客混載の取組)			適用(可or否) 否
・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。 ・当社労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能。			
事例2(バス路線の再編)			適用(可or否) 否(実施済)
・西区役所前での乗継をなくし、堺東駅等の商業エリアと接続することにより、利便性の向上及び効率化をはかる。(平成29年8月26日に路線の再編済。) ・既に福泉高校、西区役所、南区役所へ立ち寄りを行っており、近辺に追加できる商業施設や公共施設がない。			
事例3(路線バスへの混乗化)			適用(可or否) 否
既に沿線小学校において路線バスを通学に利用しており、混乗できそうな他の交通手段はない。			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)			適用(可or否) 否
路線運行上に観光活用ができそうな箇所はない。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			

番号	事業者名	系統名	備考
2	南海バス(株)	天野山線	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。 ・当社労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能。			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否(実施済)
一部槇尾中学校発着便を旭ヶ丘へ乗り入れを行うなど、再編を行っているが、現時点で他に立ち寄りできる商業施設・公共施設等がない。			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
路線バスへ混乗できそうな他の交通手段はない。			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	実施中
路線上に観光地の天野山金剛寺があるが、すでに河内長野市内限定1日乗車券「モックルカード」がある。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
当路線は、通勤や買い物等で利用する地域住民の生活交通手段として欠かせない路線であり、また、観光地の天野山金剛寺を訪れる利用者も多く、代替輸送は困難である。			

番号	事業者名	系統名	備考
3	南海バス(株)	北野田多治井線	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
・小型車運行のため、貨物の積み込みスペースの確保が困難。 ・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否
・当路線は平成17年の旧美原町合併後の市の一体化形成を図るため、美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、鉄道駅のない美原区から市内鉄道駅にアクセスできるよう運行しており、容易に再編をすることができない。 ・既に黒姫山古墳・東区役所・南海高野線北野田駅前に接続しており、他に再編できるような重複するバス路線および立ち寄りできる商業施設・公共施設等がない。			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
路線バスへ混乗できそうな他の交通手段はない。			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	否
路線運行上に観光活用ができそうな箇所はない。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
・当路線は、旧美原町合併後より運行する路線で、利用促進の取組等により利用人数が増加傾向にあり、沿線住民の生活利用に欠かせない路線となっている。また、通勤・通学利用も多く、代替輸送は困難である。 ・ビバモール美原南インター店とららぽーと堺に対する鉄道駅からのアクセスとなる。			

番号	事業者名	系統名	備考
4	近鉄バス(株)	北野田線(多治井系統)	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
・車両の運用上効率的なダイヤで運行しており、荷物を積み下ろしするような時間を設けていない。 ・小型車で運行しているため、荷物を積み込むスペースの確保が困難。 ・路線の営業キロが短いため、運送会社にとって輸送のメリットが少ない。 ・当社の就業規程では、乗務員が荷物の受け渡しを行なうことはできない。別途係員を手配することになるため、その分経費負担が増える。 ・仕業の組成上、効率的な車両運用を行っており、荷物を積み下ろしできるような時間を設けていない。			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否
・当路線は平成17年の旧美原町合併後の市の一体化形成を図るため、美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、鉄道駅のない美原区から市内鉄道駅にアクセスできるよう運行しており、容易に再編をすることができない。 ・既に黒姫山古墳・東区役所・南海高野線北野田駅前に接続しており、他に再編できるような重複するバス路線および立ち寄りできる商業施設・公共施設等がない。			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
路線バスへ混乗できそうな他の交通手段はない。			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	否
路線運行上に観光活用ができそうな箇所はない。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
・当路線は、旧美原町合併後より運行する路線で、利用促進の取組等により利用人数が増加傾向にあり、沿線住民の生活利用に欠かせない路線となっている。また、通勤・通学利用も多く、代替輸送は困難である。 ・ビバモール美原南インター店とららぽーと堺に対する鉄道駅からのアクセスとなる。			

番号	事業者名	系統名	備考
5	近鉄バス(株)	北野田線(さつき野系統)	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
・路線の営業キロが短いため、運送会社にとって輸送のメリットが少ない。 ・当社の就業規程では、乗務員が荷物の受け渡しを行なうことはできない。別途係員を手配することになるため、その分経費負担が増える。 ・仕業の組成上、効率的な車両運用を行っており、荷物を積み下ろしできるような時間を設けていない。			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否
・当路線は平成17年の旧美原町合併後の市の一体化形成を図るため、美原区域住民(美原町)の強い意向を受け、鉄道駅のない美原区から市内鉄道駅にアクセスできるよう運行しており、容易に再編をすることができない。 ・商業施設等への立ち寄り、速達性が損なわれることや所要時間の増加による運行便数の減など利便性が損なわれる。			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
路線バスへ混乗できそうな他の交通手段はない。			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	否
路線運行上に観光活用ができそうな箇所はない。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
・当路線は、旧美原町合併後より運行する路線で、利用促進の取組等により利用人数が増加傾向にあり、沿線住民の生活利用に欠かせない路線となっている。また、通勤・通学利用も多く、代替輸送は困難である。 ・ららぽーと堺に対する鉄道駅からのアクセスとなっている。			

番号	事業者名	系統名	備考
6	近鉄バス(株)	北野田線(富田林系統)	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
・路線の営業キロが短いため、運送会社にとって輸送のメリットが少ない。 ・当社の就業規程では、乗務員が荷物の受け渡しを行なうことはできない。別途係員を手配することになるため、その分経費負担が増える。 ・仕業の組成上、効率的な車両運用を行っており、荷物を積み下ろしできるような時間を設けていない。			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否
・再編できるような重複するバス路線がない。 ・既に美原高校、木材団地等への立ち寄りを行っており、追加できる施設がない。また、今以上の商業施設等への立ち寄りは、速達性が損なわれることや所要時間の増加による運行便数の減など利便性が損なわれる。			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否(実施済)
平成30年4月より、路線バスと同じ区間(富田林駅～PL病院間)を重複して運行していたPL病院の無料送迎バスを廃止し、路線バスに統合した。 ■無料バスと重複していた路線バス ・北野田線(富田林駅前～北野田駅前) →現行どおり ・金剛東団地線(富田林駅前～藤沢台～富田林駅前) →「PL病院正面玄関前」バス停を新設し、PL病院への乗り入れ系統を新設			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	PR検討
富田林駅の東側に中世以前の寺社や江戸時代以来の街並みが残る寺内町への観光利用が見込める。			
代替輸送手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
当路線は、通勤や買い物等の日常生活での利用を目的とした利用者が多く、地域住民の生活交通手段として欠かせない路線であるため、代替輸送は困難である。			