

地域公共交通活性化・再生の現状と 各地における取組

2016年8月10日

国土交通省 総合政策局 交通計画課

金子 正志

1

- 地域公共交通活性化・再生の取組

2

- 地域公共交通の最近の状況

3

- 各地における取組事例

1 地域公共交通活性化・再生の取組

- 平成19年制定。
- 地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組を進める制度を創設。

地域公共交通総合連携計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、
港湾管理者、公安委員会、住民等

- ・協議会への参加に対する応諾義務
- ・計画作成・変更等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画(市町村が作成)

- 地域公共交通の活性化・再生に関する計画
- これまでに市町村により601の計画作成
- LRT(Light Rail Transit)の整備、BRT(Bus Rapid Transit)の普及促進、地方鉄道の上下分離(自治体が施設を所有する公有民営方式)等の計画について、実効性を担保する措置(関連法の特例など)を講じ、一定の効果(LRTの整備 3件、鉄道の再構築 4件)

【問題点】

- ▶ 連携計画の多くは民間バスが廃止された路線について、コミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまる。
- ▶ 数少ない交通ネットワーク全体を対象とした連携計画も一部作成されたが、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組に欠けている。
- ▶ LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていない。

地域公共交通の活性化・再生

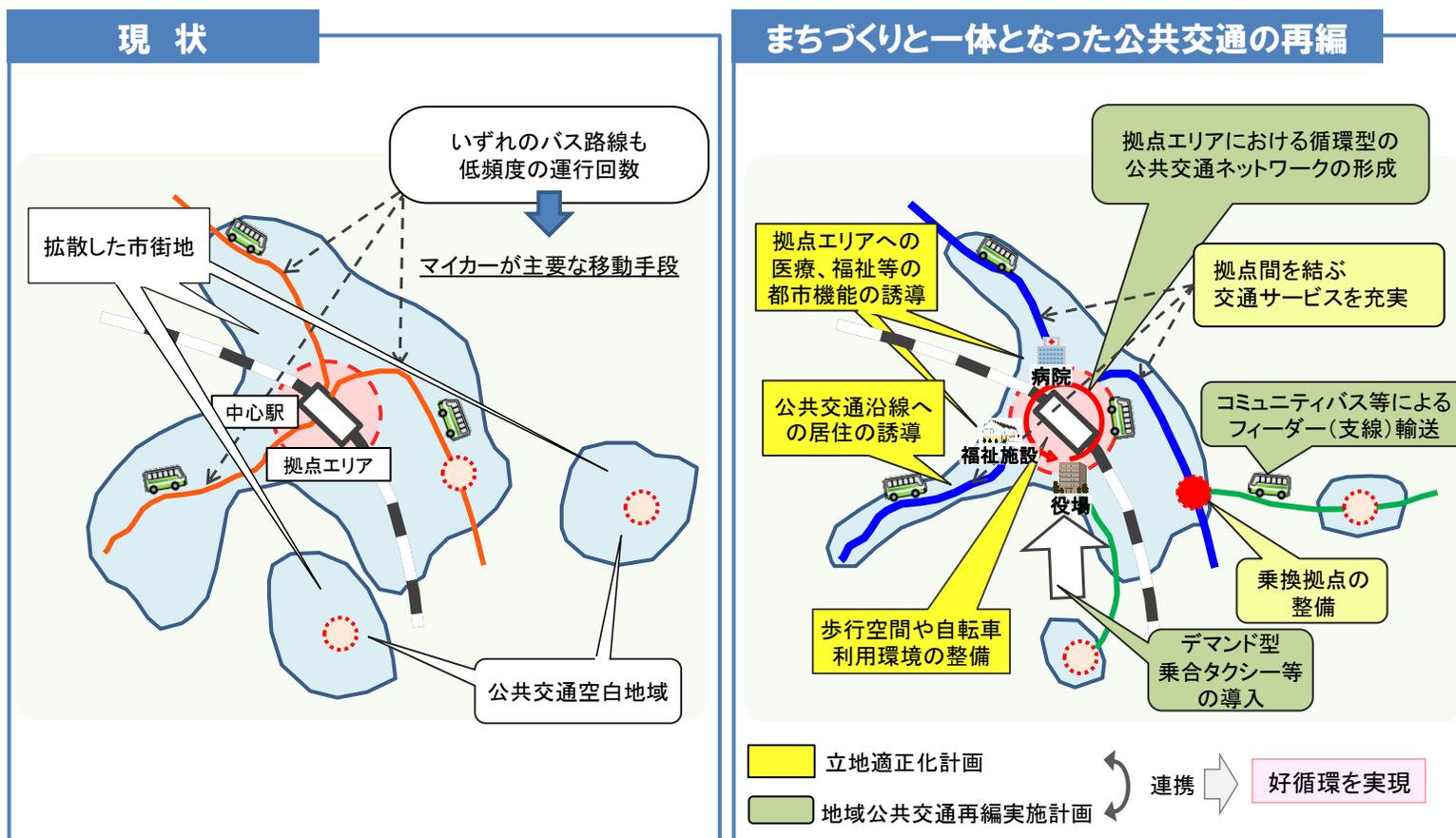


○地域公共交通活性化再生法改正の目指すもの

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

- ポイント
- ① 地方公共団体が中心となり、
 - ② まちづくりと連携し、
 - ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

○地域公共交通活性化再生法の一部改正法 (平成26年5月公布・11月施行)

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定 まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、**地方公共団体**が協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**
- 地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が**地方公共団体**の支援を受けつつ実施

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業再構築事業
(上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

・地域公共交通網形成計画

153件が国土交通大臣に送付

156団体が計画策定にかかる具体的検討の意向

・地域公共交通再編実施計画

4件の認定

58団体が計画策定にかかる具体的検討の意向

(平成28年7月15日現在)

○地域公共交通活性化再生法及び鉄道・運輸機構法の一部改正法 (平成27年5月公布・8月施行)

地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する**産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組みを創設し、**支援の充実・多様化を図る。



(LRT)



(BRT)



(ICカード)

宇都宮市(LRT)、東京臨海部(BRT)において、当該出資をにらんだ地域公共交通網形成計画を作成or協議中。

■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)の施行(平成26年11月)以降、7月15日までに**計153件**の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付された。

○送付された地域公共交通網形成計画一覧 ※平成28年7月15日現在

北海道	函館市	茨城県	常陸太田市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	山口県	宇部市	
	深川市		かすみがうら市		高山市		四日市市		周南市	
	千歳市		東海村		惠那市・中津川市		伊勢市		山陽小野田市	
	美唄市		真岡市		羽島市		松阪市		香川県	高松市
	岩見沢市		宇都宮市・芳賀町		各務原市		伊賀市		愛媛県	東温市
	岩内町		春日部市		飛騨市		紀北町		愛南町	
青森県	青森県	上尾市	静岡県	静岡 県	京都府	京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市	高知県	高知市		
	八戸市	越谷市		下 田 市		福知山市		佐川町		
	弘前市	東秩父村		御 殿 場 市		木津川市		福岡県	福岡市	
	三沢市	鴨川市		沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町		河内長野市		久留米市	中間市	
	鰹ヶ沢町	南房総市		愛知県		豊岡市		筑紫野市	行橋市	
	八幡平市	藤沢市		豊橋市		姫路市		朝倉市	岡垣町	
岩手県	八幡平市	海老名市	一宮市	小野市	那珂川町	佐賀県	佐賀県・唐津市・玄海町			
	秋田県	秋田市	真鶴町	豊川市	奈良県		伊万里市	吉野ヶ里町		
		湯沢市	柏崎市	日進市	宇陀市		長崎県	佐世保市		
		由利本荘市	佐渡市	田原市	広陵町		五島市	大村市		
		大仙市	上越市	弥富市	鳥取県・米子市・境港市・日吉津村・大山町・南部町・伯耆町・日南町・日野町・江府町		対馬市	長崎県・諫早市・雲山市・島原市・南島原市		
		仙北市	魚沼市	清須市	島根県・松江市・出雲市		熊本県		八 代 市	
藤里町		見附市	長久手市	島根県	水 俣 市					
美郷町	富山県	豊田市	江 津 市	合 志 市						
宮城県	大崎市	高岡市	東海市	大 田 市	大 津 町	和 水 町				
	石巻市	黒部市	東郷町	久 米 南 町	人吉・球磨地域					
	山形県	小矢部市	豊山町	瀬 戸 内 市		大分県	別 府 市			
山形市		福井県	武豊町	真 庭 市			中 津 市			
鹿角市		福井市、大野市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、	南知多町	広島県	え び の 市					
鶴岡市		福井市、鯖江市、越前市、越前町	飛鳥村		三原市	門 川 町				
長井市、南陽市、川西町、白鷹町		鯖江市	福島県		三次市	鹿児島県	薩 摩 川 内 市			
小国町		松本市、山形村		東広島市	霧 島 市					
福島県	福島市	飯田市ほか13町村		廿日市市	宮崎県		え び の 市			
	会津若松市	大桑村		江田島市		鹿児島県	門 川 町			
	郡山市	飯田市ほか13町村		坂町			鹿児島県	薩 摩 川 内 市		
	伊達市	大桑村		大崎上島町	鹿児島県			霧 島 市		
		神石高原町								

地域公共交通再編実施計画について

- ・既に認定を受けた団体: 赤
- ・現在認定審査を受けている団体: 橙
- ・今後策定する意向のある団体: 黄色

地域公共交通網形成計画(作成中)

○平成28年7月15日時点で地域公共交通網形成計画の作成・送付のない団体については、**156団体**が今後の計画作成の**具体的検討の意向**を示している。(平成28年1月末の調査結果を前提に整理。)

※ 平成28年度までの作成に向けて具体的検討の意向を表明している地方公共団体等を記載。(複数の地方公共団体が共同して作成する場合は、1団体としてカウント)
 ※ 都道府県については、当該都道府県の区域内の市町村と共同して作成。

北海道	帯広市	福島県	白河市	埼玉県	熊谷市	静岡県	静岡市	鳥取県	鳥取県東部	佐賀県	佐賀県
	安平町		二本松市		草加市		湖西市		島根県		松江市
	白糠町		南相馬市		入間市		伊豆市		岡山県	津山市	上峰町
青森県	青森市		小川町		小山町		広島県	玉野市	松浦市		
黒石市	磐梯町		鳩山町		岡崎市	笠岡市		杵岐市			
青森県	黒石市		西郷村	ときがわ町	愛知県	西尾市	和気町	熊本県	熊本市		
	五所川原市		棚倉町	松戸市		西尾市	広島市		人吉市		
	階上町		石川町	佐倉市		蒲都市	福山市		美里町		
岩手県	宮古市		榎葉町	東金市		新城市	山口県	北広島町	大分県	大分県	
	大船渡市		水戸市	君津市	東浦町	下松市		竹田市			
	花巻市	日立市	八街市	設楽町	美祢市	宇佐市					
	北上市	土浦市	長南町	東栄町	徳島県	豊後大野市					
	釜石市	龍ヶ崎市	大多喜町	豊根村	香川県	土庄町、小豆島町	杵築市				
秋田県	横手市	高萩市	東京都	江東区	三重県	鳥羽市	九重町				
	潟上市	牛久市	新潟県	新発田市		多気町	愛媛県	鬼北町			
	北秋田市	つくば市	糸魚川市	富山県	富山市	滋賀県	彦根市ほか4町	高知県	田野町		
宮城県	気仙沼市	鹿嶋市	富山県	富山市	京都府	甲賀市	福岡県	北九州市			
	白石市	潮来市	山梨県	魚津市		京都府ほか山陰本線沿線3市町		飯塚市			
	栗原市	筑西市	長野県	甲州市	京都府ほか関西本線沿線2町村	柳川市					
	大崎市	稲敷市		上田市	小諸市	宗像市					
酒田市	桜川市	駒ヶ根市		中野市	嘉麻市						
山形県	庄内町	神栖市		行方市	佐久市	糸島市					
	庄内町	行方市	城里町	木曾町	芦屋町						
栃木県	鹿沼市	大子町	岐阜県	多治見市	大阪府	貝塚市	鹿児島県	鹿児島市			
	大田原市	美濃加茂市		関市		岸和田市		鹿屋市			
	益子町	土岐市		加西市	神戸市	日置市					
	茂木町	山県市		加東市	加西市	南さつま市					
	奈良県	五條市		和歌山県	橋本市	始良市					
和歌山県	橋本市	沖縄県		南城市	南城市						

・黄色字は地域公共交通再編実施計画を今後策定する意向のある団体

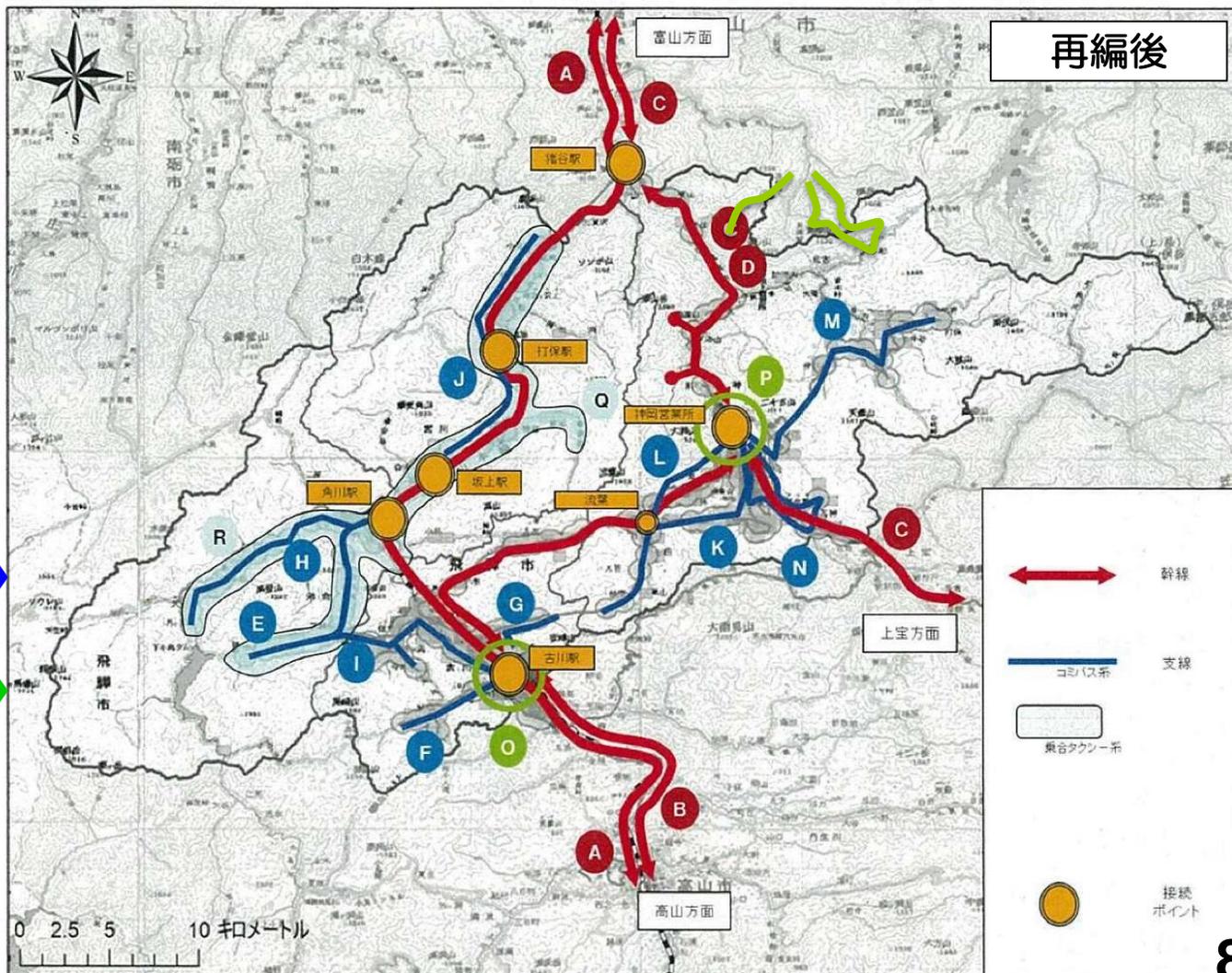
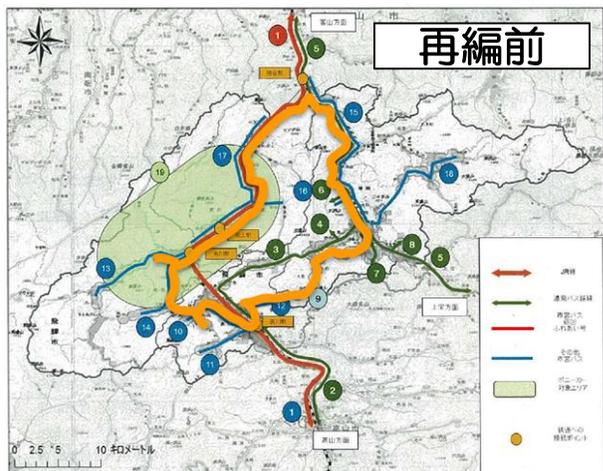
地域公共交通再編実施計画の事例

飛騨市地域公共交通再編実施計画の概要

平成27年9月9日認定

【作成主体】飛騨市 【区域】飛騨市域内 【計画期間】平成27年度～平成32年度

【主な事業内容と効果】



主な事業内容

○ 1周4時間で、住民のニーズに合っていない巡回バスに代えて、既存・新設のバス路線によりサービス提供

→ 路線の経路変更（神岡猪谷線、桃源郷線、宮川線、吉田線）

→ 路線の新設（柏原線、かみおか東部線、ふるかわ循環線、かみおか循環線、乗合タクシー（河合、宮川））

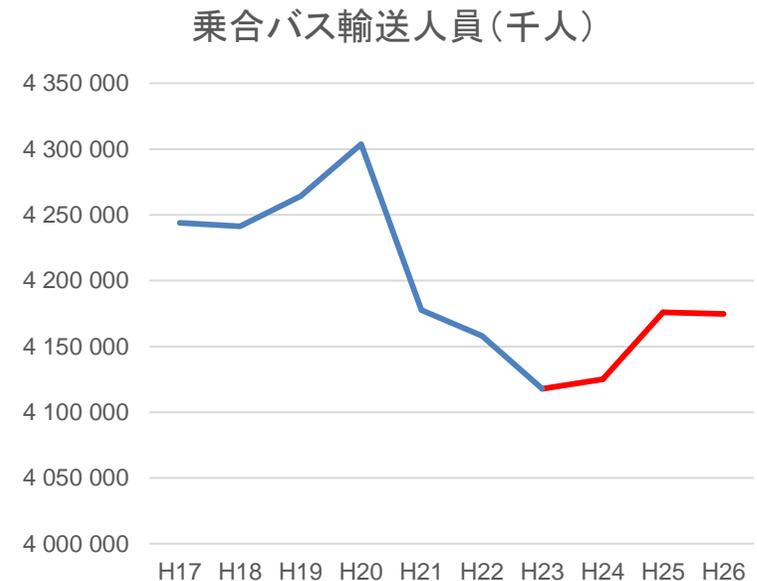
○ 合併前からのバラバラなサービス内容を見直し、運賃等を統一

2 地域公共交通の最近の状況

- 平成19年度以降で、11,796kmが廃止。
(全国のバス路線合計41万7,400km(平成21年度末)の約2.8%を占める。)
- 平成22年、23年頃を境に、地方部でも多くの地域において輸送人員の下げ止まり傾向が見られる。

	廃止路線キロ
19年度	1, 832
20年度	1, 911
21年度	1, 856
22年度	1, 720
23年度	842
24年度	902
25年度	1, 143
26年度	1, 590
計	11, 796

※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの



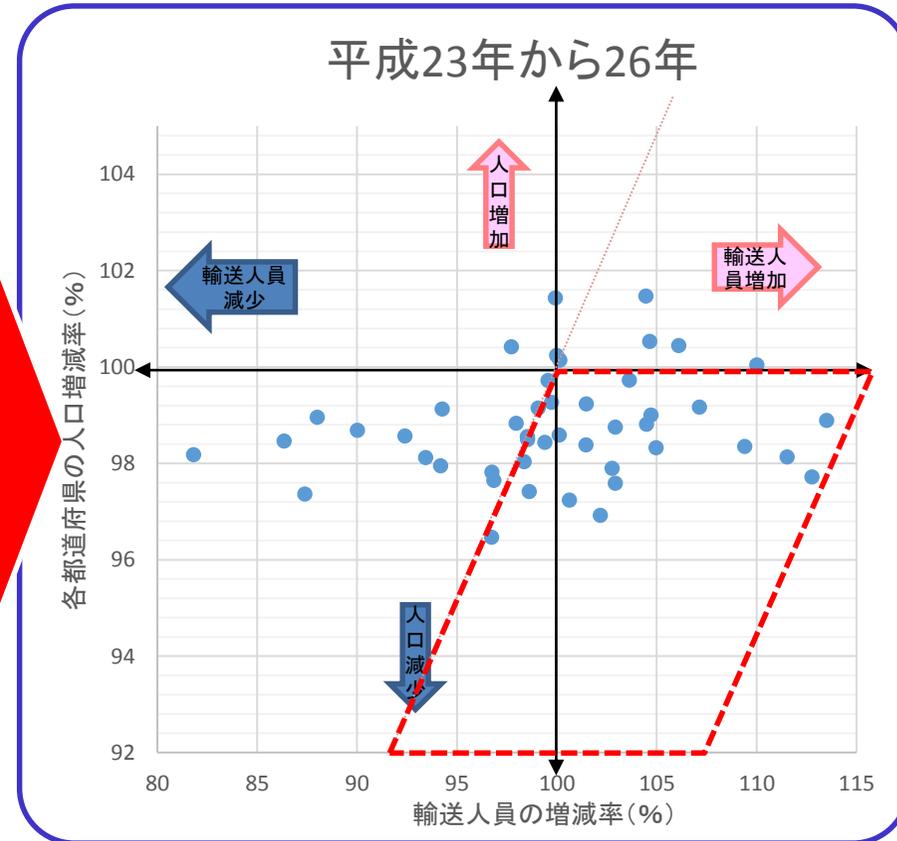
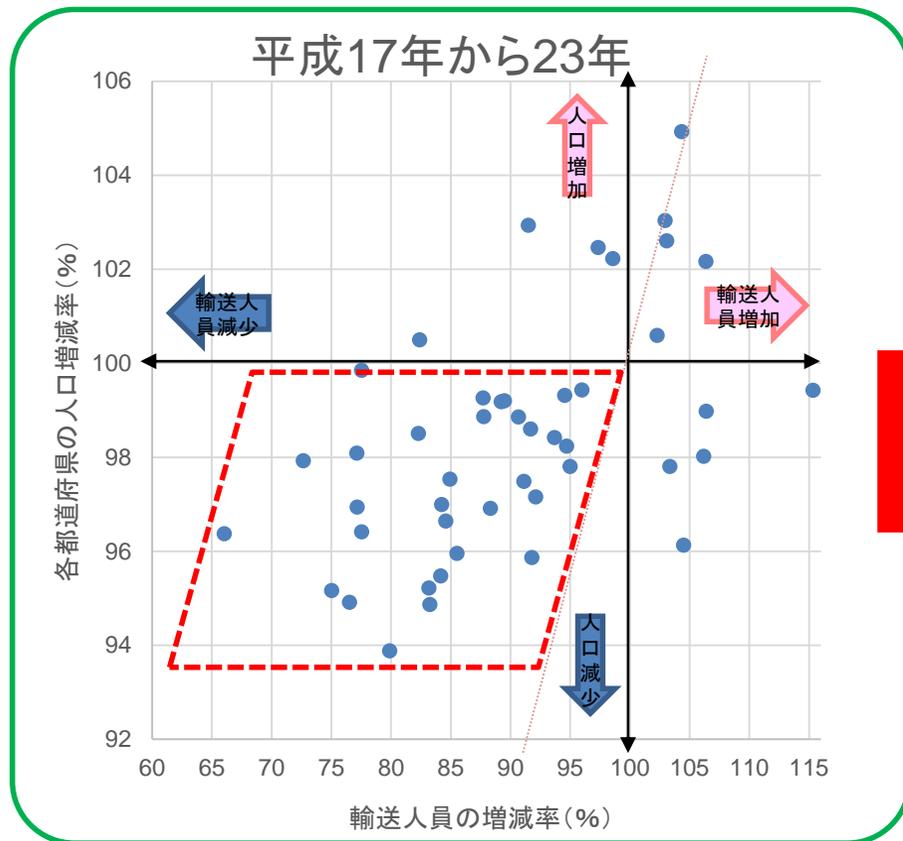
自動車輸送統計年報より作成

- 全国の乗合バスの輸送人員は、平成23年を境に下げ止まり、増加傾向にある。

※自動車輸送統計年報は、「一般乗合旅客自動車運送事業」を営む全ての事業所のうち、乗車定員11人以上の自動車を対象に調査
 ※ 路線不定期や区域運行についても含み、平成18年以前の21条許可に基づくもの(みなし4条乗合)を含む。

○各都道府県における人口増減と乗合バス輸送人員の増減の関係

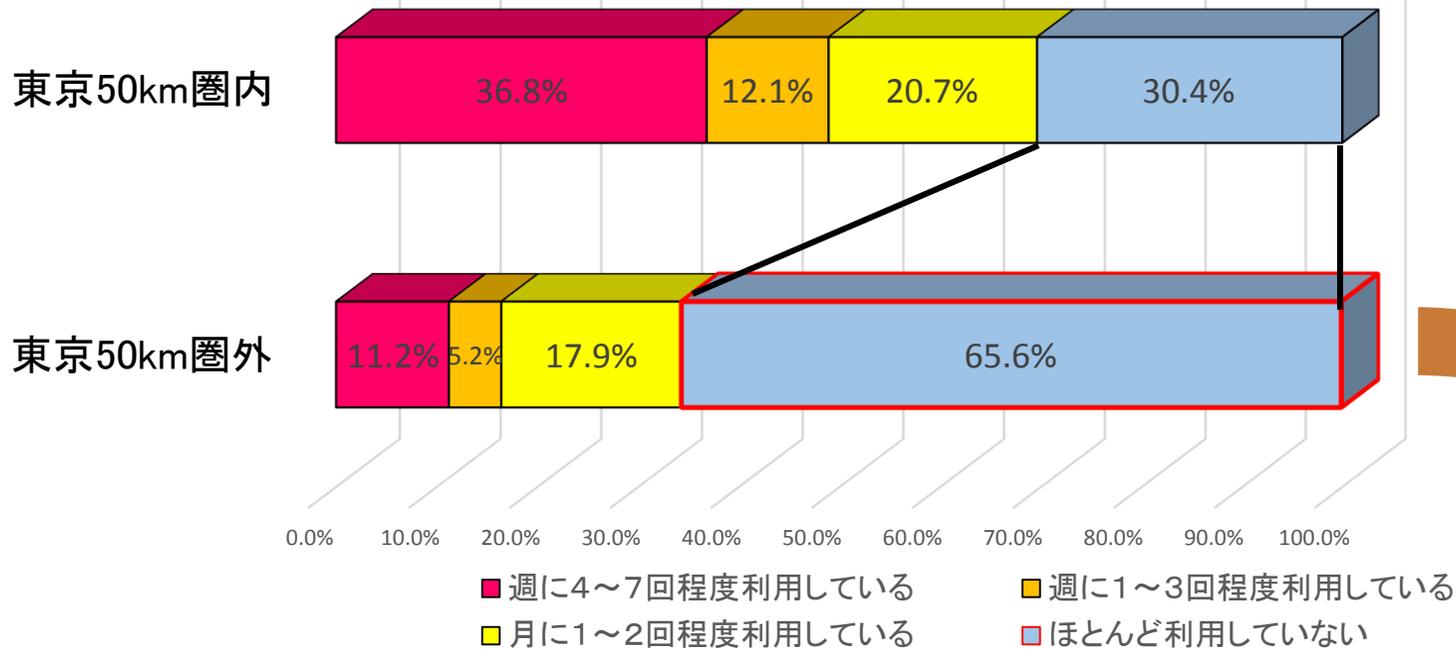
自動車輸送統計年報及び総務省公表の人口推計より国土交通省作成



○輸送人員は平成23年以降の下げ止まり傾向

- ・輸送人員の増加は、人口が増加している一部の都市部だけではなく、人口が減少している他の県(5県⇒17県)にも多く見られるようになってきている。
- ・輸送人員の増加までには至らないが、人口減少率に比べ、輸送人員の減少率の方が緩やかな県も存在する(5県)。
- ・人口減少(増加)のペースより、輸送人員の減少が少ない(増加が多い)県は、26県存在。

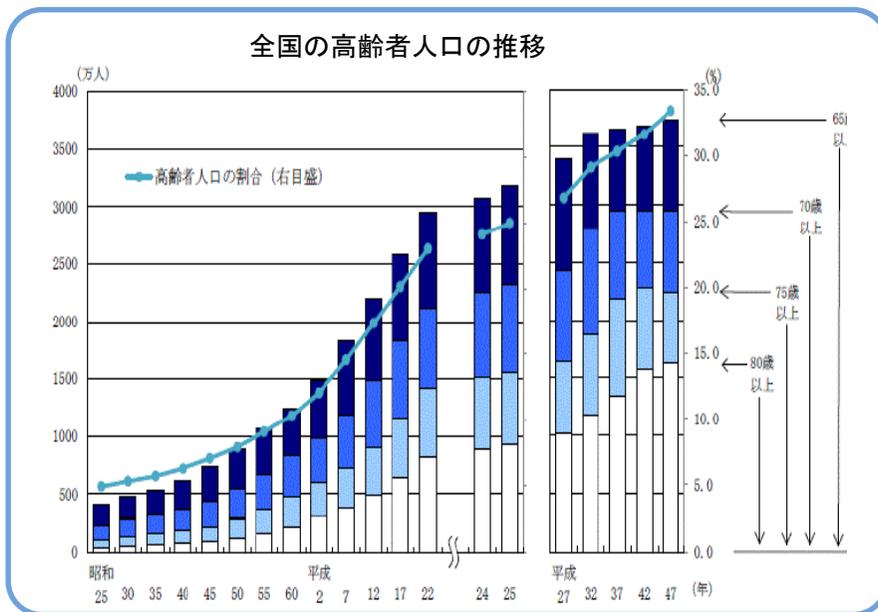
公共交通の利用状況 【「自分で自由に運転できる車がある」人へのアンケート】



平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
73.3%	73.0%	74.9%	72.8%	68.3%	65.6%

出典：関東運輸局「交通・観光に対する市民意識調査の実施結果」

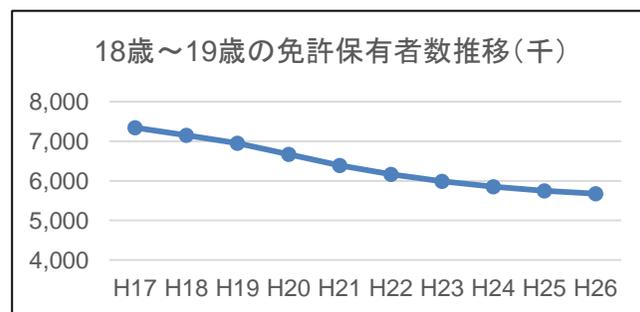
自分で自由に運転できる車がある人でも、公共交通を「ほとんど利用しない」人が減少し「利用している」人が増加する傾向にある。



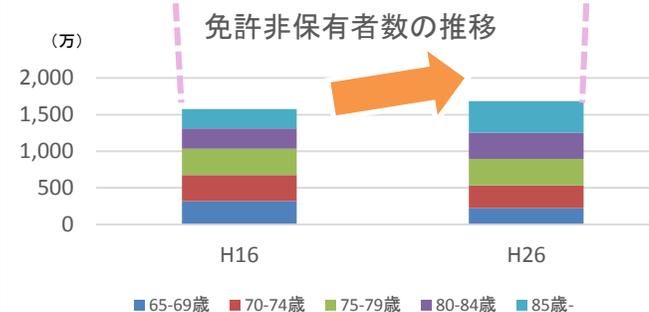
○高齢の運転免許保有者のなかには、免許返納をする人も一定数存在し、非保有者の増加に寄与。



○18歳から19歳の免許保有者の推移は、右肩下がり状態となっている。



警察庁「運転免許統計」より作成



○10年間で100万人(推計値)の運転免許非保有者が増加した。

道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）

公布日：平成27年6月17日

高齢運転者対策の推進

（平成29年3月12日施行）

現行制度

改正後

75歳以上の者

認知機能検査結果
（%は平成26年中の値）

認知機能低下のおそれなし
（約63.8%）

認知機能低下のおそれあり
（約32.5%）

認知症のおそれあり
（約3.7%）

認知機能の現状をタイムリーに把握する制度は存在せず
（3年ごとの更新時の認知機能検査を受けるのみ）

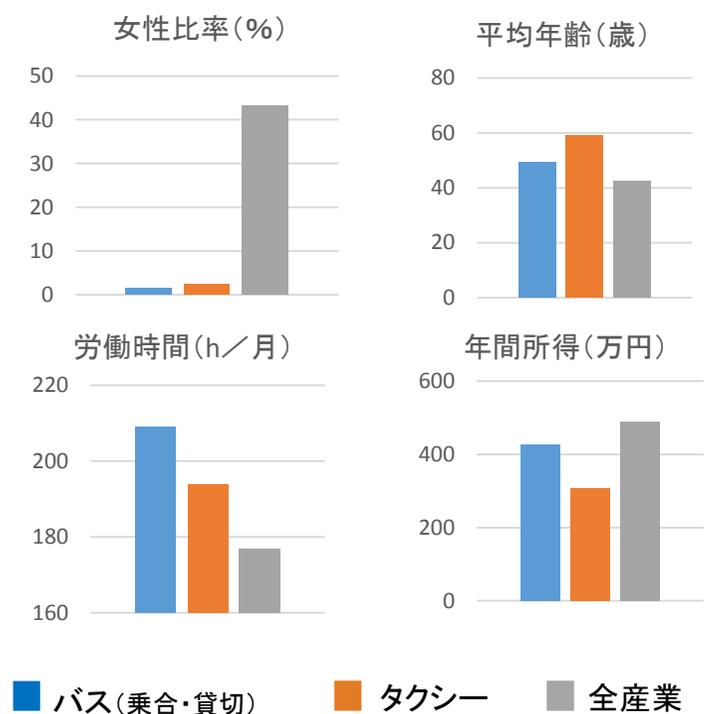
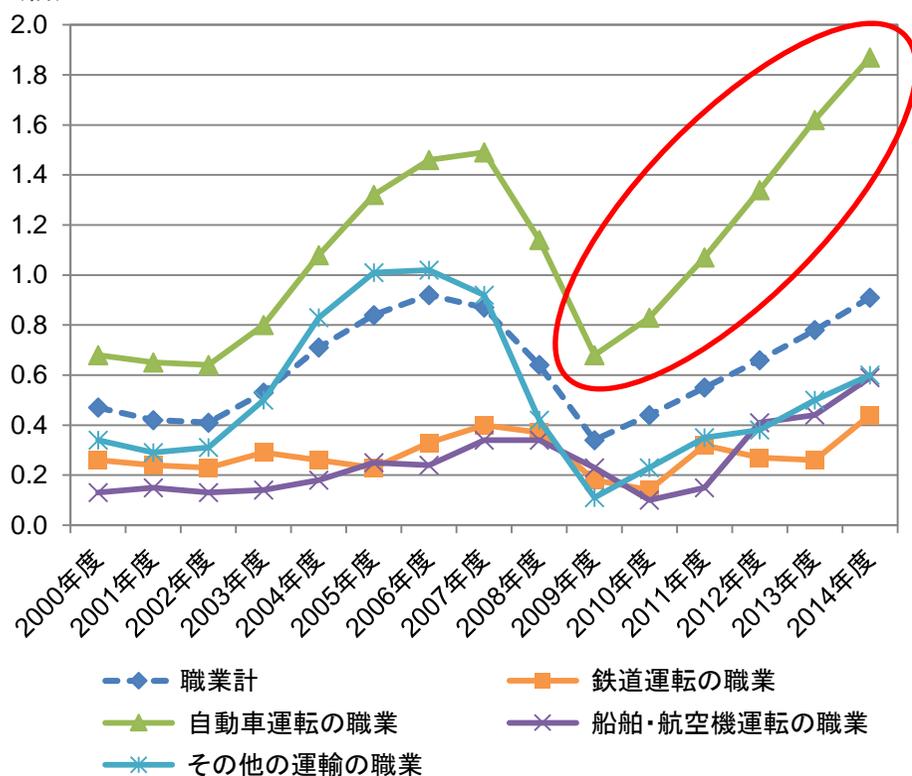
一定の違反行為が把握された場合に限り、医師の診断（約2.3%）

- 認知機能が低下した場合に行われやすい、一定の違反行為を行った者に**臨時に認知機能検査**を実施。
- ↓
- その結果、認知機能の低下のおそれが認められた者等には**臨時の講習**を実施。

認知症のおそれが認められた者は、**一定の違反行為を行うことを待たず**に、医師の診断を受けることを要することとする。

- 交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、特に自動車運転者で高くなっており、かつ、ここ数年急速に上昇してきている。
- 自動車運送業は、総じて中高年の男性に依存した状況にあり、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。このような環境から、他産業への人材の流出が考えられる。

職業別の有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移



生産年齢人口減少時代の中、運転者等の人手不足にどう対応していくか、ということは大きな課題。あわせて、自動運転の活用可能性について備えが必要。

官民 ITS 構想・ロードマップ 2016 (平成 28 年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を踏まえ作成(※1)

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途
実用化が見込まれる自動走行技術	<ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 車間距離の維持 車線の維持  <p>(本田技研工業HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路における <u>ハンドルの自動操作</u> - 自動追い越し - 自動合流・分流  <p>(トヨタ自動車HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間) 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動運転  <p>(Rinspeed社HPより)</p>
自動車メーカー等による開発状況	市販車へ搭載	試作車の走行試験(2020年頃の実用化を目標)	IT企業による構想段階	課題の整理
政府の役割	<ul style="list-style-type: none"> 実用化された技術の普及促進 正しい使用法の周知 	<ul style="list-style-type: none"> <u>ハンドルの自動操作に関する国際基準(※2)の策定(2016～2017年)</u> → 日本・ドイツが国際議論を主導 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年までに必要な実証が可能となるよう制度を整備 技術レベルに応じた安全確保措置の検討 開発状況を踏まえた更なる制度的取扱いの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動運転に対応した制度の整備 - 安全担保措置 - 事故時の責任関係

(※1)「世界最先端IT国家創造宣言工程表」(2013年6月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)中の「10～20年程度の目標を設定した官民ITS構想・ロードマップを検討し、策定する」との記載を踏まえ策定。

(※2)現在の国際基準では、時速10km超での自動ハンドル操作が禁止されている。

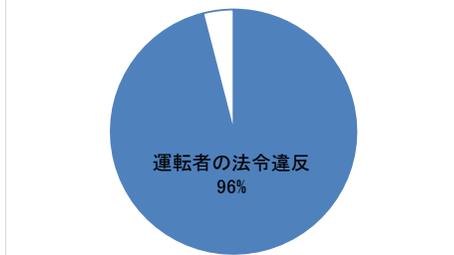
交通事故の低減

現在の課題

交通事故により年間4,000人超が死亡(※1)

→ 交通事故の96%は運転者に起因

法令違反別死亡事故発生件数(H25年)



官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より

期待される技術

- ・ 自動ブレーキ
- ・ 安全な速度管理
- ・ 車線の維持 など

効果

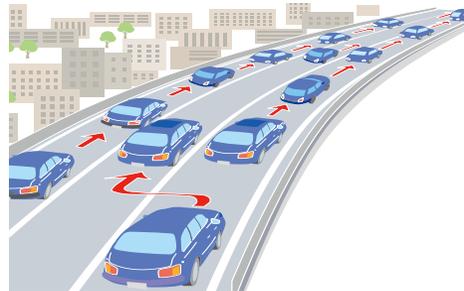
運転者のミスに起因する事故の防止

渋滞の解消・緩和

現在の課題

渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等

→ 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因



期待される技術

- ・ 安全な車間距離の維持
- ・ 適切な速度管理 (急な加減速の防止) など

効果

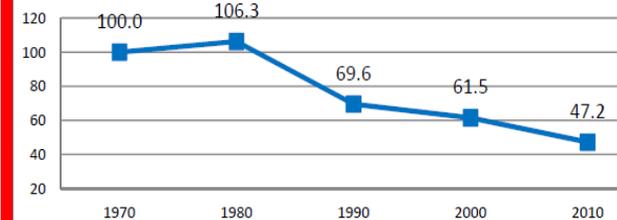
渋滞につながる運転の抑止

少子高齢化への対応

現在の課題

地方部を中心として高齢者の移動手段が減少

→ 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因



路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)

- ・ 少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足

期待される技術

- ・ 公共交通から目的地までの数km程度の自動運転
- ・ 高速道路での隊列走行 など

効果

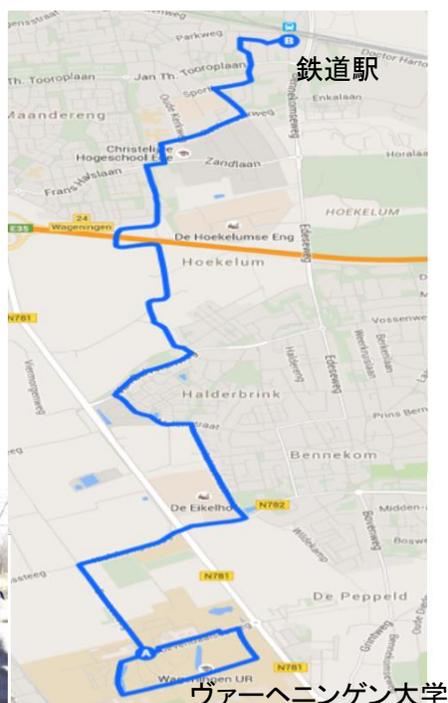
- ・ 高齢者の移動手段の確保 (公共交通の補完)
- ・ ドライバーの負担軽減

※1 平成26年実績、警察庁調べ

- オランダ(ヘルダーラント州)のヴァーヘニンゲン大学周辺において、自動運転の小型バスの実証実験が今年1月末に開始。
- スイス(ヴァレー州)のシオン市中心市街地において、本年から自動運転の電気バス2台を用いた実証運行を予定。
- これに先立ち、昨年12月に車両のお披露目とデモ走行を実施。

バス車両:

- ・6人乗りのシャトルバス「WEpod」
- ・最高時速25kmでの走行を予定



写真上: 英紙Guardianホームページより引用

- 夏までに同大学とエーデ(Ede)市の鉄道駅との間の一般道における旅客サービスの導入を目指している。



写真: CarPostal ホームページより引用

バス車両:

- ・「三次元地図」、センサー等を用いた走行
- ・実証運行時には、9人乗り、最高時速20kmでの走行を予定

- 運営者のCarPostal社(スイスポスト子会社)は、当該車両を既存路線のバスを置き換えるためというよりも、交通手段を多様化させ、公共交通空白地を解消していくために用いていくことを意図。

自動運転技術の開発状況④(実証事例(日本))

- DeNAが仏EasyMile社と業務提携し、EasyMile社開発の自動運転車両を利用した「Robot Shuttle」を8月から運用開始。
- 「イオンモール幕張新都心」に隣接する豊砂公園の敷地内で、同店の顧客向けに運用予定。

DeNAが仏EasyMile社と業務提携 私有地における無人運転バスの交通システムを日本初導入

「Robot Shuttle (ロボットシャトル)」の運用を2016年8月に開始

2016年07月07日

ツイート

G+1

株式会社ディー・エヌ・エー（本社：東京都渋谷区、代表取締役社長兼CEO：守安 功、以下DeNA）は、EasyMile S.A.（本社：フランス トゥールーズ、代表者：シルベール・ガニエール、以下EasyMile社）と業務提携し、私有地における無人運転バスを使用した交通システム「Robot Shuttle (ロボットシャトル)」を2016年8月から運用します。



「Robot Shuttle」は、EasyMile社開発の自動運転車両「EZ10」を利用した交通システムです。最大12名が乗車できる車両は電気自動車で、運転席はなく予め作成した地図データ上に設定したルート上をカメラ、各種センサー、GPSを用いて自車両の場所を測定しながら自動で走行します。自車両の近くやルート上に障害物を検知した場合はその障害物との距離に応じて自動的に減速・停車をすることで危険を回避します。現状、日本国内では私有地のみ走行が可能のため、各種公共施設・商業施設・テーマパーク・工場などの内部における運用を想定しています。

EZ10 概要



名称	EZ10
車両サイズ	全長3,928 mm、全幅1,986mm、全高2,750mm、重量1,700kg
最小回転半径	4.5m
駆動方式	電動アクチュエーター 4輪駆動 最大10時間駆動
車体素材	フレームおよびシャーシ：アルミニウム ボディ：ファイバーグラス
最大速度	40km/h
乗車定員	最大12名（着席6名、立ち乗り6名）車椅子の乗車も可能
その他の装備	<ul style="list-style-type: none"> ・エアコン ・管制室と通話可能なインターカム ・乗降用の可動式スロープ

DeNA社プレスリリースより抜粋

○地域公共交通活性化再生法制定10年を契機に、より「攻め」の姿勢で活性化・再生に向けたスタートを切る。

- ・公共交通ネットワークの再構築や、コンパクト+ネットワークによる「生産性向上」の実現には一定の時間を要する。
- ・一方、公共交通サービスには利便性向上の余地が数多く存在。
- ・そのため、公共交通自体の稼ぐ力の向上、特に利用者増のための取組を進めていくことが必要。

【主な検討項目のイメージ】

①自治体・交通事業者・住民その他地域の関係者の協働・連携の強化

- ・「頑張る取組」をより評価して促進することが必要
- (例)・マーケティング強化と地域での共有化 ・モビリティ・マネジメントの取組の強化 ・各種送迎輸送の統合 ・DMOとの連携
- ・地域住民が自ら支える取組 ・狭義の公共交通と自家用有償運送さらにはカーシェアリングやコミュニティサイクル等との連携

②事業の効率的な再編

- ・貨客混載をはじめ生活総合産業としてのマルチタスク化の推進

③観光振興にも資する利便性向上の取組

- ・交通系ICカードの共通化・普及拡大により、域内旅客の利便性向上に加え、域外旅客による需要の取り込みや、多様かつ高度なサービスの提供の実現
- ・路線・時刻・運賃等の静的データのオープンデータ化(特にバス交通)、利用者にわかりやすい運行情報の提供
- ・配車アプリの全国展開の促進
- ・バリアフリー化をはじめとした、公共交通の「使いやすさ」向上の取組
- ・タクシーの使い勝手の向上やこれを可能とする環境の整備

開催の趣旨

これまでの取組を総括しつつ、今後10年を見据えた中長期的な視野から、考えられる取組の方向性について、様々な観点から有識者によるご意見を頂く。

検討の視点

- ① 地域公共交通の現状の再整理とこれに影響を与えている要因の分析
- ② 地域公共交通活性化・再生法制定後10年間の総括
- ③ 高齢運転者に係る道路交通安全対策の強化が地域公共交通に与える影響
- ④ 生産年齢人口の減少やインバウンドの急激な増加等による人手不足が地域公共交通に与える影響
- ⑤ 地域公共交通における自動運転技術等新技術の活用の可能性
- ⑥ 現在の活性化・再生法の枠組み、新技術の活用以外のソフト的な取組の強化による地域公共交通の持続可能性の強化・生産性の向上の可能性
- ⑦ 検討された諸施策を円滑に実施していくための制度改善その他の環境整備

有識者委員

- | | |
|--------------|---|
| <u>秋池 玲子</u> | ボストンコンサルティンググループ・シニアパートナー
& マネージングディレクター |
| <u>秋吉 貴雄</u> | 中央大学法学部教授 |
| <u>大井 尚司</u> | 大分大学経済学部准教授 |
| <u>大串 葉子</u> | 新潟大学経済学部准教授 |
| <u>大橋 弘</u> | 東京大学大学院経済学研究科教授 |
| <u>岡村 敏之</u> | 東洋大学国際地域学部国際地域学科教授 |
| <u>加藤 博和</u> | 名古屋大学大学院環境学研究科准教授 |
| <u>鎌田 実</u> | 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 |
| <u>鈴木 文彦</u> | 交通ジャーナリスト |
| <u>住野 敏彦</u> | 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長 |
| <u>田中 里沙</u> | 事業構想大学院大学学長／宣伝会議取締役 |
| <u>谷口 綾子</u> | 筑波大学大学院システム情報工学研究科准教授 |
| <u>藤沢 久美</u> | シンクタンク・ソフィアバンク代表 |
| <u>山内 弘隆</u> | 一橋大学大学院商学研究科教授 |
| <u>吉田 樹</u> | 福島大学経済経営学類准教授 |

3 各地における取組事例

鉄道、路線バス、定期航路が一体となった交通システムの構築と利便性向上、利用促進策により、鳥羽コミュニティ交通システムを確立

○地域特性や市民・利用者のニーズに合った交通体系の構築

- ・計画策定に当たり、法定協議会のメンバーに住民など多様な主体が参画
- ・通学・通勤の実態を調査
- ・バス路線の全面見直し、高速船導入と航路の見直しを行った。

○路線・手段間の結節の改善・強化

- ・鉄道と航路の乗継ぎを考慮した路線バスのダイヤ策定等
- ・コミュニティバスの鳥羽駅構内乗入れ
- ・マリンターミナル前のバス停整備
- ・航路とコミュニティバスの乗継ぎの促進のため、乗継割引の実施



○効果的な情報発信による公共交通の認知度の向上

利用促進策を企画・立案する主体(公共交通の利用促進について考える懇談会)を設置

○観光振興に寄与する交通サービスの提供

学識経験者、交通事業者、住民代表に加え、商業、観光事業者、観光協会等参加し、観光分野との連携

鳥羽市内全ての公共交通機関を網羅した総合時刻表の作成

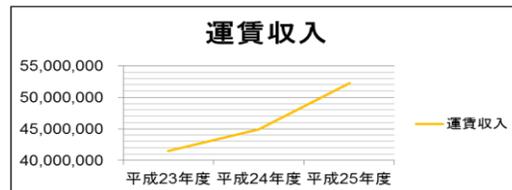
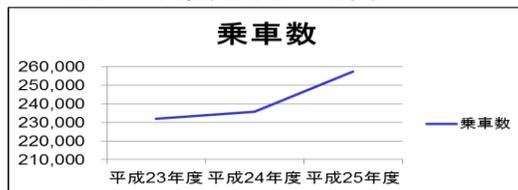


とばすまっぷ

総合時刻表を宿泊施設に配備

鳥羽駅周辺の案内サインの整備
コンテンツプロバイダへのダイヤ情報の提供により、域内外旅客が情報を入手できるようにした。

取組により、路線バスの乗車数及び運賃収入については、平成23年度以降上昇。



- 平成11年以降、10年間で利用者・運送収入ともに半数以下となっていた全但バス神鍋線について、利用者負担の縮減・利便性の改善を行うことで、輸送人員を増加させた。
- 加えて、モビリティマネジメント等の取組により、更なる輸送人員の増加を実現した。



＞利用者の声を受けて、快適性向上策(コンセント設置など)等を講じた。

第一期実証運行期間

利用者、運賃収入の落ち込み→通勤・通学者を主なターゲットにサービス向上策の実施

＞神鍋線の上限運賃化、通勤・通学便の増発

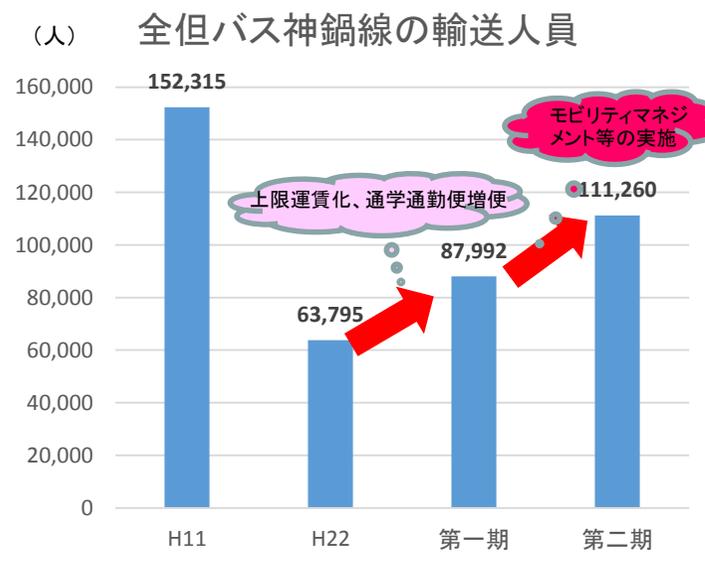
＞実証運行について、アンケートを実施

第二期実証運行期間

神鍋線の利用促進を図るための取組を展開することで、更なる輸送人員の増加を実現

＞新高校生を対象とした神鍋線上限200円バス出前講座を開催、バスを当たり前の選択肢とするモビリティマネジメントを実施

＞豊岡ノーマイカーデーや、e通勤とあわせて神鍋線の利用促進を行った。



※第一期は、H22.10～H23.9
第二期は、H25.4～H26.3

通学定期補助の縮減により、市の財政負担額の軽減も図られた。

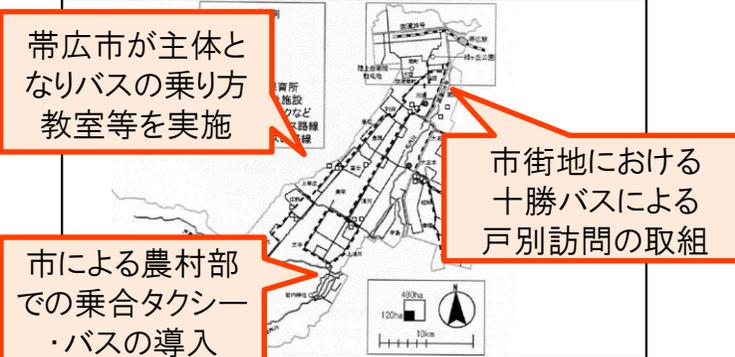
地域における取組事例④(帯広市)

帯広市バス交通活性化基本計画に基づき、市によるモビリティ・マネジメントの実施や、デマンド交通の実施、交通事業者独自の戸別訪問等、地域の総力を挙げた取組によって路線バスの利用者数が増加傾向を示すなど、利用者数の減少に歯止めをかけ、持続可能な公共交通を実現。

(取組みの概要)

1. 市によるバス交通の維持に向けた計画と取組

- 市では、規制緩和(平成14年度)による影響を見据え、帯広市バス交通活性化基本計画(平成13年度策定)を策定。計画的にバスの活性化に取り組む。
- 市が中心となり、バス事業者(拓殖バス・十勝バス)等と協力し、小学生、高齢者へのバスの乗り方教室等モビリティ・マネジメントを実施
- 散居型の十勝平野農村部への乗合タクシー・バスを導入



2. 事業者による戸別訪問・利用促進の取組

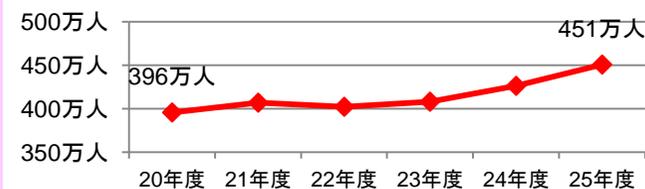
- 十勝バスでは平成21年から独自に社長自らが沿線住民宅を戸別訪問し、バスを利用しない理由の聞き取りを実施
- バスが利用されないのは「不便」だからではなく「不安」だからという原因を突き止め、利用者の不安を解消するための取組を実施
- バスは目的ではなく手段であるという考えの下、「目的別時刻表」の作成や、沿線施設と連携した「日帰り路線バスパック」による目的提案型の取組を実施

3. 乗合タクシー・バスによる交通空白地帯の解消

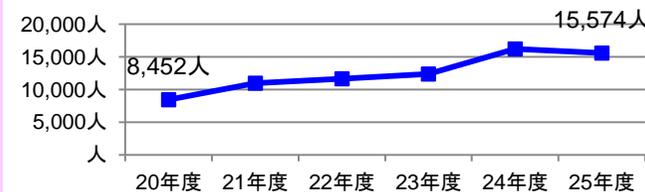
- 帯広市郊外の散居型農村部においてデマンド交通(大正交通「あいのりタクシー」、毎日交通「あいのりバス」)を導入
- 地域に身近な運営協議会を設置し、乗り方の周知等利用促進を図る

(効果)

・路線バス利用者が増加傾向



・あいのりタクシー・バス利用者が増加傾向



・公共交通の利用目的を提案する取組が、十勝地域全体に波及

- 高齢化や過疎化による乗客数の減少などから、バス路線網の維持が困難になるケースが増えてきている。
- 物流業界においてもドライバー不足が顕在化しており、物流の効率化が求められている。
- 例えば宮崎県では、**宮崎交通**と**ヤマト運輸**において相互連携を図り、「バス路線の生産性向上」と「物流の効率化」を実現するために、**路線バスを活用した宅急便輸送「貨客混載」**を平成27年10月よりそれぞれ開始。

取組内容

- **宮崎交通**と**ヤマト運輸**が連携。(H27年10月開始)
- バス車両の**中央部座席を減らし**荷台スペースとして確保。
- 荷台スペースには専用ボックスを搭載し、その中に宅急便を入れて輸送。
- ローカル線のバスで輸送。2カ所で集配トラックと接続。

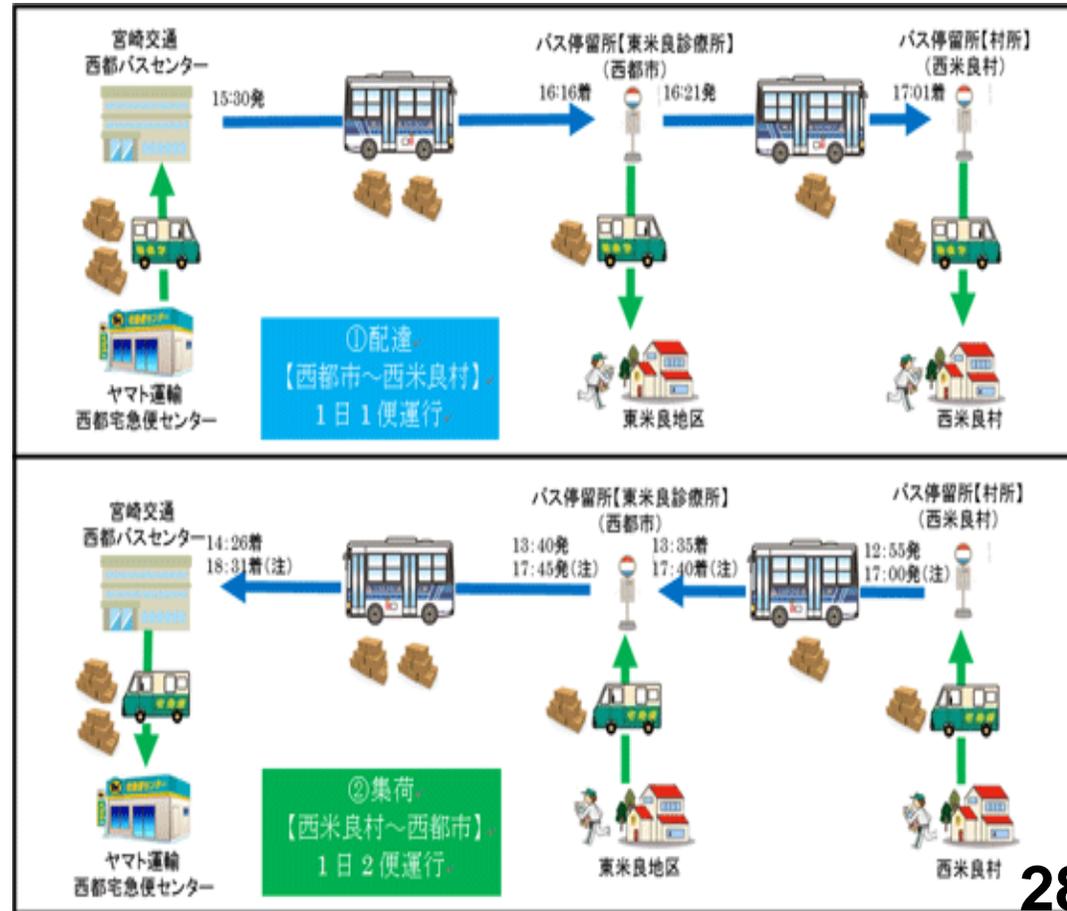


【バス全体写真】



【客室内荷台スペース写真】

運行形態



地域における取組事例⑦(情報提供の充実:松山市)

- 郊外電車、市内電車利用者が大幅に減少する中、伊予鉄道及び松山市による様々な取組により、利用者の下げ止まりを実現。
- バスロケーションの導入翌年には33年間で86%減となっていた乗客が前年比で13.4%の増。

【松山市及び伊予鉄の取組】



○交通施設の整備

- ・待合施設の整備
- ・パーク&ライド整備



○総合的な交通体系の整備

- ・トランジットモール
- ・自転車走行環境



○交通サービスの利便性向上

- ・わかりやすく、低廉な運賃
- ・通勤・通学需要への対応
- ・乗り継ぎを意識したダイヤ

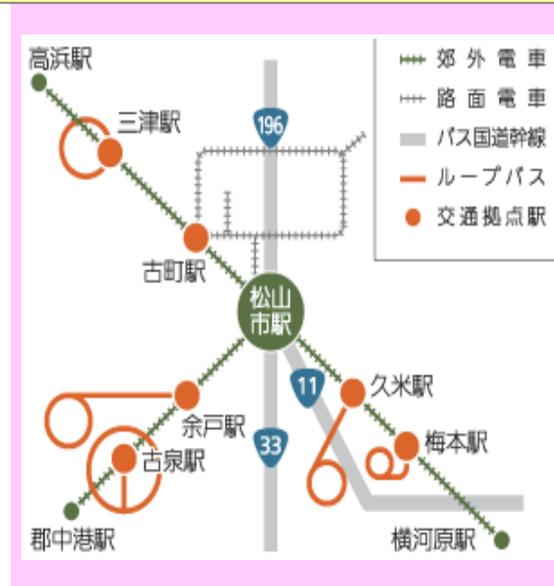
・ICカード導入



・PTPSの導入

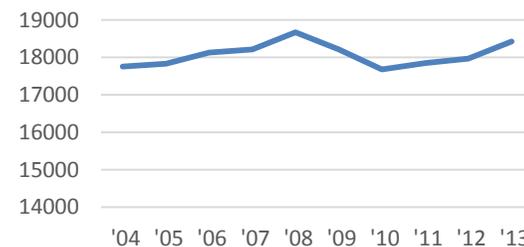


▶運行所要時間最大3分間の短縮



▼輸送人員は堅調に推移

伊予鉄道輸送人員(千人)



地域における取組事例⑧(情報提供の充実:広島県)

- 「検索して出てこなければ、行くのをやめてしまう」という利用者の声
 - 移動の全行程を検索可能とすべく、コンテンツプロバイダ業者へのバス情報の提供を促進。
 - 県内の乗換検索件数が23.5%増。
- 乗換検索の充実の次のステップとして「バス停に行く前の判断に必要な情報」を提供(バスロケ)

番号	行先	発車時刻
広島駅ゆき		
広島電鉄 [3]	広島駅	12:40 6分
その他の行先		
6	広島電鉄 [6-3] 牛田早稲田	12:50 1分
21	広島バス [21] 広島駅・向洋大原	12:43 1分
222	広島バス [222] 広島駅 温品四丁目	12:51 2分
現在時刻	12:43	



- ・事業者の区別なく方面別、到着順に共通フォーマットで、待ち時間、停留所の通過状況等を表示。
- ・スマホ等でバス停から離れた場所でも運行状況の確認が可能。
- ・乗換検索コンテンツと連携し、検索結果にリアルタイムに運行状況を反映。



バスの待ち時間を
スマホでチェック



広島県 (広島県公共交通移動活性化検討会事務局)
広島県地域振興局地方創生課交通対策グループ TEL: 083-613-2579

広島県では無償で事業者等と行政が連携した取り組みを立ち上げ、
交通情報の提供促進をはじめとする各種施策の活性化に取り組んでいます。

【定義】

ひとりひとりのモビリティ(移動)や個々の組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした多様な交通施策を活用した持続的な一連の取り組み。

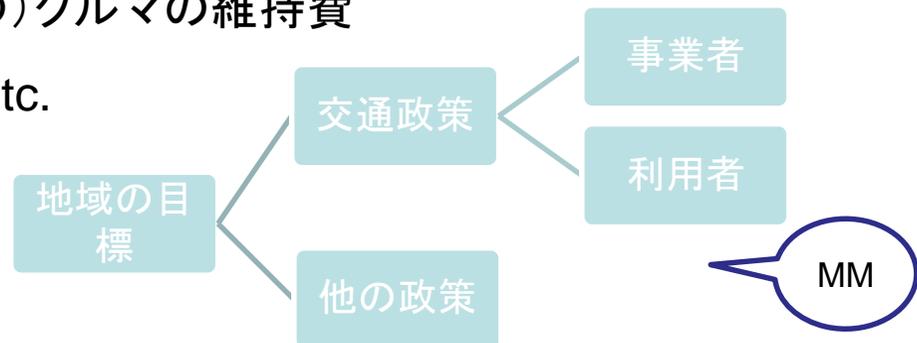
→要するに
「力」(=規制)や「お金」(=助成)に頼らずに「コトバ」によって、より公共交通機関に乗ってもらいましょう!という取り組み。

【目的】

「**過度**」なクルマ依存社会から
「**適度**」なクルマ利用社会を目指す取り組み。

【効果】

- ✓ 渋滞の緩和
- ✓ CO2排出量の削減
- ✓ コンパクトシティ
- ✓ 公共交通の活性化
- ✓ 運動量の増加
- ✓ 交通事故の減少
- ✓ (個人の)クルマの維持費の削減 etc.



■ 岐阜市においては、実施施策の一つとして、「公共交通の意識の向上施策」を位置付けており、モビリティ・マネジメント活動による市民の意識醸成、基本条例の制定、多様な関係機関との連携推進を掲げている。

■ 具体の取り組み

- 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント：バス路線再編にあわせ地域住民を対象とした取り組みを行う。
- 企業(事務所)モビリティ・マネジメント：ぎふ交通行動転換推進協議会を通じて、引き続き事業所における活動を促す。
- 学校モビリティ・マネジメント：小中学校への働きかけを行うとともに教材を作成する
- 転入者／免許返納者／高齢者おでかけバスカード配布者モビリティ・マネジメント：おでかけバスマップ、交通行動転換促進冊子などを渡し、交通の選択肢を広げる。
- 岐阜市職員ノーカーデーの継続実施：岐阜市職員の率先した通勤交通の手段転換の実施
- 望ましい都市交通のあり方を考える啓発イベントの実施：バス関連イベント
- イベントと連携したバス利用促進の実施
- 岐阜市内バスマップ・おでかけバスマップ・コミュニティバスマップを作成・配布する。



※岐阜市地域公共交通網形成計画より抜粋

■ 株式会社神戸製鋼所(加古川製所)においては、マイカー通勤車両台数を3,500台/日削減し、4,500台/日まで減らすことを目標に掲げ、「通勤手段の変更」の取り組みを進めている。
 (平成25年 交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰)

取組結果

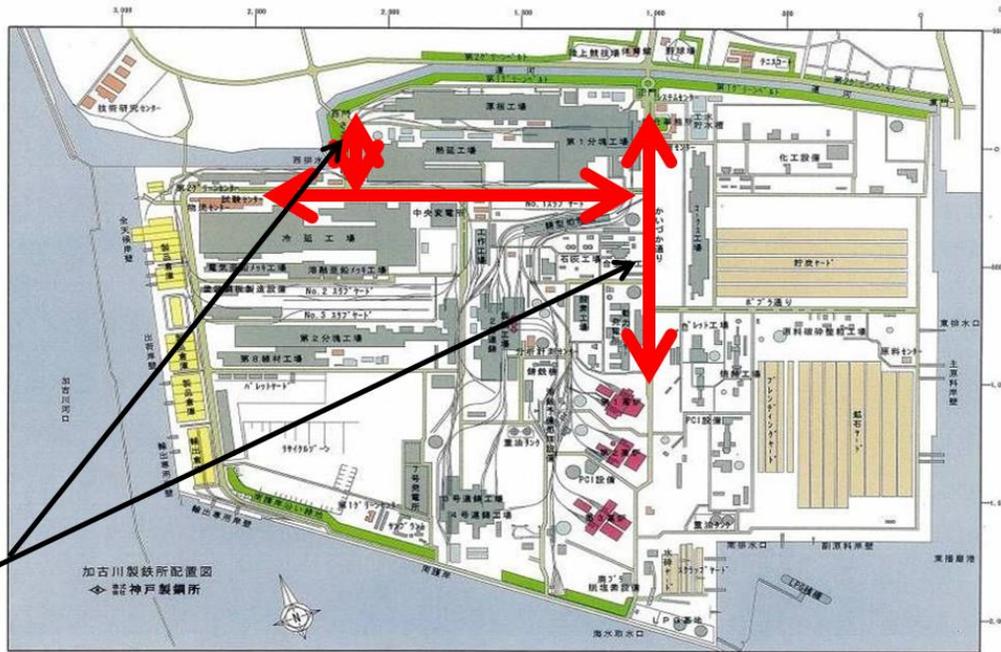
- ・平成20年よりエコ通勤の取り組み開始
- ・約8000台の通勤車両を約4000台まで削減(平成20年→平成25年)
- ・CO2の削減量は年間約4,000トン

具体的な取組

- ・通勤バスの増発(実施前約70便、実施後約200便)と運行ダイヤ・ルートの変更
- ・構内に歩行者・自転車レーンの整備
- ・駐輪スペースの確保



構内の歩行者・自転車レーン整備



神戸製鋼所 加古川製鉄所
 総面積: 570万㎡(甲子園球場約150個分)



通勤バス



通勤バス専用車庫