

参考資料 3
前回会議時資料
(平成28年3月30日)

人口減少下における四国の地域公共交通の 確保・維持について

平成28年3月
四国運輸局

将来における四国の公共交通需要見通しの試算について

- 全国に先駆けて進展する人口減少の下、四国の公共交通をめぐる環境はさらに厳しいものとなることが予想されることから、公共交通の需要予測について概算



- 予想される急速な人口減少の下で、四国の公共交通全体の輸送需要は減少していく可能性が示唆される。現在のサービス水準や路線そのものの長期的な維持・存続、事業者の経営がますます難しい状況となることも想定される。

一方、自家用自動車の運転手の高齢化が進展する傍ら、運転免許返納率も伸びてきており、運転に代わる高齢者の移動手段を確保することも重要な課題となることが想定される。

このため、地方自治体、交通事業者、国等が地域公共交通の確保・維持を地域の問題としてとらえ、まちづくりや医療・福祉、観光振興等と一体的な解決に向けた検討を進めていく必要があると考えられる。

- 他方、観光振興による交流人口増を図ることができれば、四国の公共交通需要に一定の影響を与えうることを示唆される。

手法

■ 算出方法

H19～26年の四国4県の人口及び延べ宿泊者数(日本人及び外国人)で各交通モードの輸送人員を説明するモデルを構築し、将来(H37)の人口・延べ宿泊者数から、各交通モードの将来輸送人員を推計。

(都市鉄軌道は、沿線14市町の人口及び沿線3県の延べ宿泊者数を使用。)

■ 交通モード別検討対象

四国運輸局管内の交通需要全体、幹線鉄道(JR四国、土佐くろしお鉄道、阿佐海岸鉄道)、都市鉄軌道(高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通)、一般乗合バス、高速乗合バス、一般旅客定期航路

■ モデル式

$$Y = ax_1 + bx_2 + cx_3 + dx_4 + ex_5 + f$$

Y: 四国全域の交通需要(輸送人員)

x_1 : 生産年齢人口(15～64歳)

x_2 : 高齢者人口(65歳以上)

x_3 : 全人口

x_4 : 四国内延べ宿泊者数

x_5 : ダミー(特定年の特殊要因の影響を除外)

a,b,c,d,e,f: パラメータ

■ ケーススタディは以下の4ケースについて推計した。

①四国内の外国人延べ宿泊者数がH26のまま(24万人)

②四国内の外国人延べ宿泊者数が全国の0.56%相当(H26と同じ)のケース(51万人)

③四国内の外国人延べ宿泊者数が全国の2%相当(180万人)

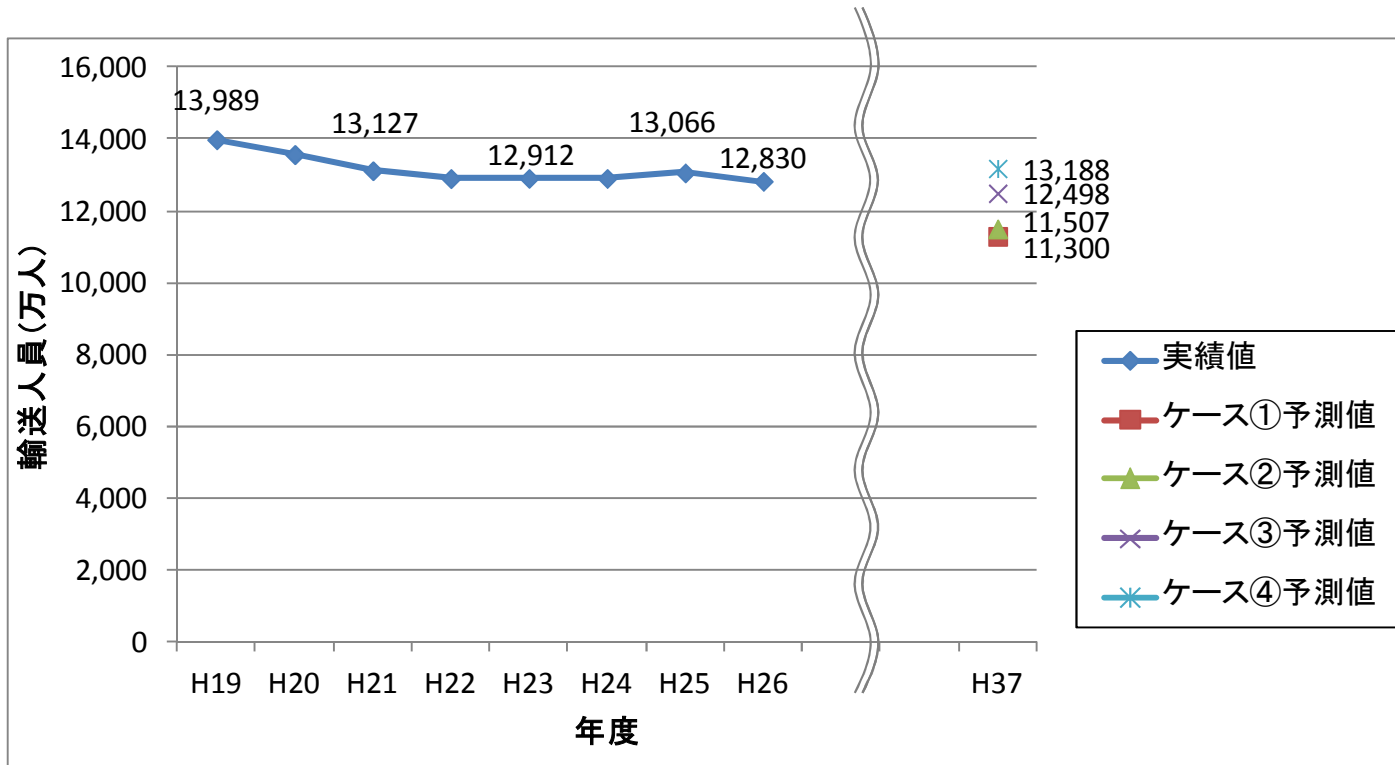
④四国内の外国人延べ宿泊者数が全国の3%相当(270万人)

■ 将来の四国内延べ宿泊者数は、将来の外国人延べ宿泊者数と日本人延べ宿泊者数の合計とする。なお、日本人延べ宿泊者数はH26年のままと設定する。

■ 将来の人口は、各県市町の「人口ビジョン」で採用された将来値を使用した。

(人口ビジョン未策定の市町、H37人口未公表の市町は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25(2013)年3月推計)」で代用した。)

将来需要(全交通機関合計)



【将来(H37)の条件設定】

● 将来の四国内の外国人延べ宿泊者数は、つぎの4ケースを想定。(日本人はH26のまま。)

① H26(24万人)のまま

② 四国内の外国人延べ宿泊者数が全国の0.56%相当(H26と同じ)(51万人)

③ 同2%相当(180万人)

④ 同3%相当(270万人)

※ H26は同0.56%相当

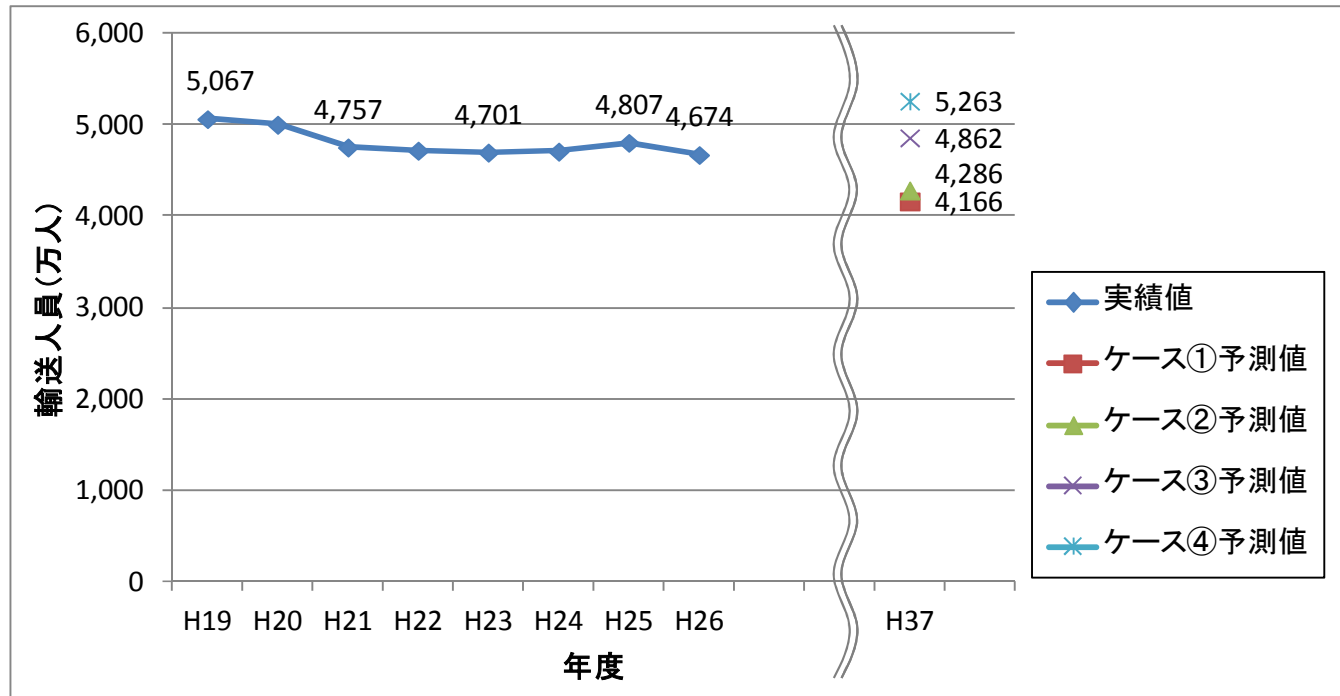
● 将来の四国内の将来人口は、各県市町の「人口ビジョン」による。

【留意点】

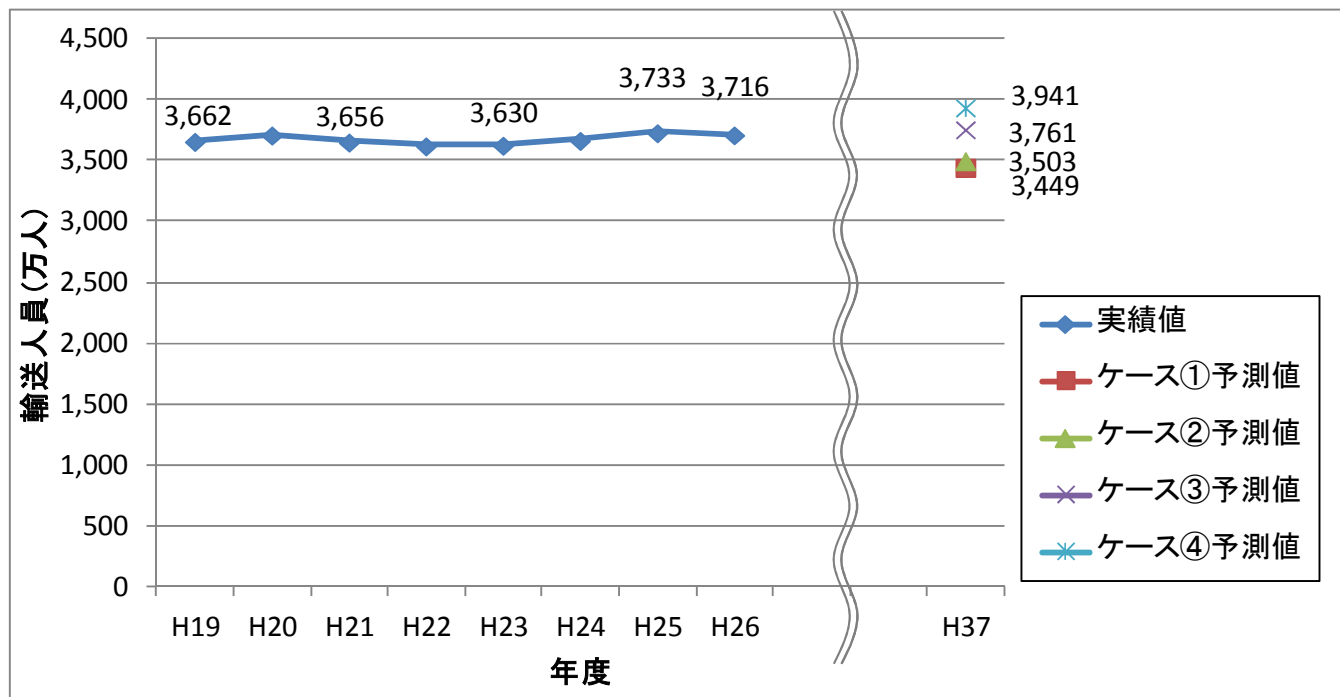
- 延べ宿泊者数がH26 から増加しなければ、H26よりも輸送人員は相当程度減少する見通しとなる。
- 一般乗合バスの輸送人員は、予測モデル上は人口のみで決定されているが、外国人旅行者数の増加等により将来の輸送人員が増加する可能性もある。
- 一般旅客定期航路の輸送人員は、近年減少傾向にあるが、一部の航路については船体更新の際に大型化される傾向があるため、これらについては観光需要等により将来の輸送人員が増加する可能性もある。

将来需要(幹線鉄道、都市鉄軌道)

幹線鉄道

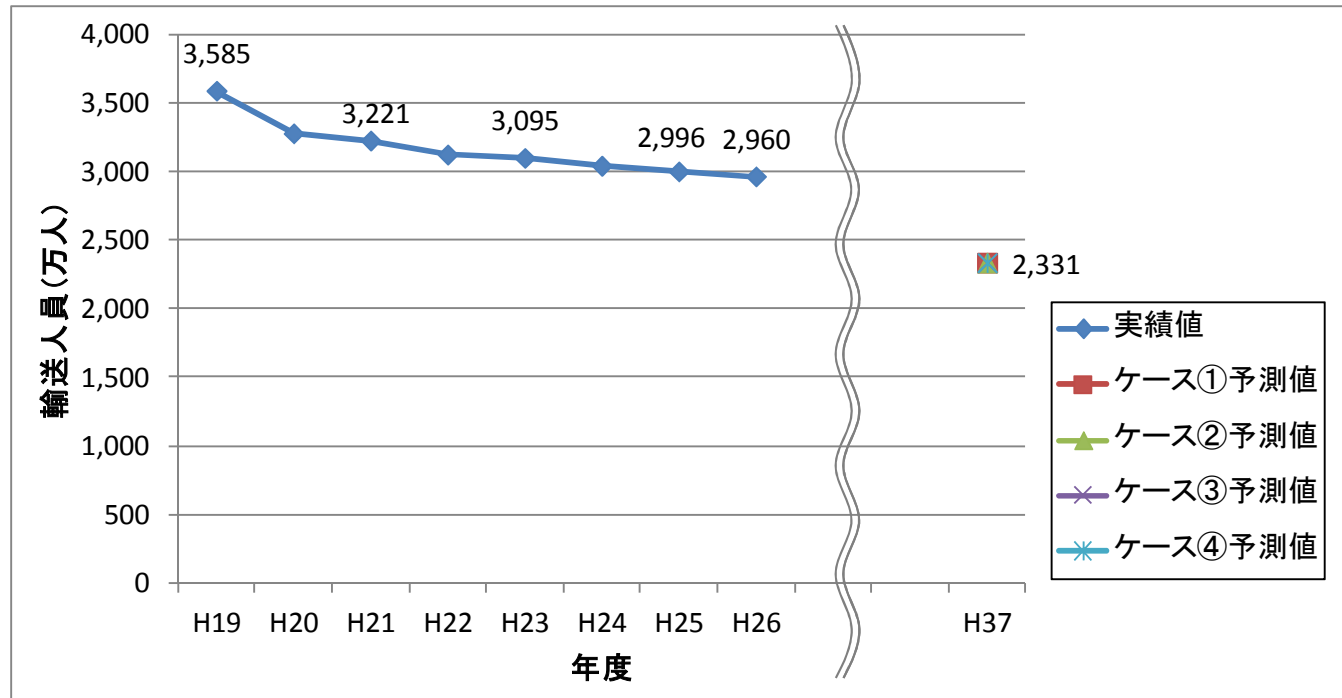


都市鉄軌道

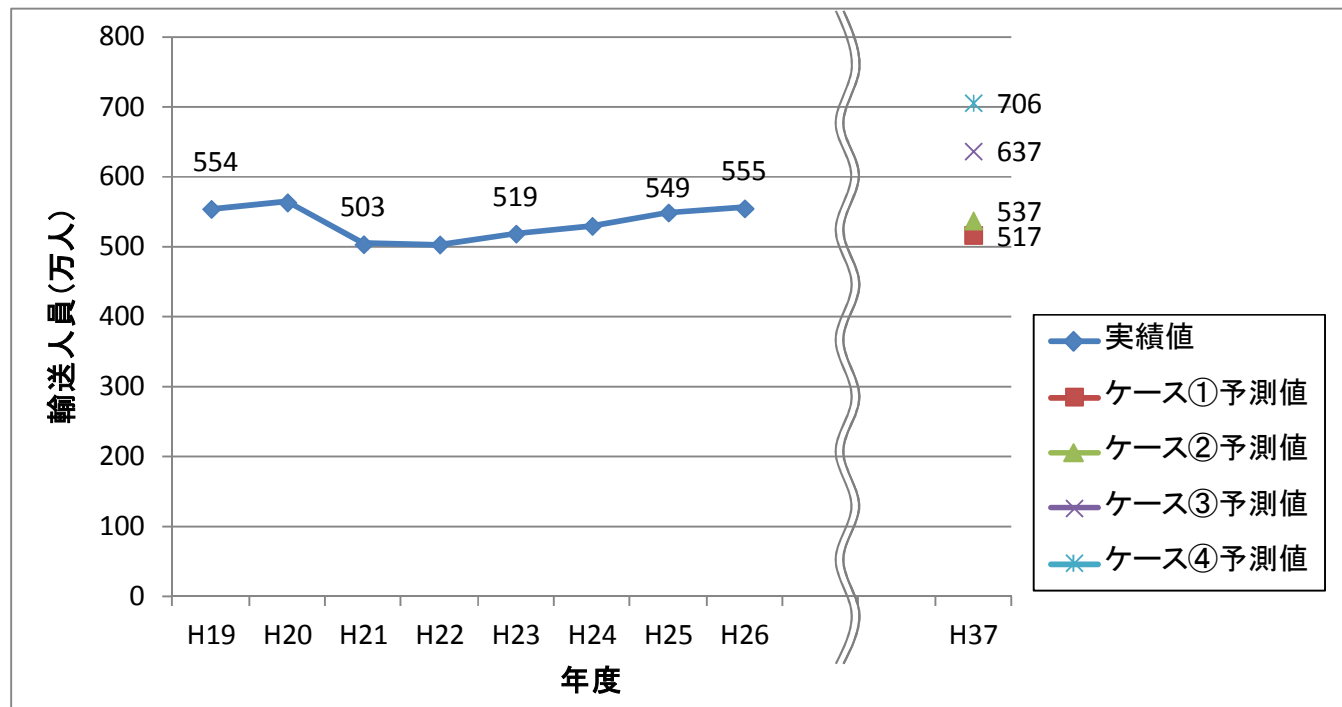


将来需要(一般乗合バス、高速乗合バス)

一般乗合バス

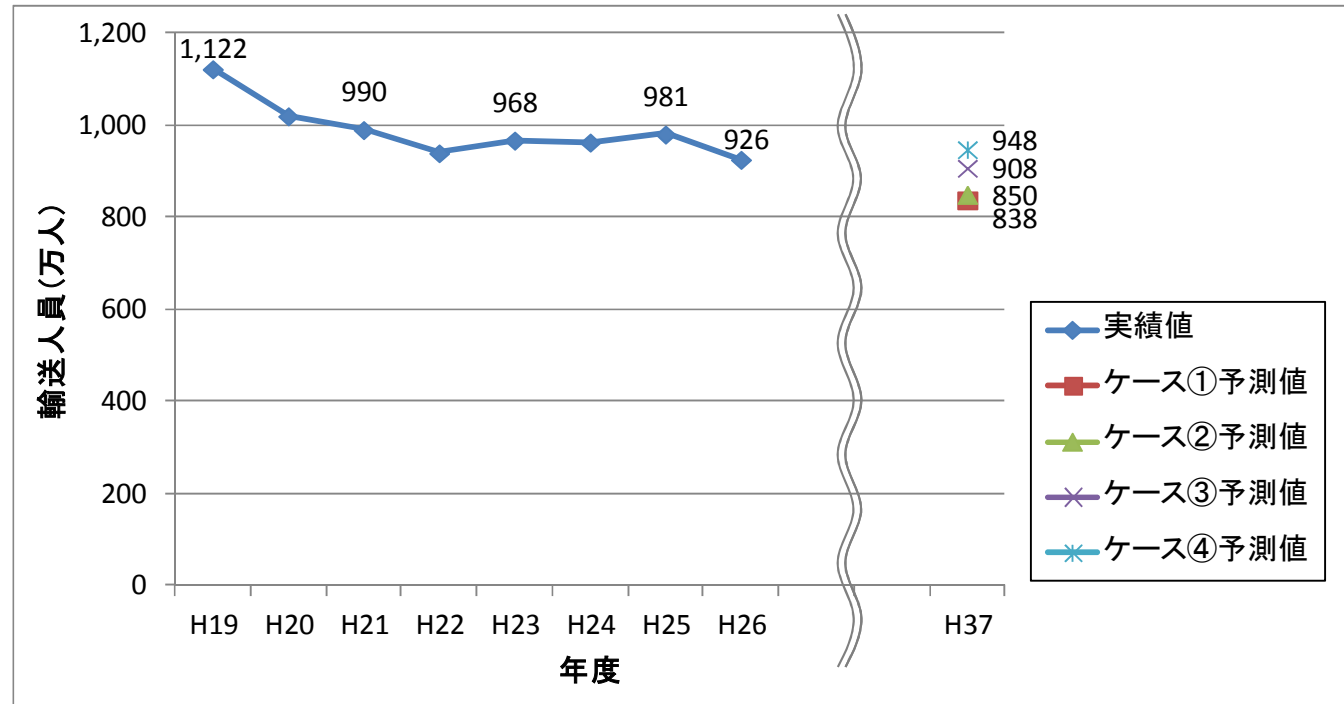


高速乗合バス



将来需要(一般旅客定期航路)

一般旅客定期航路



【参考】使用データ

項目	定義	使用データの出典
鉄道輸送人員	鉄道、軌道事業者の輸送人員	四国運輸局 業務要覧(四国運輸局)
一般乗合バス輸送人員 (生活路線)	四国管内事業者が、「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を受けた路線を運行し不特定旅客を運送するバスの輸送人員。及び観光客向け市内周回バス等による輸送人員や、路線を持たないバス交通による輸送(区域運行。いわゆるデマンド交通)も含まれる。この中には、高速バスの輸送人員は含まない。 ※算出方法 乗合路線バスの輸送人員から高速バスの輸送人員を差引いた。	四国運輸局 業務要覧(四国運輸局)
高速乗合バス輸送人員	四国管内事業者が、「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を受けた高速道路を利用する路線を運行し不特定旅客を運送するバスの輸送人員。管外事業者との共同運行による輸送人員を含む。	四国地方における運輸の動き(四国運輸局)
一般旅客定期航路輸送人員	四国管内の一般旅客定期航路事業の輸送人員	四国運輸局調べ
人口	四国4県の総人口、生産年齢(15~64歳)人口、高齢者(65歳以上)人口。(都市鉄軌道は、沿線市町の人口を使用。)	国勢調査推計人口(総務省統計局) 住民基本台帳による人口総務省統計局)
四国内延べ宿泊者数	従業員10人以上施設の延べ宿泊者数。(宿泊旅行統計調査は、H22年度から調査対象施設が1.2倍に拡大されたため、H21年度以前の宿泊者数も1.2倍した。)	宿泊旅行統計調査(観光庁)

地域公共交通の確保・維持に関する論点(案)

1. 将来における四国の地域公共交通のあるべき姿

- 本格的な高齢化社会を迎え、自家用自動車の運転が困難となる高齢者も含め、地域住民の生活の足となる地域公共交通の確保・維持が、地域にとっての重要な課題となるのではないか。
- 人口減少時代における四国の持続可能な発展に向けて、観光振興の取組が重要となるが、これを支える基盤となり、新たな観光需要の喚起につながる地域公共交通ネットワークの確保と充実が求められるのではないか。
- 安全で、誰もが使いやすいものであるとともに、災害発生時の移動手段となって生活の安全・安心を支える役割が求められるのではないか。

2. 地域公共交通需要の維持・創出

- さらなる利用促進の取組に加え、観光振興による交流人口の増大により、地域公共交通需要の喚起を図ることが可能ではないか。こうした観点からも、インバウンドを中心とした四国の観光振興について、一層の取組が求められるのではないか。
- 高齢化による需要増に加え、コンパクト＋ネットワークのまちづくりによる効果も考慮した将来の需要の見通しを精査しつつ、需要の維持・創出方策のさらなる検証が求められるのではないか。

3. 地域公共交通路線の確保・維持方策

- 今後の需要見通しを踏まえると地域公共交通の確保・維持が極めて困難となる可能性が高いことを踏まえ、ネットワークの見直し、コミュニティバスやデマンド型交通の導入等に加え、公設民営や上下分離方式の導入等、官民の分担・連携や公的支援のあり方も含め、路線の確保・維持方策の検討に早期に着手する必要があるのではないか。
- 都市内・地域内の路線に対応した単独または複数の市町村の単位、さらにはより広域的なネットワークの単位について、地方自治体や国、交通事業者等が十分な情報交換を行いながら検討を進めていく必要があるのではないか。