

地域公共交通活性化再生行政の 事業評価制度の性格に関する 一考察

一般財団法人計量計画研究所
芝浦工業大学大学院

何功（カルク）

何功（カルク） 32歳

- 両親は中国出身、本人は1991年大阪生まれ、山口県山口市育ち
- 2016年 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻修士修了
 - 文系+地理学+土木工学の人です
- 一般財団法人計量計画研究所 現在に至る
- 主な職務 **地方自治体の公共交通計画の策定支援**
 - 小山市地域公共交通計画の策定支援
 - 前橋市、仙台市、静岡市、浜松市.....
 - 国交省の調査業務も担当





地域公共交通勉強会

regional-transport.dev



記事カテゴリー ▾



お問い合わせ

▶ 詳説公共交通補助制度

詳説 公共交通補助制度

最近の投稿

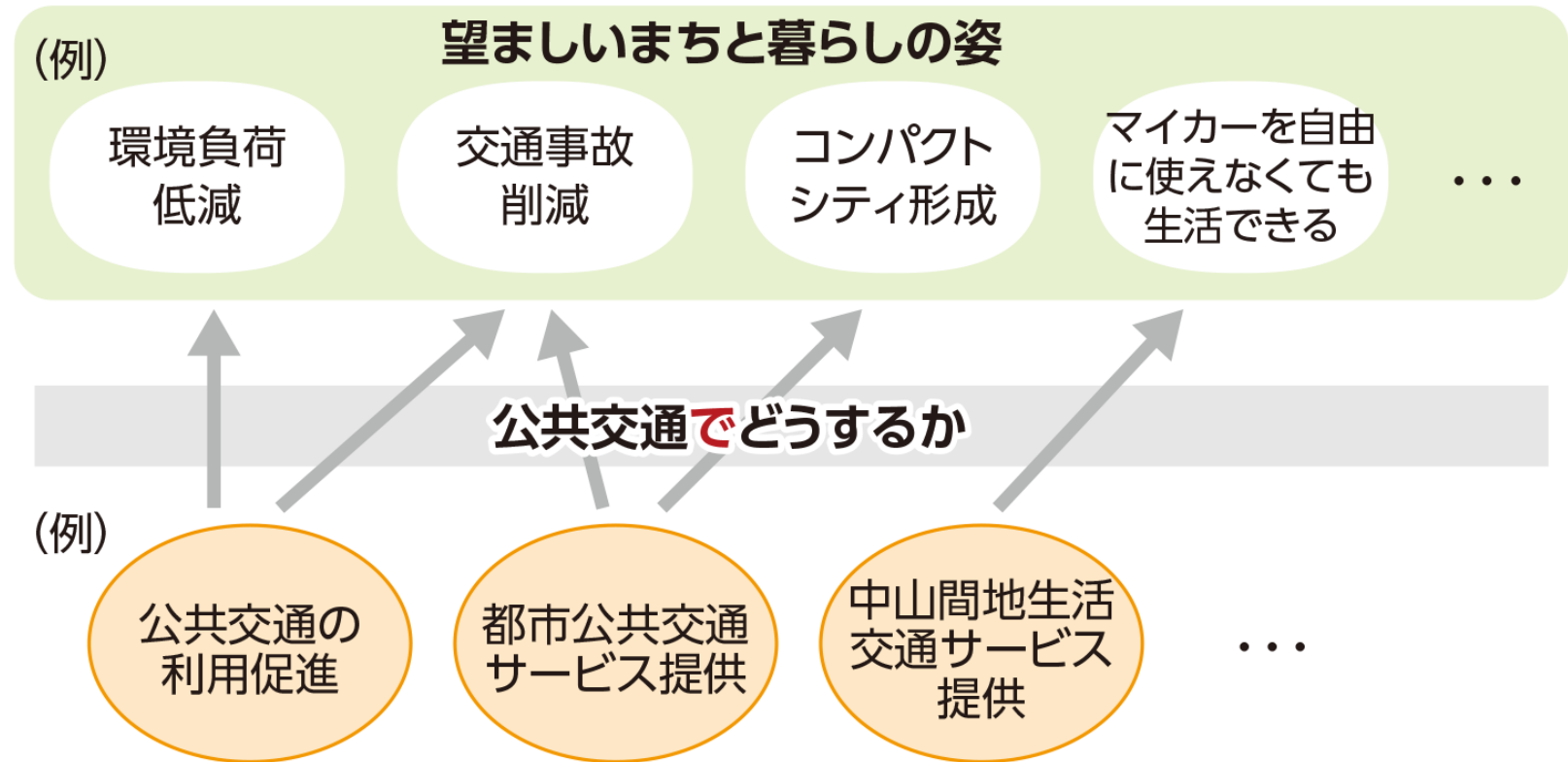
公共交通（バス・鉄道）の輸送実績データを自治体が入手する方法

なぜ地域公共交通計画に収支率改善を盛り込まなければならないか
——バス国庫補助金実務と一体化した地域公共交通計画制度——

情報公開：市町村における地方バス向けの各種財政措置の活用状況に関するアンケート調査

地域公共交通に関する英語の情報

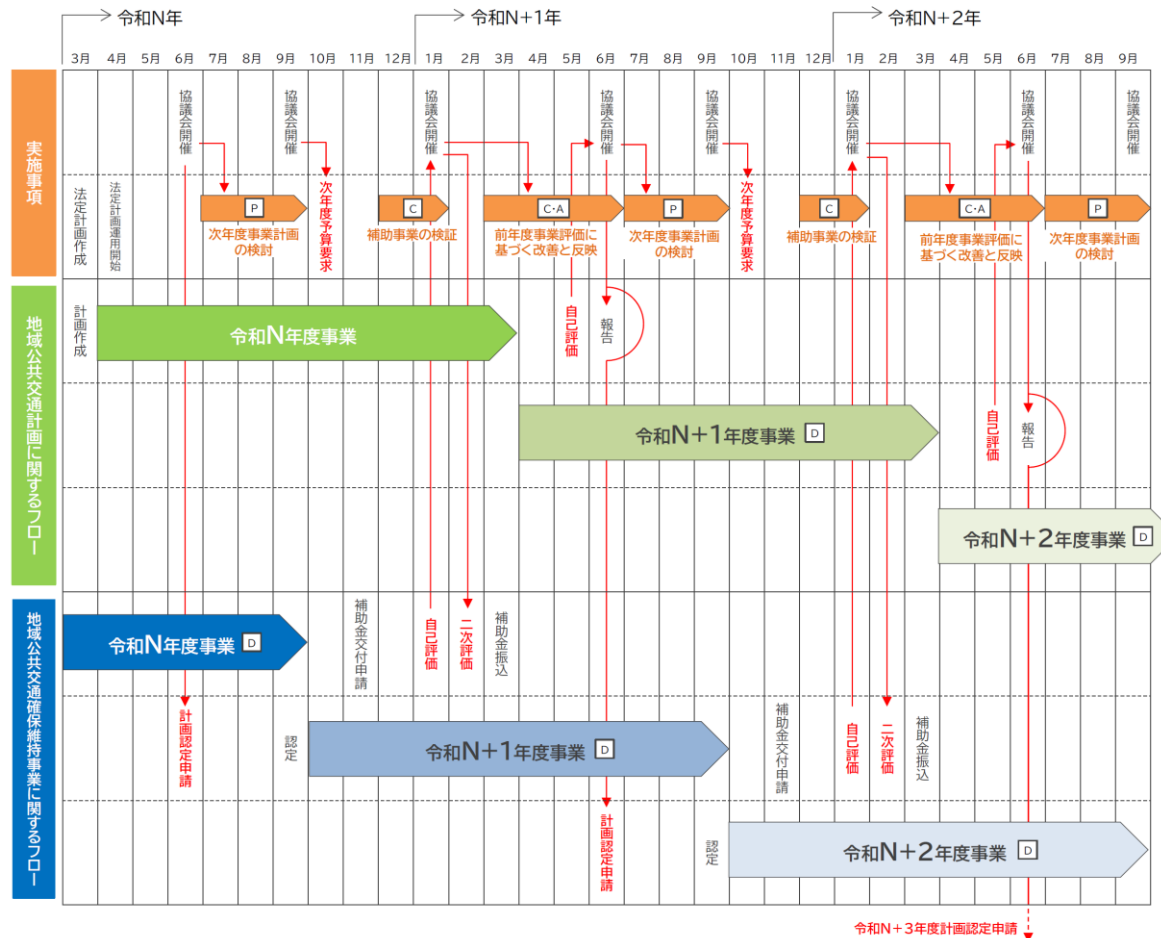
自治体によって大きく異なる「めざす将来像」



将来目標からのバックキャスティング
目的達成に対する効率性の確保

自治体の「地域公共交通活性化再生行政」の特徴 ＝国から自治体への評価システムが構築されている

地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

制度概要

- 地域公共交通活性化再生行政の事業評価制度



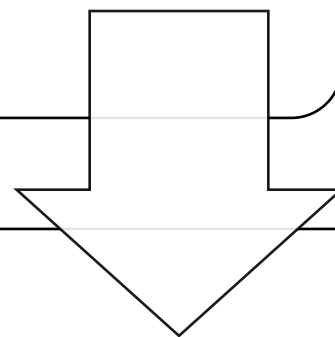
地域公共交通確保維持改善事業費補助金に基づく
国庫補助事業の事業評価制度

国土交通省

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条5項（要旨）

地域公共交通活性化再生法に基づいて組織される法定協議会は、
補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、
その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

自己評価



二次評価

地方運輸局に設置された第三者評価委員会

自治体が従うべき手引書2編

事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の
効果的实施に向けて
ガイドンス

平成25年11月

国土交通省総合政策局

地域公共交通に関する 事業評価の手引き

— 第三者評価委員会からのアドバイス —



平成29年3月
国土交通省中部運輸局

監修 中部運輸局第三者評価委員会

具体的な事業評価の内容

10

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和5年1月18日

協議会名: 真岡市地域公共交通活性化協議会
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

事業期間: 令和3年10月1日から令和4年9月30日

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
事業者名 芳南交通(株) 潮田タクシー(株) (有)二宮タクシー	デマンドタクシー「いちごタクシー」 運行地域: 真岡市全域 運行日: 月曜日～金曜日 運行時間帯: 9:00～17:00 運賃: 300円	・待合環境を整備するとともに、実施したアンケートの分析を行い、利便性の高い運行方法を検討していく。 ⇒いちごバスのバス停50か所にベンチを設置し、待合環境を改善した。 ・利用者や交通事業者等と協働した事業である公共交通サポーター制度を引き続き実施し、安定した運行と公共交通への意識醸成を図る。 ⇒公共交通サポーター制度を引き続き実施し、個人3件、法人2件の協賛を得た。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【目標】 ①一日あたりの乗車人数 68.1人/日 ②収支率 9.1% 【実績】 ①53.7人/日 ②6.0% ・予約が集中する午前中は、満車でのお断りが発生していることや、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から1台あたりの乗車定員を4人から3人に減らして運行していることが主な要因と考えられる。	・いちごタクシーの満車に対応するため、運行台数の増車をを行う。 ・新型コロナウイルス感染拡大の状況を見ながら、いちごタクシーの定員制限の解除について検討する。 ・利用者や交通事業者等と協働した事業である公共交通サポーター制度を引き続き実施し、安定した運行と公共交通への意識醸成を図る。
事業者名 大越観光バス(株)	コミュニティバス「いちごバス」 系統: 真岡(市内循環線: 24.2Km) 運行回数: 18回/日 運賃: 100円	・まちづくりや地域活性化の観点から、既存の民間バス路線や真岡鐵道との連携強化を図る。 ⇒民間バス路線との共通バス停ベンチを設置するとともに、公共交通ブックの発行による交通情報提供の一元化を行った。 ・地域座談会、出前講座、学校での乗り方教室の実施等、広く市民への周知及び利用促進を図る。 ⇒いちごバスの小学生向け夏休み無料乗車キャンペーンを引き続き実施し、利用促進を図った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	C 事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった。 【目標】 ①一日あたりの乗車人数 114.8人/日 ②収支率 10.4% 【実績】 ①113.2人/日 ②9.2% ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、栃木県から2度のまん延防止等重点措置が発令されるなど、コロナ禍における外出控えが影響したと考えられる。	・SNSやケーブルテレビ、FMもおか、広報もおかを活用し広く市民へ周知するとともに、地域座談会、出前講座、学校での乗り方教室、小学生向け夏休み無料乗車キャンペーンを引き続き実施し、利用促進を図る。

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	待合環境の整備や関係者との協働などの取組は評価できるが、乗車人数および収支率の目標は未達成となった。 第三者評価委員会での有識者からの助言(下記)を、今後の検討の参考としていただきたい。 ・事業者と自治体との間で対話しながら、路線の再編やダイヤ、運行方法の見直しの議論を行い、周辺環境や行動特性の変化などに対応していただきたい。 ・「地域」と「事業者」と「行政」の三者で役割分担を行い、地域(住民・利用者)が主体的に関与する仕組みを構築していただきたい。
---------------------------------	--

制度の問題点

国の関心は「ローカルバス国庫補助の財務的健全性」

- 手引書で設定が求められている指標

- 地域間の移動者数

- 収支

- 運賃収入

- 経費

- 公的資金投入額

- 地方の独自指標

➡国庫補助金の執行効率を
高めるために必要な指標

- 2020年改正地域公共交通活性化再生法で利用者数、収支、公的資金投入額は交通計画での設定が義務化

「公共交通分担率向上のために、収支率が下がっても公共交通を増発する」といった方向の独自戦略は前向きな評価を得られない仕組み

例 中部運輸局第三者評価

- 「中部運輸局では、協議会等が定める上位計画等と生活交通ネットワーク計画との関連性や、**地域全体の交通ネットワークにおける補助対象事業の位置づけ**を確認するため、要綱等に定められる事業評価とあわせて「第三者評価委員会資料（中部様式）」により地域全体の交通ネットワーク評価を実施しています。」

国庫補助事業に最低限の効果測定が必要なのはわかるが、
国庫補助事業以外の自治体自主事業を国が批評する必要性はいかに？



国土交通省
中部運輸局

国土交通省関連リンク 地図・交通案内 サイトマップ

中部運輸局について

報道・広報

自動車の
検査・登録

試験・免許

統計情報

申請・手続・
お問い合わせ

事業評価・第三者評価委員会

[トップページ](#) > [地域公共交通](#) > [事業評価・第三者評価委員会](#) > [第三者評価委員会](#)



令和4・5年度 第三者評価委員会

「地域公共交通確保維持改善事業及び地域公共交通計画第三者評価委員会」を開催します（オンライン配信による傍聴可能）
～ 地域公共交通に関する取組み等を評価し、専門家が改善に向けて助言します ～
[お知らせ（令和06年01月18日）](#)（PDF）

1. 日程（予定）
令和6年2月14日(水)／15日(木)／16日(金)

- 開催スケジュール、開催枠（PDF）
 - 2月14日(水) 愛知県
 - 2月15日(木) 三重県／静岡県
 - 2月16日(金) 福井県／岐阜県

カテゴリー別情報

- 地域公共交通 >
- 観光と地域づくり >
- 倉庫 >
- 交通バリアフリー >
- 運輸の安全 >
- 自動車 >

**国庫補助事業に最低限の効果測定が必要なのはわかるが、
国庫補助事業以外の自治体自主事業を国が批評する必要性はいかに？**

2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

3

●交通ビジョンが目指す暮らしを実現するための施策体系

○路線機能向上策

・将来公共交通ネットワークを構築するため、既存の交通事業者のバス路線を活かしながら、強化する区間、新たにネットワークとして設定する区間の整備を進めます。

○交通結節点強化策

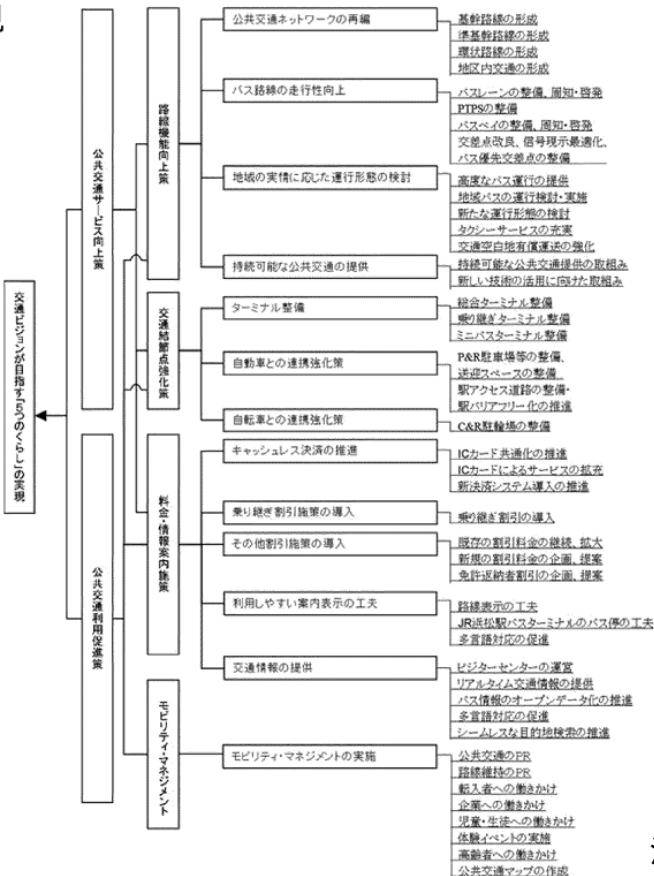
・拠点と位置付けられている総合ターミナルと乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルについて優先的な整備を図るとともに、それ以外の鉄道駅やバス停についても、徒歩以外の交通手段でのアクセスを可能にすることで、公共交通サービスエリアの拡大、利用者数の増加を図ります。

○料金・情報案内施策

・キャッシュレス決済などの運賃支払いの簡便化、交通機関の乗換え抵抗を低減する乗り継ぎ割引、各種料金割引などの料金施策により、公共交通の利用促進を図ります。
・新たな技術を活用し、目的地まで迷いなく移動できる案内表示や情報提供を行うことで、来訪者を含む利用者にとって便利でわかりやすい環境整備を進めます。

○モビリティ・マネジメント

・市民全般への公共交通サービスや路線維持のためのPRに加えて、転入者や企業、児童・生徒など利用者層を絞った利用促進、交通事業者と連携したイベントの開催などを行います。
・自家用車中心の生活が主となっている市街地外や中山間地では、地域の公共交通を守り育てる意識を高めるため、体験イベントなどの直接的なコミュニケーションを行うことで、行動変容を促します。



浜松市地域公共交通会議

国庫補助事業に最低限の効果測定が必要なのはわかるが、
国庫補助事業以外の自治体自主事業を国が批評する必要性はいかに？

概要

◇日時：令和3年2月17日（水）13：30～16：30

◇場所：ウェブ会議形式（事務局：関東運輸局16階会議室）

◇委員：中村 文彦氏（横浜国立大学大学院 教授）

轟 朝幸氏（日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授）

木野内 功一氏（株式会社 日本政策投資銀行 都市開発部 課長）

関東運輸局（廣田交通政策部長、飯沼自動車交通部長）



審議案件

■確保維持事業の各補助事業のうち、

- ①地域内フィーダー系統確保維持事業（加須市地域公共交通会議）
- ②地域内フィーダー系統確保維持事業（笛吹市地域公共交通会議）
- ③地域間幹線系統確保維持事業（神奈川県生活交通ネットワーク計画協議会）
- ④地域間幹線系統確保維持事業（茨城県バス対策地域協議会）
- ⑤地域公共交通調査事業：計画策定事業（館林市外四町地域公共交通会議）
- ⑥地域公共交通調査事業：計画策定事業（下野市地域公共交通会議）
- ⑦地域公共交通バリアフリー化調査事業（戸田市移動等円滑化促進方針策定協議会）
- ⑧離島航路確保維持事業（東京都離島航路地域協議会）

*⑧については、報告案件



制度創設経緯からの 考察

	地域公共交通活性化再生法・ 地域公共交通活性化再生行政の性格	事業評価制度の性格
2007年 ～ 2010年	「地域公共交通活性化・再生総合事業」 選別主義 頑張る地域応援制度	頑張る地域応援制度を 実効化させるための重厚な 事業評価制度
2011年 ～ 現在	「地域公共交通確保維持改善事業」 普遍主義 生活の足を守る制度	現「事業評価制度」

	地域公共交通活性化再生法・ 地域公共交通活性化再生行政の性格	事業評価制度の性格
2007年 ～ 2010年	「地域公共交通活性化・再生総合事業」 選別主義 頑張る地域応援制度	頑張る地域応援制度を実効化させるための重厚な事業評価制度
2011年 ～ 現在	「地域公共交通確保維持改善事業」 普遍主義 生活の足を守る制度	選別主義からくる制度の重厚さ ↓ ねじれ → 現「事業評価制度」

生活の足という問題設定からくる観点の画一さ

近年の地域公共交通活性化再生政策

20

平成14年（2002年）の乗合バス事業の需給調整規制廃止

生活交通の確保維持

地域協議会を通じたバス廃止対策。ミニмум保障。財源措置を背景とした確保維持。

- ・県→地域間幹線系統
- ・市町村→その他生活路線
- ・国交省は地域間幹線系統に協調補助、総務省はその他に交付税措置

地域公共交通の活性化・再生

平成19年（2007年）制度創設時の趣旨は「頑張る地域への応援制度」

都市バス補助

新バスシステム
オムニバスタウン

都市交通調査・都市交通戦略

基盤整備も含めた都市交通問題の解決

平成23年（2011年）の補助制度改正

地域公共交通の活性化・再生

生活交通の確保維持

補助金によるミニмум保障

「生活交通サバイバル戦略」に移行
公共交通活性化のための創意工夫
公共交通維持のための交通計画づくり

政策目的の混迷化

廃止

都市交通調査・都市交通戦略

基盤整備も含めた都市交通問題の解決

令和2年（2020年）の法改正

地域公共交通の活性化・再生

公共交通活性化のための創意工夫
公共交通維持のための交通計画づくり

国の認める交通計画（地域公共交通計画）に対して補助

マスタープラン化（2014）
努力義務化（2020）により
都市交通分野へ対象範囲を拡大

都市交通調査・都市交通戦略

基盤整備も含めた都市交通問題の解決

地方部の生活の足を守るための国の財源措置

地方バスに関する 特別交付税措置	制度名	地域内フィーダー系統 国庫補助
総務省	省庁	国土交通省
1970年代創設 2001年拡充	発足経緯	2011年創設
700億円	予算額	30億円
原則8割	措置率、補助率	約500万定額／1自治体
地方の固有財源	制度の性格	国の補助金
不要	事業評価	国への効果説明が必要
言及せず	国交省の態度	全自治体に推奨

地方交付税から、国の関与権限が強い国庫補助への転換を
企図している？