

地域公共交通について

～ コミュニティバス検討部会 初任者研修会 ～

平成25年5月8日

九州運輸局 福岡運輸支局

首席運輸企画専門官 嘉村 英夫

「地域公共交通」の背景・現状・今後・必要性

「道路運送法」の旅客自動車運送事業の区分

コミュニティバスの審査基準上の位置付け

コミュニティバス導入ガイドライン

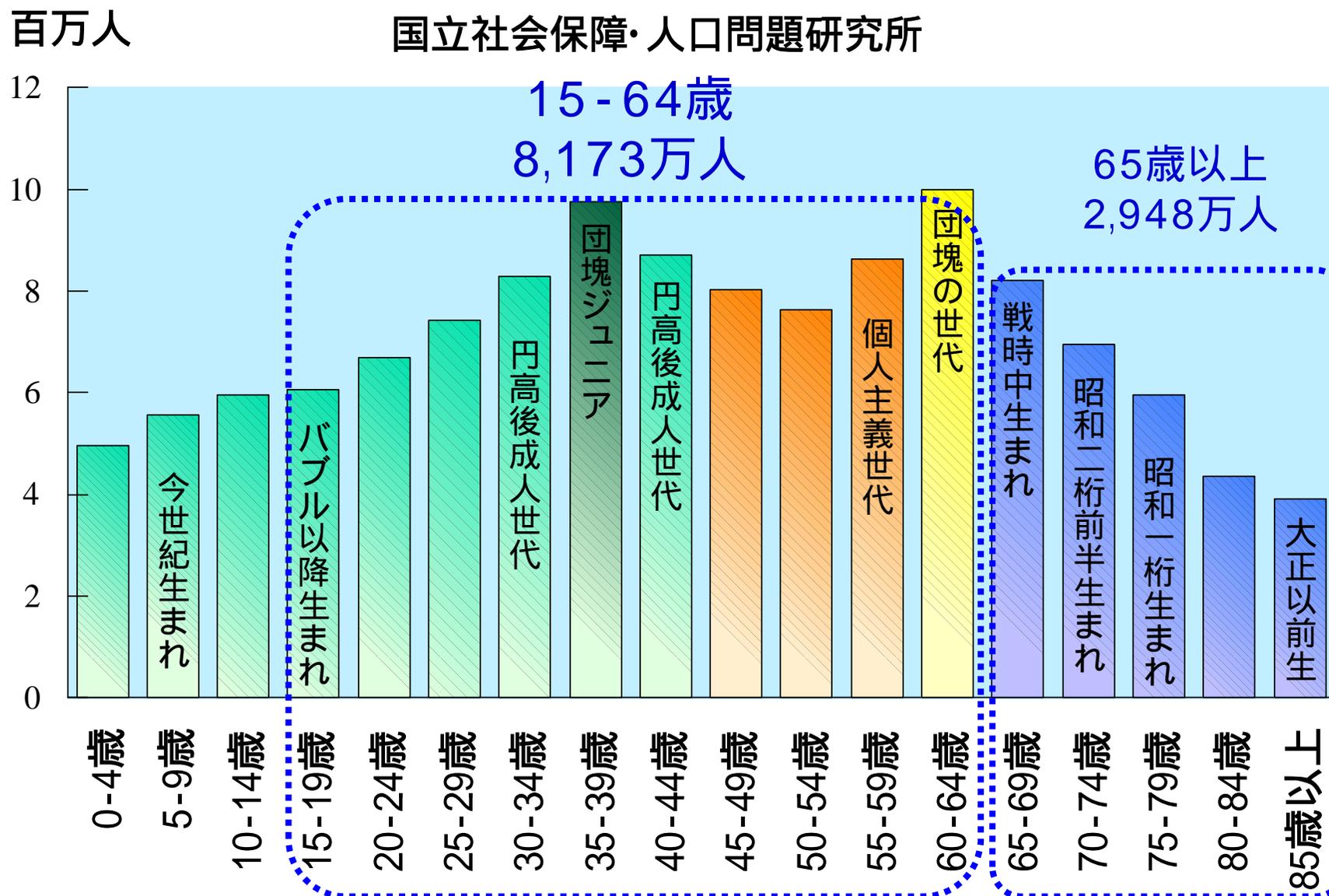
「地域公共交通会議」とは？

会議での留意点

地域公共交通の背景

- ・我が国の人口は、2010年(H22)国勢調査による1億2,806万人から、2030年(H42)に1億1,662万人となり、2048年(H60)には、1億人を割って9,913万人になるとの推計である
- ・65歳以上の人口は、2010年では総人口の23% 2030年には総人口の32%に迫る見込み、国民のほぼ3人に1人が65歳以上になる
- ・日本を蝕む内需不振の原因：人口変動、それも総人口ではなく、生産年齢人口の変動、つまり「現役世代の減少」＝「15歳～64歳人口の減少」
- ・現代地球経済の問題：生産力不足・労働力不足ではなく、「需要不足」「消費者不足」であり、「消費年齢人口の減少」

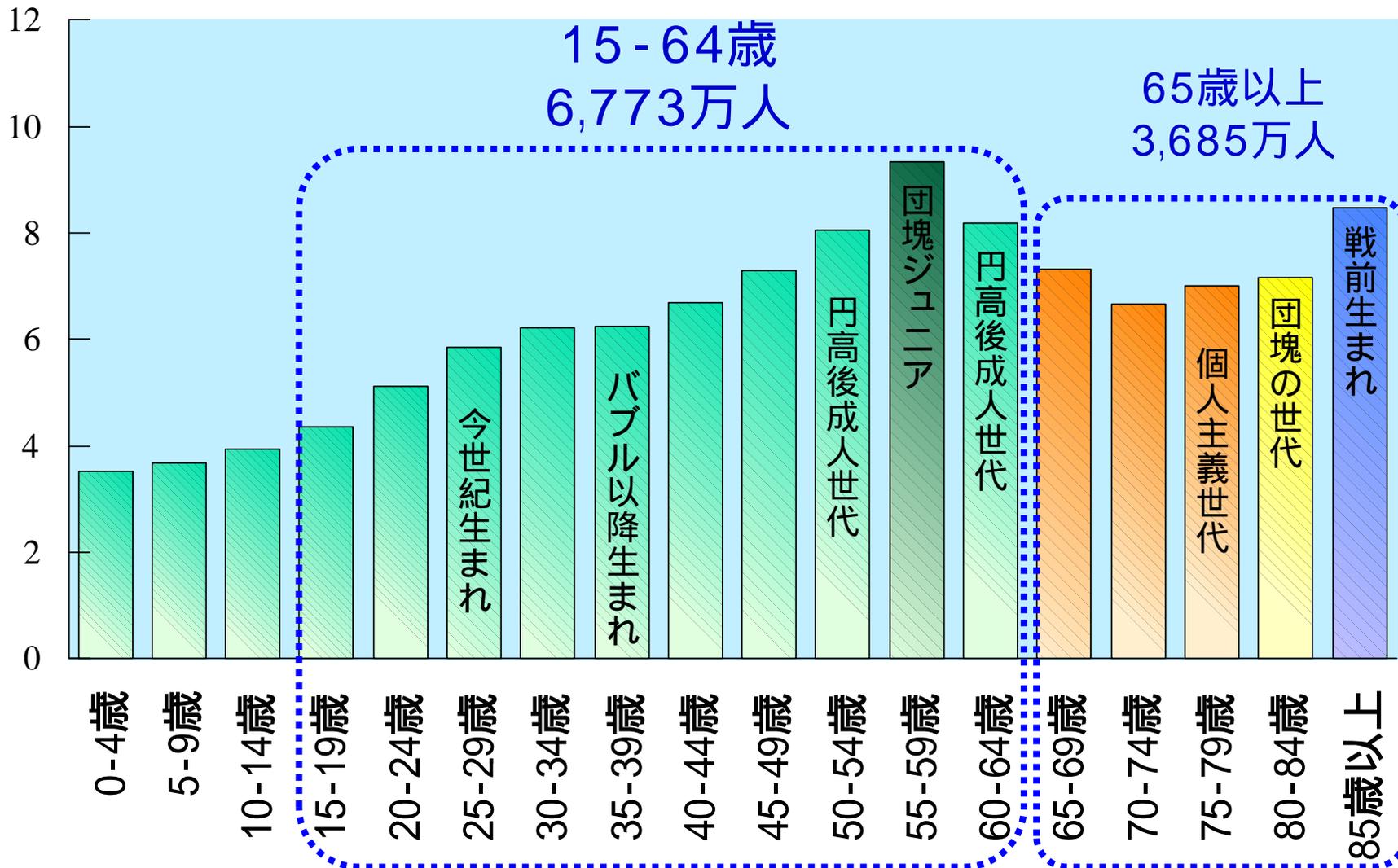
2010年(H22)の日本在住者



何歳の人口が多くなるのか：2030(H42)

百万人

国立社会保障・人口問題研究所中位推計



地域公共交通の現状

- ・ 地域公共交通の弱体化：利用者の減少
 - 赤字路線の拡大 赤字路線からの撤退
 - 利便性の低下 利用者の減少
- ・ 社会基盤として充実すべき地域公共交通：地域公共交通の充実
 - 利便性の向上
 - 買物客や観光客の増加
 - にぎわいのあるまちづくりの実現
 - まちづくりを支え、クオリティ・オブ・ライフを保証
 - 自治体にとって公共交通は重要なツールの一つ

地域公共交通の基本的な視点

どの地域でも効果の上がる決まった処方箋はなく、地域の特性に応じて、オリジナルの解決策を考える必要

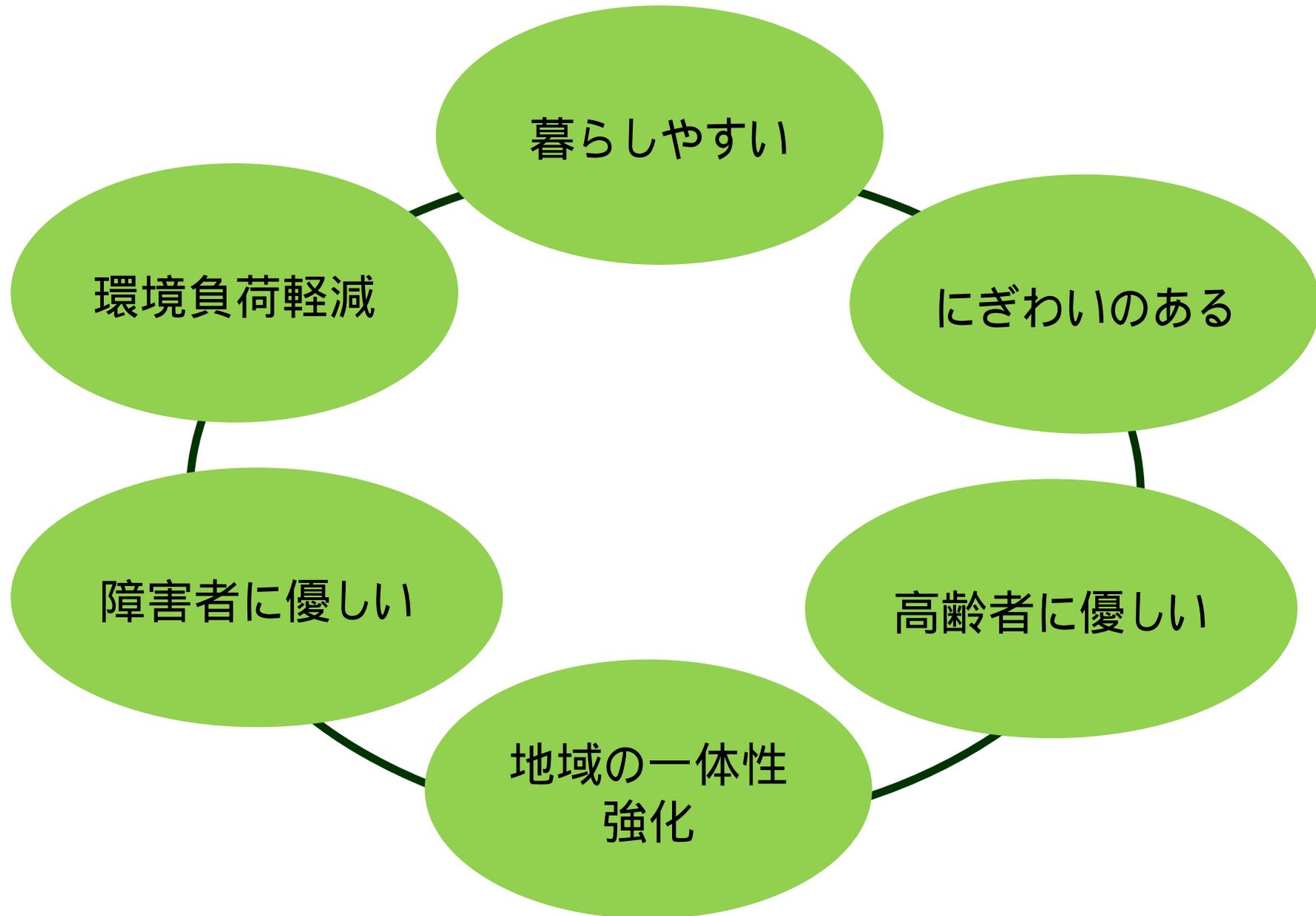
まちづくりの目的に沿った地域公共交通の計画

ネットワーク化：まち全体の地域公共交通網を考える

既存の公共交通の活用：既存の鉄道網、路線バス網の活かし方を考えること

柔軟な発想で計画：先進事例ありきではなく、柔軟な発想で考えること

地域のニーズにこたえられない公共交通は滅びる



地域公共交通の今後

・自治体が地域公共交通を支えるべき理由

人口密度の低い地域では、採算性が悪化し路線バスが撤退して交通不便地域が増加し、地域の衰退の危機

地域公共交通は、営利企業としては成立しにくい、存在意義が薄れたわけではない

地域公共交通は、日常生活に必要なインフラである

民間の交通事業者任せで済んだ時代は過ぎ、自治体や地域住民が地域公共交通の維持、拡充に積極的に乗り出す時代

シビルミニマム(最低限の条件)

自動車を運転できない住民に対して、通学、通院、買物などに必要な移動手段の提供

超高齢化社会の到来に備えて

地域公共交通の充実は、高齢者の外出を促し、生きがいづくりや健康づくりに貢献

ノーマライゼーションの推進

誰もが住み慣れた地域社会で生活できる環境を整備

機能集約型のまちづくり

中心市街地の地域公共交通を充実させる必要

適材適所：地域が抱えている特性や課題に応じて、鉄軌道、LTD、バス、タクシーなどの地域公共交通を選択し、その活用方法を検討していくことが重要

地域公共交通を担う各交通機関には、それぞれ長所・短所があり、バスに固執せず、複数の交通モードを組み合わせ全体を最適化し、デマンド交通を導入する場合には、定時定路線のバスと競合しないように注意が必要

一般乗合旅客自動車運送事業

- ・乗合(個別運送契約・個別運賃支払・乗合せ)による運送事業
- ・車両の大きさ(定員)による制限はない
- ・「乗合タクシー」10人以下の車両を使用

一般貸切旅客自動車運送事業

- ・「貸切バス」一個の契約により11人以上の車両を貸し切って運送する事業

一般乗用旅客自動車運送事業

- ・「タクシー」一個の契約により10人以下の車両を貸し切って運送する事業

・審査基準：一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準

路線定期運行：乗合事業は、11人以上のバス型車両による「路線定期運行」を基本

路線不定期運行：利用者利便確保のため路線定期運行との整合性がとられていること

区域運行：利用者利便確保のため路線定期運行との整合性がとられていること

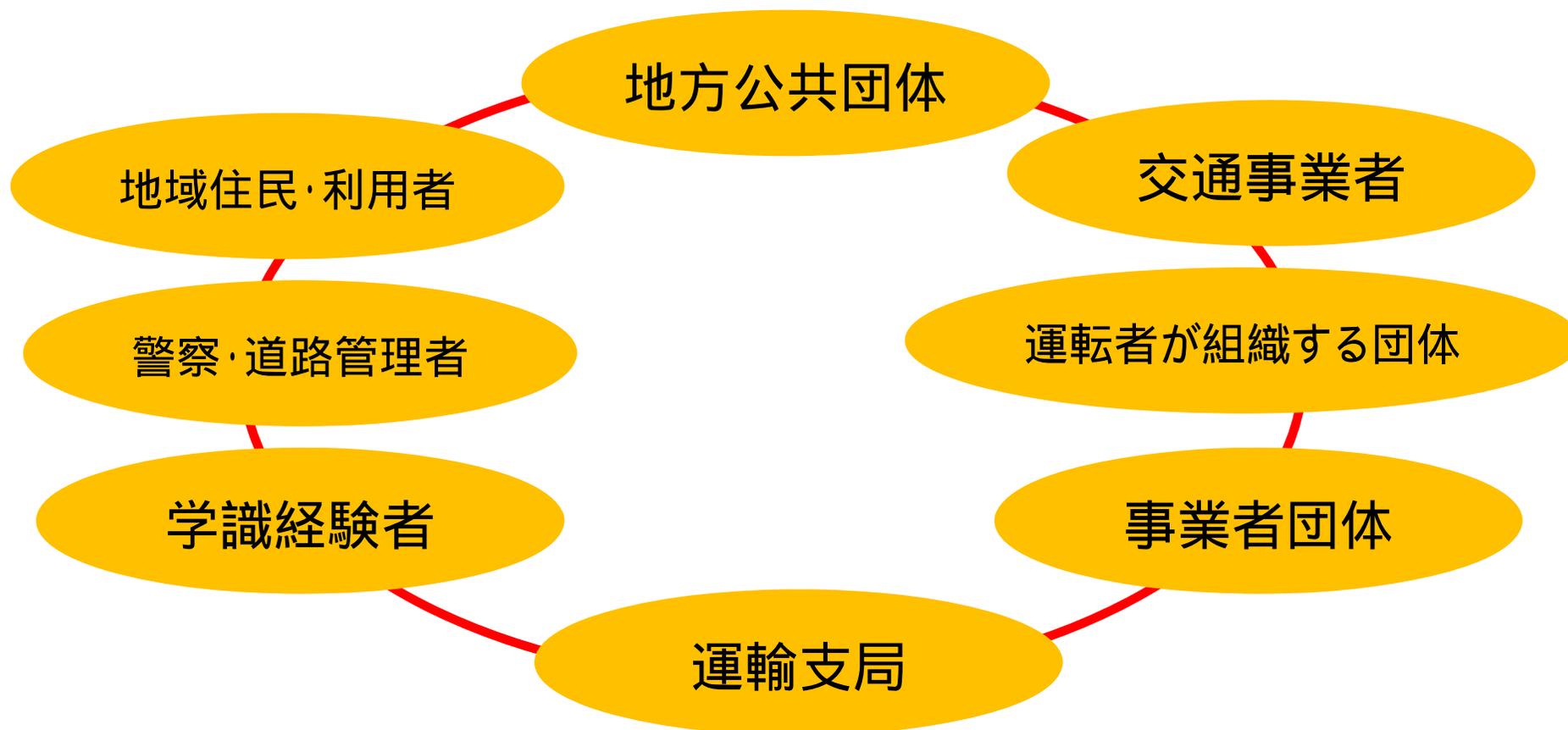
公共交通会議の合意：柔軟な対応可能

地域の交通ネットワークの整備については、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって全体として整合性のとれたネットワークを構築すること

導入にあたっては、路線・区域・運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意すること

路線や区域については、導入するコミュニティバスと既存路線バスとの役割分担を明確にし、実質的競合がなく、相互補完となるよう配慮

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の事情に応じた乗合旅客運送の態様及び運賃、料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場



具体的に何を行うのか

運行の形態・・・利用者の利便性確保のため、他の路線定期運行との整合性がとられているか

運賃及び料金・・・社会的経済的事情に照らし、利用者に過度な負担を強いていないか、不当競争を引き起こす恐れがないか、特定の旅客に差別的な取扱がないか

路線、営業区域、使用車両等・・・他の路線定期運行との整合性、地域特性、路線特性等に即した車両か

運行計画・・・設定時刻の利便性、安全確保に対する配慮

収受する対価・・・運送法、関係通達に基づいているか

有償運送の必要性・・・補完する手段としての必要性

会議に臨む方向性

地域公共交通会議では、バス事業者、地方自治体と対峙するのではなく、**協調・協働**の報告で議論頂きたい

関係機関が**信頼**を得ることが必要

路線バス(既存路線から乗客を奪う 撤退)及びタクシー事業(経営圧迫)に対する**配慮**

「基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)」を新しいものに作り替えていく

運賃を最初から100円に固定することは、ナンセンス

運行事業者選定方式

地域の実情及び目標を考慮した選定方法の選択が必要

プロポーザル方式(企画・提案)の採用など、価格以外の地域にとって重視すべき評価要素を加味した選定方法が望ましい

ガイドラインで例示される評価要素

安全確保方策(処分状況・重大事故発生状況・車庫との距離)

利用者利便の確保方策(事故時の処理体制)

環境保全への取組み(低公害車の導入状況)