

第 4 回地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

人口減少社会における地域交通の課題と今後の方向性

あらかじめ、
幸せだったらいいな。

幸せ度
いちばん
福井県

福井県資料
平成30年12月7日

1 地方の交通事業者の経営改善について

現状と課題	今後の方向性	国へ求めること
<p>広域的・幹線的な路線の確保</p> <p>○市町村をまたぐ路線バスは通勤・通学等の生活に密着した移動手段として国から補助金による運行支援を受けているが、全国一律の算定基準により、乗車密度の低い中山間地域等では補助金が減額されている。</p>	<p>○広域的・幹線的なバス路線の確実な維持・確保とともに、支線のフィーダー化など運行効率化のための路線再編を進める。</p>	<p>○「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」について、便数を減らせる限界に達している中山間地域などの路線は、全国一律の補助算定基準の緩和</p> <p>〔</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車密度基準（乗車密度が5人未満の路線は密度割合を乗じた額）の緩和 ・路線の一部を補助対象とする柔軟な設定 等 <p>〕</p>
<p>新たな収益の確保</p> <p>○人口減少が進む過疎地域等においては、従来とは異なる新しい事業展開が必要となる。</p>	<p>○交通事業者の経営改善に資する貨客混載などの取組みを進める。</p>	<p>○貨客混載の実施にあたり、交通事業者と運送事業者のマッチング支援制度の創設</p>

自立と分散で日本を変えるふるさと知事ネットワーク構成県(※)の意見をとりまとめ
 ※青森、山形、石川、福井、山梨、長野、三重、滋賀、奈良、鳥取、島根、高知、熊本、宮崎、鹿児島県の15県

2 地方における運転手不足について

現状と課題	今後の方向性	国へ求めること
<p>運転手の養成と待遇改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人手不足や高齢化、高い離職率等により運転手のなり手が不足し、路線バスの維持が困難になっている。 ○第二種運転免許試験の受験資格が21歳以上となっており、高校卒業後の就職選択に結びつきにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○若者や女性運転手を確保するとともに、現運転手の離職を防ぐために、労働環境の改善を進める。 ○21歳未満の若年層が職業として志望しやすい環境を整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○第二種運転免許取得に対する財政支援 ○待遇改善に努めた交通事業者に対する表彰や奨励金など労働環境改善を促進する制度の創設 ○21歳以上となっている受験資格の年齢要件の緩和
<p>自家用有償旅客運送の実施主体の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ○民間バス事業者による路線バスの運行が困難な交通空白地域においては、市町村やNPO法人が自家用車による有償旅客運送を行っているが、過疎地域等では実施主体を確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○旅館や観光施設等による送迎用車両を活用し、新しい担い手を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市町村から要請を受けた旅館業者等の民間事業者についても自家用有償旅客運送の実施主体として認める

自立と分散で日本を変えるふるさと知事ネットワーク構成県(※)の意見をとりまとめ
 ※青森、山形、石川、福井、山梨、長野、三重、滋賀、奈良、鳥取、島根、高知、熊本、宮崎、鹿児島県の15県

3 新たな交通財源の確保に向けた検討について

〔現状〕

我が国の交通事業は独立採算制を原則としてきたが、人口増減の地域格差、少子・高齢化により、**収支が成り立たない**状況



- ※ 地域鉄道（96社）は全体の約7割が営業赤字であるが、コストの約5割を占める施設保有経費が経営課題
- ※ 通勤・通学の定期利用が減少し、観光等の企画運行による利用者の回復もみられるが、収支改善には至っていない。

〔着眼点〕

- 利用促進の取組や、国、自治体の補助、施策間の予算配分の見直しも必要であるが、**交通事業の構造的な課題への対応が必要**
- 交通の本質的な役割は都市インフラであるということを考えると、交通そのものの維持・確保だけではなく、**交通が果たす役割とそれがもたらす効果を広く維持・確保**することが目的となる。



（提案）新たな費用負担の考え方を含め、公共交通の持続可能なあり方を検討する場の創設

奈良県では、次の（１）～（３）により、奈良県地域交通改善協議会※において、**「移動ニーズに応じた交通サービス」**の実現に向けた取組を実施

（１）バス路線の必要性・補助の妥当性について、**5つの診断指標**に基づき客観的に判断

→ **市町村と交通事業者等の関係者が5つの診断指標**について合意。それに基づく**診断結果**を踏まえ、**路線のあり方（維持・減便・廃止）**について**関係者が協議**

■ 5つの診断指標

【ニーズの有無の検証】

① 1便あたりの利用者数、② 平均乗車密度、③ 最大乗車人員

【補助の妥当性の検証】

④ 収支率、⑤ 利用者1人あたりの行政負担額

※奈良県地域交通改善協議会

会長：奈良県知事

委員：市町村長、交通事業者・関係団体代表

近畿運輸局（自動車交通部長、交通政策部長、奈良運輸支局長等）等

(2) 路線単位での協議

路線概況、利用状況、診断結果等をまとめた「**バスカルテ**」を作成し、今後の方向性（維持・廃止・代替）等について協議

<バスカルテ例：南部Cグループ> - 路線概況

関係市町村	主な目的地	コミュニティバス	市町村の意向 ※平成25年秋のヒアリング結果
大淀町	近鉄下市口駅、大淀バスセンター	コミバス 接続	代替モデルについては、負担金額等の条件による
下市町			35、36番系統の連携
黒滝村		コミバス 接続	一定の財政負担はやむを得ない
天川村	天河大弁才天社、洞川温泉	コミバス 接続	観光客対応もあり、現状維持を望む

5つの指標に基づく診断結果



系統番号	路線名	運行系統	①(1人あたり平均乗車密度) (乗降調査結果/平日)					②(1人あたり平均乗車密度) (乗降調査結果/平日)					③(1人あたり平均乗車密度) (乗降調査結果/平日)					④(1人あたり平均乗車密度) (乗降調査結果/平日)					⑤(1人あたり平均乗車密度) (乗降調査結果/平日)					運行経費				
			系統別	3	系統別	2	系統別	10	系統別	40	系統別	一部路線別	2,000	1人あたり経費(円/人)	経費(千円)	収益(千円)	行政負担額	事業者負担額														
35	下市天川	下市口駅~中庵住	7.0	○	5.0	○	18	○	60.8	○	660.0	○	417.7	33,392	20,305	13,040	48															
36	洞川	大淀バスセンター~洞川温泉	7.6	○	5.9	○	44	○	72.7	○	284.0	○	431.7	49,469	35,970	11,858	1,642															
37	下市笠木	下市口駅~笠木	3.0	○	1.0	×	5	×	18.1	×	補助対象外		452.7	6,884	1,106	0	5,778															
38	八木下市	八木駅~笠森(南大3)	13.5	○	2.9	○	19	○	37.8	×	222.0	○	451.3	36,601	13,840	11,380	11,381															
39	八木下市	大淀BC~笠森	2.5	×	0.9	×	11	○	18.9	×	539.0	○	474.1	15,211	2,870	6,170	6,171															

改善策	利用促進	バス停新設・ルート再編	区間短縮	減便	車両小型化	代替モデル(連携コミバス等)		
						運営：市町村(協議会) 運行：事業者(委託)	運営：市町村(協議会) 運行：市町村、NPO等	運営：市町村、NPO、社会福祉法人等各種団体 [福祉有償、過疎地有償等]
状況	・自動車の分担率が高く、利用促進によるバスへの転換可能性あり	・需要が見込める施設は見当たらない	・35:天の川温泉~中庵住の利用者が少数	35、37、39:利用者数0の便が存在 36、38:利用者数が少ない便が存在	35、36、38、39:× 37:◎	・市町村が主体的にサービス水準を設定可能	・既存のコミバス運行が大淀町、黒滝村、天川村はあり、下市町はなし ・路線バスより経費が下がる可能性あり	・福祉有償の場合は利用者に制約がある ・過疎地域に該当 ・利用者数が少数の天の川温泉~中庵住は可能性あり
適合性	◎	×	◎	35・37・39:◎、36・38:○	35、36、38、39:× 37:◎	○	○	○
実現性	◎	-	○	35、37、39:○ 36、38:△ ・減便により利便性が低下	35、36、38、39:- 37:○ ・小型車両の取得が必要	○	○	△

利用者住民の意向

- バス利用者の目的は娯楽が最も多く、次いで通勤や通学が多い。
- バス利用者の約8割が路線バス以外の交通手段がなく、改善意向は「運行頻度の向上」が最も多い。
- バスの必要性について、沿線住民の約4割が「今は利用しないが、将来必要と思う」、約3割が「必要と思っているが、実際は不便だから利用していない」と回答。
- 望ましい運行形態としては、「路線バス(奈良交通など)」が最も多く、次いで「市町村によるコミバス(定時定路線)」が多くなっている。

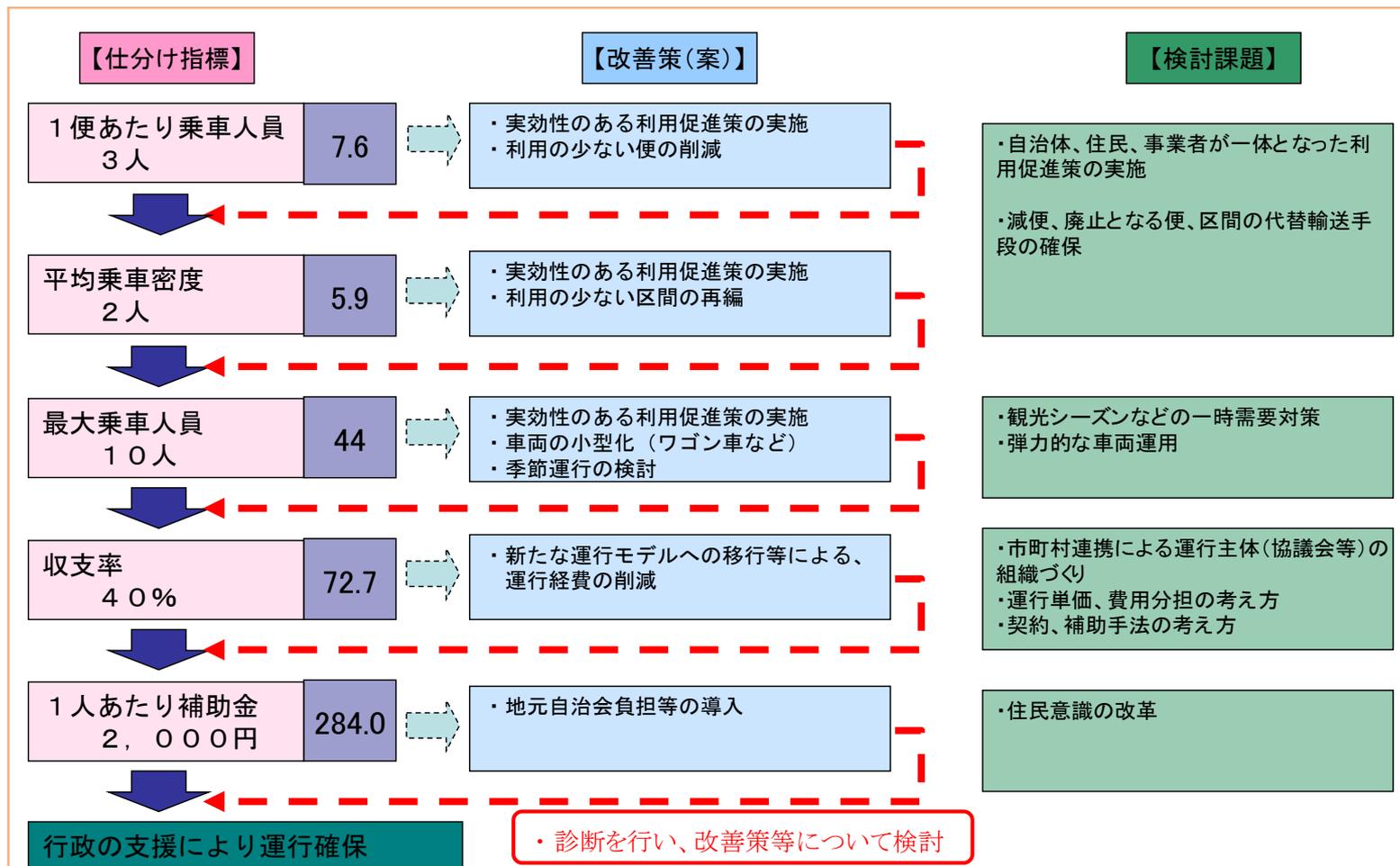
方向性

短期的な取組：現在の運行をベースにルート再編、減便等、利用促進策を実施

中長期的な取組：市町村連携コミバス等代替モデルを検討

- ・路線の状況、市町村の意向等を確認
- ・改善の方向性を検討

<バスカルテ例:南部Cグループ> - 診断結果



(3) PDCAサイクルによる定期的な検証

- ・補助対象系統等の運行結果を『診断指標』により毎年度『診断』
- ・診断指標の基準を満たさない系統は、運行改善策や運行形態の見直し等について協議
- ・協議期限（9月30日）までに関係者間で運行改善策等がまとまれば、補助金の交付を決定