

地域公共交通セミナー

地域公共交通確保維持改善事業関係資料

H24.5.9

九州運輸局企画観光部交通企画課

神崎 正郁

1. 地域公共交通の確保の目的

【今までの移動手段】

自家用車、公共交通機関、自転車、徒歩等の手段を利用者が適切にミックス

【これから】

輸送人員が減少し、公共交通機関の存続が危機的状況を迎えているものがどんどん出てきている

cf. バス交通をめぐる危機的状況

交通事業者は担えきれないが地域には必要なものがある

・ 地域におけるキーワード：高齢者の（**買い物**）（**通院**）

学生の（**通学**）

観光客の（**周遊**）

地域がめざすビジョンの実現のために公共交通機関が必要

・ 地域におけるキーワード：（**CO2排出量の削減**）による地球温暖化対策の推進

（**公共交通による来街促進**）による中心市街地の活性化

まずは、なぜ地域公共交通の確保が必要なのか政策目的の再認識が必要

2. 再認識のための現状把握

地域を知る、人を知る、公共交通機関を知る

担当者自身が、地域の実情を知ることが必要

cf. 「なるほど！！公共交通の勘どころ」P. 12、23～30

<手段>

地域がどんなところか、交通機関がどうやって維持されているか

現地踏査による「公共交通点検カルテ」の作成

他人に任せず、**ご自身で地元の交通機関を確認、利用**することが重要。

どんな交通特性を持っているか、自家用車を運転しない人はどうしているのか

住民の（**交通特性やニーズ**）の把握が必要！

「**利用実態調査**」・・・現在、誰がどこに移動するのに利用されているか分かる。

ご自身で乗車されると色々なことに気付く（ＪＲ駅起点のバスだが、ＪＲ駅の反対側へ抜ける需要に応えている 等）

「アンケート調査」・・・多くの者の意見を聞くことができる。

「ヒアリング調査」・・・アンケート結果の背景等を詳しく聞くことができる。

ただし、自家用車を利用する人は公共交通機関を利用する必要性がそもそも薄いこと、「あれば乗りますか？」「今後利用したいと思いますか？」という問いには実際の乗車行動とは関係なく「乗る」と答えることに注意

例：バスに関するアンケート（近くに病院が立地。仮に知人が入院した時のお見舞い時に利用する意思がある時、「乗る」と回答。でも当面は利用しない。）

潜在的な移動需要はないか

の調査手法を活用して、潜在的な移動ニーズ（年齢層、居住エリア、来訪手段、来訪時間帯等）を把握

実際の結果をベースにするため、アンケート調査よりも現実に近いと考えられる。

例：（学校、企業）の（従業員の通勤需要）

（病院）の（通院重要）

実情の整理

これらをもとに、（何月、何週目等）の（何曜日）に（誰（年齢、性別等））が（どの施設）まで（何時くらいに）乗るのかを整理。

既存の交通機関の（運行状況、利用状況）から、どこが満たせていないのかを分析する必要。

、 の調査が（年度末ギリギリ）になると、調査結果の精査が困難になる恐れ

3．地域における問題点・課題の共有化

住民・交通事業者・行政による検討組織や道路管理者、県警、交通事業者等の関係者と問題意識を共有化

問題意識の設定

各交通機関が将来どのような姿になるか具体化が重要

例：（現行と同じよう）なサービス水準で（行政の負担）を（％軽減）する

体制の整備

道路運送法に基づく、（地域公共交通会議）や地域公共交通活性化・再生法に基づく（協議会）の活用がおススメ

協議会の開催時だけでなく、日頃からの情報交換や相談といったコミュニケーションをとって信頼関係を醸成しておくことが重要

コミュニケーションを有意義なものにするためには、公共交通機関の特徴をよく知っておくことが重要。

4 . 運行計画 陸上交通

(1) 手段の一覧

共有化された課題に対応するために、適切な手段を選択していくことになるが、乗合自動車と言えば、概ね手段は以下のようなものがある。その際、2 . の分析結果を踏まえて、ニーズを満たせる交通手段を検討し、さらに最も効率的なものを選択する必要。

このとき、(**コミュニティバス**) (**デマンド**) 等の言葉だけが踊らないように。

【事業用車による運行】

一般乗合

路線定期運行 (定時定路線)

(**決まったルートを決まった時間に定期的に運行するもの**)

路線不定期運行

(**決まったルートを予約に応じて決まった時間に運行するもの**)

区域運行

(**決まったエリア内を、概ね決められた時間に予約に応じて運行するもの**)

【自家用車による運行】 福祉を除く

交通空白地における市町村運営有償運送

NPO等 による過疎地有償運送

NPOのほか、一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協働組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会も可能

(2) 既存のリソースの活用

既存のネットワークの活用

- ・ある移動ニーズを満たそうとするとときに、既存の交通のネットワークを活用すると、ほぼ同じサービス水準をより効率的に実現できることがある。(**新しいシステムの導入**) にこだわらずネットワーク全体で考えることが重要。

例：中山間地Aから市街地Cまで移動ニーズがある

全区間をコミュニティバスの路線を設定せず、途中のBバス停で路線バスに接続することで走行距離が短くなるため、運行経費を安くできる
乗換が発生するため、乗り換えの負担の軽減を考慮する必要

- ・スクールバスの混乗化 (**一般客の乗車の許可**) は既存のネットワーク活用の手段の一つ。

混乗化を行った場合であっても、地方交付税交付金の交付額は (**減額されない場合もあるようですが、関係先に確認**) スクールバスの目的外使用するときは、普通地方交付税措置や県の補助金との調整が必要です。

既存のシステムの活用

デマンド交通を導入する際の（システム導入費用）が地域にとって大きな負担。タクシー会社の配車を活用することで実現できることがある。

例：タクシー会社が存在するエリアにおいて、デマンド交通の配車を当該会社のオペレーターに委託。結果、コスト（システム導入費用、メンテナンス費用）を削減

（３）他の輸送手段との関係

ある路線の新設と（既存の交通機関）との関係を予め精査しておく必要がある。

例１：民間路線バスと停留所が複数重複するコミュニティバスを導入してしまい、路線バスの収支が悪化。路線バスの廃止、減便につながったり、コミュニティバスの増便に迫られ、行政負担の増大を招いた。

例２：無料送迎バスを運行している医療施設や宿泊施設等と未調整で、コミュニティバスの利用が伸びなかった。

場合によっては、路線の新設にこだわる必要はないことがある。

（４）ルート・ダイヤ編成の検討

利用者サイドの観点から

利用者の負担から金銭面は重要。一方、利用者にとって（所要時間）もコスト

例：１週の所要時間（１時間かかっていたもの）を（系統を分割し）（１周３０分２コース）に変更した結果、利用者増。

事業サイドの観点から

新たに運行等を行おうとする場合、（運用が必要な車両数、確保が必要な運転手数等）が運行経費に直結するため、これらも考慮して、運行等の可否を判断する必要。

具体的には、ルートを運行した場合の所要時間の他、車庫への回送も含めた車両運用、乗務員やアテンダント等のシフトの内容に応じて運行経費を計算。

車両運用には、定期点検（始業・終業時、３ヶ月ごと、１年ごと）、給油のタイミング、乗務員は、労働条件の基準（拘束時間、休息期間、運転時間、時間外労働、休日労働の限度）についても考慮が必要。

利用者の声を聞き、指定管理者であるバス事業者と協議を重ね、利用者増が実現している例がある。

５．利用促進・運行の持続性確保の例

（１）他分野との連携

健康増進施策とバス利用をリンク

cf. スマートウェルネス

(2) 利便性向上と収入増の両立

【従前】バス停名は地名で表示

【対策】バス停名に病院等の施設名を付け、当該施設から広告料収入を獲得。
病院利用者の利便性向上も実現

(3) 市民を巻き込んだ運動の展開

運賃収入 / 運行経費の率を (5 0 %) とする目標を設定。

市民に (年に 1 回の乗車) を呼び掛け

6 . 国土交通省による支援

(1) 地域公共交通確保維持改善事業

平成 2 3 年度に地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のための取組みを、一体的かつ継続的に支援する地域公共交通確保維持改善事業を創設。

詳細は、別紙資料にて説明。

(2) 社会資本整備総合交付金

道路、河川、市街地整備等の基幹事業とその効果を促進する事業について支援するスキームがある。当該スキームにより、地域公共交通についての支援が可能なケースがある。

(バス停の上屋・ベンチ) (バス車両購入費) (案内装置の設置) 等
まちづくり担当部局と調整していただきたい。

(3) 各種情報提供

地域公共交通の確保維持改善に関する知恵袋として「なるほど！！公共交通の勘どころ」シリーズや、「九州の公共交通の実態調査」結果を公表中。

(4) 日々の相談

九州運輸局又は各運輸支局において、地域公共交通に関するご相談を受付。
お気軽にご相談を。