

平成23年度 地域公共交通活性化・再生総合事業の2次評価について

平成24年5月
九州運輸局 企画観光部
鉄道部
自動車交通部
海事振興部

1. 地域公共交通活性化・再生総合事業に係る経緯と評価の実施

地域公共交通は経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保、地域活性化、環境問題への対応等我が国の重要な諸課題への的確な対応のためにも、その活性化・再生は喫緊の課題である。

このため、国土交通省においては、平成20年度より、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を実施してきたところである。

九州運輸局においては、平成23年度に実施された案件について、地域における主体的な取り組み及び創意工夫がより効果的・効率的に推進されることを目的に2次評価を行った。

2. 2次評価結果の概要

平成23年度に実施された事業は48件で、今年度が2年目のものが9件、最終年度のもものが39件である。

このうち、37件については、「計画事業の実施」、「具体的成果」、「自立性・持続性」、「合意形成」の各評価項目に係る協議会の事後評価より、各事業を本格実施する環境を整備するための検討が行われたと評価できるものであった。

残る11件については、改善の余地が認められる事項を有するものの、地域の主体的な取り組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生が図られたものである。

ただし、計画事業において、地域における大規模なバス路線の再編が予定されたこと、事業者との調整の結果、事業の必要性が低いと判断されたことや協議が整わなかったこと、台風の影響により欠航となったことにより、一部の事業が実施されなかったものが見られた。地域における大規模なバス路線の再編や事業の必要性が低いと判断された事例については事業計画を策定する趣旨にかんがみれば、望ましくないと評価せざるを得ない

3. 活性化・再生の取組み内容ごとの概要と今後の望ましい方向性

① 利用促進関係

イ 情報発信

公共交通の認知度の向上を図る取組みとして、公共交通マップ、周知チラシ、時刻表の作成・配付、幹線道路への案内看板を設置する取組みが見られた。時刻表については、沿線の全家庭に配付したもの、複数の事業者の情報を盛り込んだり、携帯に適した形態とするなどの工夫が行われた。

このほか、公共交通の利用者増を図るため、離島の魅力や沿線の観光資源、商店の情報を Web ページに掲載するほか、それらの情報を盛り込んだパンフレット等を作成する取組みが見られた。

さらに、バスや旅客船の PR 番組をテレビ・ラジオにより放映したり、Youtube で配信する特徴的な取組みが見られた。

配付に留まらず、老人クラブの訪問や民生委員等へ周知を依頼するなど能動的な取組みも行われている。

認知度の向上を図る取組みは、実際に地域において認知度が極めて低い場合に効果を発揮するものであり、このような取組みにおいては、地域の認知度調査を行い、現状を把握した上で企画していくことが望ましい。

老人クラブの訪問により、高齢者が求める情報を整理して提供することで利用者数増が図られた事例もあることから、利用促進を図る対象を明確化した上でそれらの対象に必要な情報を厳選して提供することが望ましい。

さらに、地域のための公共交通であることを強く発信したり、各路線・航路の経営状況、利用状況といった客観的なデータを利用者に示すことで地域における議論の活性化を図る取組みも検討していくことが望ましい。

ロ 地域への働きかけ

利用促進においては、情報発信にとどまらず、乗船体験、友の会会員募集、一口オーナー制度、小学生を対象とした「バスの乗り方教室」、バスデザイン・名称の公募など利用者となる地域との交流や双方向の対話を図る取組みが見られた。これらの取組みは、公共交通機関が「そこにあるもの」から「日頃から維持等の参画するもの」へと地域住民の意識付けを行う効果が期待されるものであることから、一過性のイベントにとどまらず、地域住民の関心を引き続けるための戦略的な取組みを継続していくことが望ましい。

さらに、上記の情報発信とも連携しつつ、地元住民の方々にもご自身の問題として捉えて頂けるような取組みを検討していくことが望ましい。

ハ 運賃施策

共通乗車船券、乗継券、回数券等の発行を行い、利用者増を図る取組みが見られた。運賃の割引に利用者増の効果が見られることは否定されるものではないが、例えば、少子化で沿線の学生の人口が減少しているエリアで学生向けに割引率の高いパスを発行することでかえって収入の減少を招くおそれもある。このため、割引は新たな需要を喚起するべき層を対象に実施するなど、目先の利用者増にこだわり過ぎることなく、持続的な運営を十分に考慮することが望ましい。

② 運行計画の改善

利用者の自宅からバス停への移動距離の短縮を図り、利用者増を図る取組みとして、フリー乗降区間の設定、停留所増設が見られた。

また、運行（航）の適性化を図るものとして、利用者アンケート等を踏まえた増便、利用が極端に少ない時間帯や利用が見込めない曜日の減便といった運行本数の調整、路線バスに接続させるための運行時間の変更、時刻表が無くても乗車できるようにするパターンダイヤの導入、利用率の低い系統の整理統合が見られた。

さらに、サービス範囲を拡大するため、病院、都心部、隣接市町村等への路線・航路延伸を行う取組みも見られた。

公共交通機関の運行は、平素から公共交通機関を利用する底堅い利用ニーズを十分に把握して、それを最も効率的に満たしていくものであるところ、ダイヤ編成は車両費、燃料費、人件費に直結し、効率的な運営の根幹とも言うべき重要事項であることから、運行（航）管理に関する知見を活用しつつ、最適な運行（航）計画を企画立案することが望ましい。

なお、他にバス路線・系統が存在する場合、その運行間合いや車庫への回送を活用するなど特定の路線・系統にとどまらない広い視野を持つことが望ましい。

③ 利用環境の改善

ハード面から他の交通手段とネットワーク化を図る取組みとして、路線バスへの乗継施設の整備、パークアンドライド駐車場の整備が見られた。

また、利用者が快適に利用できる環境整備のため、旅客船の客室内や船内施設、バス停、待合所やトイレの整備が見られた。

前者は、適切な乗継時間の設定や駐車場利用条件といったソフト面での取組みと両輪となって効果を発揮するものであり、整備後の利用状況のモニタリングを実施して、ハード、ソフトを問わず取組みの不断の見直しをしていくことが望ましい。

後者は、利用者の満足度の向上に寄与するものであるが、これらの施設の利用自体は公共交通機関利用の本質的な目的ではないことに留意する必要がある。

④ 運賃収入以外の収入の確保

持続的な運営を実現するためには、収入の確保が必要である。収入として、運賃収入のほかに車体広告、バス停広告の募集等を行う取組みが見られた。これらは、運賃収入と異なり運行経費の増加を伴わずに収入を得ることができるものであり、当該取組みの推進が望ましい。

その際、沿線の目的地となる施設名をバス停名とすることで、収入確保と利用者の利便性向上を両立するといった観点も重要である。

⑤ 交流人口の拡大による需要の喚起

沿線の少子高齢化が進み、定住人口が減少している地域において、モニターツアーの実施、イベント列車の運行、案内看板の整備、スポーツ少年団等団体の招請、旅行商品の企画・募集、ガイドによる観光案内の実施により、交流人口を拡大して、利用増につなげる取組みが見られた。

国においても観光立国の推進に取組み、交流人口の拡大による観光地域の活性化に取り組んでいるところであり、公共交通の活性化においても外国人観光旅行者の利用を促進するなど観光立国の推進と連携して取り組む観点は重要である。

ただし、観光需要には季節変動があること、地域住民の生活スタイルと観光旅行者の移動時間帯が合わない場合もある。観光旅行者の視点に立ったニーズの把握に努めることなどにより、生活交通と観光交通の両立に十分に配慮して企画していくことが望ましい。

なお、旅行商品の企画に各旅行代理店を活用しようとする場合、旅行パンフレットの作成スケジュールとの関係やパックツアーへの座席の卸等の条件を詰める関係から早めに準備を進めることが肝要である。

さらに、交流人口を定住人口につなげていく視点とそれに向けた長期的な対策を検討する観点も重要である。

⑥ 事業の推進について

持続的な地域公共交通を実現していくためには、平時より地域の利用者ニーズを適切に把握しつつ、地域を挙げた取組みを継続していくことが必要である。

また、本事業における取組みについて本格実施をしていくために必要となる財源についても協議会等地域一体となって検討・協議を進めていくことが望ましい。

以 上