

はじめに

1. 地域公共交通の現状

- ・モータリゼーションの進展と輸送人員の減少
- ・地域公共交通サービスの衰退
- ・将来の人口減少

2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・コンパクトシティの実現
- ・まちなぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

地域公共交通サービスの衰退の背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施

経営が厳しくなった結果、

- ・サービス水準の低下が顕在化
- ・既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失
- ・地域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチの発生

地域公共交通総合連携計画(現行計画)の課題

- ・まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組みが不十分
- ・総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応
- ・地域特性等を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築するための方策が不十分
- ・計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と非適合
- ・関係者(特に住民)の役割が不明確
- ・計画の達成状況の評価が不十分

4. 解決の方向性

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ▶ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
 - ▶ 関係者の合意の下で
 - ▶ まちづくりと一体で
- 持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築

交通政策基本法の考え方

新たな制度的枠組みの方向性

地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要。

ポイント

- ① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化
- ② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

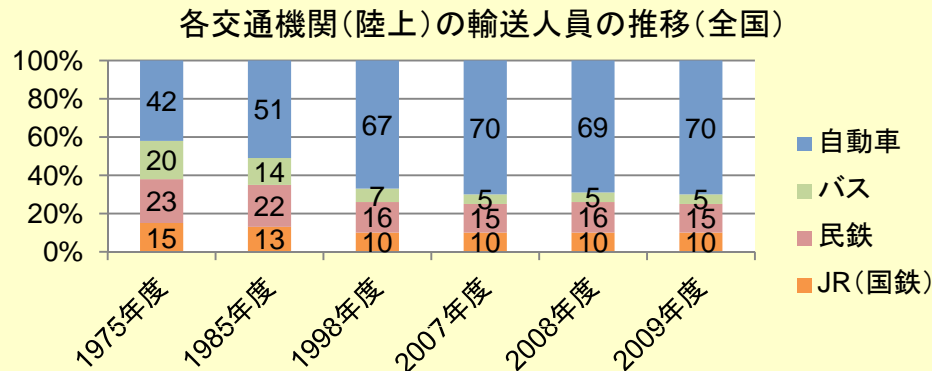
地域公共交通の現状と課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

- バス・鉄道の分担率は、6割から3割に低下



出典：地域交通年報、自動車輸送統計年報

- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.6億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

- 乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。
- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

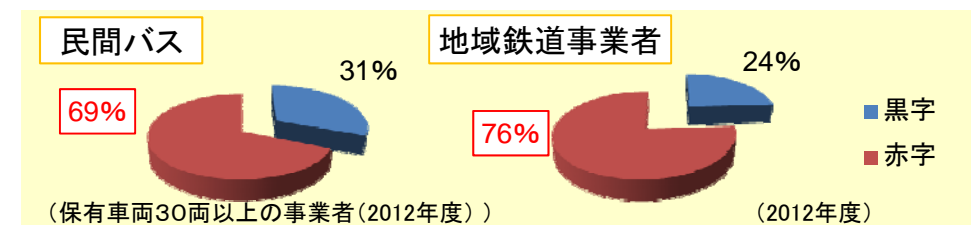
(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 運行回数の減少(乗合バス事業)

	1970年	1989年	2009年
路線1kmあたりの平均運行回数	約16回	約11回	約7.3回

(出典)公益社団法人日本バス協会「日本のバス事業」(平成24年)

- 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字



今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

地域公共交通に対する社会的要請の増大①

- 運転のできない学生・生徒や、高齢者、障害者等の交通手段を確保する観点からは、自家用自動車には一定の限界がある。今後高齢化が急激に進むことが予想される中、地域公共交通の役割は一層増大。
- 今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトシティの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが必要。その実効性を担保するためには、諸機能が集約した拠点どうし、あるいは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することが重要。

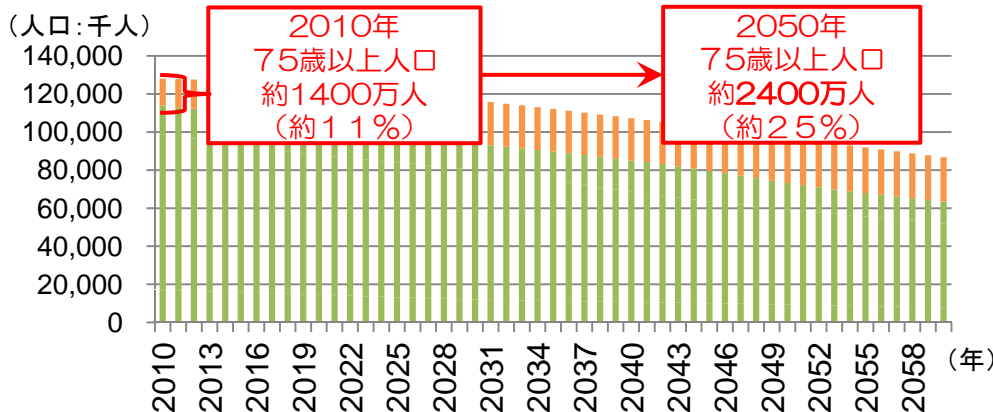
自動車以外の交通手段を確保する必要性

- 地方部では過半数の住人が公共交通に不自由感を感じており、運行本数の少なさが深刻な問題

	首都圏	近畿圏	中京圏	地方圏
日常生活における公共交通機関の不自由を感じている人	全体の37.4%	全体の38.5%	全体の54.8%	全体の56.0%
うち運行本数の少なさを理由としている人	うち62.0%	うち64.7%	うち80.6%	うち85.2%
うち路線数の少なさを理由としている人	うち18.0%	うち19.7%	うち28.6%	うち30.3%

出典：平成24年 国土交通省調査

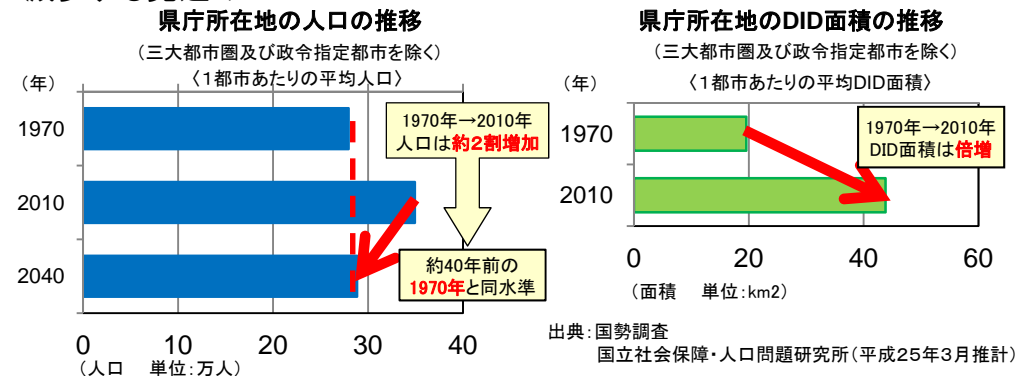
- 高齢化が進む中、自動車以外の交通手段を確保する必要性は今後ますます増大する懸念。



(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計)

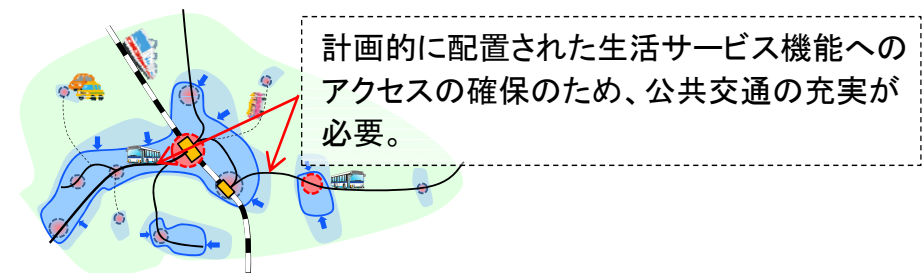
集約型都市構造(コンパクトシティ)の推進

- 現在でも進展するまちの拡大
1970年から2010年にかけて人口が約2割増加、併せてDID面積は倍増。今後は、急速に人口が減少し、2040年の人口は、1970年と同程度に減少する見込み



※DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

- 多極ネットワーク型コンパクトシティ(串と団子)



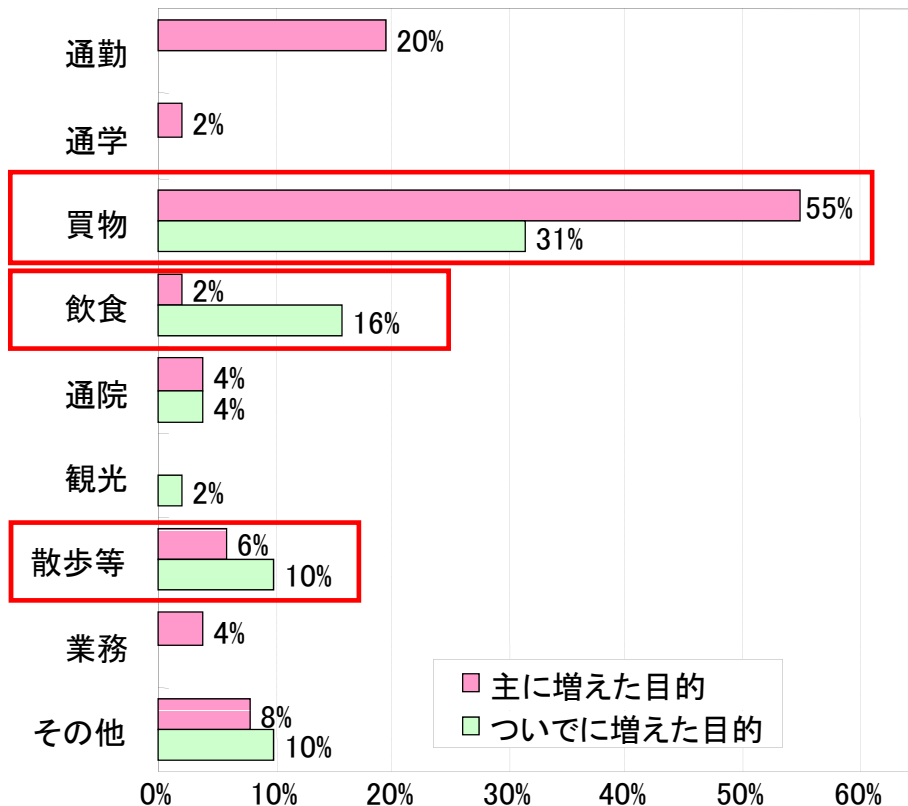
地域公共交通に対する社会的要請の増大②

- 地域社会の活力を維持・向上させるためには、地域住民の通院、通学、買い物などの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、その他様々な活動のためのおでかけを含む外出機会の増加を図ることが重要。
- 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要。

公共交通の整備によって「遊び」のための外出機会が増大した例(富山市)

広域的な観光圏を設定し、観光旅客の移動の利便性や回遊性を向上させる取組み(京都府)

【外出機会が増えた目的】



<H23市内電車利用者へのアンケート調査より>

観光・まちづくりと一体となった鉄道再生 ～「海の京都」事業(観光まちづくり)による需要創出～

