

これからの地域交通

持続可能な地域交通に向けた取組み

Study on Sustainable Public Transport in Local
Areas in Japan

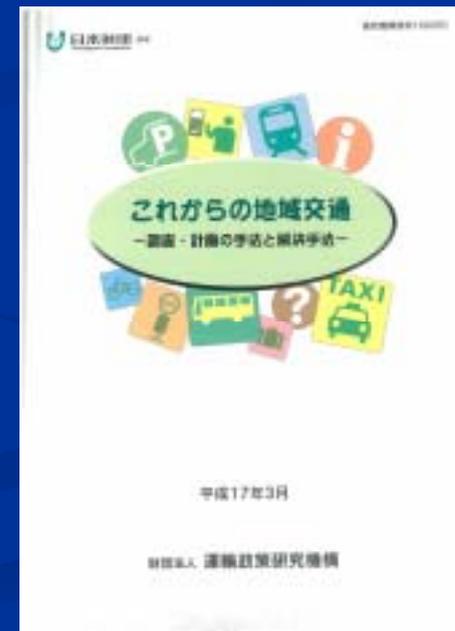
2005.5.31

財団法人 運輸政策研究機構

調査役 北川英博

Hidehiro KITAGAWA

Project Manager



1. 調査の背景と目的

対象とする地域交通

地域生活の基盤(生活圏)

- ・中核都市クラスより人口規模の少ない市町村
- ・大都市圏の郊外縁辺部の市町村

地域住民の日常交通

鉄道・軌道, バス, タクシー等

1. 調査の背景と目的

調査の背景

1. 自家用車の普及と公共交通の衰退

- ・自動車交通の発展(1960年代後半以降)
- ・公共交通サービスの独立採算制の維持は困難

2. 赤字補填による公共交通事業の維持

- ・公共財源による公共交通支援が不可避

3. 規制緩和に伴う自治体の役割の変化

- ・参入, 撤退が自由になり過当競争や生活の足がなくなる場合がある
- ・交通施策全般に係わる必要が出てきた

1. 調査の背景と目的

調査の目的

これからの地域交通において

1. 自治体の役割について整理
2. 交通施策を実現する手順の提案
3. 公共交通施策の先進事例紹介

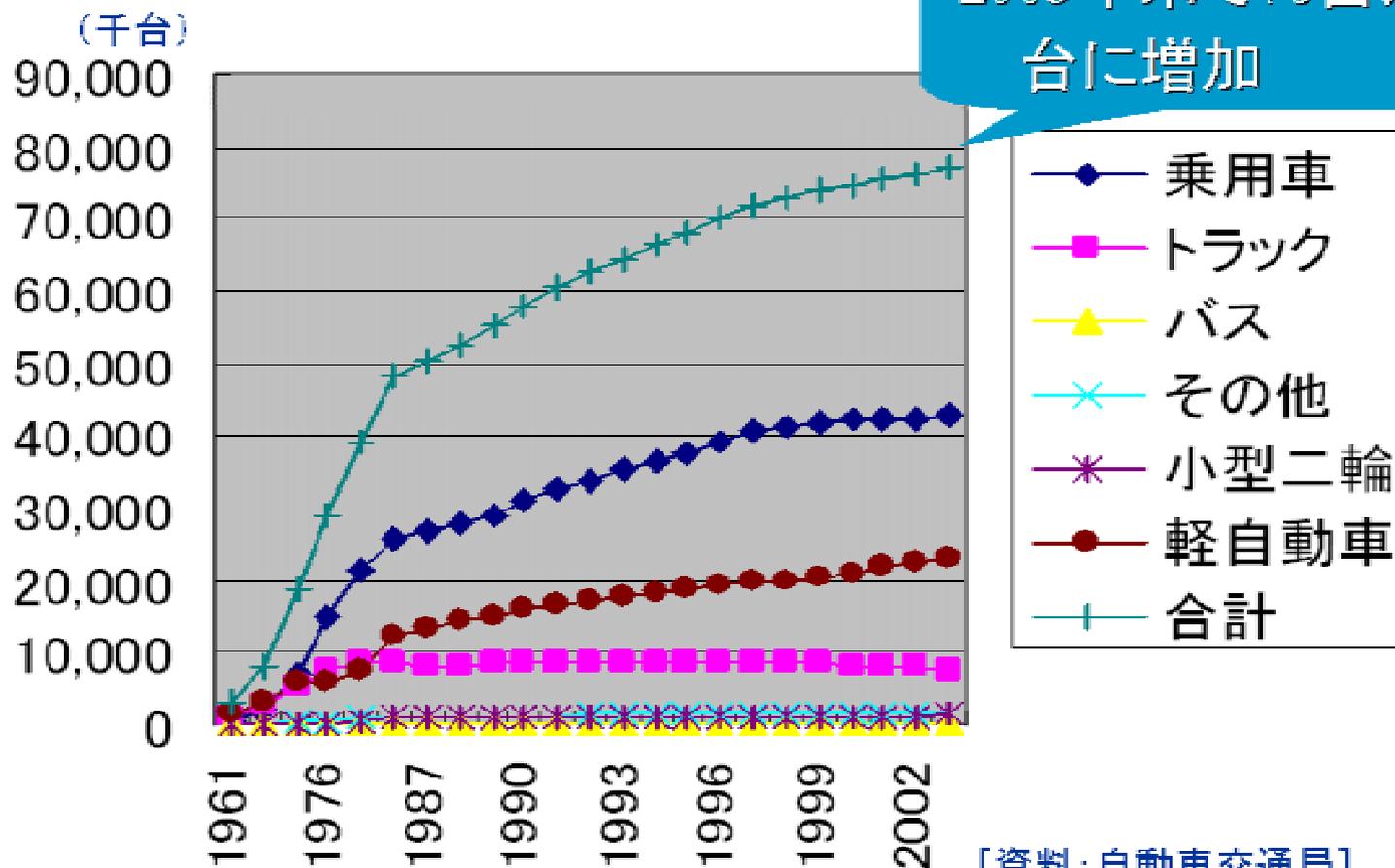
構成

- 地域交通の現状
- 規制緩和と特区について
- 地域交通の課題
- これからの地域交通と自治体の役割
- 地域交通施策の検討手順
- 事例紹介
- まとめ

2. 地域交通の現状

2-1. 自動車保有台数推移

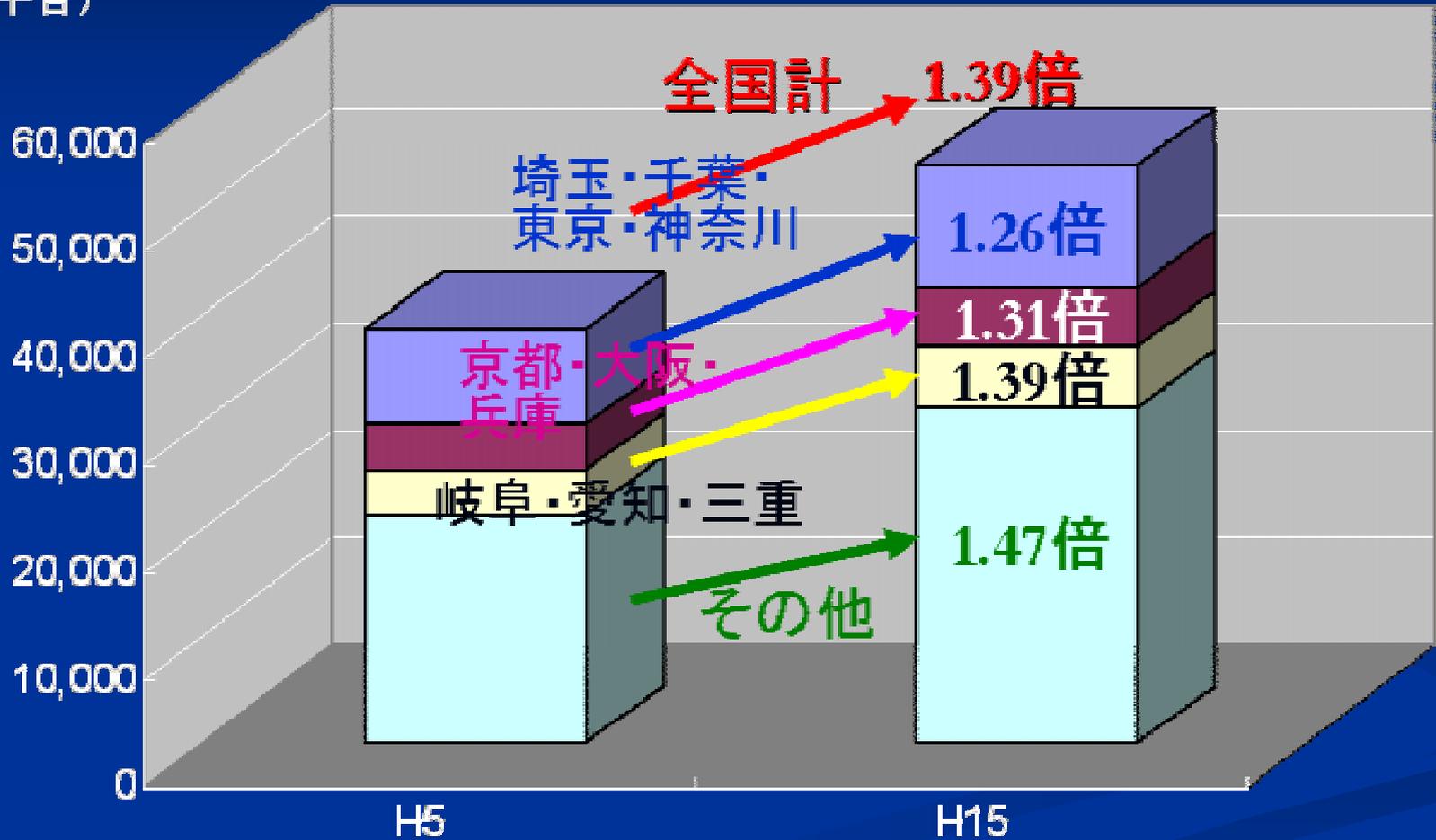
2003年末で76百万台に増加



2. 地域交通の現状

2-2 自家用乗用車保有台数の伸び

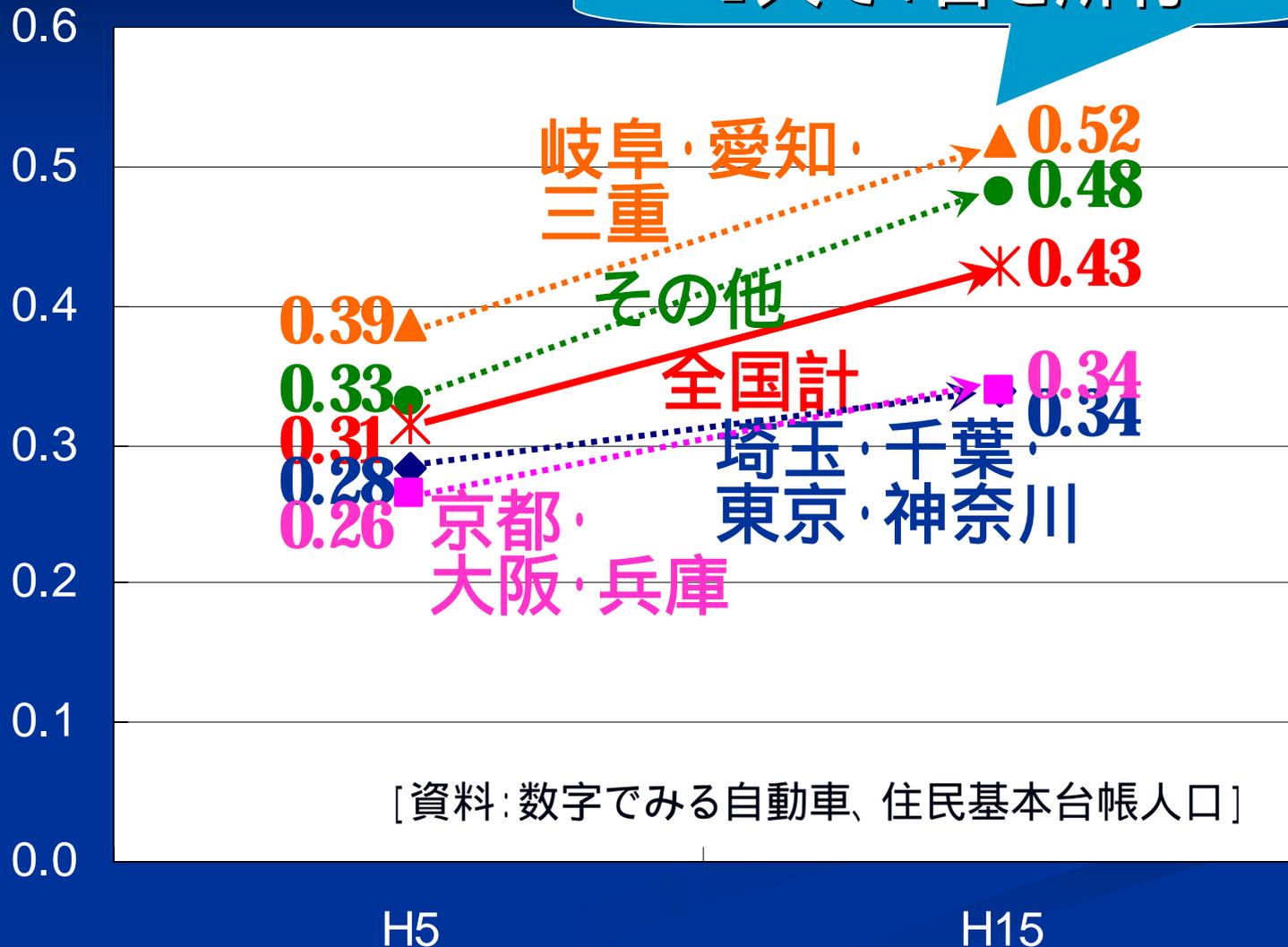
(千台)



[資料: 数字でみる自動車]

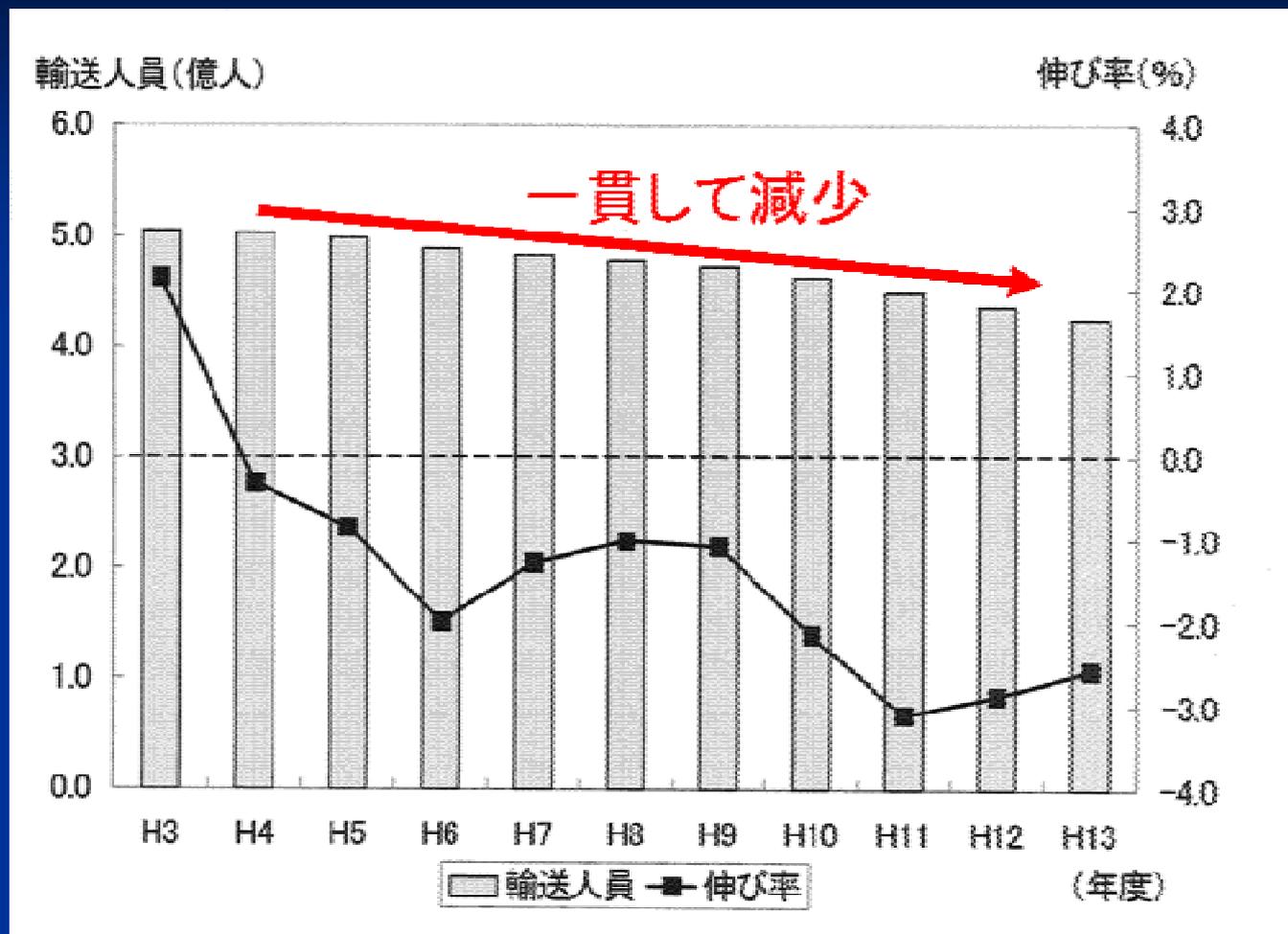
2-3. 1人あたり自家用乗用車台数

2人で1台を所有



[資料: 数字でみる自動車、住民基本台帳人口]

2-4 地方鉄道輸送人員の推移



『地方鉄道復活へのシナリオ』で定義した民鉄・第三セクター鉄道94社の合計
[資料出典:『地方鉄道復活へのシナリオ』]

2-5 乗合バス輸送人員

【乗合バス】(百万人)

12,000

10,000

8,000

6,000

4,000

2,000

0

1950

1960

1970

1980

1990

2000

2010

S30

S40

S50

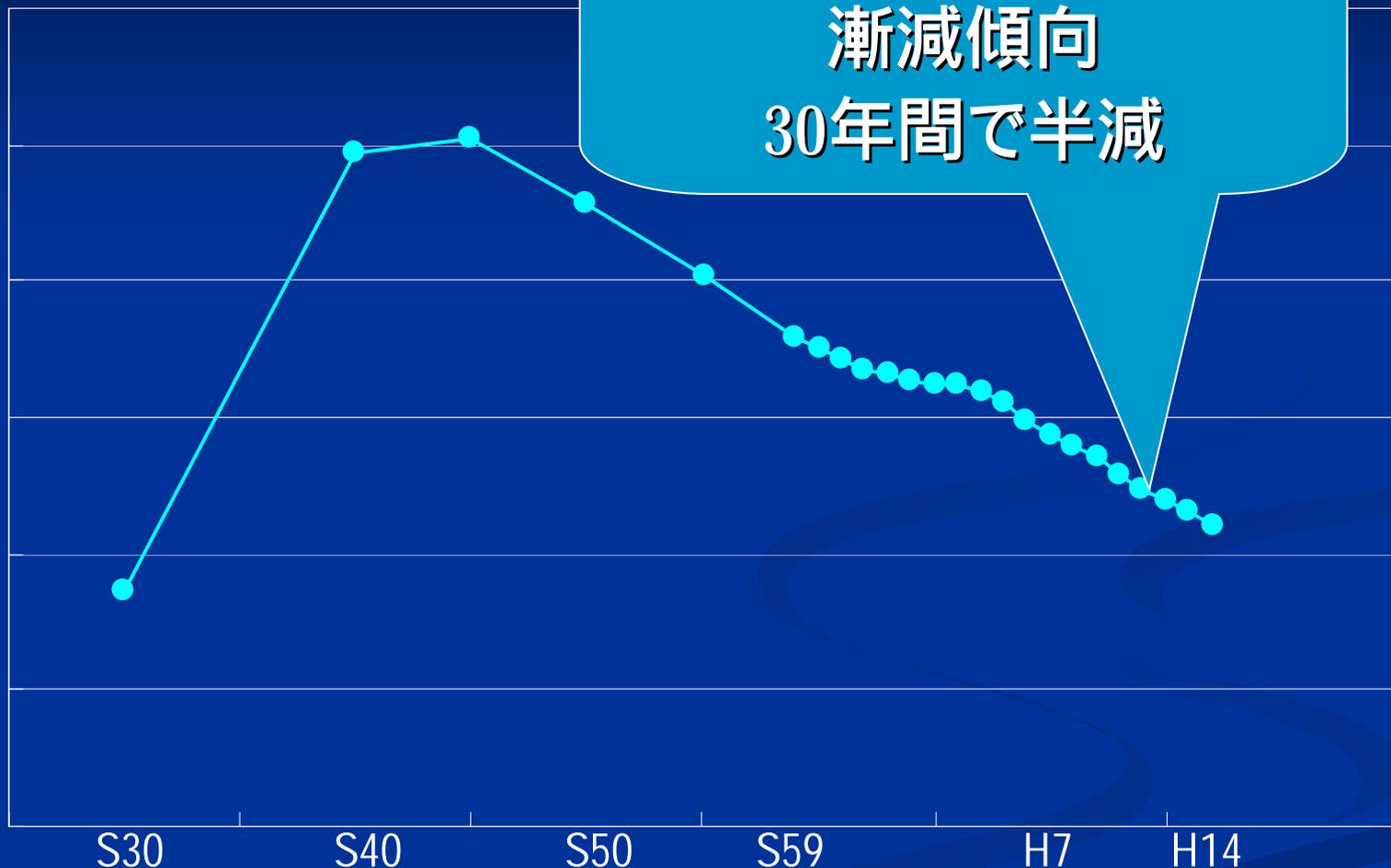
S59

H7

H14

(年度)

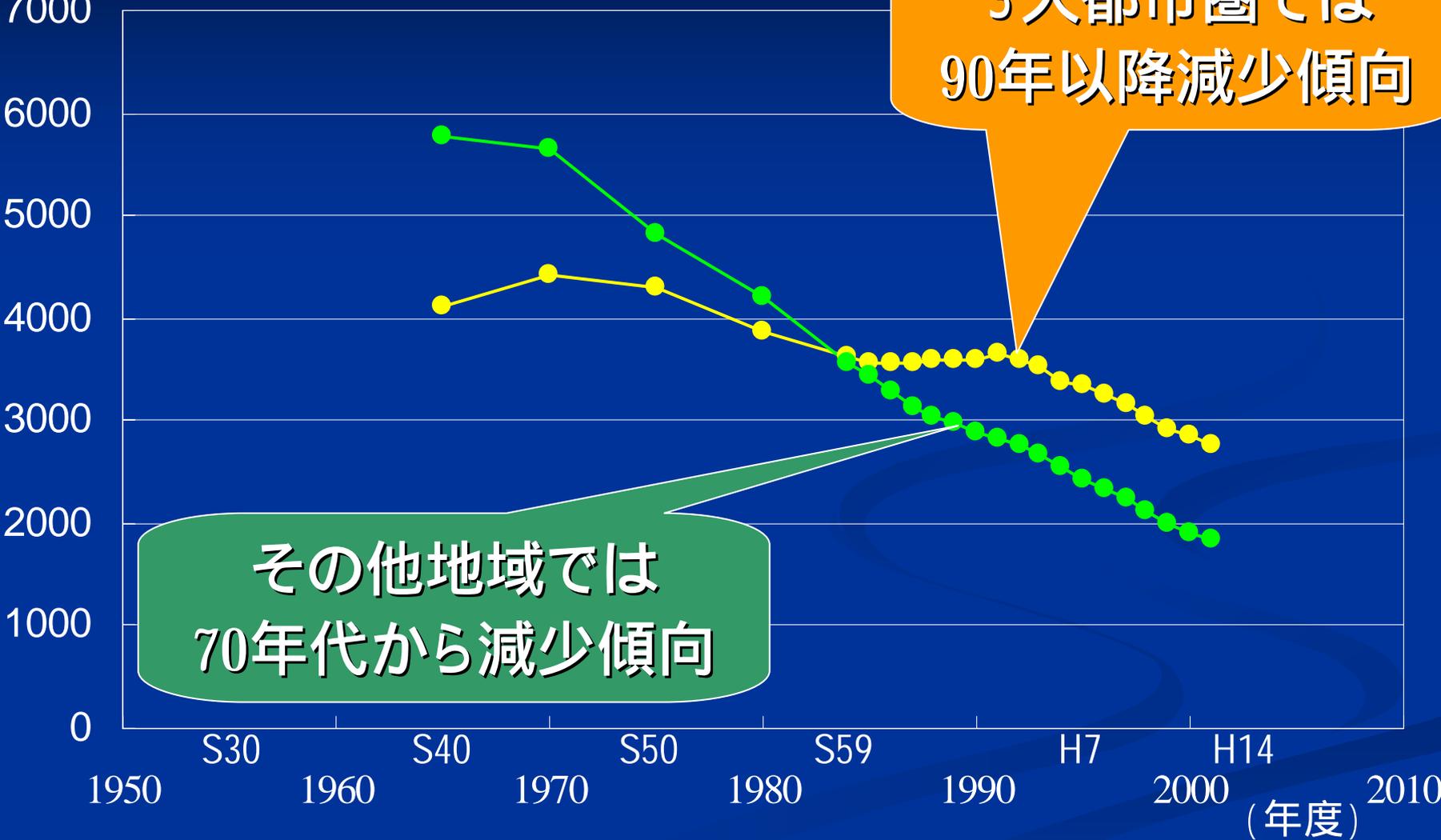
乗合バスは1970年以降、
漸減傾向
30年間で半減



[資料:自動車交通局]

2-6 地域別乗合バス輸送人員

百万人)



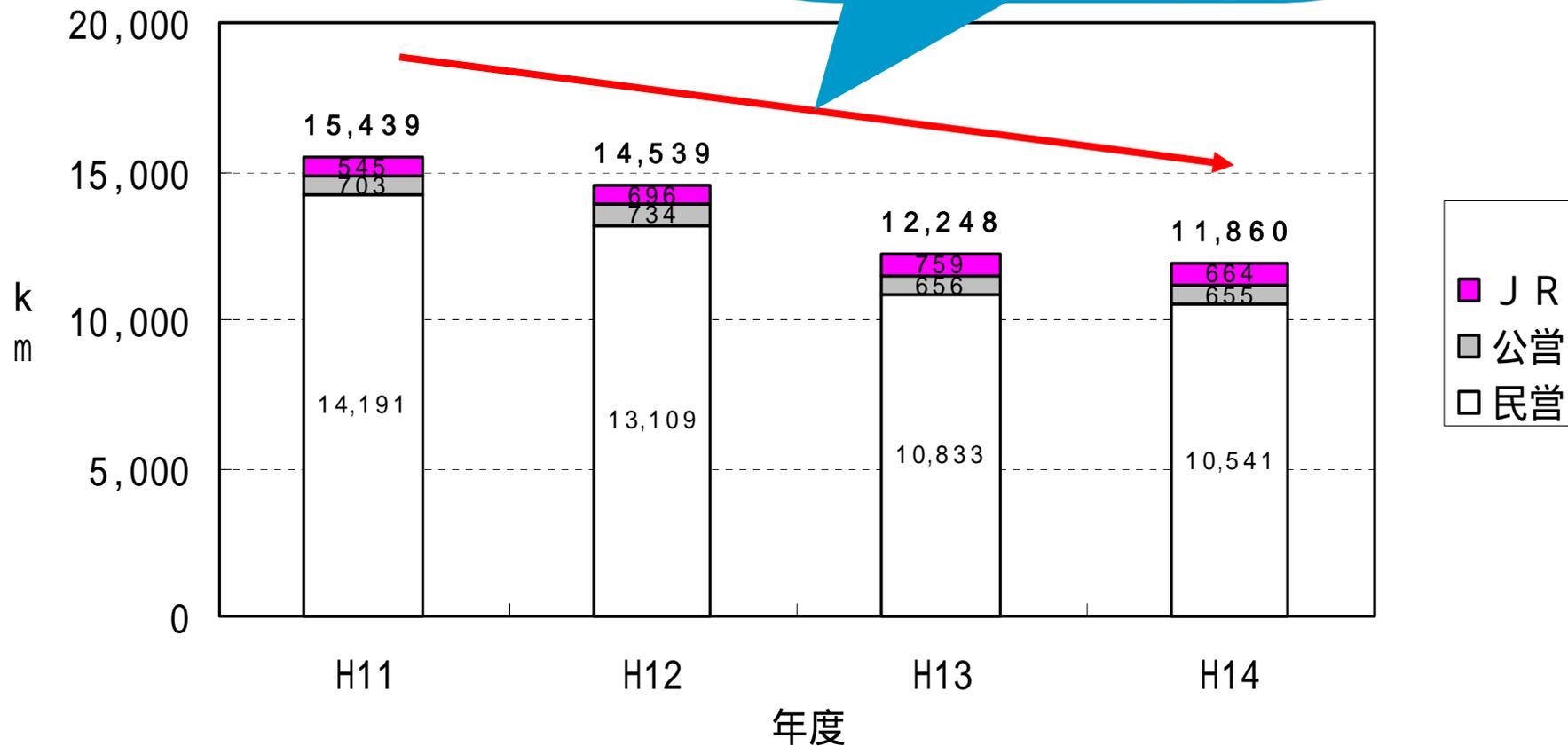
3大都市圏では
90年以降減少傾向

その他地域では
70年代から減少傾向

[資料:自動車交通局]

2-7 乗合バスの休止キロの推移

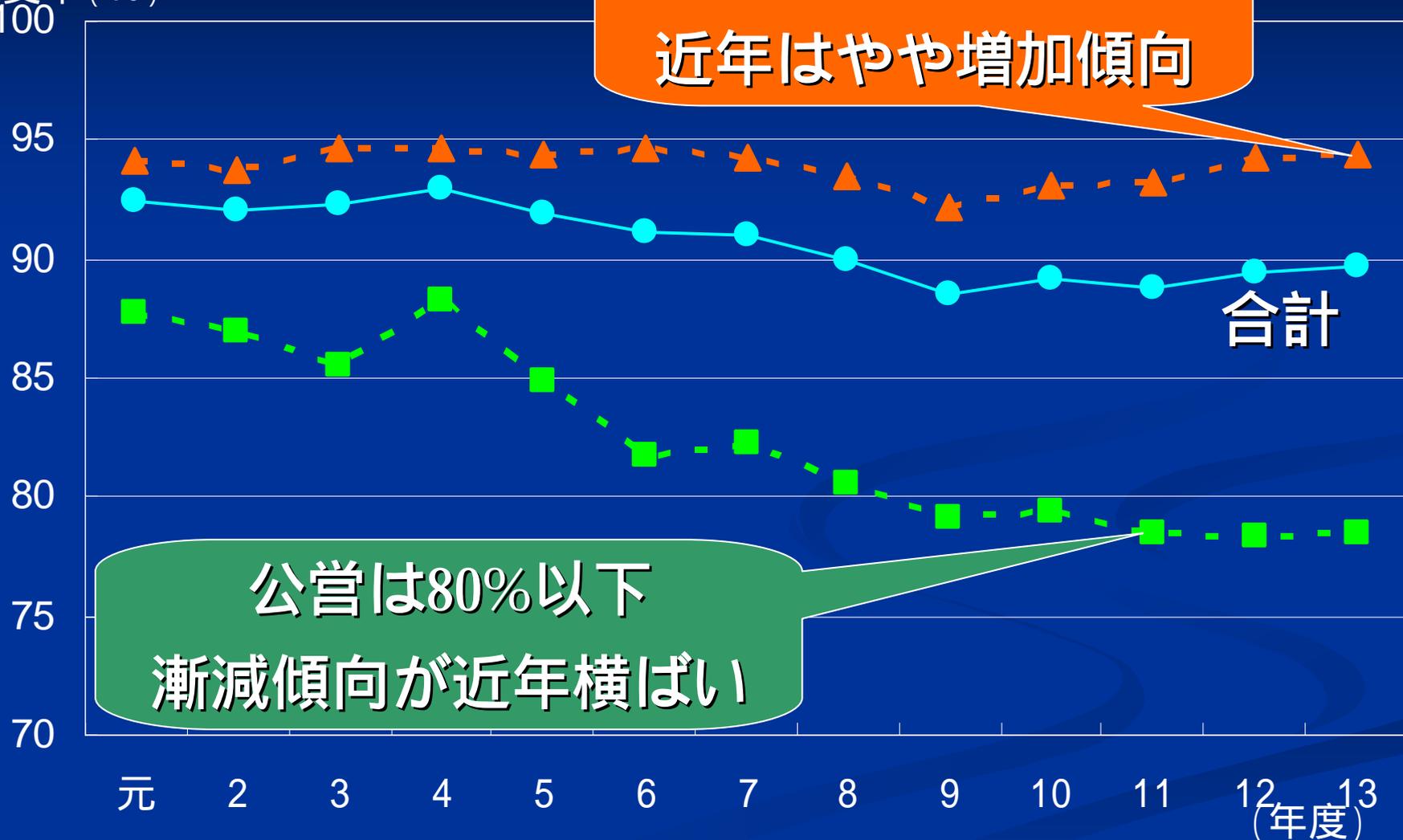
毎年1万キロを超える
休止路線



[資料:自動車交通局]

2-8 乗合バス収支率(経常収入÷経常支出)の推移

収支率(%)



民間は94%
近年はやや増加傾向

公営は80%以下
漸減傾向が近年横ばい

合計

[資料:国土交通省自動車交通局]

3. 規制緩和と特区について

3-1. 規制緩和の目的

旅客輸送サービスの供給を自由化

交通事業者の
創意工夫

需給調整規
制の撤廃

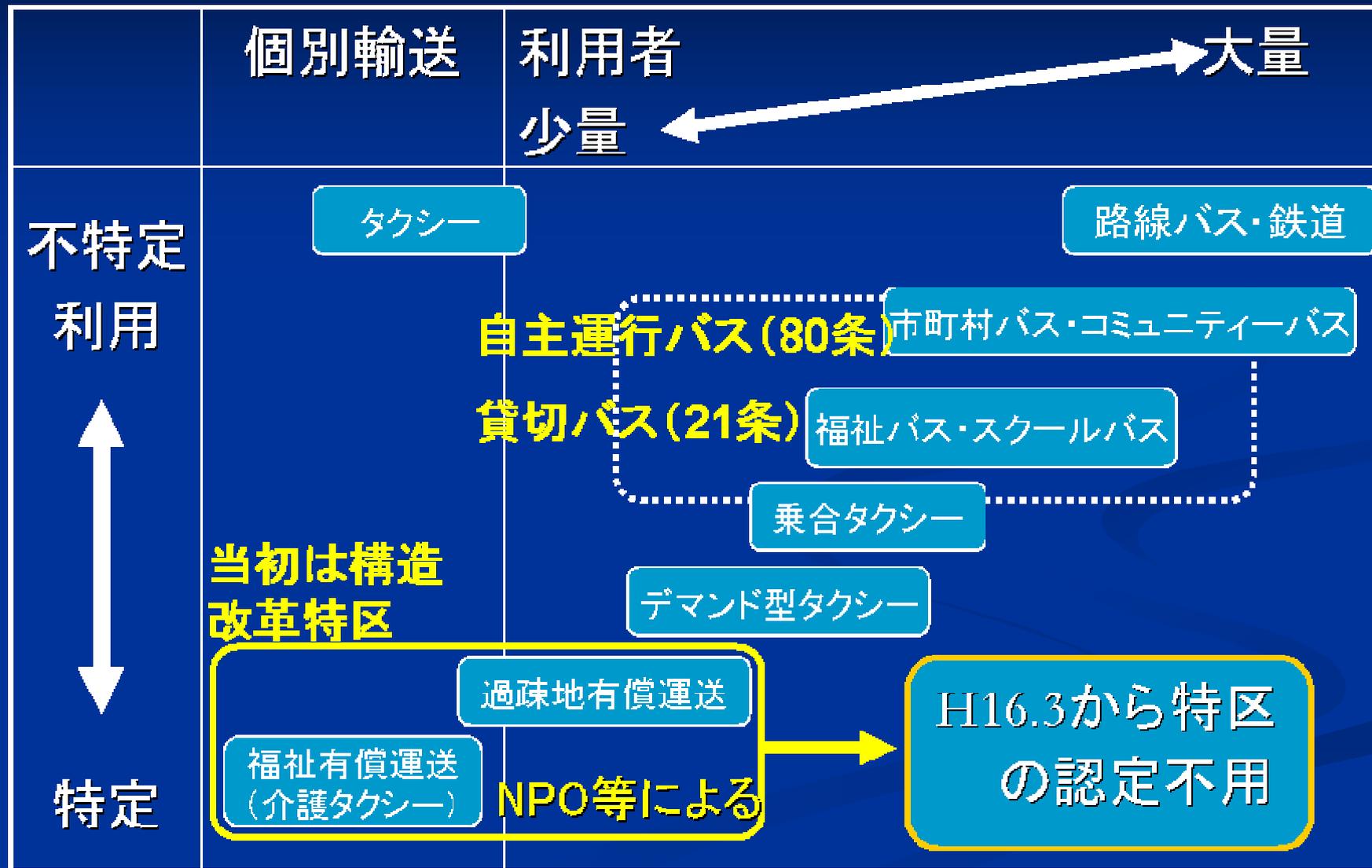
市場における公
正な競争

利用者が高質のサー
ビスを享受

サービスの多様化や高度化、運賃の多様化や低廉化等

3. 規制緩和と特区について

3-2. 地域の公共交通特性と特区について



3 . 規制緩和と特区について

3-4.構造改革特区認定状況(1)

事業	特区名称	対象自治体	認定日
NPOによる ボランティア 輸送として の有償 運送可能 化事業(福 社) 10箇所	小海町福祉輸送特区	長野県小海町	平成15年5月23日
	三水村地域住民支援特区	長野県三水村	平成15年8月29日
	NPO等移送協働特区	東京都世田谷区	平成15年5月23日
	みんなで進める地域福祉特区	神奈川県大和市	平成15年4月21日
	飯高町福井移送サービス特区	三重県飯高町	平成15年11月28日
	福祉移送サービス特区	大阪府牧方市	平成15年4月21日
	福祉移送特区	岡山県	平成15年4月21日
	菊池市福祉サービス応援特区	熊本県菊池市	平成15年4月21日
	玉名市福祉輸送特区	熊本県玉名市	平成15年11月28日
	福祉コミュニティ特区	熊本県等	平成15年5月23日

3 . 規制緩和と特区について

3-4.構造改革特区認定状況(2)

事業	特区名称	対象自治体	認定日
交通機関 空白の過 疎地におけ る有償運送 可能化事 業	河合・宮川村デマンド式 ポニーカーシステム有 償輸送特区	岐阜県河合村・ 宮川村	平成15年8月29日
	とよね がんばらマイ カー特区	愛知県豊根村	平成15年11月28日
	上勝町有償ボランティア 輸送特区	徳島県上勝町	平成15年5月23日



4. 地域交通の課題

《これまでの地域交通》

- 公共交通機関が民間事業として成立可能
- 国は免許・監督、自治体は補助で側面支援

■社会背景の変化

- 高齢化、少子化、核家族化の進展
- 市街地の拡散化
- 車利用のライフスタイルの定着

■地域住民の課題

- 車が使えないと移動も生活も困難
- 交通事業の採算性低下により路線の縮小・廃止

■交通・運輸事業者の課題

- 利用者の減少により採算性低下、路線の維持困難
- 規制緩和により参入退出が容易
- 新規参入に対する、自社の事業エリアの確保が困難

適切な地域交通市場の設定

■自治体の課題

- 社会生活基盤の整備→車利用に資する道路整備
→公共交通維持の補助増大
- 環境問題が注目→公共交通促進に対する社会的要請
- 市町村合併により生活路線の広域拡散化
- 税収低下等による慢性的財源不足

5. これからの地域交通と自治体の役割

5-1 国・県・市の役割の変化

	規制緩和前	規制緩和後
国・県	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者の管理・監督 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">地方交通審議会</div>	<ul style="list-style-type: none">・事業の許可・地域協議会への参加・専門的立場から指導・助言 各県部会→地方運輸局管轄
市町村	<ul style="list-style-type: none">・対処療法的な事業者補助・コミュニティバスの自主運行	<ul style="list-style-type: none">・地域協議会への参加 <div style="border: 2px solid magenta; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px auto;">総合的な交通施策への関与</div>

5. これからの地域交通と自治体の役割

5-2. 総合的な交通施策への関与

その1 交通ビジョンの提示

- どういう立場で生活の足を維持するか
- 交通手段(自動車, バス, タクシー)を活用するか

その2 地域交通の計画づくり

- 交通ビジョンを踏まえた公共交通計画の策定
- 少ない費用負担で効果的な施策実現

その3 Plan-Do-See(計画・実行・評価)サイクル構築

- 地域住民・団体が運営主体となる多彩な運行方式の選定
- Plan-Do-Seeを構築し持続性のある「地域交通」の実現

6. 地域交通施策の検討手順

6-1 まちづくり・交通ビジョンの提示

■ビジョンとは

行政が目指すまちづくりの目標像
生活交通確保の方向性

■ビジョン策定の意義

まちづくり・交通施策方針の内外への公表
基本的考え方として関係主体間で認識共有化
住民や交通事業者との協働体制づくりの円滑化

6. 地域交通施策の検討手順

6-2 基礎的ニーズの把握

観測可能な実際の交通パターン

地域の環境条件
と個人の交通条件
により狭めら
れる

アンケート, グループインタビュー

本来の基礎的ニーズ

交通ビジョン

地域交通施策検討

6 . 自治体による地域交通施策の検討

6-3.地域交通施策の検討

- 地域交通施策のターゲットの絞り込み
ビジョンの実現化
- 導入が考えられる施策の整理
 - 1) 交通機関(車両)選択
 - 2) 運行形態
 - 3) 運営・運行主体
 - 4) 費用負担方法
- 実施計画策定と交通需要推計による事前評価

6. 地域交通施策の検討手順

6-4 施策の実施と評価・見直し

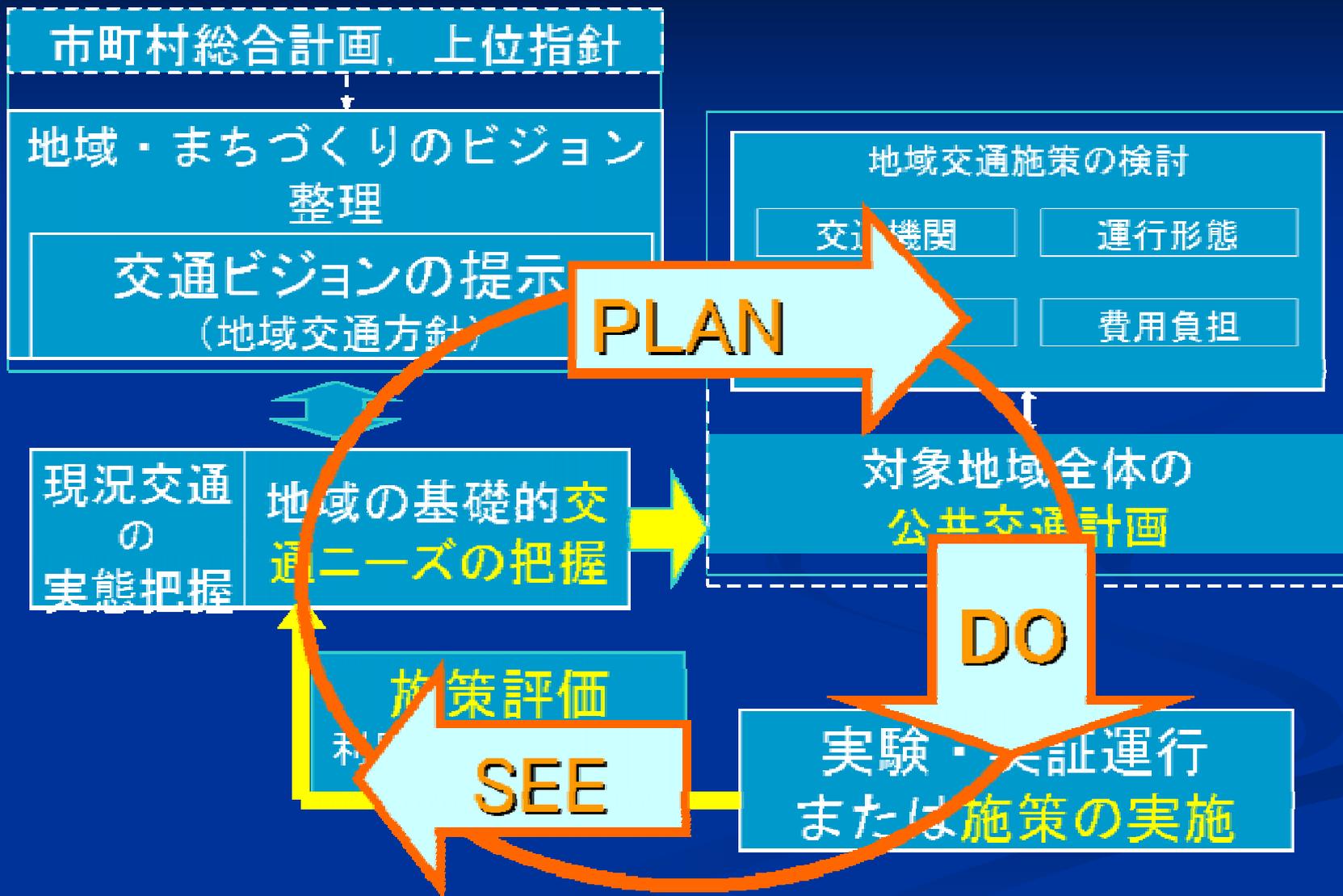
■ 地域交通施策の実施または実証運行



■ 施策の事後評価と見直し

- 基礎的ニーズの充足状況モニタリング
- 施策のPRによる周知を図り、事後評価を行って、問題点や課題を整理
- 事後評価・見直しにあたっては、地域住民を交えた体制づくりが望まれる

6. 地域交通施策の検討手順



7. 事例紹介

先進21事例の分類

施策の特徴	事例数
1. 交通ビジョンの確立	富山市など9例
2. 基礎的ニーズ把握	龍ヶ崎市など15例
3. 交通施策立案	盛岡市など19例
4. 施策の実施	鈴鹿市など21例
5. 施策の評価	豊田市など14例

7. 事例紹介

- 事例1: 交通ビジョンと公共交通計画
(富山市)
- 事例2: ニーズ把握を踏まえた
公共交通計画(龍ヶ崎市)
- 事例3: ニーズ把握と実証運行(鈴鹿市)

【事例1】交通ビジョンと公共交通計画：富山市

1) 交通のビジョンを提示

* 基本理念「誰もが多様なライフスタイルを享受できる交通体系の確立」

- 市民意識改革を促し、自動車依存型（分担率72%）からの転換を試行

- 富山港線LRT化関連事業を先駆として、公共交通志向型まちづくりのモデル



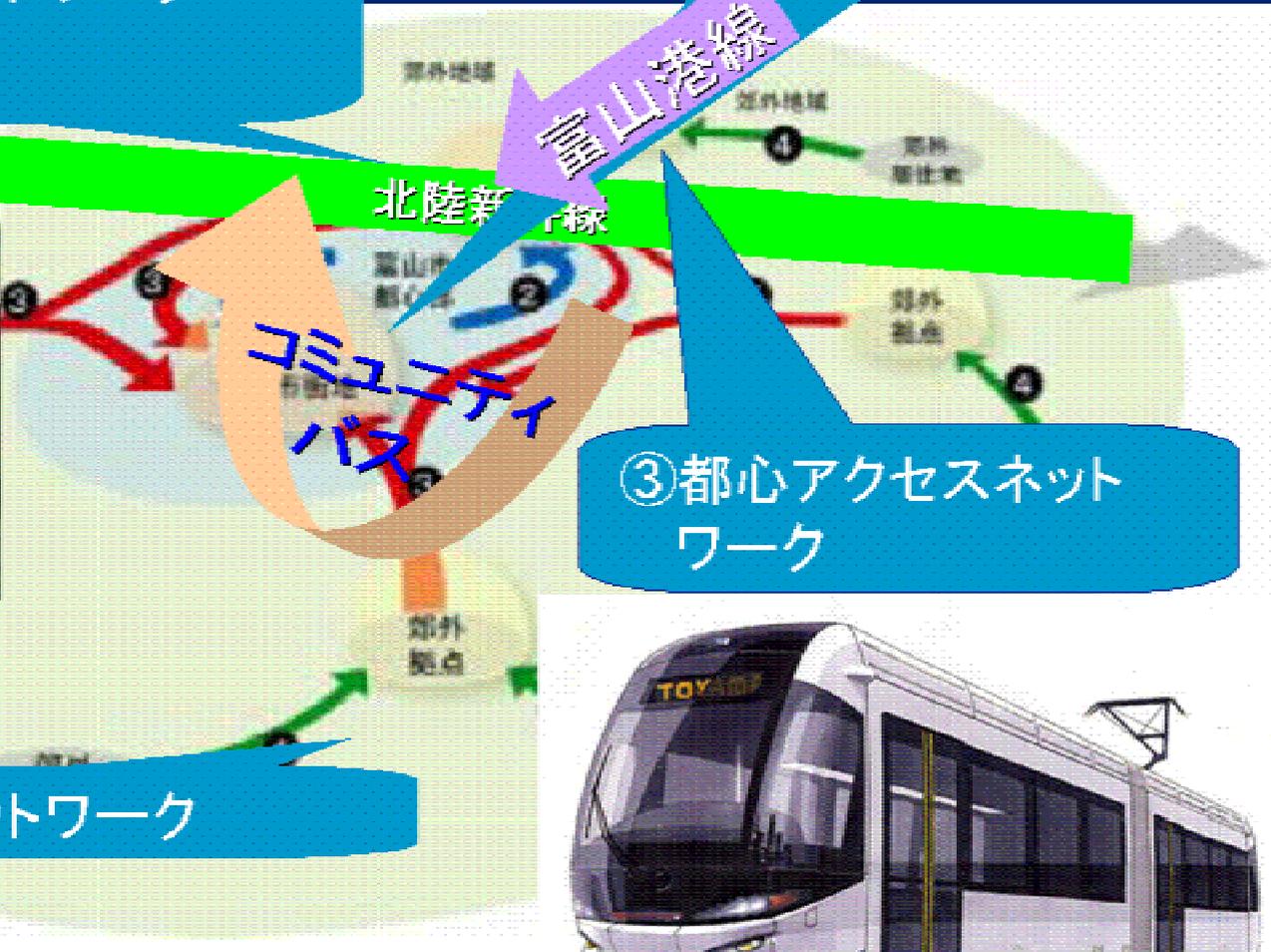
2) 公共交通計画

① 広域交通ネットワーク

② 都心回遊ネットワーク

③ 都心アクセスネットワーク

④ 郊外連携ネットワーク



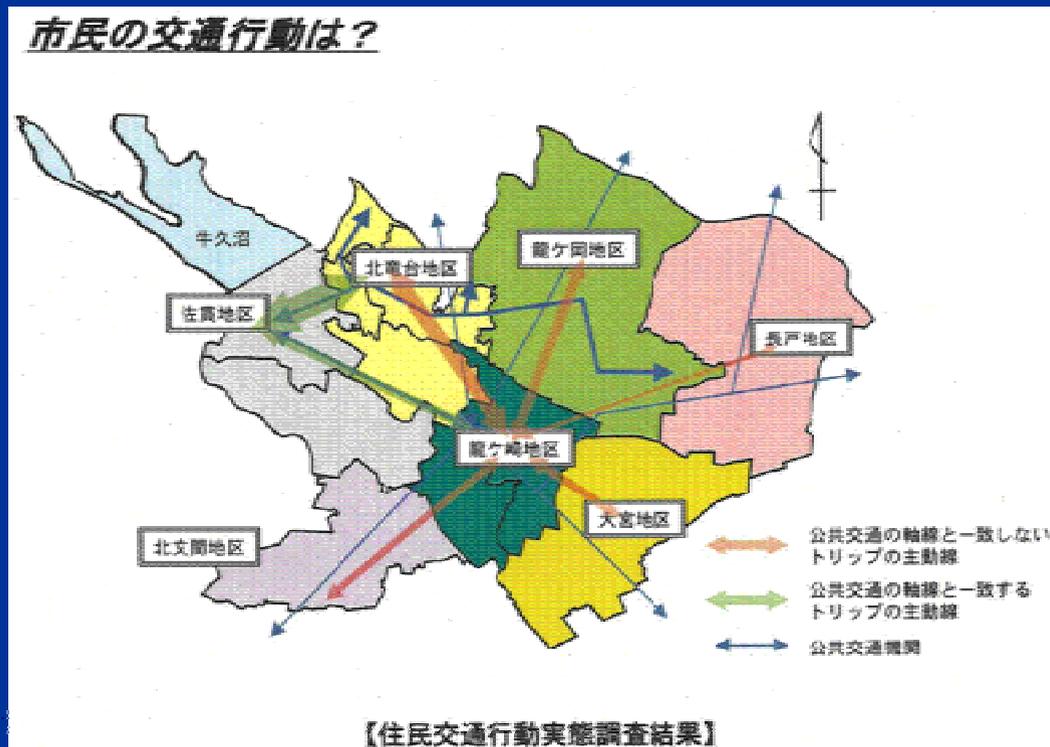
【事例2】ニーズ把握を踏まえた公共交通計画：龍ヶ崎市

1) 市民の交通ニーズの把握

- 市主体のパーソントリップ調査を実施（3500世帯）し、市民の交通実態を把握

- 市民アンケートを通じて交通ニーズを把握
- 公共交通の軸線と一致しないトリップ主動線を抽出

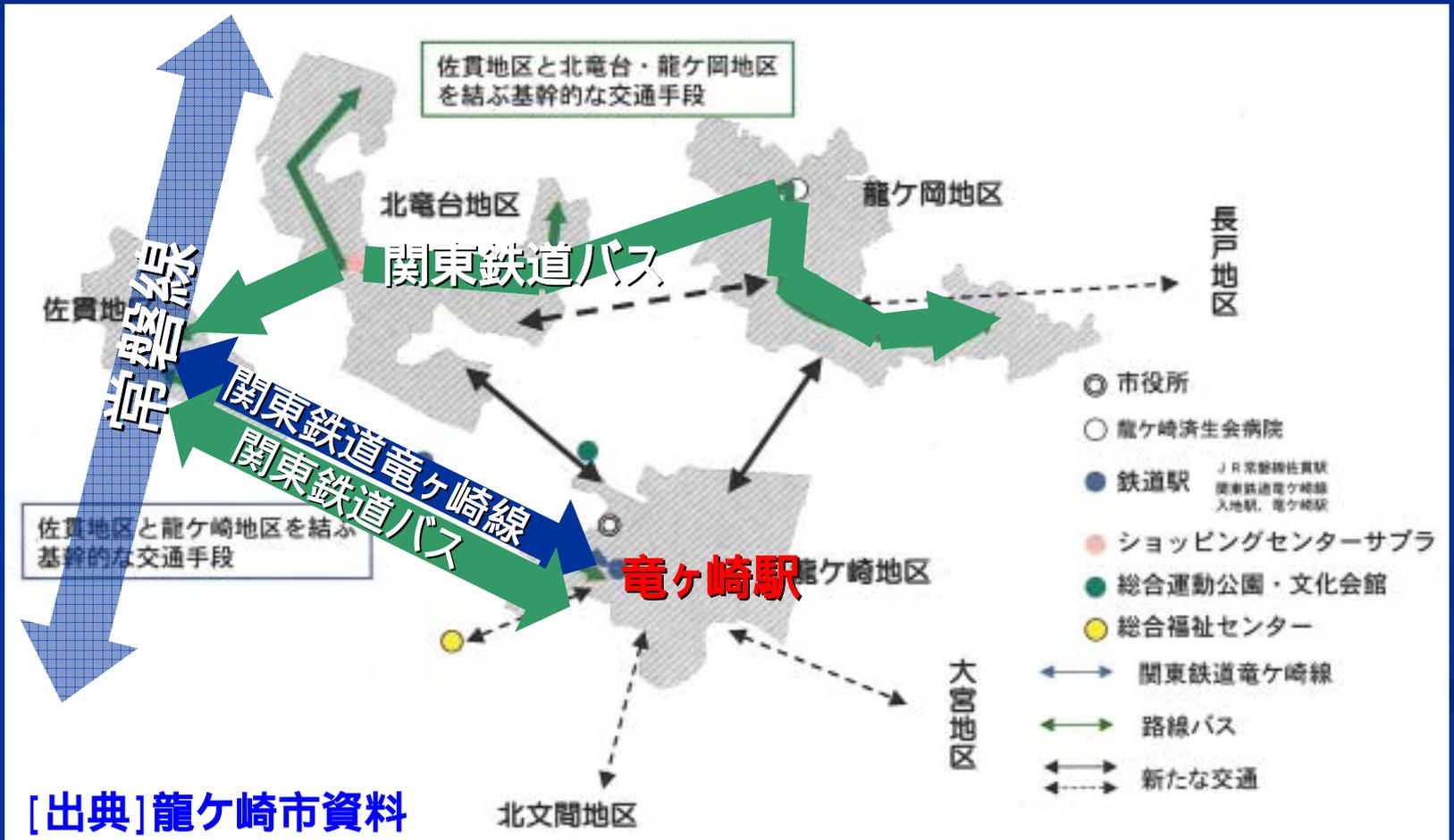
[出典]龍ヶ崎市資料



2) 公共交通計画

【事例2：龍ヶ崎市】

- 「民間で対応できるところには市は関与しない」
- 「民間でフォローできないところを市が対応」



[出典] 龍ヶ崎市資料

2) 公共交通計画

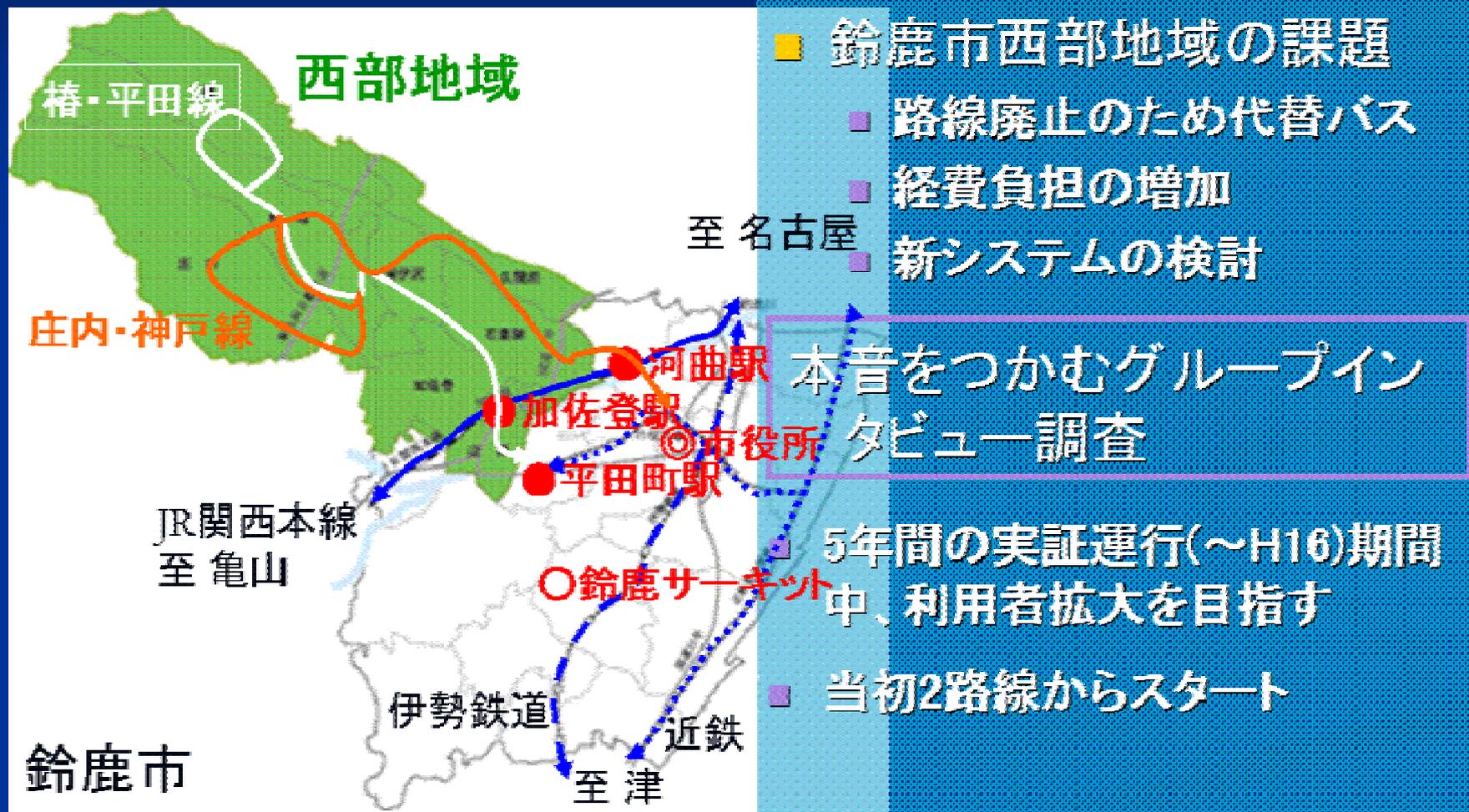
【事例2: 龍ヶ崎市】

- 「民間で対応できるところには市は関与しない」
- 「民間でフォローできないところを市が対応」



【事例3】ニーズ把握と実証運行：鈴鹿市

1) グループインタビューによるニーズ把握



2) 実証運行(4ルート)

【事例3: 鈴鹿市】

C-BUS乗継・鉄道非接続
(H16.12小型車両で実験開始)

デザインコンセプト: 遠くから
見ても一目でわかり、近
づけば乗ってみたいくなる



C-BUS

9. まとめ

■ 本報告書の成果

■ 提言

- 行政の地域交通に対するビジョンが重要
- 住民の基礎的なニーズの把握が必要
- ニーズに合った施策検討、地域の総合交通計画への位置づけも重要
- 柔軟な見直しが必要

■ 事例

- 全国で実施された先進21事例を紹介している

今後は

■ 周知することにより全国への啓蒙普及を図りたい

御清聴ありがとうございました。