

協議会設置の趣旨及び圏域内の公共交通を巡る現況

令和 4 年 5 月

石川中央都市圏地域公共交通協議会

1. 協議会設置の趣旨

石川中央都市圏地域公共交通協議会の趣旨

- 石川中央都市圏では、市町をまたぐ移動が多く、また、戦災を受けなかった歴史あるまちが所在。移動の利便性を確保しつつ、先人から受け継いだまちを将来世代へ継承することは重要な課題であり、歴史あるまちの限られた道路空間を有効利用できる公共交通の役割は大きい。
- さらに、コロナ禍や燃料価格高騰により危機に瀕する鉄道・バス等の広域交通は、住民の不可欠な移動手段であることから、その持続性を確保することが必要な状況にある。
- 今般、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会として「石川中央都市圏地域公共交通協議会」を設置し、4市2町における広域的な地域公共交通計画を策定する。

主な論点

- 1 石川中央都市圏における公共交通の位置付け
- 2 民間事業として成立しない状況の中での行政の関与のあり方
- 3 北陸鉄道線(石川線・浅野川線)に関する持続性を確保するための取組のあり方
- 4 その取組に関する地域や行政の関与のあり方



進め方

令和4年5月 第1回

- ①公共交通を巡る現況報告(事務局、各交通事業者)、
- ②各市町の関連計画の状況整理、③今後のスケジュール、
- ④特に議論いただきたい事項

夏頃 第2回

- ①今後の公共交通に関する認識共有、②必要な取組の検討、
- ③基本理念・基本方針、施策体系の整理

冬頃 第3回

- ①数値目標等の整理、
- ②地域公共交通計画骨子案の決定

冬頃 骨子案のパブリックコメントの実施

令和5年2月頃 第4回

- ①地域公共交通計画の策定、
- ②今後の事業スケジュール、実施体制、
- 令和5年度以降の特定事業計画等の検討

特に検討が必要な事項

1 石川中央都市圏における公共交通の位置付け

- 公共交通の果たす役割(通勤・通学・通院・買い物等のための移動手段)
- 人口減少・高齢化、環境負荷低減等、社会経済情勢の変化への対応に果たす役割
- 公共交通に対する交通事業者、地域・行政等の意識・関わり方(モビリティ・マネジメント)

2 民間事業として成立しない状況の中で行政の関与のあり方

- コロナ禍や燃料価格高騰等への対応のあり方
- 生活路線の運行費、利用回復に向けた利便性向上等への行政の支援の程度

3 北陸鉄道線(石川線・浅野川線)※に関する持続性を確保するための取組のあり方

※ 北陸鉄道から、石川線・浅野川線の上下分離による運行継続が要望されている状況

- 北陸鉄道の対応方針の確認、鉄道線の役割の再確認、今後のまちづくりとの関係性の整理
- 持続性を確保するために必要な取組の方向性やスケジュールの整理

4 その取組に関する地域や行政の関与のあり方

- 地域公共交通活性化再生法等の制度の活用の検討

朝の通勤・通学ラッシュの様子



石川中央都市圏地域公共交通協議会の構成員

石川中央都市圏地域公共交通協議会委員

R4.4月 現在・敬称略

区分	委 員	氏 名	備 考
学識経験者		高山 純一	公立小松大学教授
国	国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所長	桑島 正樹	
	国土交通省 北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課長	玉巻 史成	
	国土交通省 北陸信越運輸局 石川運輸支局長	猿谷 克幸	
県	石川県 企画振興部 次長	有田 祐介	
	石川県 土木部 次長	本田 琢	
	石川県 警察本部 交通部 首席参事官	出口 喜義	
市町	金沢市長が指名する者	相川 一郎	金沢市 副市長
	白山市長が指名する者	安達 志郎	白山市 副市長
	かほく市長が指名する者	竹本 重久	かほく市 副市長
	野々市市長が指名する者	山口 良	野々市市 副市長
	津幡町長が指名する者	坂本 守	津幡町 副町長
	内灘町長が指名する者	上出 勝浩	内灘町 都市整備部担当部長
交通事業者等	一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事	宮崎 芳信	
	西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社 地域共生室 企画課 交通企画室長	鹿野 剛史	
	IRいしかわ鉄道株式会社 総務企画部長	杉藤 信之	
	北陸鉄道株式会社鉄道部長	坂下 忠夫	
	北陸鉄道株式会社 公益社団法人石川県バス協会の役員を兼ねる者	宮岸 武司	北陸鉄道株式会社 代表取締役社長
	西日本ジェイアールバス株式会社 北陸支店長	大久保 範繁	
労働組合	石川県私鉄バス労働組合協議会 議長	窪田 正尚	
住民団体等	金沢市町会連合会が推薦する者	外山 郁生	金沢市町会連合会 副会長
	白山市地域公共交通協議会が推薦する者	相馬 春美	白山市各種団体女性連絡協議会 監事
	かほく市女性協議会が推薦する者	松村 千恵	かほく市女性協議会 会長
	野々市市地域公共交通協議会が推薦する者	澤村 昭子	野々市市女性協議会 会長
	津幡町区長会が推薦する者	岡崎 博	津幡町区長会 会長
	内灘町女性協議会が推薦する者	松川 祐子	内灘町女性協議会 相談役
経済団体	石川県商工会議所連合会が推薦する者	富久尾 佳枝	金沢商工会議所女性会 会長
	石川県商工会連合会が推薦する者	太磨 照美	石川県商工会女性部連合会 副会長

2. 公共交通を巡る状況

石川中央都市圏の地域鉄道・地域間幹線バス

地域鉄道

JR北陸本線

路線距離 19.6km
駅数 7駅(金沢~小舞子)



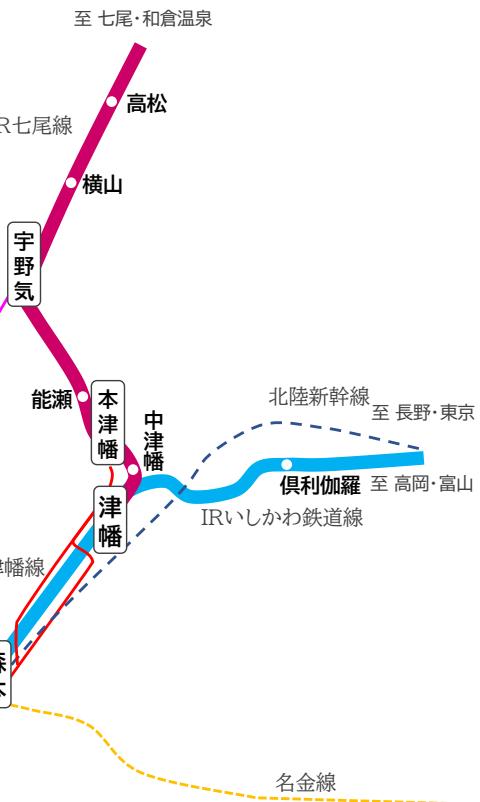
北陸鉄道石川線

路線距離 13.8km
駅数 17駅(野町~鶴来)



北陸鉄道浅野川線

路線距離 6.8km
駅数 12駅(北鉄金沢~内灘)



JR七尾線

路線距離 14.4km
駅数 6駅(津幡~高松)



IRいしかわ鉄道線

路線距離 17.8km
駅数 6駅(金沢~俱利伽羅)



地域間幹線バス

金沢寺井線

運行 北陸鉄道グループ
区間 金沢駅-松任-寺井中央

名金線

※令和4年6月末で廃止
運行 西日本JRバス
区間 金沢駅-森本駅-東原
(-福光駅)



西日本JRバス

津幡線

運行事業者 北陸鉄道グループ
区間 本津幡駅-森本駅
-兼六園下

内灘線

運行事業者 北陸鉄道グループ
区間 宇野気駅-内灘駅
-兼六園下



北陸鉄道グループ

(注)地域間幹線バス
複数市町を結び、広域的・幹線的な性格を持つ系統で、国庫補助対象路線となっているもの。

石川中央都市圏の公共交通に関する基本認識① 公共交通の重要性

- **公共交通**は、通勤・通学・買い物など日常生活に不可欠であり、自家用車を運転することができない子供や高齢者にとって特に重要な移動手段。
 - また、高齢者の運転免許証の返納がしやすい環境の整備、環境負荷の軽減・歴史都市の継承などのためにも、**今後も公共交通を確保・維持した上で、さらに利便性を高める必要**がある。

朝の通勤・通学ラッシュの様子



(注1)地域間幹線バス
複数市町を結び、広域的・幹線的な性格を持つ
系統で、国庫補助対象路線となっているもの。

(注2)名金線は令和4年6月末で廃止

これまで関連市町で議論してきた課題認識

課題① 北陸鉄道線の持続可能性確保 (石川線・浅野川線)

課題② 広域的生活路線の維持・充実 (鉄道・バス)

課題③ 交通不便地域の解消

課題④ 2次交通の充実

課題⑤ パーク・アンド・ライドの充実 (鉄道駅・主要バス停)

課題⑥ 全国共通交通系ICカードの導入拡大

課題⑦ MaaSの推進 (公共交通の利便性向上)

石川中央都市圏の公共交通に関する基本認識② 渋滞緩和との関係

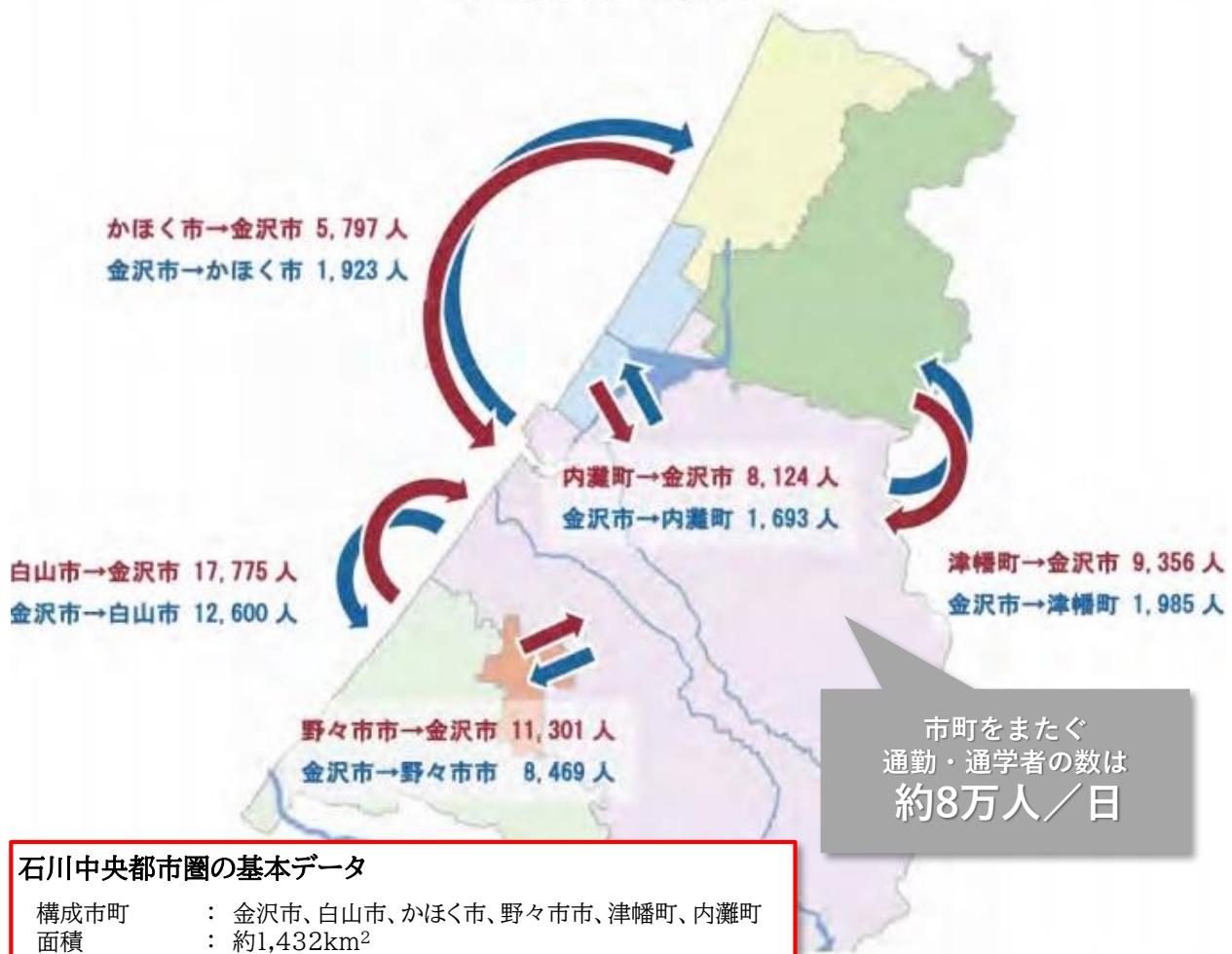
- 圏域内の移動のうち、公共交通を活用しやすい環境にある「金沢市中心市街地（都心軸）を経由する移動」は2割程度で、このうち6割程度が自家用車を利用。
- 石川県における主要渋滞箇所は金沢都市圏に集中しており、特に、金沢地域（金沢市～白山市）の渋滞損失時間は高いとされている。
- こうした観点から、都市圏における渋滞緩和策の1つとして、輸送力の大きい公共交通（鉄道・バス）のさらなる活用の必要性が高いと考えられる。



石川中央都市圏の公共交通に関するこれまでの取組

- 石川中央都市圏ビジョンに基づき、令和2年に4市2町の公共交通担当部局による協議の場を設置し、パーク・アンド・ライド駐車場（Kパーク）の拡大などに取り組んできた。

図 連携市町間の通勤通学人口



石川中央都市圏の基本データ

構成市町	： 金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町、内灘町
面積	： 約1,432km ²
人口	： 約73万人(平成27年国勢調査)
※圏域内には、県内21の高等教育機関のうち19機関が立地。	

Kパークとは

対象者

通勤・通学でマイカーを利用されている方
※自宅が駐車場から概ね500m以上離れていること

利用方法

指定駐車場にマイカーを駐車し、北陸鉄道グループの路線バス、北陸鉄道石川線を利用して通勤・通学

駐車場利用時間

月～金曜日の7時～24時（土日祝、年末年始除く）

システム料金

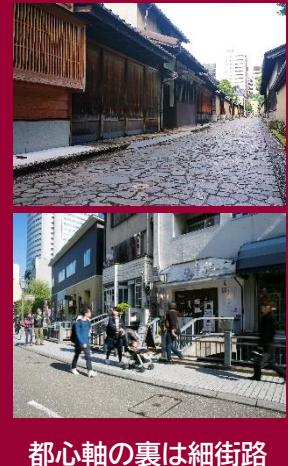
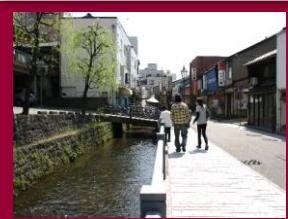
乗車券+駐車料金（商業施設では商品券3,000円/月）
※Kパーク専用バス定期券は4割引



金沢市の例 車中心から人中心のまちなかへの転換の必要性

- 藩政期から400年以上続く金沢のまちは、かけがえのない、そして唯一無二の財産であるが、代償として道路空間は他都市に比して制約がある。
- 市民が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としてさらに進化させるためには、限られた道路空間を車中心から人中心の空間に再編する必要がある。

藩政期から継承したまちなかは唯一無二の財産



他都市に比べて道路空間は制約

人中心のまちへ

限られた道路空間を公共交通で有効活用

政策課題

保全と開発の調和

快適な暮らしを実現する

歴史あるまちを守る

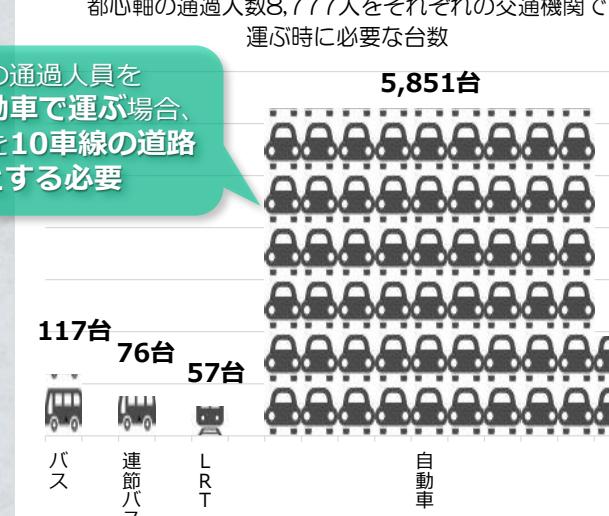
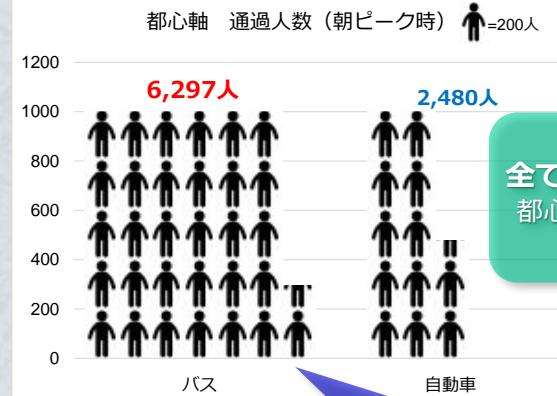
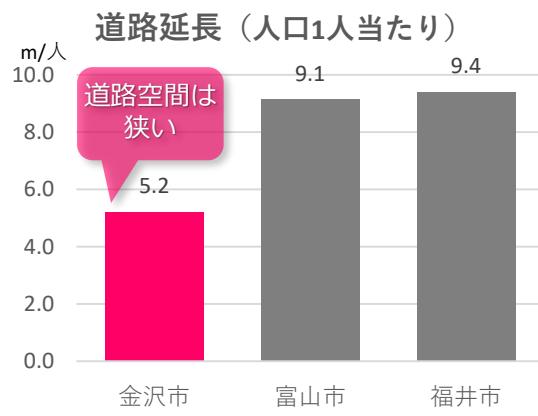
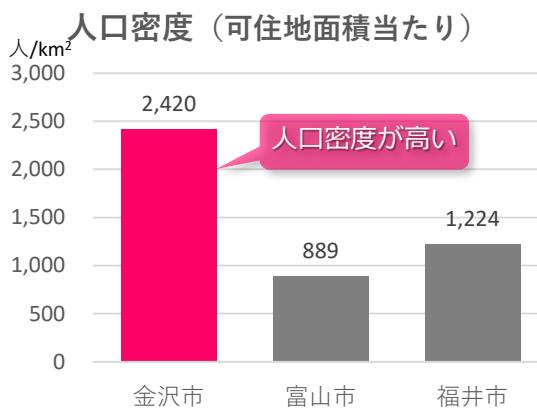
環境問題にも対応した持続可能なまちづくりを推進する

出典：京都市HP



金沢市の例 限られた道路空間と「歩いて暮らせるまちづくり」

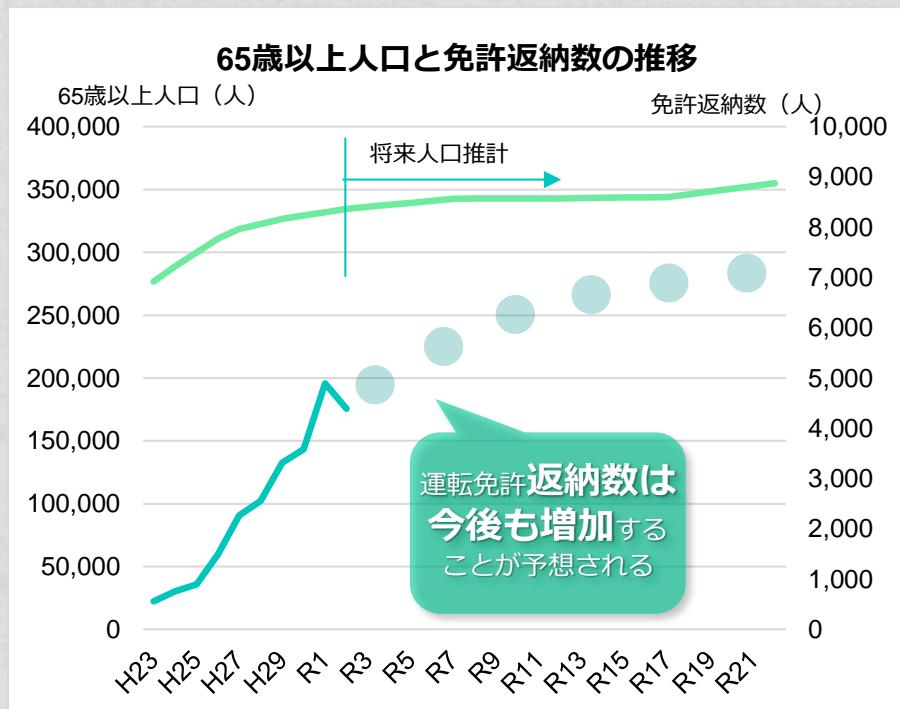
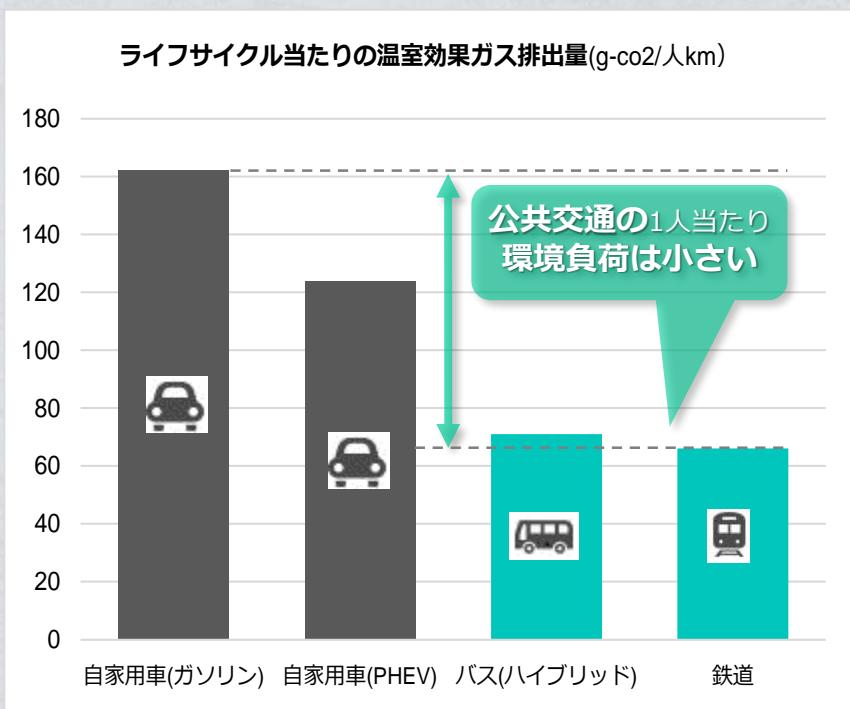
- 藩政期より受け継いだ金沢のまちなかの道路空間は他都市より限定。
- 現在のまちなかの移動を全て自家用車で賄うことは不可能であり、渋滞緩和の観点からも、輸送力が大きい公共交通機関に如何に転換するかが今後のまちづくりに重要。



都市機能が集約されている「まちなか」では
公共交通を活かしたまちづくりが特に効果的

環境負荷の軽減・高齢者や子供の移動環境確保の必要性

- 1人当たりの環境負荷の低減、運転免許を返納した高齢者や子供などの移動環境確保といった観点からも、自動運転や情報通信技術（ICT）による利便性向上を図りつつ、公共交通を利用しやすい環境を整え、過度に自家用車に依存せず、歩いて暮らせるまちづくりを進めることが持続可能な社会の実現に向けて不可欠。



出典 : International Transport Forum (OECD)
Corporate Partnership Board Report
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/environmental-performance-new-mobility.pdf>

出典 :
毎年人口
将来人口推計
免許返納数
石川県の人口と世帯(年) (石川県)
石川県の将来推計人口 (平成30年国立社会保障・人口問題研究所)
運転免許統計 (石川県) (警察庁交通局)

※点線は将来イメージ

将来世代も安心して暮らせるまちづくりのため 公共交通のさらなる活用が必要

地域公共交通の有する多面的効果（クロスセクター効果）

- 地域公共交通は、利用者数や運賃収入等から評価されることが多いが、医療費の抑制、介護給付費の抑制、家族送迎費用の抑制等、多面的に効果が波及するもの。また、地域公共交通が廃止された場合、シビルミニマムとして住民の日常生活を維持する観点から用意される廃止代替（※）にも多額の費用を要する。
- したがって、こうした可視化されていない多面的な効果や廃止代替に要する費用等を総合的に勘案し、地域公共交通維持のための支援の必要性について検討することが重要。

※現行輸送サービスが廃止された際に通学や通院等の目的別に必要となる輸送サービスを行政が提供した場合に要する費用。以下同じ。

現在評価している対象



本来評価すべき対象



①介護給付費の抑制額 …ある自治体での介護給付費増加額は約51万円/年と算出

公共交通が担保されている場合



- 外出機会が確保されている
- 高齢者の活動が活発
- 要介護になる人が少ない

元気高齢者が多い

介護給付費の抑制

公共交通が担保されなくなった場合



- 外出機会が確保されていない
- 高齢者の活動が減少
- 要介護者が増える

元気高齢者の減少

介護給付費増加

要介護者増加

公共交通が抑制付
している

②家族送迎費用の抑制額 …ある自治体で一部路線が無くなった場合に、家族送迎で代替したときの増加送迎費用額は約602万円/年と算出

公共交通が担保されている場合



費用:運賃

公共交通が担保されなくなった場合



費用:送迎者の時間拘束、ガソリン代

廃止代替に要する費用



- 現行の輸送サービスに要する公的負担額（B）と、廃止代替費用（A）の差額。ある自治体では、A-Bが300万円近くに及び、行政が代替手段を確保するよりも現行路線を維持する方が妥当であることを確認。

算出式（北陸信越運輸局HP）https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/r2shinpoziumu.html

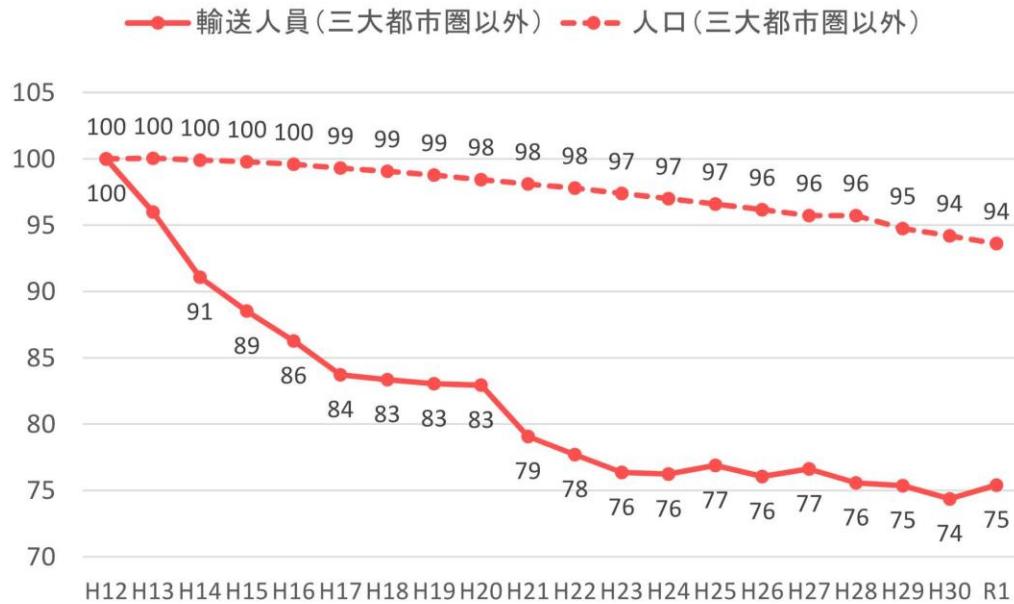
出典：国土交通省北陸信越運輸局

参考 公共交通を取り巻く状況等 全国のバス①

- 国土交通省によれば、乗合バス等の地域公共交通は、コロナ禍以前から続く「人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている」とされている。

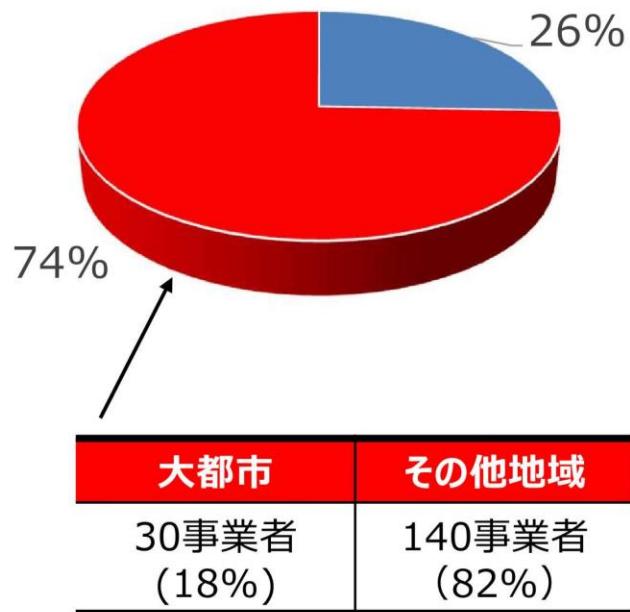
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



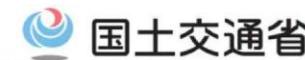
※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
(出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

一般路線バス事業が赤字である バス事業者の割合

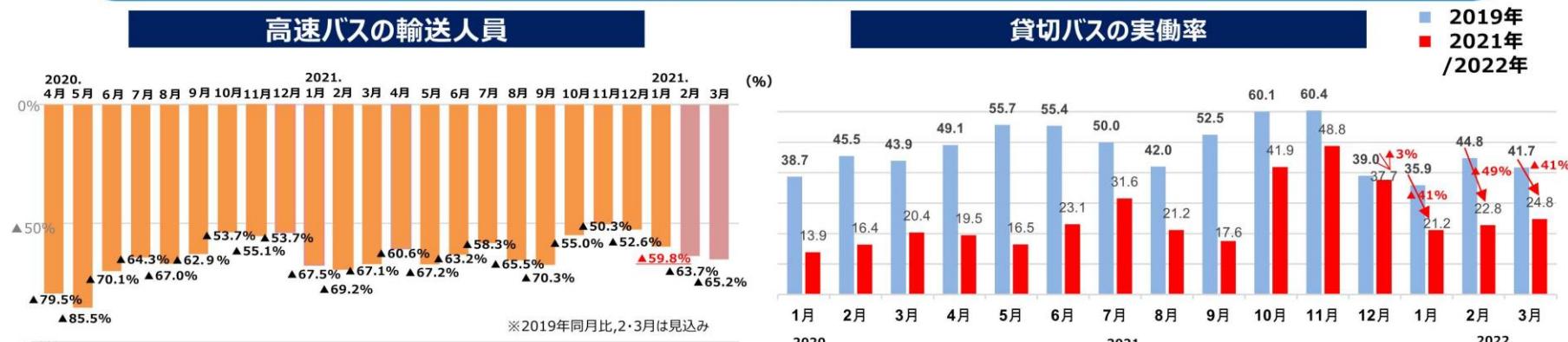
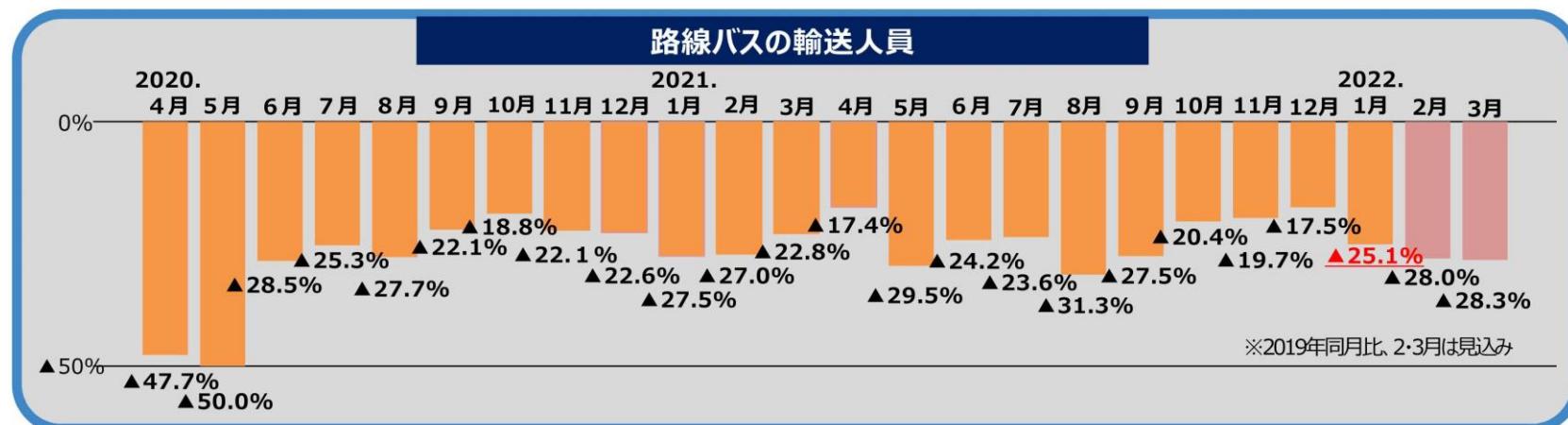


参考 公共交通を取り巻く状況等 全国のバス②

新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響



- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、2022年2月以降も約3割減（2019年同月比）の見込みで、コロナの収束が見通せない中で、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況。
- 高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しく、2022年2月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約5割減の見込み。

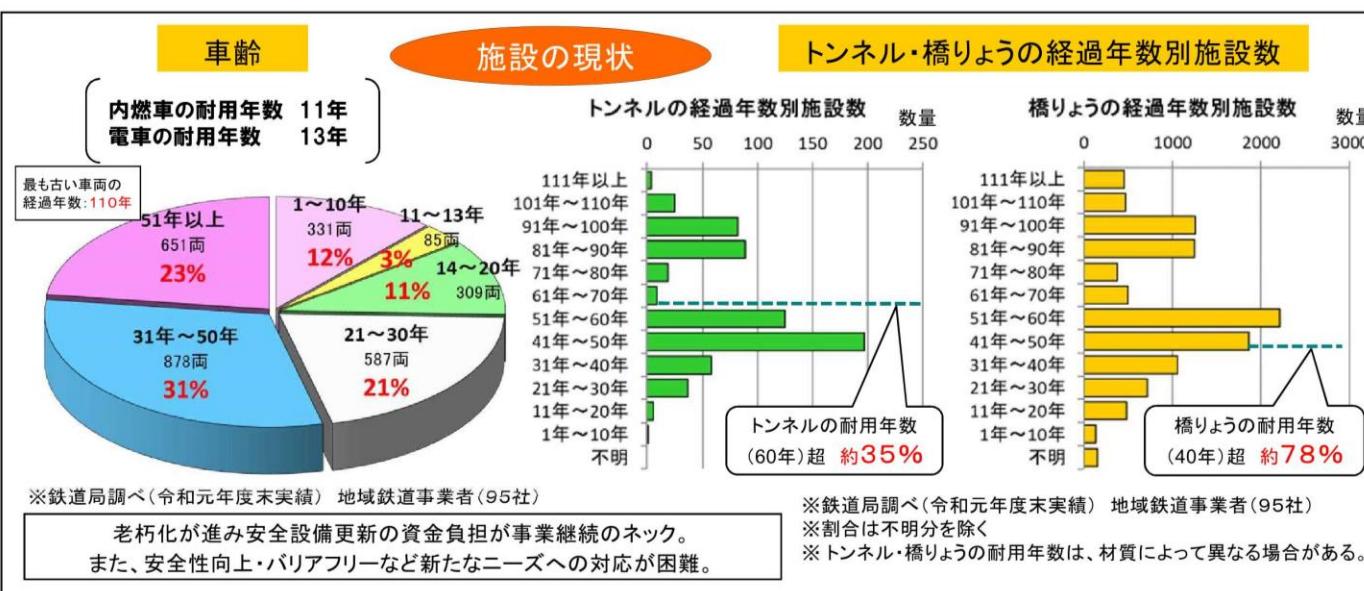
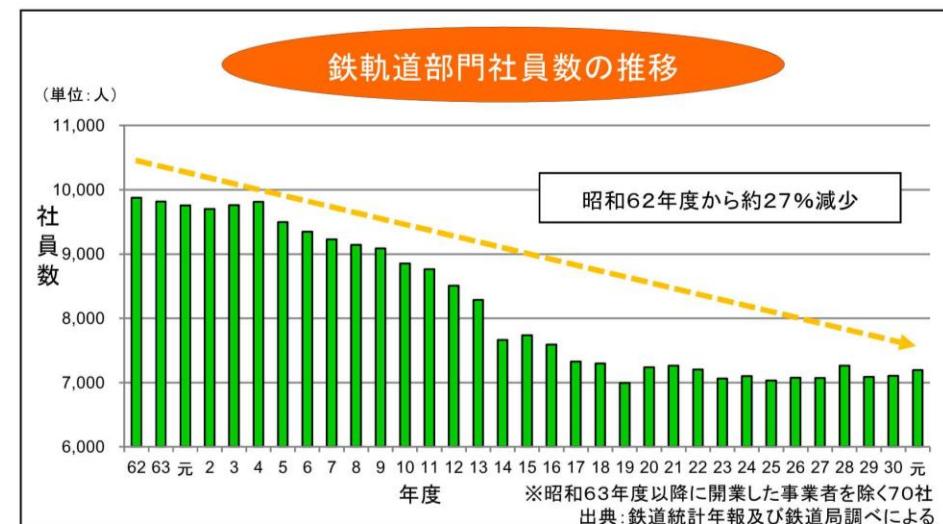
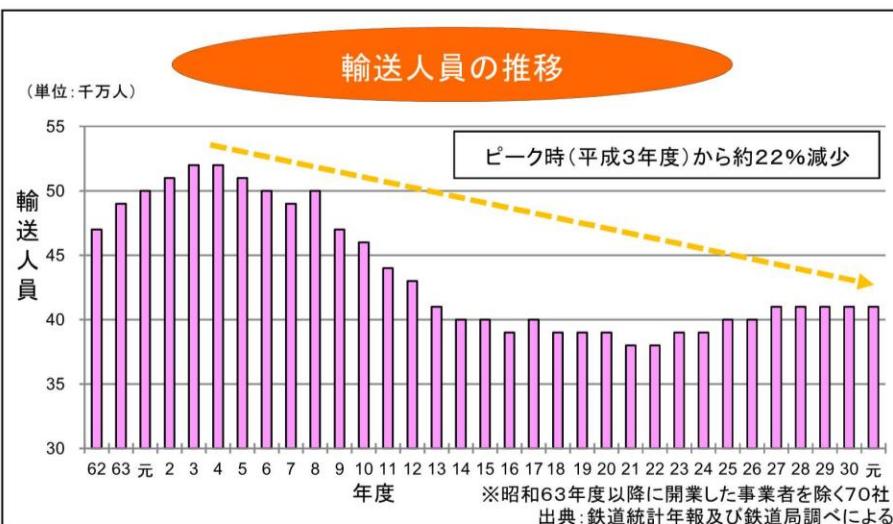


出典:国土交通省「第1回 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport Tk_000183.html

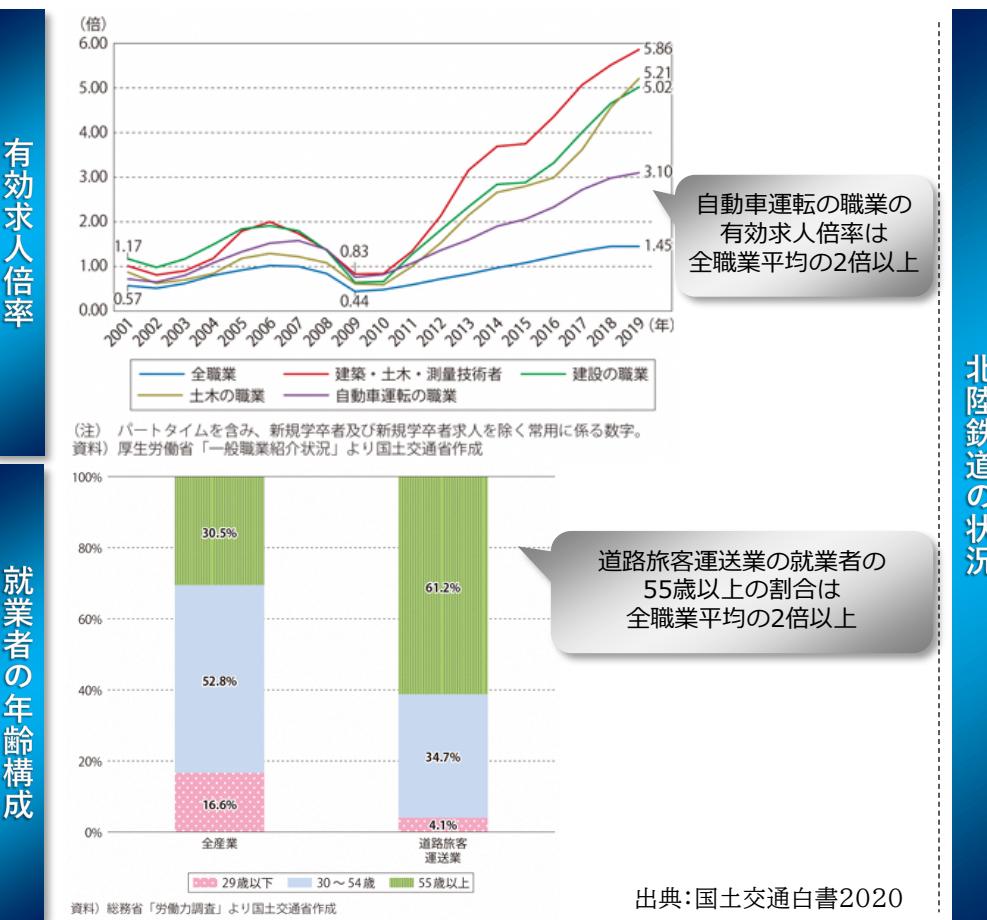
※1・2月は見込み

参考 公共交通を取り巻く状況等 全国の地域鉄道

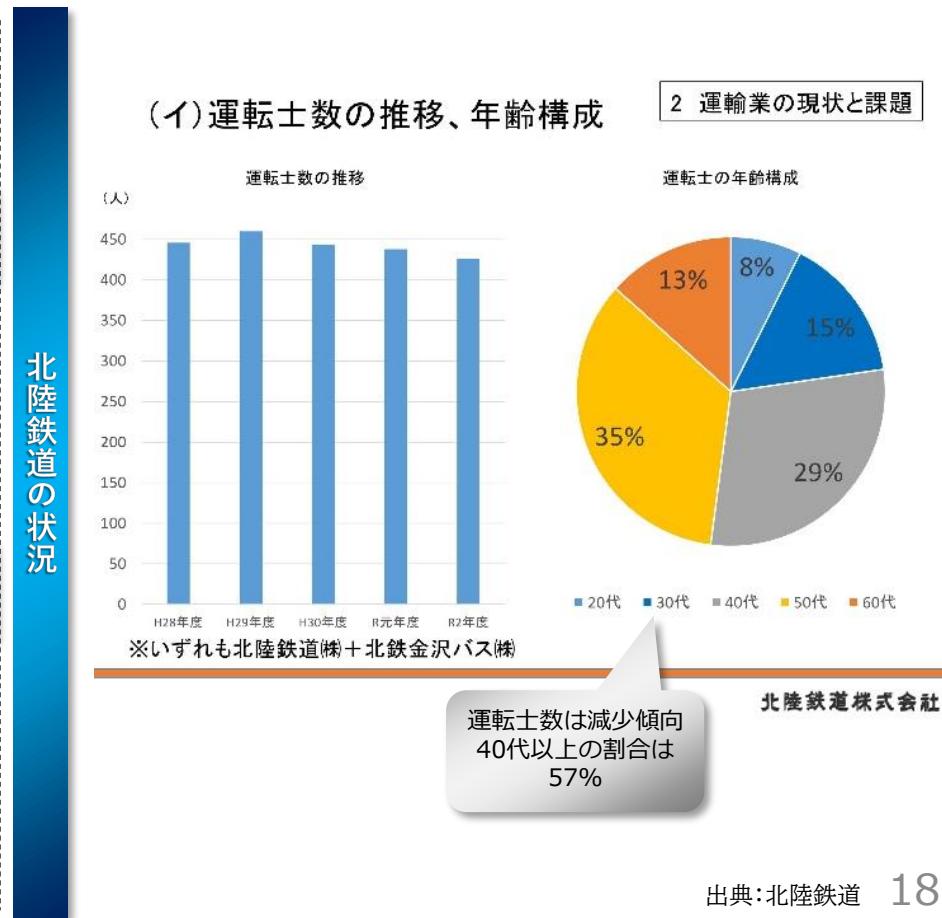


バス事業に関する担い手不足

- 我が国では、全国的に自動車運転の職業は有効求人倍率が高く、全職業平均の2倍以上となっており、担い手不足の傾向。
- 生産年齢人口の減少の継続により、就業者数は産業全体で減少することが予測されるが、特に、道路旅客運送業（バス、タクシー運転手等）は55歳以上の就業者の割合が61.2%と全産業平均（30.5%）に比べ著しく高く、今後担い手不足が深刻化する懸念。
- 石川中央都市圏のバス事業の多くを担う北陸鉄道においても、同様の傾向。



出典：国土交通白書2020

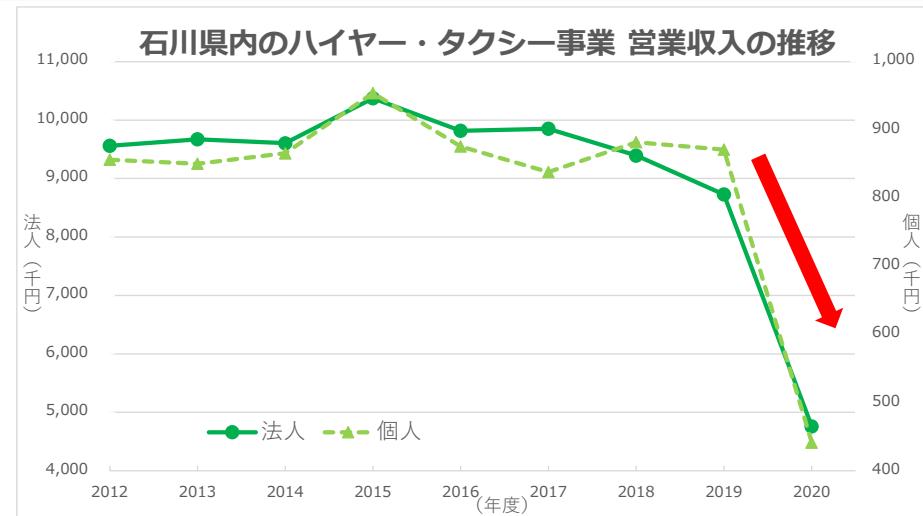
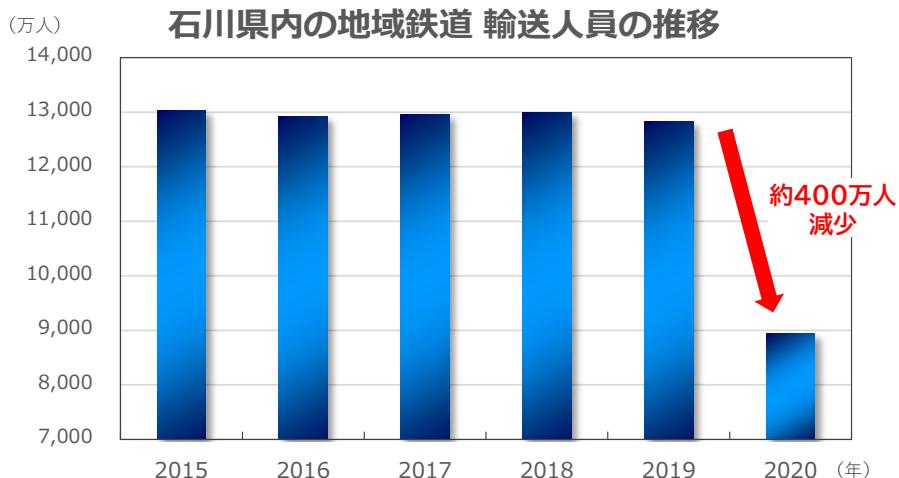


出典：北陸鉄道

3. コロナ禍や燃料価格高騰の影響

公共交通の利用状況等 石川県の鉄道・バス

- 石川県内では、平成27年の北陸新幹線の開業効果もあり、鉄道・バスの利用は増加傾向にあつたが、コロナ禍により急減。
- 圏域内の公共交通事業者は、国内他地域と同様に大きな赤字を計上。特に、北陸鉄道からは、鉄道線の存続に向けて上下分離を求める要望があった。



事業者	コロナ禍における連結決算額(億円)
JR西日本	▲1,131億円 (令和3年度) ▲2,331億円 (令和2年度)
IRいしかわ鉄道	▲1.5億円 (令和2年度)
北陸鉄道	▲10.1億円 (令和3年度) ▲20.3億円 (令和2年度)
西日本JRバス	▲29.7億円 (令和2年度)

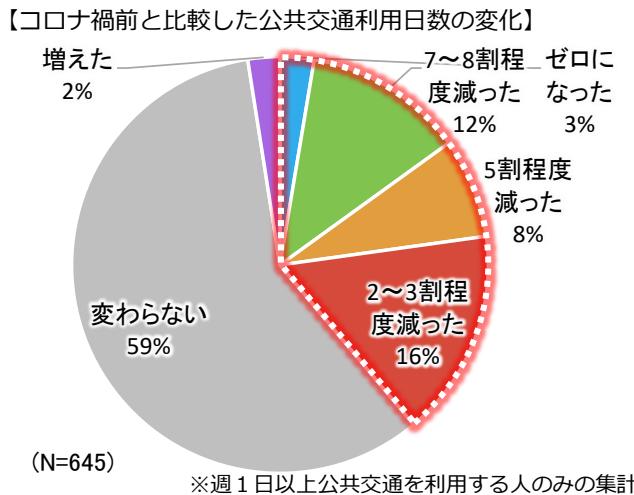
地域鉄道 : 中小民鉄及び第三セクターの鉄道事業者(北陸鉄道、IRいしかわ鉄道及びのと鉄道)
乗合バス : 一般乗合旅客自動車運送事業者

出典:国土交通省 北陸信越運輸局「北陸信越交通・運輸統計年鑑」

コロナ禍における石川中央都市圏の移動の現状

■コロナ禍前後の生活の変化について

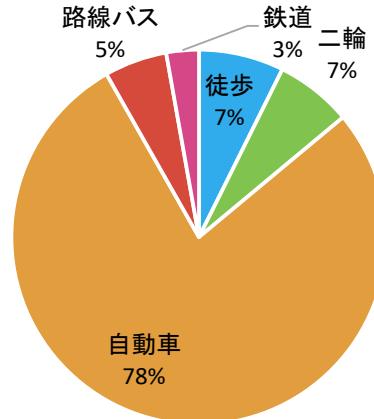
- ・新型コロナ感染リスクから移動自体が激減
- ・混雑や密集を避け公共交通利用が減少



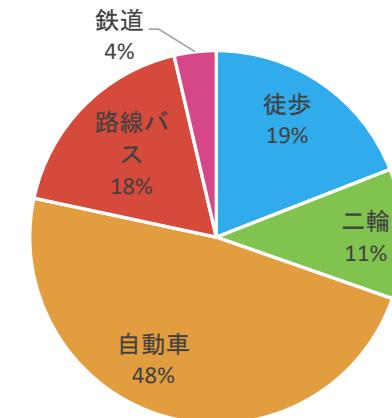
■1日の移動について

- ・金沢のまちなかへの移動の自動車分担率は、都市圏全体に比べ低く、公共交通等の割合がいずれも高い

【都市圏交通手段分担率（平日）】

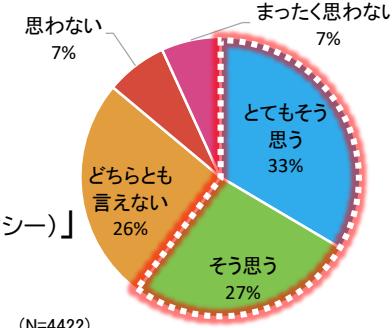


【まちなか交通手段分担率（平日）】



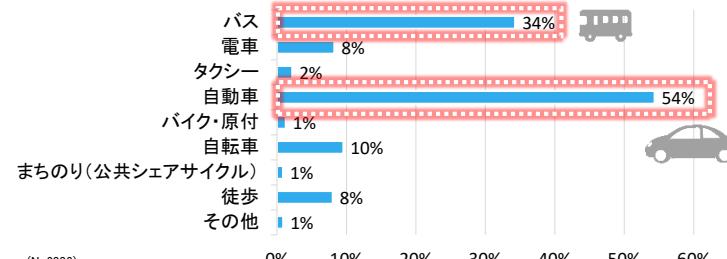
■過度に自動車に頼らないまちづくりについて

- ・「過度に自動車に頼らなくても移動しやすいまち」を実現する必要があると思うと答えた人は約6割
- ・実現に必要なものとして、「歩道の整備(歩歩・自転車)」や「バス路線の拡充(バス・鉄道)」、「運転免許自主返納の支援」、「福祉バス・タクシーの充実(タクシー)」との回答が多い



■まちなかの交通について

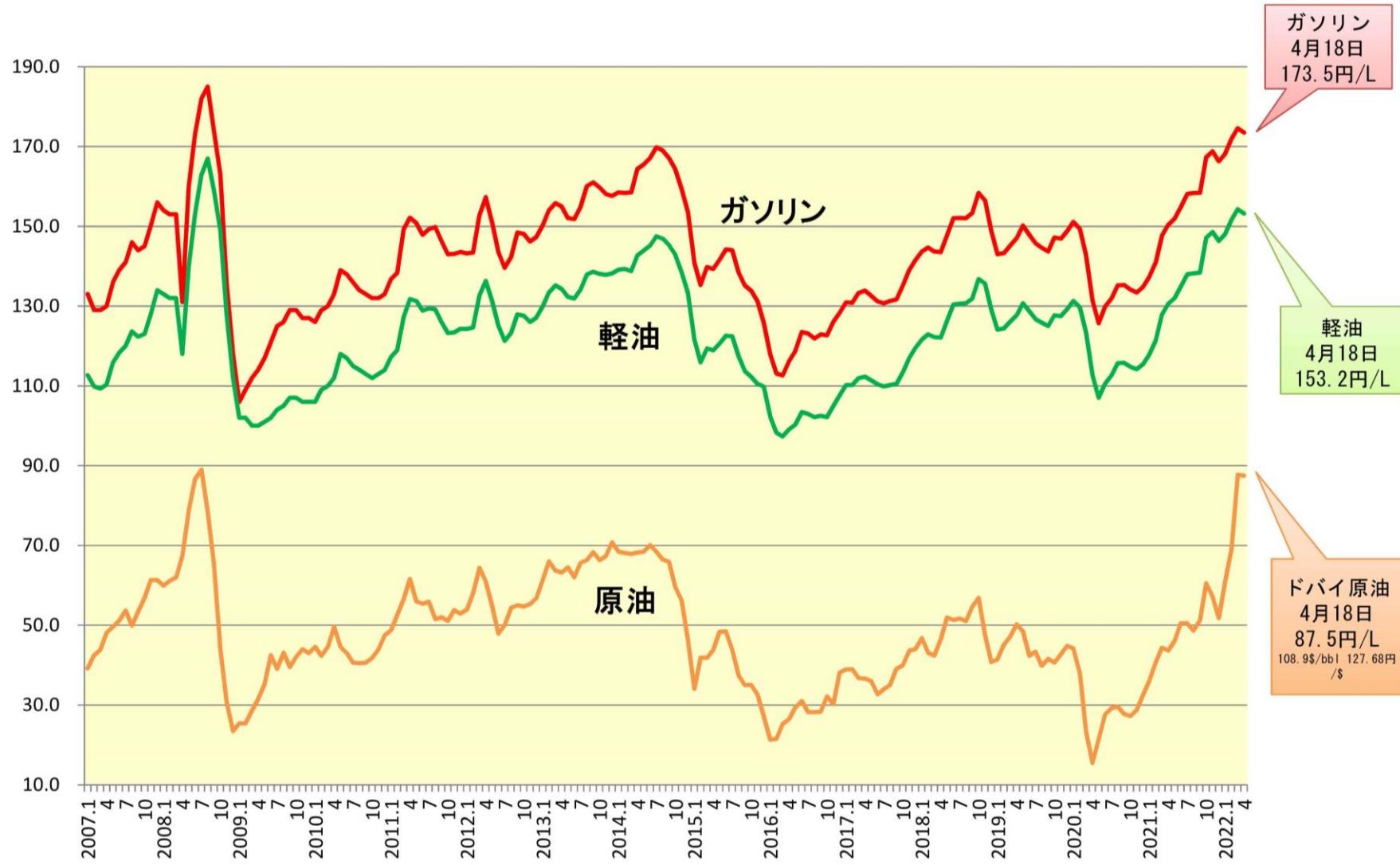
- ・金沢のまちなかへの移動は約5割が自動車利用
- ・公共交通の利用促進に向け、増便や分かりやすいダイヤ設定、運賃の値下げが必要



燃料価格の高騰

(参考) ガソリンなどの価格推移

別紙2



参考 「負の社会実験」公共交通の喪失による交通混乱 (平成13年)

- 福井県の京福電気鉄道の運行停止で「負の社会実験」と称された大規模な交通混乱が発生。
- 人口減少やコロナ禍にあっても、公共交通の喪失による市民生活の混乱を防ぐ必要がある。

- 代行バスによる対応では、「**ピーク時間帯にバスが満員**で乗客が乗れない」、「交通量増加による**渋滞で学生が遅刻**」等のケースが続出し、**19%の人が外出機会を減少させる**等の影響が発生した。

えちぜん鉄道廃止の影響① <代行バスでの遅刻>

- ・電車衝突事故後に運行を始めた代行バスでは、輸送力不足のために、**満員で乗り切れない事例が頻発**。
- ・高校生の通学の足としての利用が多く、**混雑のため乗れずに登校時刻に遅刻する例が1日100~200人単位で発生**。
- ・鉄道利用者のうち代行バスの利用者は36%に過ぎず、**42%は自動車運転(または送迎)へ移行**(右下グラフ)。
- ・その結果、朝ピーク時間帯を中心に鉄道沿線の**道路で交通渋滞が発生**。さらに幹線道路から各駅に向かう際に時間がかかるため、冬季を中心に大幅な遅延が発生。
- ・乗り切れない通勤・通学者用に、**沿線自治体が急遽「救済バス」を自治体の負担で運行する**例も。

参考出典：福井中日新聞（H13.6.28）、福井新聞（H13.6.28）、
川上洋司（福井大学教授）：「都市・地域交通政策の現場から（3）えちぜん鉄道としての再生後10年の総括と今後の展望」、運輸調査局『運輸と経済』第72巻11号、2012年
恩田睦（弘前大学教授）：「えちぜん鉄道の経営と地域社会」、弘前大学人文学部学部戦略経費チーム研究報告書、2013年

えちぜん鉄道廃止の影響② <外出機会の変化>

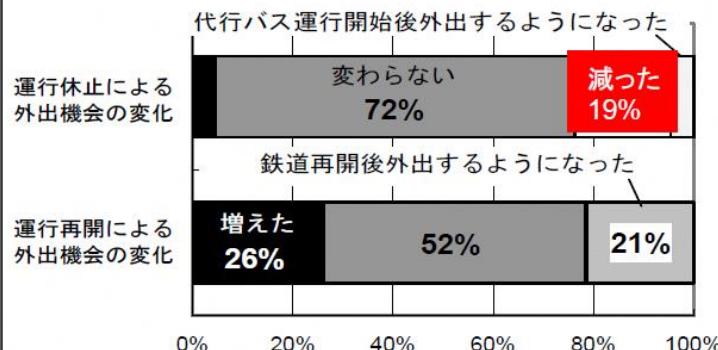


図-2 運行休止による交通手段の変化

鉄道が休止され、バスによる代替輸送サービスが提供されたが、輸送力、定時性等が十分に確保されなかつたため、住民の生活に大きな影響が発生。

4. 公共交通に関する政策の動向

地域公共交通活性化再生法①

- 令和2年から施行された改正地域公共交通活性化再生法において、自治体の地域公共交通計画の作成の努力義務化、公共交通の利便性向上や維持に関する事業の法律上の特例措置が追加。
- また、独占禁止法特例法が改正され、バスの共同経営（等間隔運行・パターンダイヤ・定額制運賃の設置、路線再編等）が可能となった。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

■ 軌道運送高度化事業

：LRT（Light Rail Transit）の整備

■ 鉄道事業再構築事業

：鉄道の上下分離等

■ 地域公共交通利便増進事業

：路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善

■ 道路運送高度化事業

：BRT（Bus Rapid Transit）の整備

■ 地域旅客運送サービス継続事業

：公募を通じた廃止予定路線の交通の維持

■ 貨客運送効率化事業

：貨客混載の導入



※地方公共団体又は事業者が、事業実施計画を作成。国土交通大臣が認定した場合、事業許可のみなし特例等の特例措置を講じる。

地域公共交通活性化再生法②

- 地域公共交通計画に記載が必要な事項は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供に資する取組の基本的な方針や、計画の目標、目標を達成するために行う事業・実施主体等であるとされている。

〔記載事項〕（法§5②）

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標

（※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2））
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体

（※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤））
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

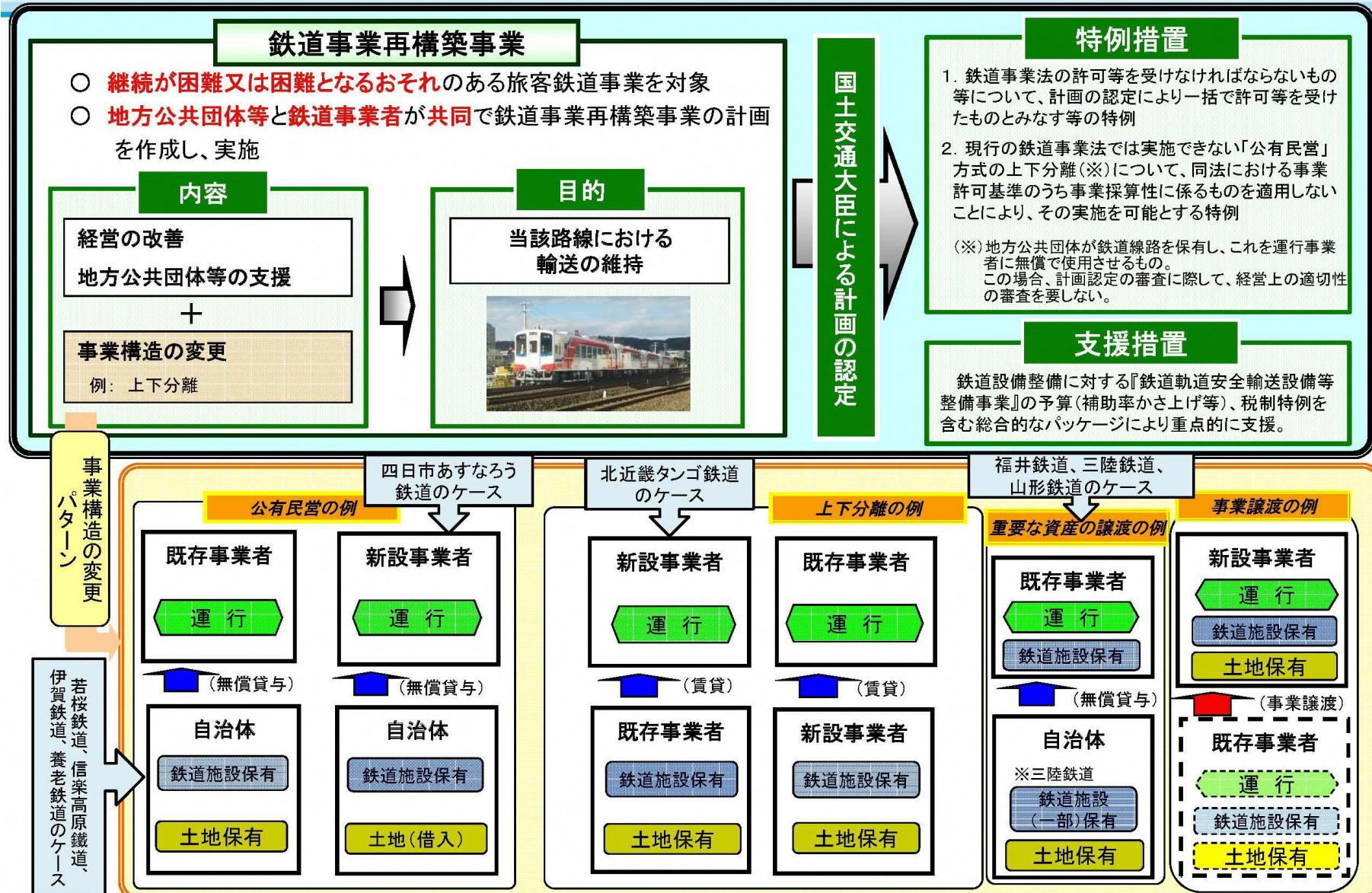
〔記載に努める事項〕（法§5③）

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

地域公共交通活性化再生法③

事業名	イメージ	事業概要	主体 上段：計画策定主体 下段：事業実施主体	主な特例措置	認定件数 (R4.3時点)
軌道運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	○軌道法の特例（第10条第1項・第2項） ・計画認定による軌道経営特許のみなし取得 (軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可) ○地方債の特例（第12条）	3件 ・富山 ・札幌 ・芳賀・宇都宮
			事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	
道路運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例（第15条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（第17条）	0件
			事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	
海上運送 高度化事業		定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	○海上運送法の特例（第20条） ・計画認定による事業許可等のみなし取得	0件
			事業者	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 (地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない)	
鉄道事業 再構築事業 (H20創設)		継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第25条第1項・第2項） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 (地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない)	11件 ・福井鉄道㈱ ・若桜鉄道㈱ ・三陸鉄道㈱ 等
			事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	
地域公共交通利便増進事業 (R2改正前： 地域公共交通 再編事業)		地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の18～第27条の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例	45件
			事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	
貨客運送 効率化事業 (R2創設)		旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（第27条の10～第27条の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得	0件
			事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	
地域旅客運送サービス 継続事業 (R2創設)		地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（第27条の4～第27条の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例	3件 ・今治市 ・岩見沢市 ・裾野市
			事業者	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等	
鉄道再生 事業		鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体 ・事業者共同	○鉄道事業法の特例（第27条第1項～第5項） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等	0件

鉄道事業再構築事業の概要



鉄道の上下分離（鉄道事業再構築事業）②

（参考）地域公共交通活性化再生法に基づく上下分離等の事例



No	鉄道事業者		事業構造の変更内容	実施計画期間	
	実施前	実施後			
1	第一種:福井鉄道	第一種:福井鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・福井鉄道が鉄道用地を福井市、鯖江市、越前市に有償譲渡。 → 福井鉄道へ無償貸付。		H21.3～H30.3 (10年間)
2	第一種:若桜鉄道	第二種:若桜鉄道 第三種:若桜町、八頭町	【上下分離(公有民営)】 ・若桜鉄道が鉄道用地・鉄道施設を若桜町、八頭町へ無償譲渡(H28より車両も含む)。 → 若桜鉄道へ無償貸付。		H21.4～H31.3 (10年間)
3	第一種:三陸鉄道	第一種:三陸鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・三陸鉄道が鉄道用地を沿線8市町村(※)に無償譲渡。 → 三陸鉄道へ無償貸付(変更後は、震災から復旧した施設等も含む)。 (※)久慈市、野田村、普代村、田野畠村、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市	当初 変更	H21.12～H26.3(5年間) H21.12～H31.3(10年間)
4	第一種:信楽高原鐵道	第二種:信楽高原鐵道 第三種:甲賀市	【上下分離(公有民営)】 ・信楽高原鐵道が鉄道用地・鉄道施設・車両を甲賀市へ無償譲渡。 → 信楽高原鐵道へ無償貸付。		H25.4～R5.3 (10年間)
5	第一種:北近畿タンゴ鉄道	第二種:WILLER TRAINS 第三種:北近畿タンゴ鉄道	【上下分離(民民分離)】 ・運行主体としてWILLER TRAINSを設立。 ・北近畿タンゴ鉄道が鉄道用地・鉄道施設・車両を保有。 → WILLER TRAINSへ有償貸付。		H27.4～R7.3 (10年間)
6	第一種:近鉄 (内部・八王子線)	第二種:四日市あすなろう鉄道 第三種:四日市市	【上下分離(公有民営)】 ・運行主体として四日市あすなろう鉄道を設立。 ・近鉄(内部・八王子線)が四日市市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 四日市あすなろう鉄道へ無償貸付。		H27.4～R7.3 (10年間)
7	第一種:山形鉄道	第一種:山形鉄道	【重要な資産の譲渡】 ・山形鉄道が鉄道用地を長井市、南陽市、白鷹町、川西町に無償譲渡。 → 山形鉄道へ無償貸付。		H28.12～R3.3 (5年間)
8	第二種:伊賀鉄道 第三種:近鉄(伊賀線)	第二種:伊賀鉄道 第三種:伊賀市	【上下分離(公有民営)】 ・近鉄(伊賀線)が伊賀市へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を無償貸付。 → 伊賀市が伊賀鉄道へ無償貸付。		H29.4～R9.3 (10年間)
9	第二種:養老鉄道 第三種:近鉄(養老線)	第二種:養老鉄道 第三種:(一社)養老線管理機構	【上下分離(公有民営)】 ・施設保有主体として沿線7市町(大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町)が養老線管理機構を設立。 ・近鉄(養老線)が養老線管理機構へ鉄道施設・車両を無償譲渡、鉄道用地を有償(公租公課相当)で貸付。 → 養老線管理機構が養老鉄道へ無償貸付。		H30.1～R9.3 (10年間)
10	第一種:JR東日本 (リニア・スル・イニシアチブ:宮古～釜石間)	第一種:三陸鉄道	【事業の実施主体の変更】 ・リニア・スル・イニシアチブの運営に必要な鉄道施設・鉄道用地をJR東日本からリニア・スル・イニシアチブ沿線4市町(宮古市、山田町、大槌町、釜石市)に無償譲渡。 → 三陸鉄道へ無償で譲渡・貸付。	リニア・スル・イニシアチブと一体的に運営がなされる南北リニア・スル・イニシアチブも含めた計画として認定	H31.3～R11.3 (10年間)

各市町における地域公共交通計画等の策定状況

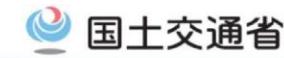
- 各市町の地域公共交通計画等の策定状況は以下の通り。
- なお、本協議会で策定を目指すものは、以下のものとは異なる**広域的な地域公共交通計画**であり、各市町の関連する計画と整合を図りつつも、別個に定めるという位置づけである。

市町	交通計画	策定年次	計画期間	備考
金沢市	第2次金沢交通戦略	H28.3	H28～R4年度	「第3次金沢交通戦略」を地域公共交通計画として策定予定(R4年度)
白山市	白山市 地域公共交通網形成計画	R1.8	R1～R6年度	
かほく市	—	—	—	
野々市市	—	—	—	
津幡町	津幡町 地域公共交通網形成計画	H31.2	R1～R5年度	
内灘町	内灘町 地域公共交通計画	R3.3	R3～R7年度	

※地域公共交通網形成計画：令和2年の改正前の地域公共交通活性化再生法に基づき策定されたもの
地域公共交通計画：改正後の法に基づき策定されたもの

公共交通に関する予算措置①

- 政府においては、従前からの地域交通の支援に加え、コロナ禍や燃料価格高騰に対応するための予算措置が講じられている。
- また、地方自治体においては、新型コロナウイルス対応臨時交付金も活用しつつ、国と協調した感染症対策等の支援、県や市単独の赤字バス路線補助に加え、MaaSなどの利便性向上策への支援など、地域公共交通の確保のための緊急支援が講じられている。



令和4年度予算案

20,692百万円(前年度比1.01倍)

地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業

(地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイ징等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援

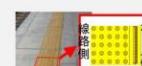


地域公共交通バリア解消促進等事業

(快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業

(持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスターplanである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスターplan・基本構想の策定に係る調査

交通事業者を対象とした支援

○サステナブルな地域公共交通の実現 【285億円】(別途運行確保に向けた支援として令和4年度予算案207億円)

- ・公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。
- ・補助が必要な生活路線における欠損額増大に対する支援等。
- ・地域公共交通を地域の多様な主体が支える先進的な取組(共創)に対するモデル的な支援。

○観光インバウンドの回復に備えた基盤構築 【観光庁予算】

- ・キャッシュレス、多言語対応、段差解消、魅力ある車両等の導入等に対する支援。
- ・観光事業者と連携した観光地の高付加価値化に資する取組に対する支援

等

業界横断的な支援

○地方創生臨時交付金の増額

- ・公共交通事業者の支援への活用を都道府県知事等自治体首長に働きかけ。
【これまでの活用実績:約1000自治体、約3000事業】

○雇用調整助成金の特例措置の延長

- ・業況特例・地域特例について、本年6月末まで現行の日額上限・助成率の特例を継続。

○事業復活支援金の創設

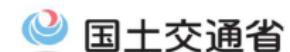
- ・事業収入の減少額に応じて最大250万円を給付。

○資金繰り支援

- ・政府系金融機関(DBJ、日本政策金融公庫等)による実質無利子・無担保融資及び危機対応融資を来年3月まで継続。
- ・日本政策金融公庫・沖縄公庫による新型コロナ特別貸付について、本年4月以降も継続。

公共交通に関する政策的な検討① 地域公共交通

- 政府においては、人口減少やコロナ禍を踏まえ、地域公共交通や鉄道のあり方の議論が行われているほか、国会においても「ポストコロナの地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議連」が設立されるなど、公共交通のあり方に関する議論が行われている。

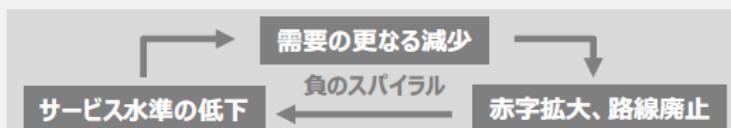


アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」について

- 住民の豊かなくらしの実現に不可欠なバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナの影響で一層厳しい状況であることを踏まえ、最新の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」（刷新・再設計）する方策を探る。

①官と民の共創：交通サービスのエリアにおける最適化と長期的な安定化

・旺盛な需要のもとで、交通事業者が独自にサービス水準を設定し運行する仕組みは、人口減少等が進み、需要が大幅に減少する状況下で困難に。地域公共交通活性化再生法や欠損額の補助で対応してきたものの、負のスパイラルを避けられず、コロナ禍で危機的状況に。



・意欲ある地域では、こうした状況の打破のため、公的主体と民間事業者が能動的に連携して、望ましいサービス水準（路線網、運行計画、運賃等）を設定し、公的主体による効率的な支援のもと、交通事業者は改善インセンティブが働く状態で運行を担うようにすることで、持続可能性を高める動きが出ており、これを後押しすることが必要ではないか。

・MaaSや自動運転など最新のデジタル技術等を中長期・安定的に実装するには、地域の魅力向上や地域活性化に加えて、地域社会になじむ形で、生活の利便性向上を図るためのアプローチが必要ではないか。

②交通事業者相互間の共創：モードの垣根を超えた交通サービスの展開

・独占禁止法特例法（令和2年制定）により、利便性の高いサービスの実現を図りつつ、持続可能性を高めるため、カルテル規制を適用除外し、交通事業相互の共創の促進を図る共同経営が可能に。

・乗合バス事業者間だけでなく、並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、モードに捉われず移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチが必要ではないか。

③他分野を含めた共創：くらしに関わる産業領域一体での交通創出

・需要の減少により、運賃収入だけを原資とした従前のビジネスモデルでは成り立たず、まちづくり・地域づくりと連携しつつ、地域に必要な交通を住民主体で再構築する兆しが見られている。

・交通事業者がくらしに関わる地元の企業等と適切にリスク分担し、サービスの運営・運行においてノウハウを発揮しつつ、既存の枠組みとは異なる方法でくらしのための交通を創出するアプローチが必要ではないか。

検討会の目的

- ・危機的な状況におけるローカル鉄道各線において、鉄道事業者と沿線地域の間で、るべき公共交通のあり方に関する前向きな協議が進まない状況。両者の意識変革を促し、何よりも利用者の視点に立ち、地域モビリティとしての利便性・持続性の回復に向けて、具体的な協議を進めるよう、手順、仕組みを整理して強力に促す。
- ・長年に渡る投資の抑制や減便・優等列車の削減の繰り返し等による公共交通としての利便性の低下と、利用者のさらなる逸走という負のスパイラルを截ち切り、「デジタル田園都市国家構想」の基盤となる利便性・持続性の高い基幹的地域モビリティを再構築。
- ・その際、鉄道事業者と沿線地域がノウハウとリソースを提供し合いつつ、合意に基づき、鉄道特性が発揮できる線区については、鉄道輸送を維持・改善し、発揮が難しい線区については、輸送モードの転換も視野に入れて地域モビリティの刷新に取り組む。

検討会における論点

- ・民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

交通事業者における動き①

- 日本民営鉄道協会や日本バス協会などは、コロナ禍や燃料価格高騰の中にあって、国民の移動を支える公共交通確保に向け、自助努力では限界であり、行政や地域の支援が必要であるとの見解を発表している。

- 民営鉄道は、通勤・通学を始め1日約3千万人を輸送する国民生活に不可欠な公共交通機関であるとともに、経済社会を支える重要な公共インフラ
- 特に、地方の中小民鉄は既に存続すら危ぶまれる状況にあり、地域と連携した諸施策により事業を維持している状況
- 加えて、今般の新型コロナウイルス感染症の影響による旅客の大幅な減少、大幅な減収に伴い、民営鉄道の経営環境は未曾有の危機的状況
- 今後も「新たな日常」への転換に伴い、旅客輸送量、鉄道事業収入等がコロナ禍以前の水準に回復する見通しが立たず、経営への影響の長期化が懸念
- 公共交通機関として安全で安定した輸送を維持し、社会的要請や利用者ニーズに対応した高質な輸送サービスを提供していくためには、民鉄事業者の自助努力はもとより、固定資産税等の税制特例措置による政策的なご支援が必要不可欠

バスのない世界を、 考えてみてください



日本バス協会
会長 清水一郎



コロナ禍で、1年半以上、人の移動が制約され
バス業界は、危機的な状況です

路線バスは、コロナ禍で、お客様がいなくとも、休むことができません
貸切バスは、コロナで旅行が激減し、バス需要も一気に消えました

車内は、換気や消毒なども、徹底しています
マスクをして、対策をして、ぜひ、バスで移動をしていただきたい

人の移動がないと、経済が止まってしまいます

帰省や旅行、出張など、安心してできますように
もちろん気は緩めず、行った先での集まりや人騒ぎなどは慎重にしつつ

バス業界は、安全を最優先にやってまいります

バスがなくなれば地域の未来はない
地域の交通として、皆さまの応援をお願い申し上げます

交通事業者における動き②

- 石川県内においては、コロナ禍や燃料価格高騰の中でも住民の移動手段を確保するため、事業者の垣根を越えて**北陸鉄道と西日本JRバスが連携**し、デジタル乗車券などを活用した利用促進キャンペーンを実施。

北陸鉄道株式会社 × 西日本ジェイアールバス株式会社



バスに乗ると、景色が変わる
バスに乗ると、気持ちが変わる
バスに乗ると、世界が変わる

石川県の皆さん、いつも路線バスをご利用いただき誠にありがとうございます。生活路線バスはもともと多くが赤字で運営されており、新型コロナウイルスの影響でさらに利用者が減少し大変厳しい状況にあります。これまで懸命に運行を続けてきましたが、これ以上感染の影響が長引くと、路線維持ができなくなり、苦渋の選択ではありますが減便や路線廃止を検討せざるを得ません。バスは今後の高齢化社会において、皆さまの生活に欠かせないインフラの一つです。持続的な運行を目指して、私たちバス事業者は感染対策を徹底し、安全・安心な輸送サービスの提供を最優先に考え、環境にも配慮しながら、新しい乗車券の開発や「のりまっし金沢」をはじめとしたデジタル化の推進など新たなチャレンジも続けていきます。皆さまにバスをご利用いただくことが、バス路線の存続につながります。是非、皆さまバスをご利用ください。皆さまの生活の足を守るために、私たちバス事業者はこれからも走り続けます！

北陸鉄道株式会社 × 西日本ジェイアールバス株式会社

出典:北陸鉄道「ほくてつニュース」(令和4年4月)

交通事業者における動き③

- 公共交通の感染症対策は、鉄道連絡会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会等が定めるガイドラインに基づき、定期的な消毒・換気などを行っており、利用者に向けて様々なPRが行われている。



石川中央都市圏における公共交通の持続可能性確保のための取組

- 公共交通の持続可能性確保のため、関係市町で実施されている主な施策は以下の通り。

モビリティ・マネジメントの推進

感染症対策の実施、安全性のPR等

- 路線バスの感染症対策の積極的なPR(金沢市)
- コミュニティバスの換気強化、車内抗菌等
(金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町)

パーク・アンド・ライドの推進

- 県や4市2町で連携したPパークの推進(駐車場の拡大)
- 鉄道乗車券・特急券購入者に駐車場24時間無料券を配布
(白山市)

公共交通の利用機会の提供

- まちなかでの買い物客へのお帰り乗車券の配布(金沢市)
- コミュニティバス未運行区間住民へ市営バス料金を助成
(かほく市)
- 高齢者の公共交通での外出支援
(金沢市、白山市、野々市市、津幡町、内灘町)
- コミュニティバスの無料乗車キャンペーン(白山市、野々市市)
- コミュニティバス以外の交通手段の実証運行(内灘町)
- 広報誌「ちん電」の発行(白山市)
- 「バスガイドブック」の作成・配布(津幡町)

エコ通勤の推進

- 優良事業所の認定取得(金沢市)

利便性の向上

コミュニティバスの相互乗り入れ

- 白山市「めぐーる」と野々市市「のんキー」の相互乗り入れ

乗換の利便性向上

- 北陸本線・石川線・めぐーるの乗継時刻表の作成(白山市)
- 総合時刻表の作成(野々市市)
- 町営バス運賃等の見直し(津幡町)
- 町営バスの各種経路検索サービス等への対応(津幡町)
- 乗り継ぎ案内を時刻表に掲載(内灘町)
- 石川線・バスの乗継円滑化実験の実施(金沢市)

デジタル化・キャッシュレス化の推進

- 「のりまっし金沢」におけるデジタル乗車券の販売
- 「のりまっし金沢」を活用した石川線・バスの乗継円滑化実験
(金沢市[再掲])
- コミュニティバスの時刻表データのGTFS化
(金沢市、白山市、かほく市、野々市市)
- コミュニティバスでのバスロケの活用(金沢市、野々市市)

新たなモビリティの導入

- AIデマンド交通の試験運行(金沢市)

金沢市の例 金沢MaaSを巡る最近の動き

- 金沢MaaSコンソーシアムでは、令和3年8月の設立以降、デジタル交通サービス「のりまっし金沢」で、バスや鉄道線のフリー乗車券のアプリ化の実証実験を開始。令和3年12月には様々な業界の事業者等にコンソーシアムへの参画を呼び掛け、新たに25者が参画。
- 今後は相互に協力して様々な課題解決のためのプロジェクトを実施予定。

▼バスや鉄道のフリー乗車券デジタル化実証実験の概要

- ・ Webアプリ「のりまっし金沢」で乗車券を購入し、スマートフォンを提示してのチケットレス乗降が可能
- ・ いつでも（時間）、どこでも（場所）キャッシュレスで購入可能
- ・ 人数分の乗車券一括購入し、利用が可能

ポイント

「いつでも・どこでも買える、サブスク感覚で乗れる」特徴を活かし、市民や来街者のさらなる公共交通利用を促す

のりまっし金沢におけるサービス開始時期

バスの金沢市内1日フリー乗車券 : 令和3年10月
北陸鉄道（石川線・浅野川線）の各種フリー乗車券※ : 令和4年1月
※鉄道線全線1日フリー乗車券、土日祝限定1日フリーエコきっぷ



▼ふらっとバスロケーションシステム (令和3年7月から)



▼公共シェアサイクル「まちのり」リニューアル（令和2年3月から）

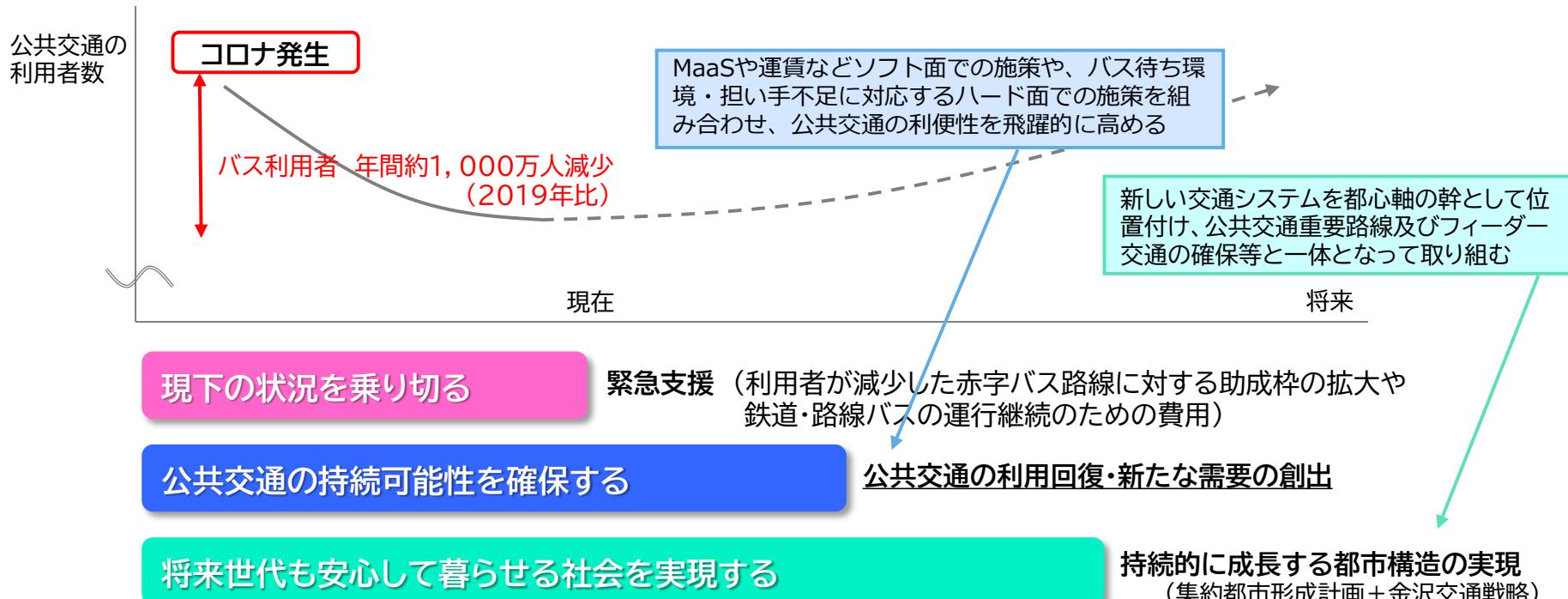
- 「まちのり」リニューアルのポイント
- ・サイクルポートが約50箇所に拡大
 - ・自転車は全台電動アシスト機能付き
 - ・24時間利用可能
 - ・サイクルポートまでの案内機能
 - ・自転車の予約機能

など



金沢市の例 公共交通の持続可能性確保のための取組（令和3年9月 有識者意見）

- 人口減少・超高齢化やコロナ禍、環境問題に対し、公共交通の持続可能性を確保するための取組は「待ったなし」の状況である。
 - 特に、リモート化などの生活様式の変化が生じ、コロナ禍の収束の見通しが立たない中にあっても、現下の状況を乗り切る取組だけでなく、ウィズコロナ・アフターコロナを見据え、利用回復や新たな需要の創出に向けた短期的な取組に着手する必要がある。



目指すべき将来と今後講すべき施策のイメージ



金沢市の例 公共交通の持続可能性確保のための取組

- 有識者による意見を踏まえ、金沢市では、順次、公共交通利用促進等につながる施策を実施。
- 今後も、関係行政機関や交通事業者などと連携しながら取組を進める予定。

これまでの取組状況

モビリティ・マネジメントの推進

新規

公共交通の感染症対策・安全性の積極的なPR 金沢市長によるバス事業者の視察の実施(9月)



新規

エコ通勤の更なる推奨 金沢市がエコ通勤優良事業所に認証(10月)



新規

金沢MaaSの推進 「のりまっし金沢」実験開始(10月)



市民モニター募集(11月)
コンソーシアム会員募集(12月)
商業クーポン機能付加(着手)

拡大

買い物客の公共交通利用の促進 お帰り乗車券の配布

・期間拡大(10月～3月)
・配布・利用期間を平日昼に変更(R4年度から)



新規

公共交通利用促進に向けた意識醸成

モニター調査による大学生モビリティ・マネジメント(9月～11月)、「歩いて暮らそう！金沢のまち」twitter開始(12月)

公共交通の利便性向上

新規

交通モード横断的な運賃施策

デジタル乗車券を活用した
鉄道・バス乗継円滑化実験(北陸鉄道石川線)

新規

キャッシュレス化を通じた利便性向上

「のりまっし金沢」のサービス拡充として
北陸鉄道鉄道線のフリー乗車券を追加(1月)

自家用車との共存・社会経済情勢の変化への対応

拡大

パーク・アンド・ライド(P&R)の拡充

Kパーク駐車場に新たに
野々市市内の3店舗を追加(9月～12月)

新規

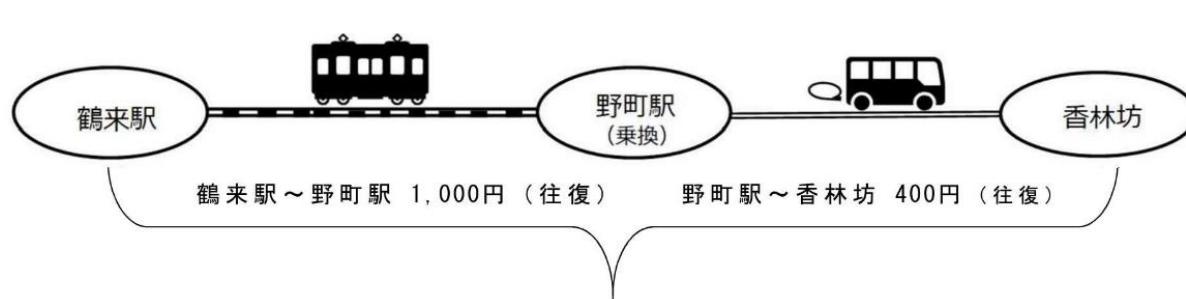
地域の実情に即した移動手段の確保

次世代型交通システム推進協議会と協定を締結し、
郊外部におけるAIデマンド交通のモデル的な実証運行の検討開始(11月)

金沢市の例 北陸鉄道石川線の利用促進に向けた取組

- 石川線の利用促進を目的に、北陸鉄道と金沢市が連携し、石川線各駅と野町駅から香林坊までのバスをお得に利用できるデジタル乗車券を販売する実証実験を実施。
- 初の試みとして、時間乗車機能も搭載し、時間内であれば有効区間内を何度でも乗り降り可能とする予定。

「のりまっし金沢」のデジタル乗車券を活用した鉄道・バス乗継円滑化実験(令和4年7月～3月)



現行運賃 鶴来駅～香林坊 1,400円
↓
(28.6%引き)

企画運賃 鶴来駅～香林坊 1,000円（8時間乗り放題）

鉄道・バス利用のメリット

- バスのみで移動するより目的に早く到着可能
- 定時性が高く到着時間を見測りやすい

実証実験により加わるメリット

- バスのみで移動するより運賃が安くなる

※鶴来駅～香林坊 バス運賃1,280円（往復）

記載の運賃は大人



画像はイメージ
(実際のものとは異なります)

モビリティ・マネジメントの推進

- ・ 感染症対策
　　コミュニケーションバス「めぐーる」全車側窓バイザー取り付けによる車内換気の徹底
- ・ JR「松任駅」の利用促進
　　JR松任駅で往復の乗車券・特急券を1人あたり1万円以上の購入者に駐車場24時間無料券を配布
- ・ 「めぐーる」高齢者乗車支援
　　70歳以上の高齢者及び65歳以上の免許証返納者の外出支援として、コミュニケーションバス「めぐーる」無料乗車券を交付
- ・ 「めぐーる」無料乗車期間の設定
　　多くの市民に乗車を体験してもらうため、1週間の無料期間を年2回設定
- ・ 北陸鉄道石川線「ちん電」発行

公共交通の利便性の向上

- ・ 白山市「めぐーる」と野々市市「のんキー」の相互乗り入れ
　　白山市：野々市市「清金団地」、「長池」へバス停新設
　　野々市市：白山市「橋爪団地」、「菜の花」へバス停新設
- ・ 乗り継ぎ時刻表の作成
　　JR北陸本線と石川線、石川線と「めぐーる」、路線バスと「めぐーる」との乗り継ぎ時刻表
- ・ 「めぐーる」オープンデータ化によるデータの共有及び活用（市HPで公開）

かほく市の例 公共交通に関する取組

モビリティ・マネジメントの推進

- ・感染症対策
抗ウイルス・抗菌作用のある空気触媒の施工、手指消毒液設置、換気対策の徹底
- ・市福祉巡回バス(無料)の未運行区間住民に対する市営バス料金の助成
※対象住民は高齢者、障害者、高校生以下の者

公共交通の利便性の向上

- ・JRダイヤ改正に合わせたバスダイヤ見直し
- ・経路検索事業者等への運行経路・ダイヤの情報提供 (GTFSG - JP)

かほく市営バス



バス車両を更新1台 (R2年度)

かほく市営バス車庫



労働環境改善 運転手詰所を改築
(バス車庫建替に伴うもの)

野々市市の例 公共交通に関する取組

モビリティ・マネジメントの推進

- ・感染症対策
　　コミュニティバス「のっティ」及びシャトルバス「のんキー」全車両について
　　車内抗菌・抗ウイルス加工、運転士席にビニールカーテン取付、手指消毒液設置、常時換気
- ・運転免許自主返納支援事業
　　満65歳以上の市民が運転免許証を自主返納した場合の支援策として、1万円相当の乗車券等
　　（のっティ・のんキー共通回数乗車券、交通事業者のICカード、タクシー共通券のいずれか）を交付
- ・夏休みのっティ小学生無料乗車券配布
　　夏休み期間中のコミュニティバスの日中の利用促進と将来的な利用者増加を図ることを目的に
　　無料乗車券付きチラシを配布

公共交通の利便性の向上

- ・コミュニティバスにおける白山市との相互乗り入れ
　　白山市コミュニティバス「めぐーる」：野々市市「清金団地」「長池」にバス停新設
　　シャトルバス「のんキー」：白山市「橋爪新町」「菜の花」にバス停新設
- ・バスどこシステム運用（金沢工業大学との連携事業）
　　コミュニティバスにGPS機能を搭載し、Web上で、バスの現在位置を確認ができるシステム
　　令和3年度には、シャトルバスのんキーにも適用したほか、公共施設等の表示機能を追加
- ・市広報や市総合時刻表を活用して、市内公共交通の利用促進を図るためのPR
- ・コミュニティバス「のっティ」「のんキー」の時刻・バス停位置についてオープンデータ化
　　（市HPで公開）

モビリティ・マネジメントの推進

- ・ 感染症対策

町営バスの全車両に抗菌・抗ウイルス塗材（空気触媒セルフィール）を噴霧施工（R2.12）

- ・ 高齢者運転免許自主返納支援事業

本人：町営バス無料回数利用券（1回50枚配布、追加申請の制限なし）
家族：町営バス無料お試し券の配布（R3.4～）

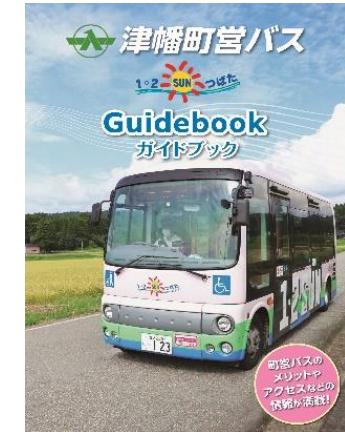
- ・ 情報提供冊子【津幡町営バスガイドブック】の作成・配布（R4.3～）

内容：①公共交通（町営バス等）利用のメリット
②町営バスの基礎知識
(町営バスへの愛着を持っていただくための豆知識等)

③JR・IRとの乗り継ぎモデル時刻表
(通勤通学利用、町内観光施設利用（キンシューレ等）)

- ・ 町営バス乗車体験イベント（仮称）の開催（R4年度事業）

内容：町内全小学校に町営バスを派遣し、小学生に乗車体験等を行うもの



町営バスガイドブック

公共交通の利便性の向上

- ・ 町営バス運賃の見直し及び100円区間の新設（R2.3～）

- ・ 町営バスの鉄道ダイヤ接続見直し及び町営バス時刻表の広報誌掲載（毎年3月実施）

- ・ 町営バスの各種経路検索サービス等への対応
(ナビタイム・ジョルダン※対応済、グーグルマップ※令和4年5月中旬公開)

コミュニティバス「なだバスナディ」



日中循環バス（毎日運行）

全町ルート

• 一日 5 便

にしルート

• 一日 6 便

通勤通学ライナー（平日のみ運行）

白帆台ルート

• 朝夕各 5 便

室ルート

• 朝夕各 4 便

南部ルート

• 一日 9 便

ひがしルート

• 一日 6 便

モビリティ・マネジメントの推進

- ・満65歳以上の町民が運転免許証を自主返納した場合の支援策として、コミュニティバスの3か月定期券または回数券5,000円分を交付
- ・コミュニティバス以外の交通手段として、町域の北部と北陸鉄道浅野川線内灘駅を結ぶ「生活お助け便」の実証運行を実施

公共交通の利便性向上

- ・朝夕の通勤通学ライナーと北陸鉄道浅野川線の乗り継ぎ案内を時刻表に掲載
- ・バス車内にデジタルサイネージを搭載し、町の情報を中心にバス利用者への情報提供を図る

諸外国における公共交通に関する動き (MaaS関連)

- 諸外国においては、公共交通を市民生活に不可欠なインフラと位置付け、低価格のサブスクリプションによる新たな利用スタイル等により、自家用車からの転換を進めるなど、公共交通に関する行政の関与が強まっている。

ドイツ・ハノーバーのMaaS

GVH

バスやトラムの定額運賃に加えて、カーシェアリングや自転車シェアリングは月末に使用料を請求する仕組みが構築されている



<https://www.gvh.de/>

ドイツの運輸連合

ドイツでは、1960年代より異なる運輸事業者の提供するサービスを「運輸連合」を通じて一体化し、
・鉄道やバスの運賃の統合
・ダイヤ調整
・複数の事業者の乗り物や路線
　図見た目の統一 等を行っている。



<https://www.vrr.de/de/fahrplan-mobilitaet/stadt-linien-netzplaene/>

ベルギー・ブリュッセルのMaaS

24歳未満は年間12ユーロで公共交通乗り放題(元は年間499ユーロ)車のナンバープレートを返納すると最大12万円のボーナスが進呈される



https://www.provelo.org/fr/page/bruxelles-prime-bruxell_air

ナンバープレート返却
キャンペーン
(Bruxell' Air)

中国・北京のグリーンMaaS

鉄道、バス、自転車、歩行など環境負荷の低い移動経路を選択すると、移動距離に応じてカーボンクレジットが取得可能
(運賃清算やショッピングに利用可)

<https://transition-china.org/mobilityposts/beijing-maaS-platform-launches-maaS-mobility-for-green-city-initiative/>



5. 特に検討が必要な事項

特に検討が必要な事項

1 石川中央都市圏における公共交通の位置付け

- 公共交通の果たす役割(通勤・通学・通院・買い物等のための移動手段)
- 人口減少・高齢化、環境負荷低減等、社会経済情勢の変化への対応に果たす役割
- 公共交通に対する交通事業者、地域・行政等の意識・関わり方(モビリティ・マネジメント)

2 民間事業として成立しない状況の中で行政の関与のあり方

- コロナ禍や燃料価格高騰等への対応のあり方
- 生活路線の運行費、利用回復に向けた利便性向上等への行政の支援の程度

3 北陸鉄道線(石川線・浅野川線)※に関する持続性を確保するための取組のあり方

※ 北陸鉄道から、石川線・浅野川線の上下分離による運行継続が要望されている状況

- 北陸鉄道の対応方針の確認、鉄道線の役割の再確認、今後のまちづくりとの関係性の整理
- 持続性を確保するために必要な取組の方向性やスケジュールの整理

4 その取組に関する地域や行政の関与のあり方

- 地域公共交通活性化再生法等の制度の活用の検討

朝の通勤・通学ラッシュの様子



今後の検討スケジュール

令和4年5月 第1回

- ① 公共交通を巡る現況報告(事務局、各交通事業者)
- ② 各市町の関連計画の状況整理
- ③ 今後のスケジュール
- ④ 特に議論いただきたい事項

夏頃 第2回

- ① 今後の公共交通に関する認識共有
- ② 必要な取組の検討
- ③ 基本理念・基本方針、施策体系

冬頃 第3回

- ① 必要な取組の検討結果
- ② 数値目標等の整理
- ③ 地域公共交通計画骨子案の決定

冬頃 骨子案のパブリックコメントの実施

令和5年2月頃 第4回

- ① 地域公共交通計画の策定
- ② 今後の事業スケジュール、実施体制、特定事業計画等の検討