

地域公共交通づくりについて

～ コミュニティバス検討部会 実務研修会 ～

平成25年11月21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

テーマ

1. 地域公共交通導入の心構え
2. 地域公共交通の現状と選択
3. コミュニティバス
定時定路線型乗合タクシー・デマンド型乗合タクシー
コミュニティバスの運行に向けた準備
利用実態調査の必要性
コミュニティバスの危険性
4. 地域公共交通会議と留意点

1. 地域公共交通導入の心構え

財政的な負担の覚悟

損益分岐点に満たない利用状況の可能性

利用収入では、維持できない可能性

地域のすべての関係者の協働が必要

地域住民と関係者の対話、住民に愛される仕組み創り

運行後のマネジメントが重要

安全管理・利用促進・快適性維持・問題点把握

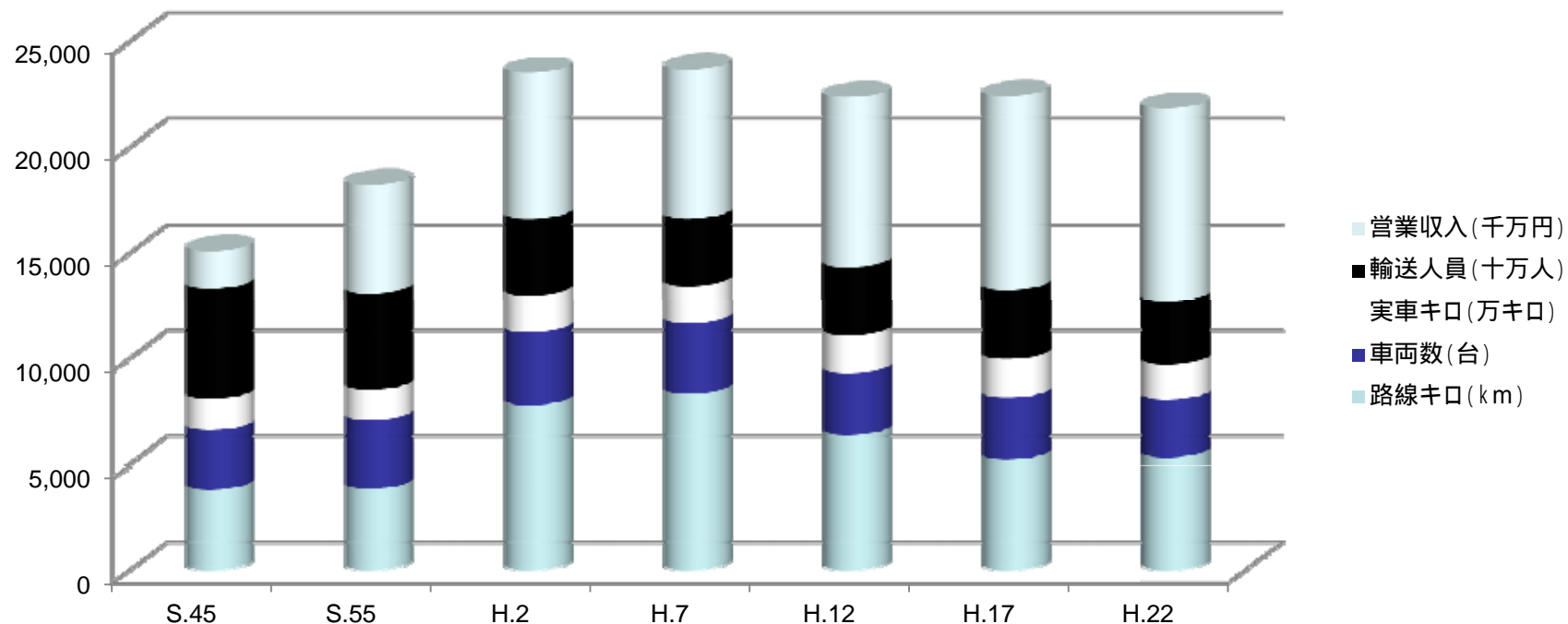
地域公共交通の専門系の創設

職員が自らの言葉で計画内容の説明

2. 地域公共交通の現状

- ・ 日本では、地方自治体、特に市町村が公共交通に積極的に関わるが多くなりつつある
- ・ 地域公共交通は、その利用者はもちろんのこと、直接は利用しなくても当該地域に対して様々な効果影響をもたらすからである
- ・ 地域公共交通は、「収益事業」から「**公益事業**」となった
- ・ 自治体が地域経営の一環として、移動制約者対応にとどまらず、地域にいかなる移動サービスを提供していくべきかを考え、実現していくというより、より戦略的な立場もある

乗合バス輸送量の推移



	S.45	S.55	H.2	H.7	H.12	H.17	H.22
路線キロ(km)	3,868	3,914	7,781	8,319	6,370	5,205	5,305
車両数(台)	2,732	3,153	3,459	3,348	2,920	2,925	2,735
実車キロ(万キロ)	1,474	1,442	1,732	1,755	1,781	1,833	1,665
輸送人員(十万人)	5,227	4,560	3,620	3,186	3,244	3,264	2,981
営業収入(千万円)	1,787	5,147	6,907	7,049	8,025	9,171	9,125

- ・平成18年2月 改正道路運送法成立
平成18年10月 同法施行
- ・第1条「目的」に『道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進する』という表現を加え、適材適所の視点が盛り込まれた

施行規則第9条の3 「地域公共交通会議の構成員」

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

3. コミュニティバス

・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

定時定路線型乗合タクシー

- 長所
- 行き先が明確な場合に対応した仕組み
 - バスより、初期投資が少なく、導入しやすい
 - バスより、運営経費が少なく、維持しやすい
 - 特別な配車システムを必要としない
 - 路線変更などが需要の変化に応じて設定できる
 - 需要に応じて乗降地点を設定できる
 - 狭隘道路でも運行可能
 - 高齢者にもわかりやすい
 - 事前登録、事前予約を必要としない
- 短所
- 乗車人数(乗務員を除く)が9人と少ない
 - 乗降地点の関係で利便性が異なる
 - 乗降に時間がかかる
 - 車内が狭く、荷物を持ち込みにくい

デマンド型乗合タクシー

- 長所**
- 戸口から戸口への輸送で、高齢者等に優しい
 - 行き先、需要が散在している]地域に対応しやすい仕組み
 - バスより、初期投資が少なく、導入しやすい
 - バスより、運営経費が少なく、維持しやすい
 - 狭隘道路でも運行可能
 - 導入地域において、公平な乗車機会の提供が可能
- 短所**
- 乗車人数(乗務員を除く)が9人と少ない
 - 事前登録を必要とする場合が多く、抵抗感がある
 - 行き先等が異なると時間がかかり、地形に左右される
 - 配車システムの導入、予約受付係等に費用がかかり、戸口にバス停を設置するようなもの
 - 一般タクシーから乗客を奪う可能性がある
 - 車内が狭く、荷物を持ち込みにくい

車両購入方式

- (1) 事業主体が購入し、運行事業者に貸与する方式
- (2) 運行事業者が購入する方式

車両購入費の手当て、事業者の負担を考慮し選定

車両のデザイン(カラーリング)

バスの運行がそれ自体、事業PRになることから、目立つデザインにする:住民にとって地域のバスであることを確認できるアイデンティティを重視したデザインにする

市民の移動ニーズ把握が不可欠

コミュニティバスの基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)を基本に

関係者がどれだけ丹念に地域に入って、ニーズを拾い上げられるか

安全確保:安全が確保されているか?

目的遂行:目的が達成されているか?

利用満足度:利用者は満足しているか?

非利用者の意向:利用しない人の理由は何か?

効率性:効率的に運行できているか?

・コミュニティバスに対する市民の反応

直接バスを利用できる住民は、もちろん歓迎、その割には利用者は増加しない

今日の自動車社会においては、料金が無料であっても全く利用しようとしなない人がいる

一方、利用できない、あるいは、利用しにくい地区の人々は、この話題になればなるほど不公平感が募り、公共財源を使うなら、我々の地区にも同様の政策を！という要望

・コミュニティバスの危険性

公共財源の持ち出しが無限に拡大する恐れがあること
路線バス事業の圧迫・不健全化の二つの側面

4. 地域公共交通会議

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**の方向で議論頂きたい

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**

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

「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
公的負担と地域に対する意味を比較検討し、住民と協議
のうえ、関係者が納得のいく運賃設定を目指す

地域公共交通会議と地域公共交通確保維持改善協議
会は、同一組織とすることも可能

地域公共交通会議には、住民代表や利用者代表及び運
転者代表も参画し、当該地域で必要な交通を、関係者の
協働により、「考え」「創り」「守り」「育て」「生かす」組織とし
て機能させることが意図されている

まとめ

交通には、これを何とか維持確保するネガティブな成果だけが求められているわけではない

交通は、住民の日常生活や経済の諸活動にとって必要不可欠な基本的存在であるというばかりでなく、まさにまちづくりと密接不可分である

取組み次第では、地域の発展を先導するある意味では地域の将来を決定してしまうほどの積極的な役割も果たすことができる

『交通に関し、最も強い自治体、最も賢い自治体が生き残るのではない』

『最も変化に敏感な自治体が生き残る』