

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26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

1. 地域公共交通の**現状**
2. 地域公共交通の**背景**
3. 地域公共交通に対する**社会的要請の増大**
4. 地域公共交通に関する**制度体系**
5. 地域公共交通**導入の心構え**
6. コミュニティバスの**危険性**
7. **まとめ**

モータリゼーションの 進展と輸送人員の減少

- 自家用自動車の相対価格の低下
- 道路整備の進展・宅地の郊外化
- モータリゼーションが著しく進展
- 地域公共交通の位置付けが相対的に低下
 - 地域公共交通をめぐる環境の悪化

地域公共交通 サービスの衰退

- 交通事業者の不採算路線からの撤退
- 地域の公共交通ネットワークの大幅な縮小
 - 運行回数等サービス水準の大幅な低下

将来の人口減少と 地域公共交通

- ▶ 全国を1平方キロメッシュ毎の地点で見た場合の予測
人口が半分以下になる地点**66%**
無居住化**20%**
- ▶ 地域公共交通をめぐる環境の悪化

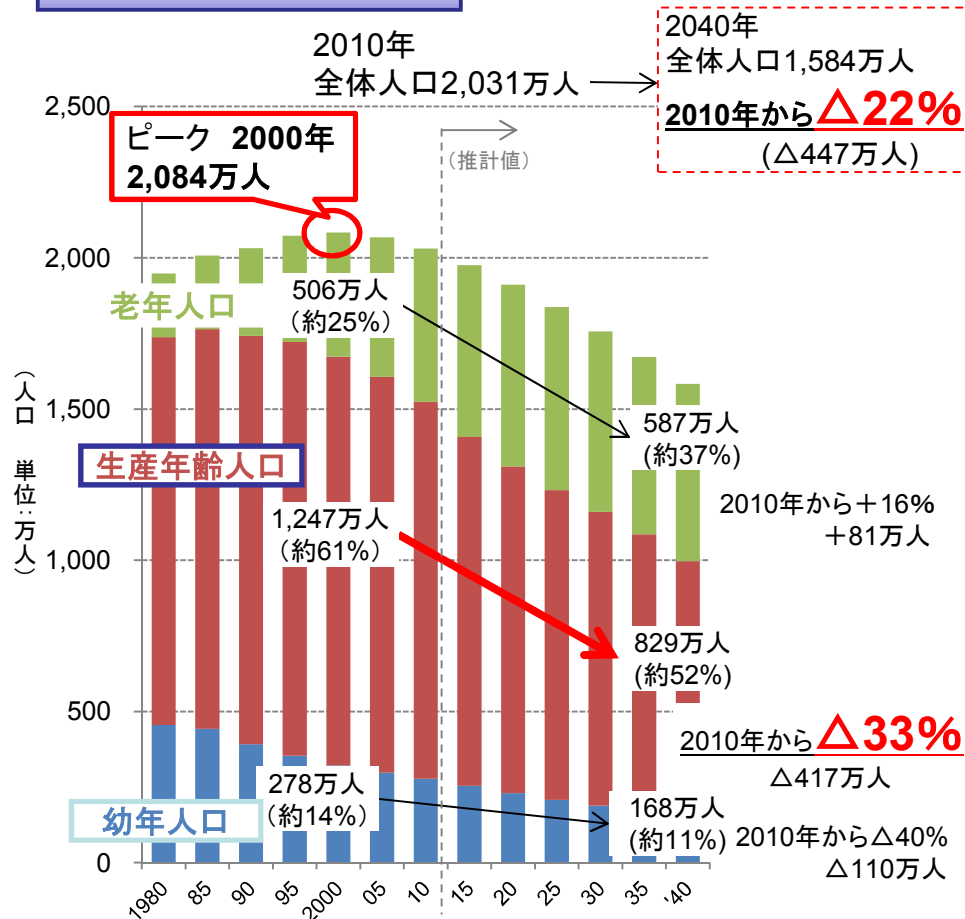
2. 地域公共交通の背景

- 我が国の人口推計
 - 2010年 (H22) 1億2,806万人 (国勢調査)**
 - 2030年 (H42) 1億1,662万人**
 - 2048年 (H60) 1億人を割って9,913万人**
- **65歳以上の人口**：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」「現役世代の減少」
「消費年齢人口の減少」＝「**15歳～64歳人口の減少**」
→ **H26.4政府有識者会議「20歳～70歳」に変更**

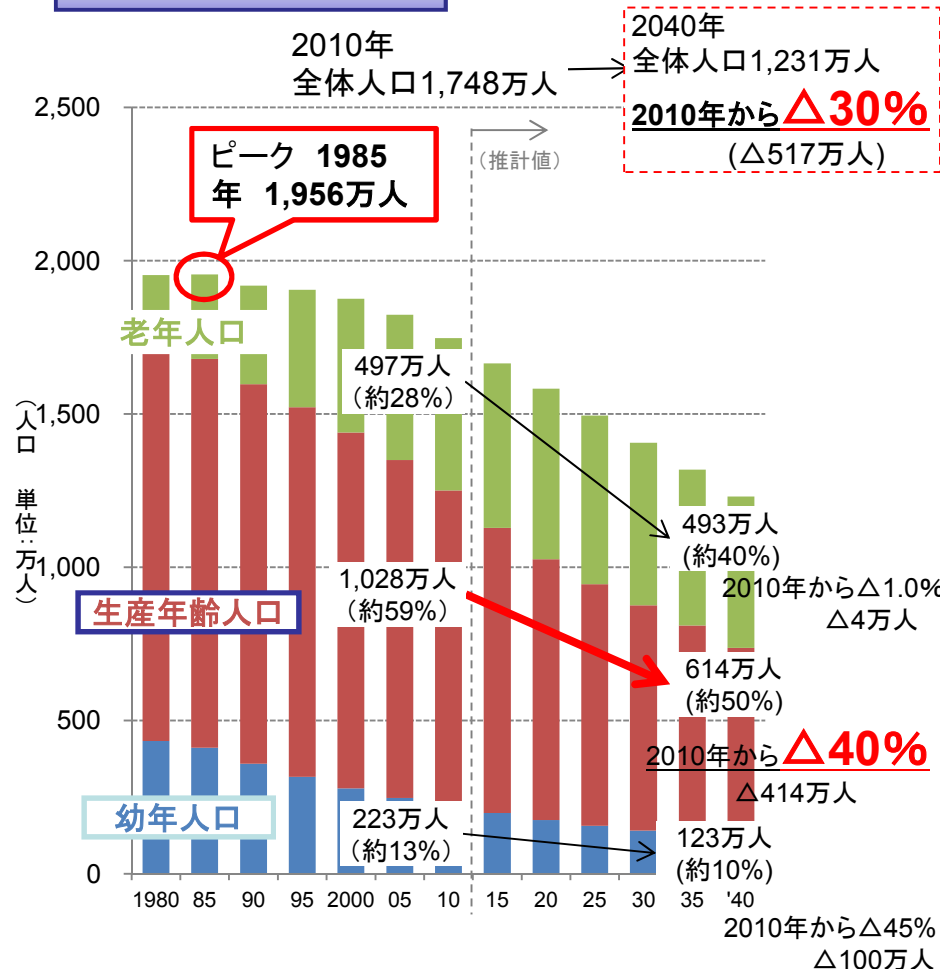
【人口動態・・・地方都市】

- 【見込み】 ①地方都市においては、今後30年間で2割から3割強の厳しい人口減少
 ②老年人口の伸び率は鈍化する一方で、15～65歳人口は3割から4割強減少

10万人クラス都市



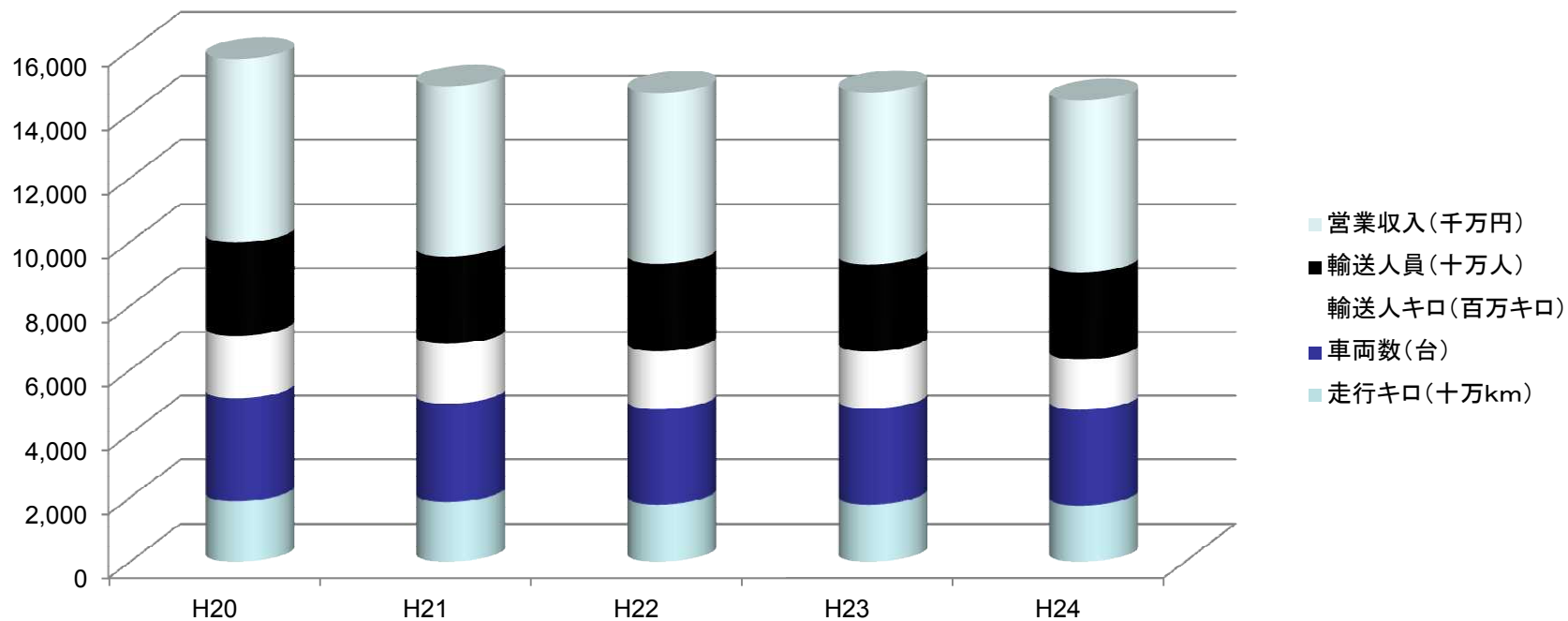
5万人クラス都市



「人口10万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人～15万人の市町村。
 「人口5万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人未満の市町村。

出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)
 (注)福島県は県全体での推計しか行われていないため、集計の対象外とした。7

【福岡県における乗合バス輸送量推移】



	H20	H21	H22	H23	H24
走行キロ(十万km)	1,893	1,870	1,795	1,795	1,767
車両数(台)	3,222	3,085	2,981	3,000	2,995
輸送人キロ(百万キロ)	1,956	1,864	1,810	1,783	1,574
輸送人員(十万人)	2,919	2,723	2,735	2,722	2,726
営業収入(千円)	5,738	5,335	5,351	5,384	5,362

地域住民の 移動手段の確保

- 地域社会の活力を維持向上させるためには
 - 日常生活上不可欠な移動に加え
 - 文化活動やコミュニティ活動
 - 「遊び」のための活動
- その他おでかけ交通を含む外出機会の増加を図る

コンパクトシティの 実現

- 諸機能が集約した拠点間、拠点と居住エリアを結ぶ
地域公共交通ネットワークを再構築
 - 利用者ニーズに合致した輸送サービスの提供

まちのにぎわい創出や 健康増進

- 地域公共交通による移動の利便性向上
- 「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進の観点が必要

人の交流の活発化

- 国内外の観光客を含む地域外からの
来訪者との交流活発化
- 交流人口の増大による地域活力の増進
- 地域公共交通の充実による観光旅客等の来訪者の
移動の利便性、回遊性の向上が重要

役割分担

- **1995年武蔵野市「ムーバス」**：コミュニティバス
- バスの企画運営は市が担当、運行は事業者委託
- 採算性に縛られて利用者や地域のニーズに答えられなかった
- 路線バスの基本コンテンツを提供できるように

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
交通機関を選択しその活用方法を検討していくこと
- **2006年10月改正道路運送法施行**
第1条「目的」適材適所の輸送手段提供の視点

地域公共交通総合連携計画

2007年活性化・再生法第5条

地域公共交通確保維持改善事業

2011年補助制度の一元化

➤ 交通政策基本法

2013年12月公布・施行

➤ 地域公共交通網形成計画

2014年活性化・再生法一部改正

コンパクトシティの実現・ネットワークの再構築

【ビジョン】 構成員が何をやっていくかを書き込む

➤ 地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

個別具体的事業計画

国土交通大臣の認定、計画の実現を後押し

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創り

重要な運行後の マネジメント

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 専門係の創設

職員が自らの言葉で計画内容の説明

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ある
- 一方、利用できない、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

〈二つの側面〉

- 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

7. まとめ

- 地域公共交通会議を使って、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
- 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

8. メッセージ

➤ 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