

関係資料

目 次

< 資料1 「検討の背景」関係 >

- ・ 公共交通の現状 1
- ・ 公共交通の整備に関する世論調査等の結果 3
- ・ 公共交通機関相互間の乗り継ぎに関する基本データ 6
- ・ N P O ・地域住民の発意や積極的な参画のもと、公共交通の維持・改善を進めている事例 8

< 資料2 「検討に当たっての視点、論点等」関係 >

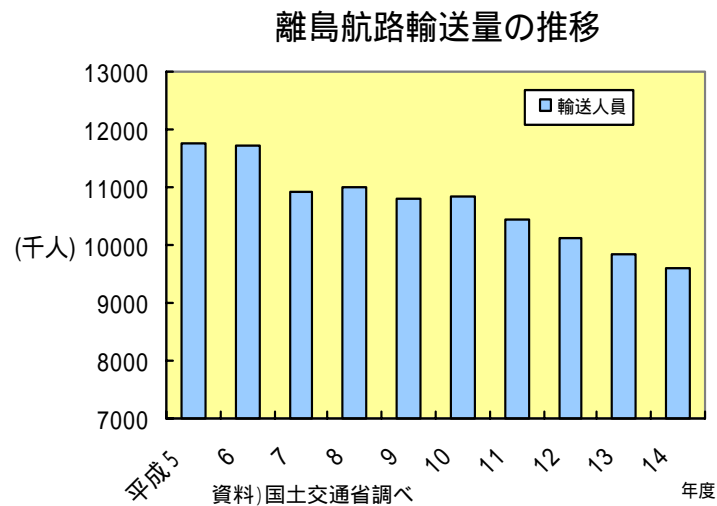
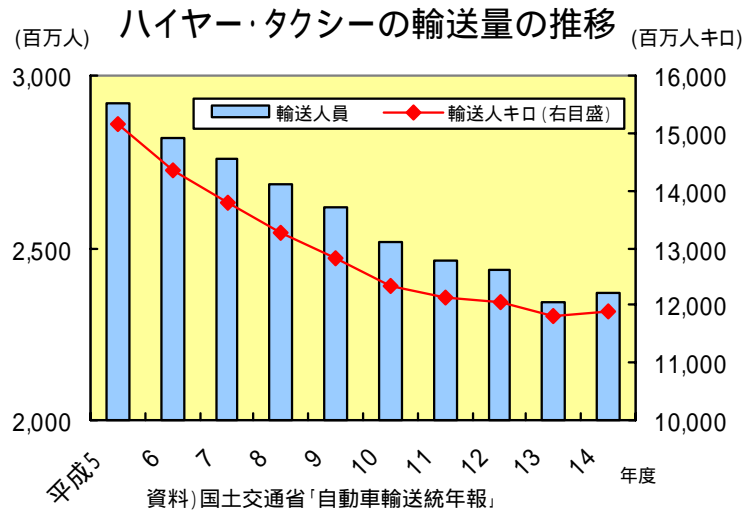
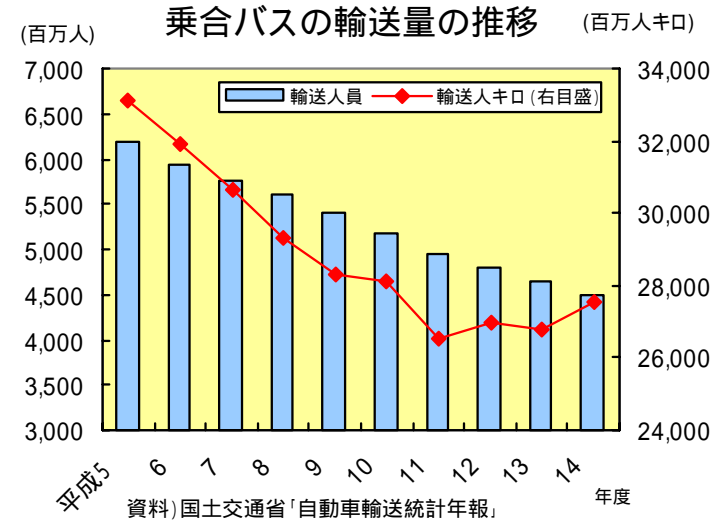
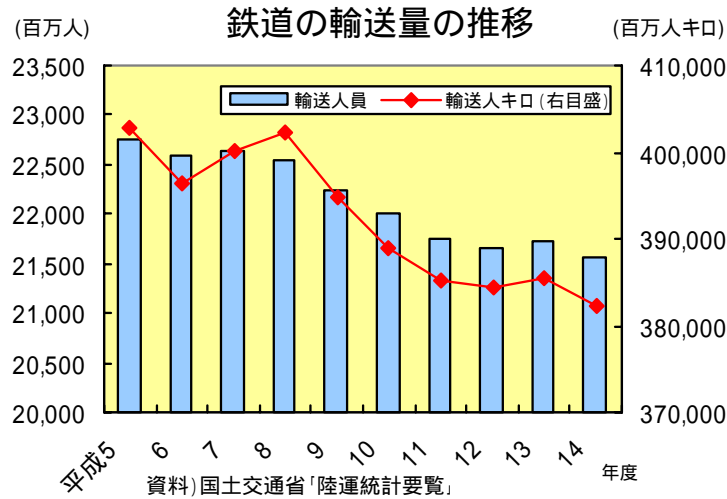
「地域公共交通の維持・改善について、輸送モードにとわられない多様な関係者の取組みの核となる活動の促進」関係)

- ・ 海外の公共交通支援団体等の現状 11
- ・ 公共交通関係の各種協議会の現状 14
- ・ モード横断的な施策の取組み事例 16
- ・ 地域公共交通に係る交通事業者に対する国の主な支援措置のモード別比較 20
- ・ 海外の地域交通の維持・改善に関する諸制度について 21
- 「シームレスな公共交通の実現について」関係
- ・ シームレスな公共交通の実現に関する課題 25
- ・ 共通ICカードの導入事例 28
- ・ 交通系ICカードの導入状況 29
- ・ 乗継情報案内システムの導入事例 30
- ・ 公共交通サービスの内容について問題になっている事例 31
- ・ 乗継案内情報等の提供について問題となっている事例 32
- ・ 交通結節点の利用について問題となっている事例 33
- ・ 鉄道事業法における調整措置の概要 34
- ・ ボードレスな交通機関の事例 36
- 「地域公共交通の維持・改善への地域住民等の多様な参加の促進」関係
- ・ N P O ・地域住民の発意や積極的な参画等が進められつつある事例 39

公共交通の現状

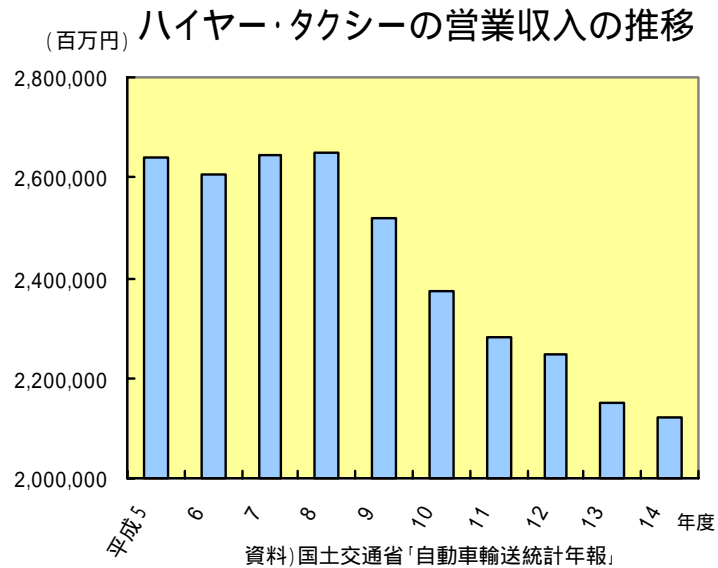
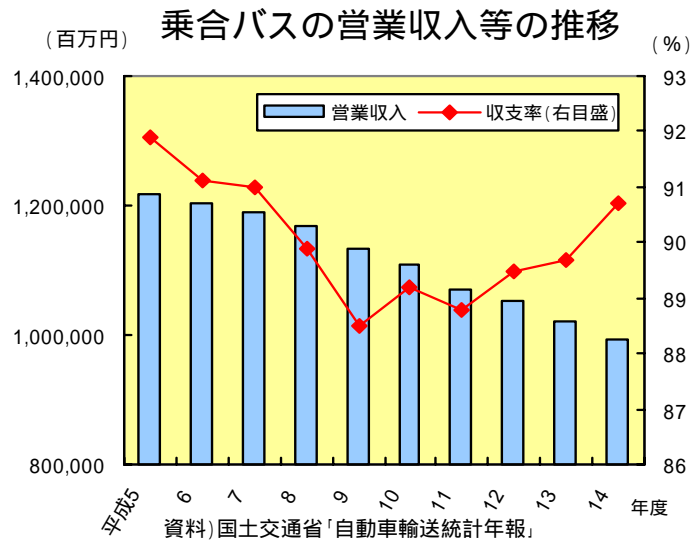
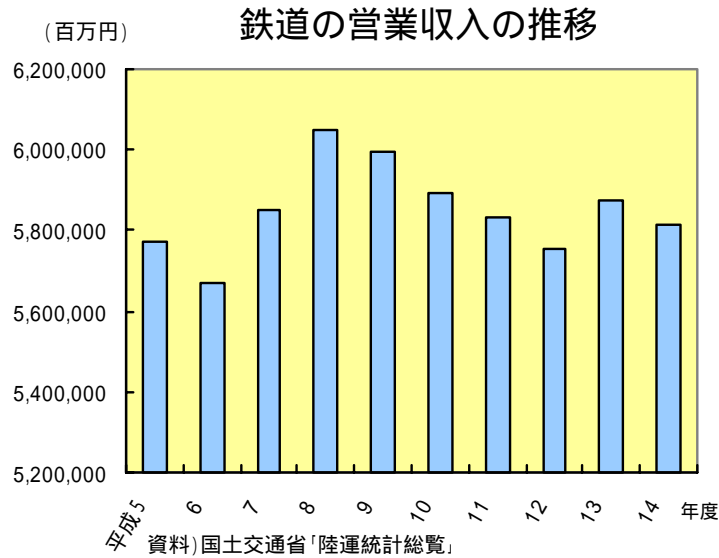
○輸送量

鉄道、乗合バス、離島航路は減少傾向。タクシーは運賃の多様化等輸送サービスの改善などにより14年度若干増加。鉄道、タクシーの輸送人キロは減少傾向であるが、乗合バスは高速バス輸送が好調のため近年増加。



○営業収入

近年鉄道はほぼ横ばい、乗合バス、タクシーは減少傾向。乗合バスについては分社化などの合理化により収支率の改善が見られる。



公共交通の整備に関する世論調査等の結果

公共交通の整備に関する世論調査については、以下のとおり約3割前後が現状に不満を感じており、特に都市内部では、公共交通機関相互の乗り継ぎの不便さやリアルタイムな運行情報・乗継案内情報などの整備についての要望がかなりの割合を占めている。

「社会資本の整備に関する世論調査」(内閣府政府広報室・調査実施年:平成16年)
調査対象:全国20歳以上の者3,000人

Q: 周囲のバスや路面電車の整備状況について

(一応)満足している	44.0%
不満がある	35.4%
わからない	20.6%

Q: 周囲のJRや私鉄・地下鉄の整備状況について

(一応)満足している	55.9%
不満がある	26.7%
わからない	17.4%

「都市交通に関する世論調査」(内閣府政府広報室・調査実施年:平成11年)
調査対象:人口30万人以上の都市に居住する20歳以上の者

Q: 都市内における交通に関して現在どのような問題点がありますか(複数回答)

自動車を利用する際に道路渋滞に悩まされる	45.4%
駐車場が少ない	43.6%
駐輪場が不足している	20.8%
時間どおりに来ない等個々の公共交通機関の利便性が悪い	18.4%
バスと鉄道等公共交通機関間の乗り継ぎが悪い	16.1%
歩道の整備の遅れなどにより安全に歩行できない	15.9%
公共交通機関を利用する際に車内混雑に悩まされる	15.8%

Q: 公共交通機関を利用するにあたり、不足していると思われる情報は何ですか(複数回答)

運賃、割引等のサービス内容に関する情報	27.1%
路線情報	22.3%
交通機関のリアルタイムな運行情報	22.1%
乗換案内情報	20.9%
駅等交通施設内部の位置情報(トイレ、エレベーター等)	19.7%
時刻表情報	13.2%

Q: 鉄道について今後どのような施策に力を入れてほしいですか(複数回答)

<u>同種または異種の他の交通機関との連携強化</u>	25.0%
運転本数の増加	23.6%
通勤時の輸送力の増強	21.7%
<u>共通乗車券の導入</u>	20.8%
駅施設の改善	15.8%
⋮	
<u>総合案内システム(時刻表、路線、運行状況情報等)の整備</u>	13.7%
案内標識の充実	13.2%

Q: バスについて今後どのような施策に力を入れてほしいですか(複数回答)

運転回数の増加	31.3%
⋮	
バス路線の整備	20.9%
停留所でのバス接近表示の整備	15.7%
⋮	
<u>共通乗車券の導入</u>	14.4%
⋮	
<u>同種または異種のほかの交通機関との連携強化</u>	14.3%
通勤時の輸送力の増強	13.5%
⋮	
停留所施設等の改善	11.1%
<u>総合案内システム(時刻表、路線、運行状況情報等)の整備</u>	10.5%

公共交通機関相互間の乗り継ぎに関する基本データ

以下によると、大都市圏では、バス・路面電車の定期券利用者の約7割が鉄道・バス相互間の乗り継ぎ旅客であるとされており、「駅・停留所まで遠い」、「接続が悪い」等の不満があげられている。

「大都市交通センサス」(国土交通省・調査実施年:平成12年)

調査対象:首都圏、中京圏、近畿圏各域内に1つ以上の鉄道駅、停留所をもつ営業路線、営業系統を有する事業者(鉄道事業者、バス・路面電車事業者)

バス・路面電車の定期券利用者の鉄道との乗り継ぎ状況

	鉄道への乗り継ぎ利用者	鉄道からの乗り継ぎ利用者	乗り継ぎ利用者計	乗り継ぎのない利用者
首都圏	52.4%	21.2%	73.6%	31.1%
中京圏	43.7%	21.4%	65.1%	39.5%
近畿圏	46.5%	17.0%	63.5%	40.2%

鉄道からの乗り継ぎ者と鉄道への乗り継ぎ者に重複するものがあるため、シェアの合計は100.0%に一致しない。

「社会資本の整備に関する世論調査」(内閣府政府広報室・調査実施年:平成16年)
調査対象:全国20歳以上の者3,000人

Q: バスや路面電車の不満な点(複数回答)

運行回数が少ない(待ち時間が長い)	56.3%
路線が不便だ(駅まで遠い、 <u>接続が悪い</u>)	40.3%
時間(ダイヤ)どおりに来ない、着かない	21.0%
最終便の時間が早い	16.8%
料金が高い	16.5%
高齢者、障害者などが利用しにくい	13.0%

Q: JRや私鉄・地下鉄の不満な点(複数回答)

路線が不便だ(駅まで遠い、 <u>接続が悪い</u>)	39.8%
運行回数が少ない(待ち時間が長い)	32.0%
料金が高い	27.7%
混雑する	17.7%
階段の上り下りが多すぎる(エスカレーターなどが少ない)	15.6%
高齢者、障害者などが利用しにくい	15.4%

NPO・地域住民の発意や積極的な参画のもと、公共交通の維持・改善を進めている事例

岡山「RACDA」(路面電車と都市の未来を考える会)の活動(岡山県)

- ・ 岡山電気軌道の路面電車の活性化に関する市民活動を実施。低床車両「MOMO」の導入にあたって主導的役割を担う。
- ・ バス事業者が輻輳する岡山において、利用者の利便向上に資するバスマップ「ぼっけえ便利なバスマップ」(P.27参照)を作成するなど、バスの利用促進活動も実施。

RACDA高岡による路面電車万葉線の再生(富山県高岡市等)

- ・ 廃線の危機にあった路面電車万葉線の再生計画を市民団体自らが作成。存続の受け皿となる三セクの設立に関する1億円の募金活動や、万葉線の利用促進のためのイベントの企画等も実施。その後の万葉線の利用客は増加傾向。

醍醐コミュニティバス市民の会によるコミュニティバスの運行(京都府京都市)

- ・ 京都市営バス撤退後交通空白地域となった地域におけるコミュニティバスの運行案を自ら作成し、新規バス事業者との契約により4路線のバスを運行。1日当たりの利用者は予想の500人/日を上回る600~700人/日にのぼる。

NPO生活バス四日市によるコミュニティバス「市民バスよっかいち」の運行(三重県四日市市)

- ・ 既存の路線バス(三重交通)が撤退した地域におけるコミュニティバスの運行計画を立案。地元企業への支援要請なども実施し、地域住民と地元企業の協力体制を構築した上で、三重交通と改めて契約し運行開始。NPOによるバス運行のさきがけ的事例となる。また三重交通の事業の活性化にも寄与。

ひろしまNPOセンターによる公共交通機関の利用促進活動(広島県)

- ・ 広島市内の交通問題や地域づくりを考える各種市民団体と連携し、複数事業者が輻輳する広島市内において、バス路線図「バスの達人」「バスの超マップ」の作成、バス時刻表の標準化等を実施するとともに、マイカーと新交通システムの所要時間の比較が可能となるような情報提供による新交通システムへの利用転換に関する実験を行う等の活動を実施。

三岐鉄道・北勢線の活性化(三重県)

- ・ 15年4月に自治体から強い要望を受けて近鉄より赤字路線である北勢線を承継し営業を開始した。自治体からの運営補助等が拠出されるとともに、公共交通活性化総合プログラムや幹線鉄道等活性化事業費補助による国からの支援が行われている一方で、「ひと駅いちテーマ」として、周辺住民が自ら主体となって駅の運営に携わっており、現在2つのテーマ駅が誕生している。

桃花台バス(愛知県)

- ・ バス交通の不便であった愛知県の桃花台団地において、住民団体がコミュニティバスの運行を企画し、地元の貸し切りバス事業者(あおい交通)との契約により運行を開始。運行前の住民説明会では600人が参加する盛況となるなどの盛り上がりを見せた。運行を委託された会社がコミュニティバスのフィーダー輸送や深夜のバス代替輸送のための乗合タクシーの運行を実施するなど事業者の創意工夫をもたらす相乗効果も生まれた。

地域住民参加型路線バスの運行(青森県鯉ヶ沢町等)

- ・ バス路線を維持するために、地域住民の同意を得て、路線バスの運行経費の一部を住民が回数乗車券の購入を通じて負担。さらに、各地区の代表者が各世帯からの集金や回数券の配布を行うなど地域住民の支援により路線を維持。

○C - BUSの運行(三重県鈴鹿市)

- ・ 当地域における全面的なバス廃止が検討されていたが、地域住民の要望を踏まえ市がコミュニティバスを導入。導入に当たり地域住民と行政、バス事業者、専門家で協議を重ね、特に地域住民とは各地区の高齢者や主婦などとのグループインタビューを実施し、地域関係者の意見を反映。運行開始後、地元住民による待合室の設置やバス停周辺の清掃、さらに、地元商工会を中心とした「C - BUS友の会」によるC - BUSを媒体とした地域の発展(まちづくり)を目指した活動が行われるなど、自分たちのバスという意識の高まりが見られる。

○コミュニティバス「ふれあいバス」の運行(愛知県豊田市)

- ・ 愛知県豊田市で路線バスの廃止により交通空白地帯となった地域において、地域・交通事業者・行政がそれぞれの役割分担の下相互連携により12年9月からコミュニティバスを運行。利用者を事前に確保するため世帯による会員制としており、年間定期券(24,000円)を購入した会員には、世帯で利用する人数分の定期券が発行される。

海外の公共交通支援団体等の現状

ドイツにおける交通連合 (Verkehrsverband)

「交通連合」とは、一定区域内で複数の交通事業者が乗継運賃無料化(共通運賃化)、ゾーン運賃化、路線・ダイヤの調整を行うなどにより連携を図るために形成する協議機関を指し、1960年代に道路渋滞と駐車難が深刻化した旧西ドイツにおいて、公共交通サービスの改善を図る観点から設立された。

ドイツでは、ハンブルグ、ハノーヴァー、ミュンヘン、フランクフルト、ブレーメン等で設立されており、共通運賃の設定、ダイヤ調整、施設の改善・更新等を行っている。

ドイツにおいて最初に設立されたハンブルグ交通連合(HVV)では、5,500 km²の区域(ハンブルグ市及び近隣地区)、300万人の住民(茨城県(面積約6,100 km²、人口約300万人)とほぼ同規模)に対し、One Timetable, One Fare, One Ticketのサービスを提供。

HVVによると、ハンブルグにおける公共交通サービスは以下の3主体により維持されているとされている。

行政サイド(政策レベル)

域内住民に対する適切なサービス提供の確保・財政支援

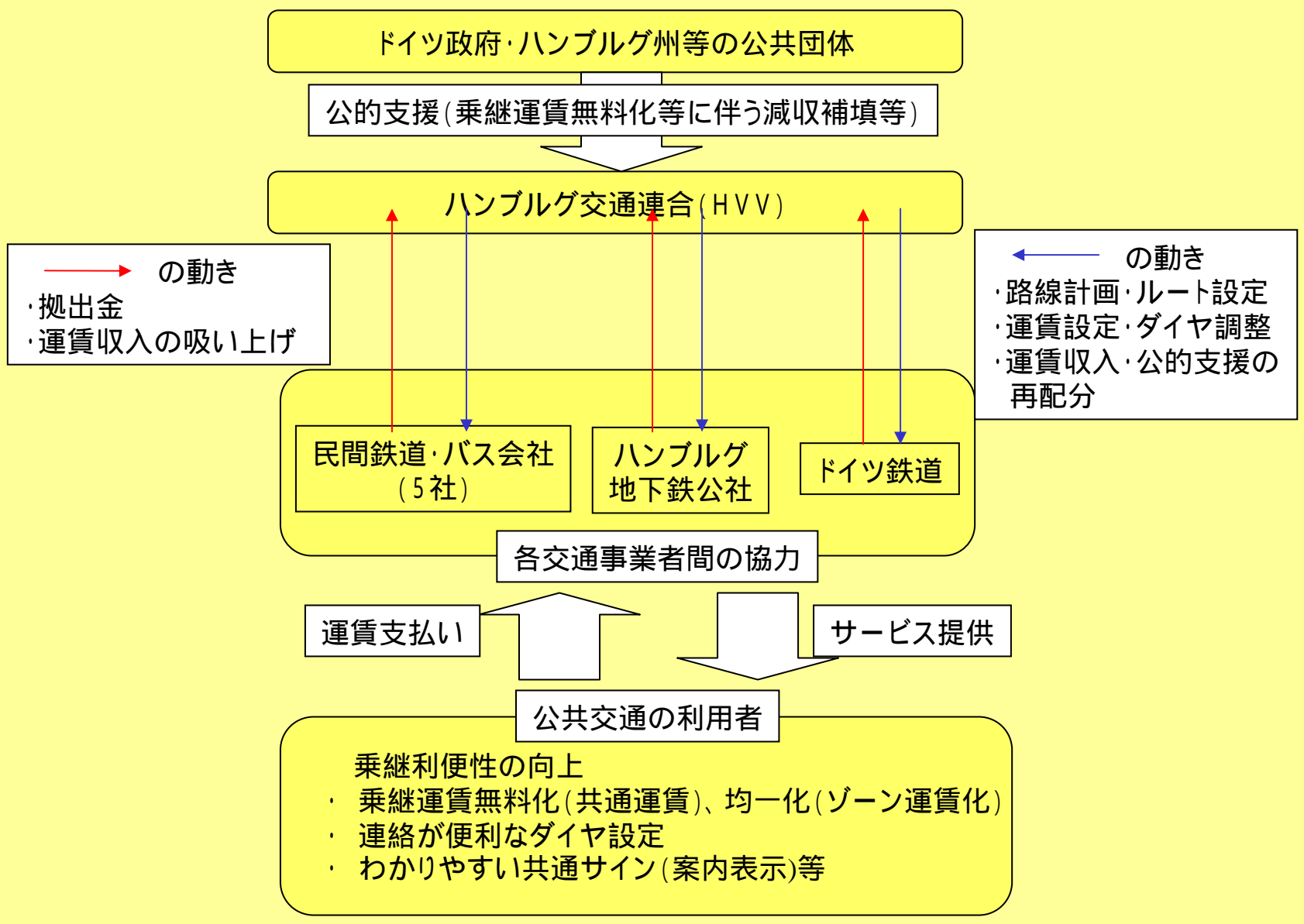
交通連合HVV(ガイダンスとマネジメントのレベル)

地域の公共交通機関のマネジメント、交通事業者間のコーディネート

交通事業者(サービス提供のレベル)

地域の公共交通サービスと利用者サービスの提供

「交通連合」のイメージ図(ドイツ・ハンブルグ交通連合(HVV)の例)



アメリカ合衆国・MPO (Metropolitan Planning Organization; 都市計画機構)

アメリカ合衆国では、連邦運輸省 (DOT; Department of Transportation) 内の域内交通局 (FTA; Federal Transit Administration) が、バス、鉄道、LRT等の公共交通サービスを所管しており、州に対する補助等を行っている。

FTA予算は、6ヵ年毎に計上されており、2004年～2009年度までの6ヵ年については現在政府提案されているSAFETEA (Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act of 2003) により、6年間総額約458億ドル(年平均約8千億円)とされている。

FTAによる地域の公共交通に対する補助は、州内のMPO (Metropolitan Planning Organization; 都市計画機構) が5年毎に策定する交通計画 (Transportation Program) を通じて行われている。

MPOは、原則として人口5万人を超える州内の都市地域において州知事と関係自治体との合意により指定され、

関係自治体、域内公共交通機関の監督官庁、州政府の3者から構成される。

さらに、MPOの交通計画策定時において地域住民や関係行政機関、関係交通事業者に対し意見聴取の場を与えることとされている。

公共交通関係の各種協議会の現状

1. バス関係

・ 地域協議会

平成12年の道路運送法改正により需給調整規制が廃止され、参入・退出が原則として事業者の判断に委ねられることになったことに伴い、生活交通のあり方一般、具体的な路線の生活交通確保方策について協議するために設置

平成13年6月、全国47都道府県において設立が完了

構成員は、原則として都道府県、市町村、地方運輸局、事業者

地域協議会の開催状況

	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	神戸	中国	四国	九州	沖縄	総計
平成13年度	48	94	26	43	46	49	22	63	45	141	20	597
平成14年度	27	69	8	37	26	31	10	47	49	73	13	390
平成15年度	16	73	42	47	92	30	12	25	22	63	9	431

各年度の協議会及び分科会の開催回数。平成13年度は平成12年度における開催回数も含む。
国土交通省調べ(各地方運輸局、神戸海運監理部、沖縄総合事務局ごと)

・ バス活性化委員会

平成4年に都道府県域内のバス交通活性化方策の検討等の場として設置

構成員は、地方運輸局、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察本部等

各都道府県ごとに年1～2回程度開催

2. 鉄道関係

- ・ 地元協議会

平成11年の鉄道事業法改正により需給調整規制が廃止され、鉄道事業に係る退出が1年前までの事前届出制となったことに伴い、鉄道事業の廃止を予定する路線における代替交通機関の確保等に係る調整を行う場として関係都道府県知事からの申出があった場合に設置

構成員は、都道府県、市町村、地方運輸局等

3. 旅客船関係

- ・ 離島航路行政連絡会議

離島航路整備法に基づく離島航路整備費補助について、国と地方の協調した補助を行うため、補助対象航路の所在する都道府県ごとに設置

構成員は都道府県、地方運輸局

原則として年1回程度開催

モード横断的な施策の取組み事例

近年の各地域におけるモード横断的な施策が求められた事例としては以下のようなものがあげられる。

関西圏における「スルッとKANSAI」の取組み(交通系ICカードの多機能化の事例)

関西圏では、複数の鉄道事業者、バス事業者により、乗り継ぎ円滑化をはじめとする旅客利便向上策として、全国ではじめてポストペイ式のICカードを導入。運賃後払いによる完全なキャッシュレスサービスの実現のほか、ボリュームディスカウントや店舗・商業施設との連携による公共交通の利用円滑化を図っている。

【具体的な取組み】

- 運賃後払い型ICカードの導入
- 鉄道利用実績に応じた割引率の設定
- 提携店舗・施設でICカード決済し、たまったポイントに応じて鉄道運賃を割引
- 鉄道とバスとの乗継割引サービス 等



仙台都市圏における【WELCOME! SENDAI PROJECT】

仙台都市圏では、県境をまたぐ広域エリア内の公共交通機関(バス・鉄道(JR・地下鉄))に乗車可能な廉価なフリー乗車券(仙台まるごとパス)を導入。

対象地域 …「杜の都」仙台、日本三景松島、山形県山寺を含む広域エリア
宮城県 仙台市、塩竈市、多賀城市、名取市、岩沼市、松島町、利府町
山形県 山形市



バス系統番号のバス車両及びガイドマップへの明示
系統番号の見直し
(「初めて訪れた人」も乗り間違えの不安のない環境整備)

バス車両への系統番号の明示



主要駅において、バス停が分散、駅・バス停間が離れているため乗換えが分かりにくいことを踏まえ、主要駅・バス停の乗換方法に関する情報(案内図等)の充実

愛媛県松山都市圏におけるICカード実証実験等の取組み

松山市では、滞在型・回遊型観光都市づくり(「『坂の上の雲』を軸とした21世紀まちづくり」)をめざし、各観光施設と宿泊地・交通拠点等を結ぶ公共交通の路線整備・ダイヤ設定等に取り組んでいる。

具体的には、伊予鉄道鉄軌道、市内バス路線で使えるICカードの導入を視野に入れ、本年3月～8月まで実証実験が行われた。実証実験では、ICカードによる乗継ぎの円滑化のほか、提携観光施設の入場料金の支払いも可能にする等付加的な利便性向上策が図られた。

松山市からは公共交通をいかしたまちづくり要望の一環として、モード単位ごとの補助制度をモード横断的な方向への改善を求める地域再生要望が出された。

また、伊予鉄道における乗継情報案内システムの導入事例についてはP.30を参照。



大規模ターミナルにおける乗継ぎ円滑化の取組み

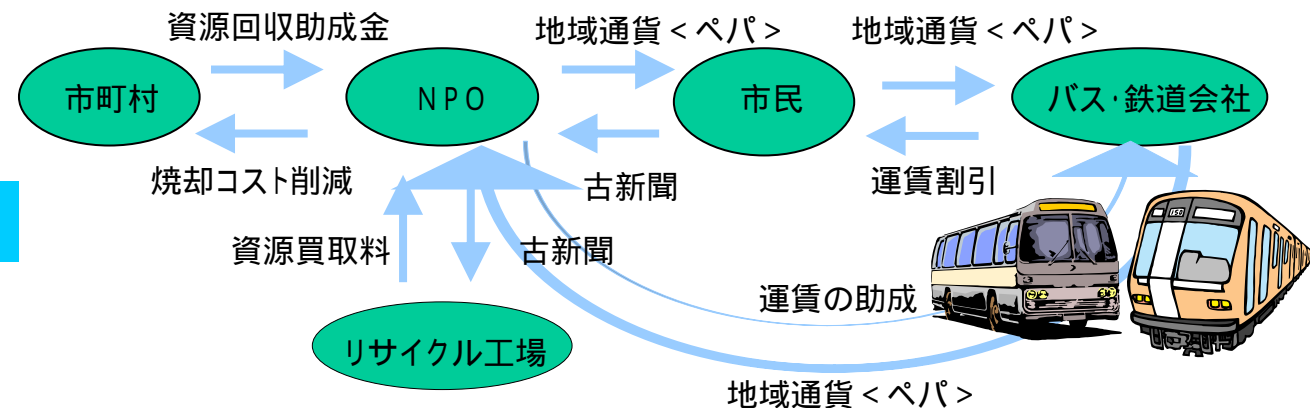
大阪駅周辺又は難波駅周辺(地下鉄等の施設を含む)を対象に、大阪市のバリアフリー基本構想策定の動きとも歩調を合わせつつ、バリアフリー化、乗り継ぎ等案内表示の統一を同時に実現していくための検討が行われている。



福岡県における地域通貨(ペパ)とバス・鉄道乗車券との交換システムの構築に関するプロジェクト

NPOにより古新聞と引き換えに地域通貨「ペパ」が発行され、バス・鉄道の乗車券に充当できるシステムが構築されている。
このシステムのエリア・交通事業者の拡大に向けての検討が行われている。

地域通貨<ペパ>の仕組み



地域公共交通に係る交通事業者に対する国の主な支援措置のモード別比較(原則平成16年度予算ベース)

分類	鉄道	バス	船舶
活性化一般	<p>国、地方公共団体、交通事業者等による公共交通サービスの改善等のための検討【373】 (公共交通活性化総合プログラム) マイカーから公共交通への利用転換を図ろうとする先進的な取り組みを含む実証実験に対する補助(1/3)【496の内数】 (広域的な公共交通利用転換に関する実証実験)</p>		<p>NPO・地域住民の積極的な参画が図られる等地域が一体となった公共交通の活性化策を進める取組みに対して、運輸局のアドバイザー機能の活用、各種支援メニューの優先採択・同時採択等と総合的・一体的に推進。</p>
	<p>LRTシステムの整備に対する補助(拡充)(1/3)【1,247】 (鉄道軌道整備費等補助事業(LRT))</p> <p>経営困難な鉄道事業者が行う、安全性の確保及び経営収支並びにサービス改善を図るための設備整備等に対する補助(1/5,1/3,2/5)【2,701】 (鉄道軌道整備費等補助事業(近代化))</p>	<p>バスカメラを活用したバス走行円滑化対策に対する補助(1/2)【150】 マイカー抑制等とセットでのバス交通活性化に対する補助(1/2)【150】 (公共交通移動円滑化事業)</p> <p>オムニバスタウン計画の策定・実施に必要な調査、同計画に基づく施設整備等に対する補助(1/3、ただし、調査は1/2)【1,721の内数】 コミュニティバス、パークアンドバスライド等の交通システムの整備に対する補助(1/4)【1,721の内数】 バスターミナル設備やバス停留所等の施設整備等に対する補助(1/5)【1,721の内数】 上記事業に関する調査、実証実験に対する補助(1/2)【1,721の内数】 (バス利用促進等総合対策事業)</p>	
路線維持	-	<p>生活交通バス路線の維持のための運営費等の補助(1/2)【7,264】 (地方バス路線維持対策事業)</p>	<p>離島航路の維持のための運営費補助(定額制)【3,825】 (離島航路整備費補助事業)</p>
バリアフリー・環境対策	<p>鉄道駅におけるエレベーターの設置、身体障害者対応型トイレの設置等に対する補助(1/3)【3,500】 (交通施設バリアフリー化設備整備事業)</p> <p>鉄道駅における通路等を新設・改良しこれと一体的に行う移動円滑化施設整備事業に対する補助(1/3)【1,283】 (鉄道駅総合改善事業(移動円滑化))</p>	<p>ノンステップバス等の導入に対する補助(通常の車両価格との差額の1/2)【1,552の内数】 鉄道駅周辺バスターミナル等のバリアフリー化に対する補助(1/3)【1,552の内数】 (公共交通移動円滑化事業)</p> <p>CNGバス等の導入に対する補助(通常の車両価格との差額の1/2等)【6,507の内数】 (低公害車普及促進対策事業)</p>	<p>離島航路の維持・改善のための船舶のバリアフリー化に対する補助(定額制)【76】 (離島航路整備費補助事業)</p>
シームレス	<p>ICカード乗車券の共通化・相互利用化のためのセンターシステムの構築に対する補助(1/3)【120】 (公共交通移動円滑化事業)</p>	<p>乗継等情報提供システムの整備に対する補助(1/4)【1,552の内数】 鉄軌道とバス相互の共通乗車カードシステムの整備に対する補助(1/4)【1,552の内数】 (公共交通移動円滑化事業)</p>	-
鉄道基盤整備	<p>都市鉄道の利便増進のための短絡線等の整備及び周辺整備と一体的な駅の整備(1/3)【1,019】 (都市鉄道利便増進事業)</p> <p>まちづくりと一体的に行うホーム・コンコースの拡幅等(1/5)【1,099】 (鉄道駅総合改善事業(都市一体型))</p> <p>在来幹線鉄道の高速化・乗継円滑化・貨物鉄道の旅客線化(1/5)【1,243】 (幹線鉄道等活性化事業)</p> <p>地下高速鉄道等の整備(35%、18%、15%)【22,639】 (地下鉄・ニュータウン鉄道等整備事業)</p>	-	<p>凡例：〔補助率〕〔予算額(単位は百万円)〕 赤字は17年度新規要求事項(要求額)</p>

この他、交通事業者に対する支援措置そのものではないが、道路整備事業、街路事業、港湾整備事業において、LRT、新交通システム等のインフラ部の整備、駅前広場、バス停整備等が実施されている。

海外の地域交通の維持・改善に関する諸制度について

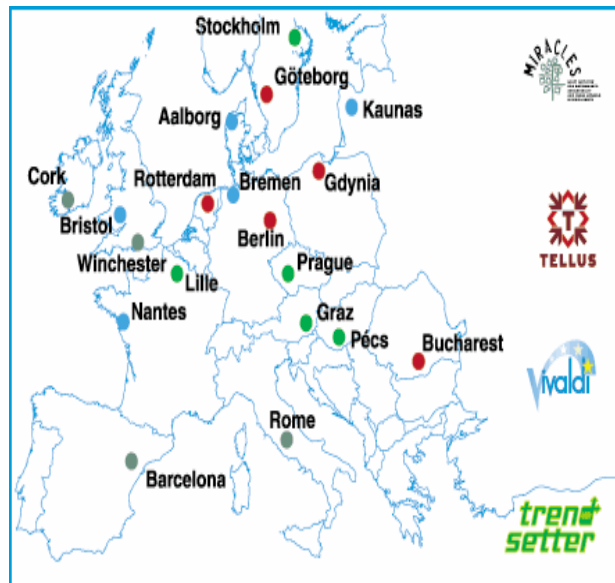
1. EU (欧州連合)

欧州連合では、Subsidiarity (補完性) の原則の観点から、都市交通分野では 研究プロジェクト等により得られた知見・結果を情報提供することによる各都市の自治体活動の促進、 ベストプラクティスに関する情報交換、 野心的なパイロットプロジェクトへの財政支援等を中心とした政策が行われており、具体的にはCIVITASイニシアティブのような取り組みが行われている。

Subsidiarityの原則; EUの基本条約の1つであるマーストリヒト条約に規定されており、国家レベル、地域政府レベルの方がより効率的な取り組みがなされうるものについては欧州連合としてのアクションをおこなわないこととするもの。

CIVITASイニシアティブとは、欧州委員会が2002年に立ち上げた都市交通に関するプロジェクトで創造的な施策や技術を活用した持続可能な都市交通に関する先進的・総合的な施策を推進する欧州19都市に対し支援を行うもの(予算規模:約5000万ユーロ(約60億円))。

CIVITASイニシアティブの参加都市一覧



参加都市(15カ国19都市)

アイルランド: コーク
イギリス: ブリストル、ウィンチェスター
スペイン: バルセロナ
フランス: リール、ナント
オランダ: ロッテルダム
デンマーク: オールボリ
ドイツ: ブレーメン、ベルリン
スウェーデン: スtockホルム、イエテボリ
イタリア: ローマ
ポーランド: グディニア
リトアニア: カウナス
チェコ: プラハ
オーストリア: グラーツ
ハンガリー: ペーチュ
ルーマニア: ブカレスト

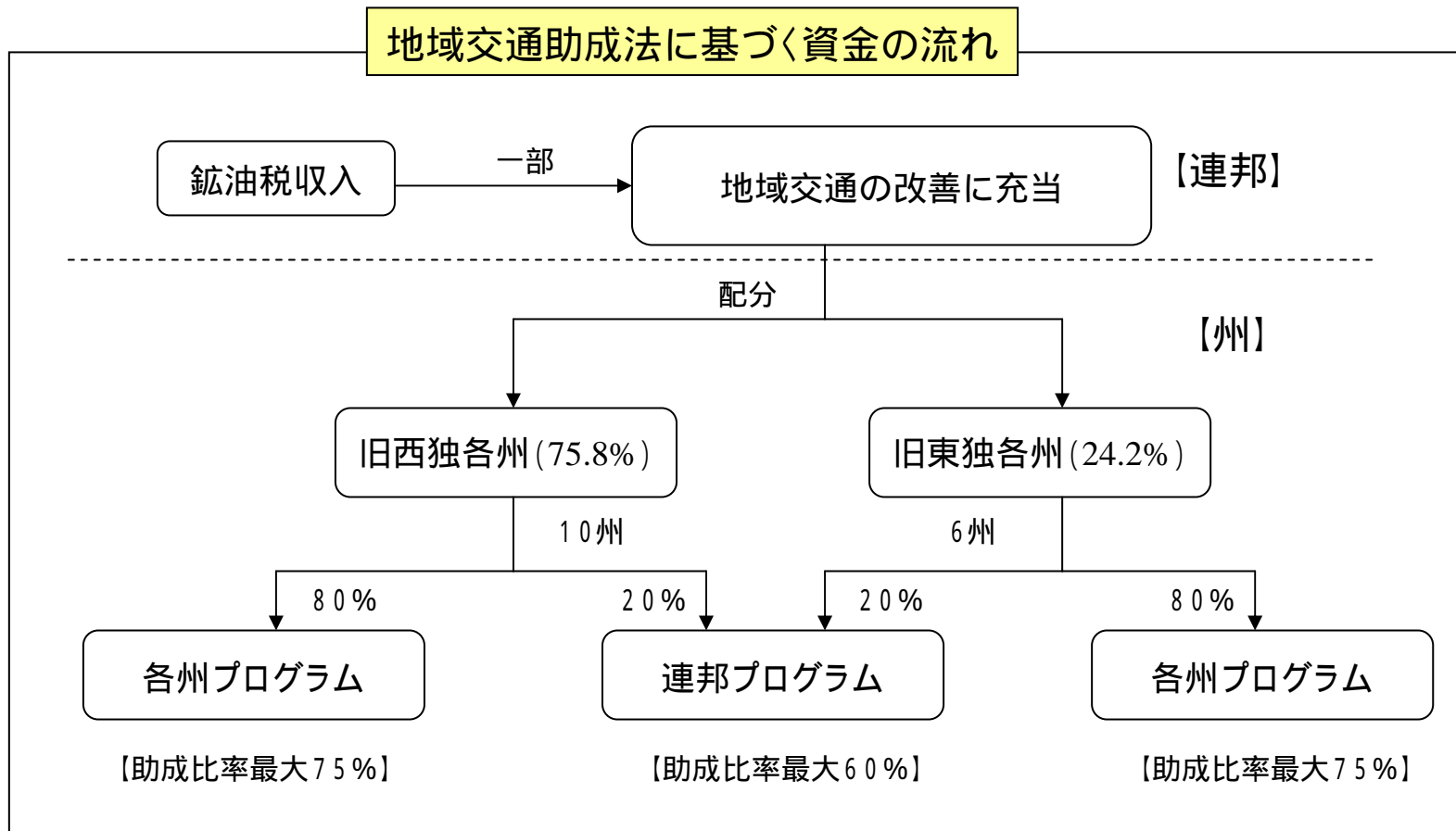
CIVITASイニシアティブにおける基本戦略(Basic Strategy)

1. 低燃費・低コストでクリーンな車両導入と必要な社会資本整備
2. 中心市街地等へのアクセス制限を行う交通需要マネジメント
3. 地域における課金制度の導入による交通需要マネジメントと歳入増
4. 公共交通活性化と公共交通サービスの向上
5. 新たな形態の自動車利用・所有と車により依存しないライフスタイル
6. 新たなコンセプトの物流
7. 創造的なソフト施策による交通需要マネジメント
8. 交通管理システムと関連情報サービスの統合

2. ドイツ(「地域交通助成法(GVFG)」)

ドイツにおける地域公共交通機関の多くは企業経営的には採算が取れない状況にあり、運営に当たっては何らかの形での公的な助成が前提とされている。

連邦政府は「地域交通助成法」に基づき、州が市町村の交通状況を改善するために行う投資(「路面電車、高架鉄道、地下鉄」、「公共旅客交通の用に供するバスターミナル、停留所、営業所」等)について助成を行っている。



3. フランス(「国内交通基本法」)

フランスでは1982年に「国内交通基本法(LOTI)」が制定され、「全ての利用者の交通に関する権利、移動手段を選ぶ自由」などの交通権が法定されている。

国内交通基本法に基づき、都市部においては1つの市町村(Commune)又は複数市町村で形成される都市交通区域(PTU)を設定することが定められており、国が主導するイル・ド・フランス地域を除いて、当該PTUを所管する行政機関が主導的な役割を果たしている。

各PTUの行政機関は、

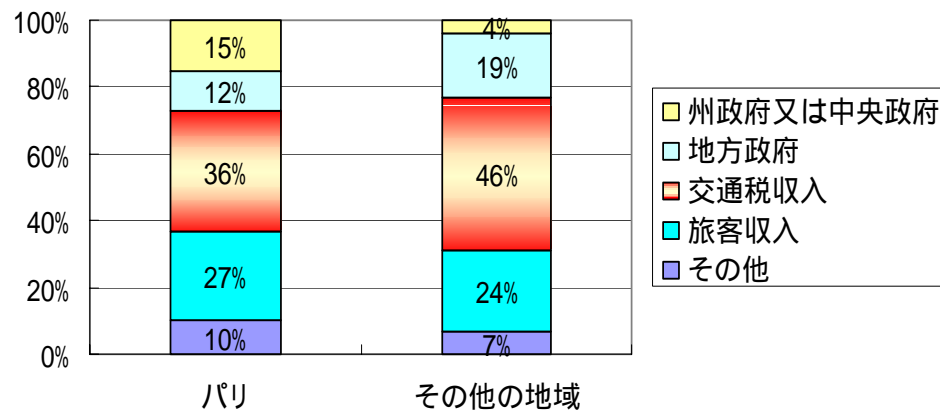
交通に関する基本政策、都市交通計画の策定

公共交通サービスの対価(運賃)及び内容(経路、頻度、質)の決定

などを行っている。

公共交通機関の整備・維持については、以下のとおり旅客収入に比べ、交通税(Versement Transport; PTU内の企業から徴収される目的税)の割合が高くなっている。

公共交通の維持・整備に係る費用分担の割合
(資本費及び運行費:1998年;フランス設備・運輸・住宅・観光・海洋省資料)



4. アメリカ合衆国・SAFETEA

現在政府提案されているSAFETEA (Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act of 2003)では、6年間総額約458億ドル(年平均約8千億円)のFTA(域内交通局)予算が計上されている。

連邦政府はFTAを通じて州政府に対する補助を行い、FTAは、補助金交付を受けた州政府や地域の交通事業者の監督、連邦規則への整合性の監査を行っている。

SAFETEAでは、州内の新たな交通システムの開発、既存システムの改善、維持、運営に対するFTAの財政支援について、原則として州内のMPO(P.13参照)が5年毎に策定する交通計画(Transportation Program)を通じて行うこととされている。

FTAの主な補助メニュー

都市地域への補助プログラム(Urbanized Area Formula Program):鉄軌道の近代化を含む交通機能の強化に対する補助、人口20万人未満の都市地域における公共交通機関・施設の資本費・運行費について補助(2004年度予算:47億4千万ドル(約5200億円)の内数)

都市地域外への補助プログラム(Formula Program for Other Than Urbanized Areas):州政府を通じて人口5万人未満の地域における公共交通機関・施設の資本費・運行費について補助(2004年度予算:3億59百万ドル(約395億円)の内数)

主要資本投資プログラム(Major Capital Investment Program):新規鉄軌道プログラム及び既存の鉄軌道システムの延伸に対する資本費の補助(2004年度予算:15億15百万ドル(約1667億円)の内数)

シームレスな公共交通の実現に関する課題

シームレスな公共交通を実現するための課題は大きく以下の3つに分類される。

交通結節点の構造面でのシームレス化

公共交通サービスの内容面でのシームレス化

適切な情報提供による利用者の心理面でのシームレス化

これらについて具体的な課題をあげると以下のとおり。

交通結節点の構造面でのシームレス化

【ハード】

- ・同一ホームでの乗り継ぎ

(事例) 鉄道 - 鉄道 (JR九州新八代駅)

鉄道 - バス (広島電鉄平良駅(事業中)、富山ライトレール岩瀬浜駅(計画中))

バス - バス (岩手県交通盛岡市松園地区ゾーンバス)

- ・旅客施設及びその周辺のバリアフリー化
- ・交通結節点へのバス・タクシーの乗り入れのための施設整備

【ソフト】

- ・交通結節点へのバス・タクシーの円滑な乗り入れの確保

関係者間のルール作り・交通結節点周辺の客待ちタクシーの排除等



JR九州新八代駅



盛岡市松園地区ゾーンバス



新大阪駅前の混雑状況

公共交通サービスの内容面でのシームレス化

【利便面】

- ・支払に要する手間の解消

連絡運輸による共通切符 共通磁気カード 共通ICカード

【経済面】

- ・複数モード・事業者を乗り継ぐ場合の割高感の解消

乗継運賃割引等

(事例) 東京都交通局(都営地下鉄線)と東京メトロ線の乗継割引

ランプの点灯により、
バス乗務員に電車の
到着を知らせる。

【時間面】

- ・乗継待ち時間(特に異モード間)の短縮

ダイヤ調整・列車到着時のバス発車待ちシステム

(事例) 東急青葉台駅

* 複数事業者間の調整をどう図っていくかが大きな課題。



電車接近表示灯(東急青葉台駅バスターミナル)

適切な情報提供による利用者の心理面でのシームレス化

- ・ a)どこで、b)どれだけ待てば、c)何を使ってどこへ行けるか、についてわかりやすく情報提供を実施。

a) 乗場等の案内サイン

b) バスロケーションシステム

乗り継ぐ交通機関の運行情報案内システム

(事例)大阪市交通局地下鉄横堤駅

バスマップ等における運行頻度等の適切な表示

c) バスマップ等における路線の適切な表示

(事例)RACDAのバスマップ

系統番号の導入、バスの案内幕等における適切な表示

駅前等における行き先別案内表示

バスの乗継拠点到着時における適切な車内案内



バス乗継案内システム
(大阪市交通局地下鉄横堤駅)



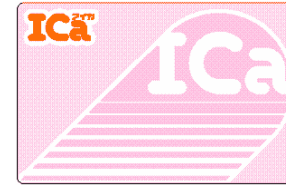
RACDAのバスマップ

- * 複雑なシステムの導入よりも、簡単な手段でわかりやすい情報を提供することが求められていることに留意。
- * 複数事業者間の調整をどう図っていくかも重要。バスマップ等の作成を実施するNPO等の動きも増えていることにも留意。

共通ICカードの導入事例

【モード間共通ICカード】

金沢都市圏バス・鉄道共通ICカード「I Ca（アイカ）」
北陸鉄道のバス・鉄道を共通して利用できるICカード



松山都市圏バス・鉄道等共通ICカード（実証実験）
伊予鉄道のバス、鉄道を共通して利用できるICカード



【事業者間共通ICカード】

東京近郊圏共通ICカード「Suica」
JR東日本、東京モノレール、東京臨海高速鉄道で共通使用ができるICカード
平成18年度からパスネット、バス共通カードとの相互利用を展開予定



関西圏共通ICカード「PiTaPa」
関西私鉄各社等において平成16年から導入されているICカード
平成17年度を目途にJR西日本のICカードICOCAとの相互利用化を実施予定



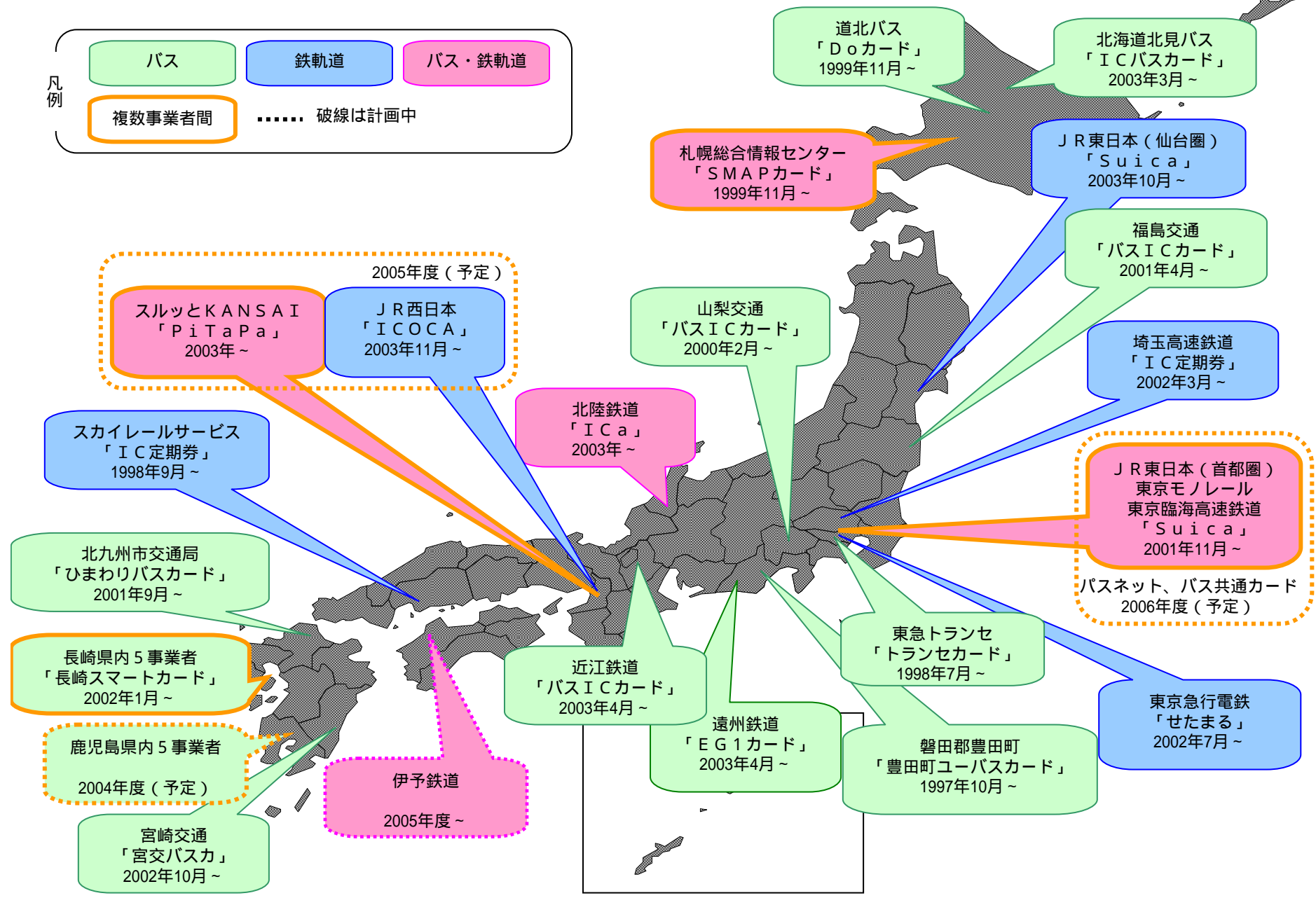
長崎圏バス共通ICカード「スマートカード」
長崎県内バス5社によるバス共通ICカード
従来から5社共通の回数券を発行していたこと等により、全国に先駆けたバス共通ICカードの導入に成功。



交通系 I C カードの導入状況

凡例

バス	鉄軌道	バス・鉄軌道
複数事業者間 破線は計画中	



凡例

バス 鉄軌道 バス・鉄軌道

複数事業者間 破線は計画中

道北バス
「Doカード」
1999年11月～

北海道北見バス
「ICバスカード」
2003年3月～

札幌総合情報センター
「SMAPカード」
1999年11月～

JR東日本(仙台圏)
「Suica」
2003年10月～

福島交通
「バスICカード」
2001年4月～

埼玉高速鉄道
「IC定期券」
2002年3月～

スルッとKANSAI
「PiTaPa」
2003年～

JR西日本
「ICOCA」
2003年11月～

2005年度(予定)

山梨交通
「バスICカード」
2000年2月～

北陸鉄道
「ICa」
2003年～

JR東日本(首都圏)
東京モノレール
東京臨海高速鉄道
「Suica」
2001年11月～

パスネット、バス共通カード
2006年度(予定)

スカイレールサービス
「IC定期券」
1998年9月～

北九州市交通局
「ひまわりバスカード」
2001年9月～

長崎県内5事業者
「長崎スマートカード」
2002年1月～

鹿児島県内5事業者
2004年度(予定)

宮崎交通
「宮交バスカ」
2002年10月～

伊予鉄道
2005年度～

近江鉄道
「バスICカード」
2003年4月～

遠州鉄道
「EG1カード」
2003年4月～

東急トランセ
「トランセカード」
1998年7月～

東京急行電鉄
「せたまる」
2002年7月～

磐田郡豊田町
「豊田町ユーバスカード」
1997年10月～

乗継情報案内システムの導入事例

伊予鉄道 電車／バス総合情報案内システム

GPSを活用したロケーションシステムにより、鉄軌道・バスの乗継情報等を総合的に提供。

伊予鉄道の鉄軌道・バス乗継情報に限らず、JR、航空船便への乗継情報、観光地・施設へのアクセス案内等を、鉄道・バス車内、鉄道駅、バス停、公共施設、ホテル等において提供。

鉄道駅における接続案内

電車からバスへの接続案内

バス		現在時刻 17:32
久米駅前 バス発車案内		
案内		
電車 連絡久米環田線	(ノンステップバス)	
17:34発予定		まもなく発車
① JR松山駅前行		
17:49発予定	約4分遅れ	
② 神田団地前行		
17:55発予定	定刻	
電車 連絡久米環田線	(ノンステップバス)	
18:04発予定	定刻	
坊っちゃん列車好評運行中		

バスから電車への接続案内

郊外電車		現在時刻 17:32
久米駅 郊外電車発車案内		
松山市・高浜方面		
先発 高浜行	17:32発	まもなく到着
次発 高浜行	17:47発	約2分遅れ
横河原方面		
先発 横河原行	17:32発	まもなく到着
次発 横河原行	17:47発	定刻
愛媛新聞ニュース……		

市役所における接続案内



鉄道駅における接続案内



JR伊予市からのJR接続表示例(郡中港)

JR		現在時刻 8:00
伊予市駅からの宇和島方面の列車案内		
寝台宇和島	宇和島行	9:09発
普通	八幡浜行	9:11発
普通	宇和島行	9:29発
海沿いのトロッコ	伊予大洲行	10:10発
普通	伊予大洲行	10:30発
普通	八幡浜行	11:53発
シルバー定期好評発売中		

松山観光港からの船便接続案内(高浜)

松山観光港からの船便案内		現在時刻 8:00
フェリー	呉・広島路行	9:45発
スーパージェット	呉・広島路行	10:00発
スーパージェット	呉・広島路行	11:00発
フェリー	呉・広島路行	11:15発
スーパージェット	呉・広島路行	12:00発
フェリー	呉・広島路行	12:45発
明日の愛媛県中予地方の天気		

松江市交通局・一畑バス「ぐるっとバスなび」

松江市交通局・一畑バス株式会社が共同で導入しているインターネット・携帯電話によるバス接近情報の提供システム。



公共交通サービスの内容について問題になっている事例

【事例 1】

鉄道事業者 A・B、バス事業者 C・D 間において共通 IC カードの導入を検討したが、B、C、D は磁気カードを導入したばかりでシステムの更新時期が先であり、具体的な費用負担を確定することが困難であったため、調整が調わず、鉄道事業者 A が単独で IC カードを導入した。

【事例 2】

鉄道事業者 A、バス事業者 B 間で共通 IC カードの導入を検討したが、A の鉄道には無人駅が多く、適切な精算業務を担保することが困難であると判断されたため、調整が調わず、導入の実現には至らなかった。

【事例 3】

運輸局の主導により、鉄道事業者 A、B、C 間の共通 IC カードの導入に関する勉強会を開催していたが、圏内最大手の A が「共通 IC カードの導入には投資採算性がない」と判断し勉強会への参加を拒否したため、検討は中断された。

共通 IC カードの導入については、事業者は本来的に協調関係にあるはずだが、具体的な費用負担等について折合いがつかずに導入に至らない場合が多い。

【事例 4】

X - Y 島航路に海上運送事業者 A が新規参入したが、Y 島内バス事業者の B は X - Y 島航路の既存の海上運送事業者でもあり、A とは競合関係となるため、Y 島における航路・バスの接続調整に応じていない。

【事例 5】

鉄道事業者 A が事前の情報提供なしにダイヤ改正を行ったため、関係交通機関との接続調整がなされず、関係交通事業者において事後的にダイヤ調整を行うまでの間、乗継利便が著しく低下した。

接続調整については、交通事業者間の競争関係からそもそも調整が行われない場合や、事業者にとってメリットが感じられないために調整が難航する場合がある。

乗継案内情報等の提供について問題となっている事例

【事例1】

鉄道事業者A、B、Cの3社間におけるリアルタイム鉄道運行情報提供システムの実証実験を行ったところ、実証実験自体の有効性は調査結果から立証されたが、圏内最大手の鉄道事業者Dが不参加であるため実効性に乏しく、本格導入には至らなかった。

【事例2】

X駅構内に乗継案内表示板を設置すべく、バス事業者E・鉄道事業者F間で検討が進められているところ、E・Fともに案内表示板の設置について前向きであるが、Eの経営状況が悪く、設置等の費用負担について調整が難航している。

【事例3】

4つの鉄道が結節するY駅は、それぞれの鉄道施設が数百メートル離れているにもかかわらず、圏内最大手のGが表示板の設置等について消極的であったため十分な乗継案内表示がなされてこなかった。

乗継案内情報等の提供については、事業者にとってメリットが感じられないために調整が難航する場合や、具体的な費用負担等について折合いがつかずに導入に至らない場合が多い。

交通結節点の利用について問題となっている事例

【事例 1】

X 駅においては、路線バスのバス停が駅バスプールに収まり切らず、周辺地域に分散している。

【事例 2】

Y 駅においては、タクシープールから溢れたタクシーが周辺交通を阻害しているとの苦情が発生している。

空間的な制約がありハード整備での改善には限界があるため、何らかのソフト施策によって利便性の向上が図られることが望まれる。

【事例 3】

X 駅前のバスプールの整備に当たり、当初予定されていなかった歩行者用横断歩道を駅利用者の要望を踏まえて設置したところ、バス事業者がその危険性を理由に当該バスプールへの乗入れを拒否したため、乗継利用者は駅から離れたところにあるバス停まで移動しなければならなくなっている。

【事例 4】

高速バス乗場を集約するために Y 駅前にバスプールが整備されたが、周辺道路が未整備であり所要時間のロスが発生するということを理由に一部のバス事業者が乗入れを拒否したため、乗継利用者は駅から離れたところにあるバス停まで移動しなければならなくなっている。

関係者間の情報共有・事前調整が不足していたことによるもの。

【事例 5】

複数のバス事業者が結節する X 駅においては、それぞれのバス停の設置場所やデザイン等が統一されておらず、利用者から分かりにくいとの批判が出ている。

【事例 6】

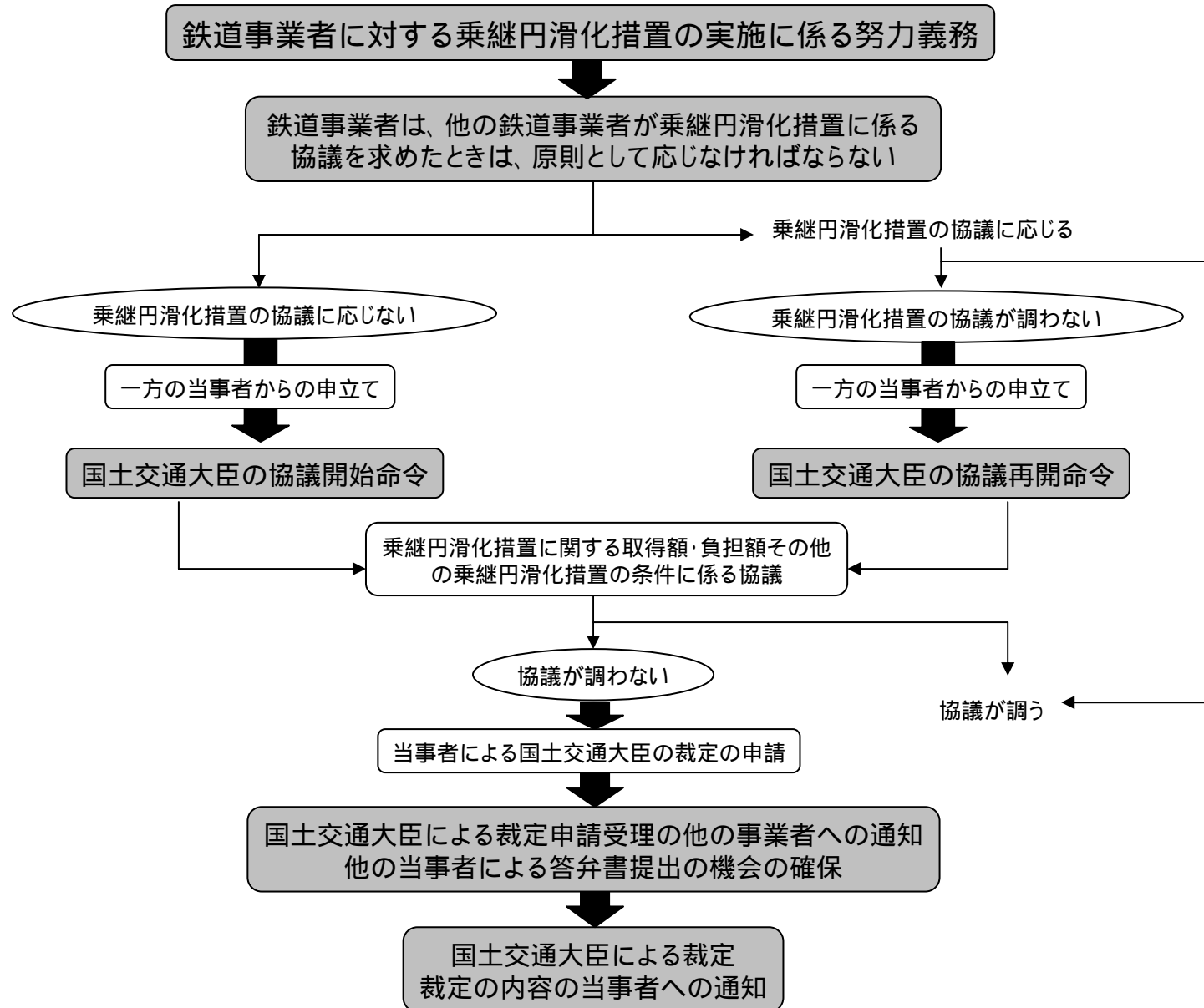
Y 駅のバスターミナルは鉄道事業者が管理しているが、鉄道と競合関係にある都市間バスには、市内路線バスよりも高いターミナル使用料を課している。

【事例 7】

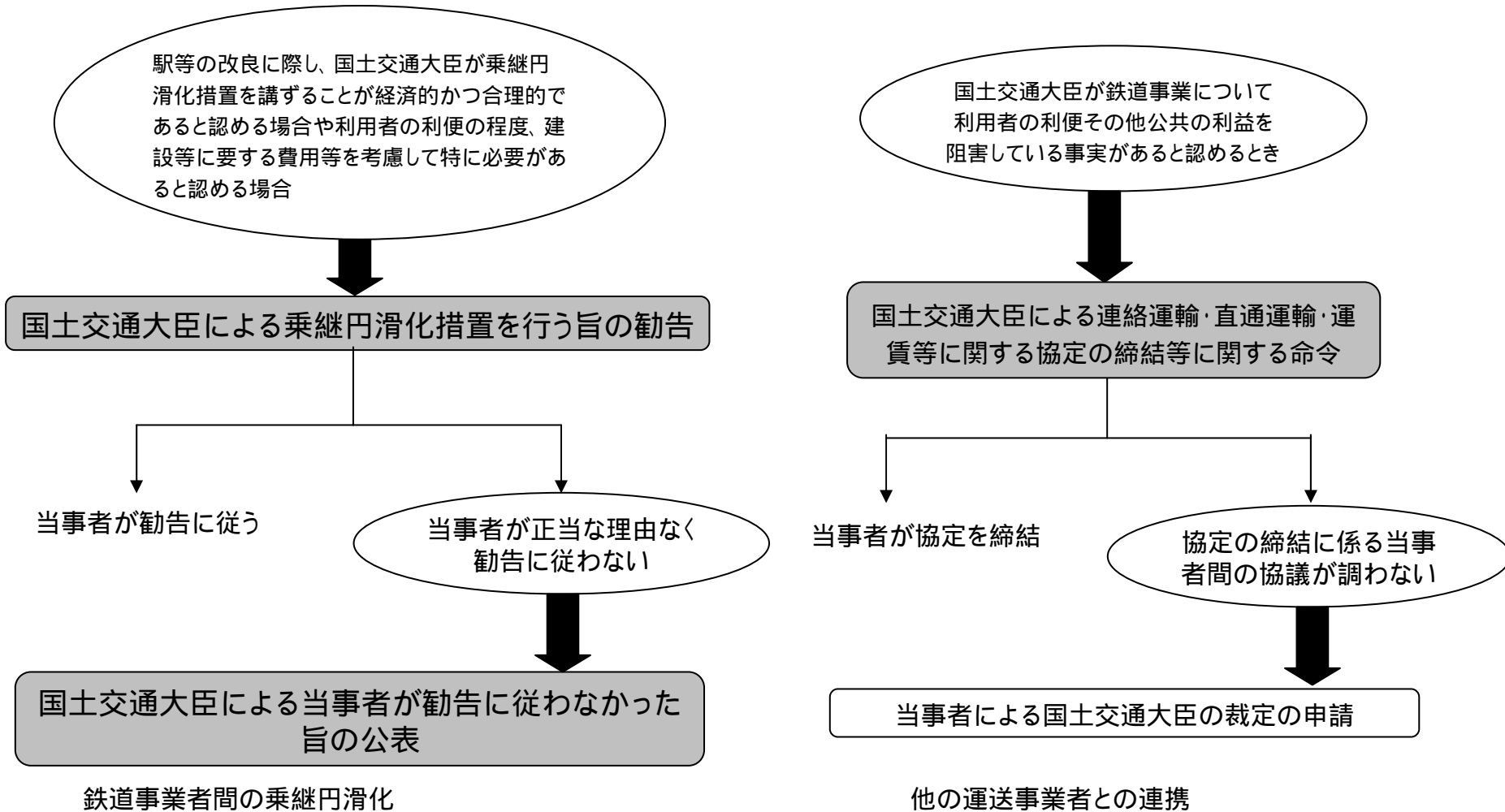
Z 駅において、バス事業者 A が新規路線に係る駅前広場への乗入れを希望していたが、駅前広場の管理を行う鉄道事業者 B が自らバス路線を開設することから、A の乗入れを認めなかった。

交通事業者間の競争関係により、乗継等に関する利用者利便が著しく損なわれている場合がある。

鉄道事業法における調整措置の概要（鉄道事業法第22条の2）



鉄道事業法における調整措置の概要（鉄道事業法第22条の3、第23条）



ボーダレスな交通機関の事例

1. ガイドウェイバス

ガイドウェイバスとは

ガイドウェイバスとは、通常のバス車両を利用した新交通システムのことです。車両の前後輪付近に取り付けた案内装置の誘導で専用軌道を走行するものをいう。案内装置を格納すれば通常のバスとして専用軌道以外の道路も走行することができる。1985年頃から研究開発が進められ、2001年3月に初の実用路線として名古屋市にガイドウェイバス志段味線が開業した。

特徴

- ・専用道の走行による定時性の確保
- ・バス機動力によるきめ細かい面的サービスの実現
- ・デュアルモード性による乗換えの少ない移動
- ・簡素化された走行メカニズムやコンパクトな高架構造物による整備・運行コストの低減
- ・軌道区間では軌道法、一般道路区間では道路運送法の適用

事例：名古屋ガイドウェイバス（ゆとリーとライン）

- ・平成13年3月に名古屋市に開業したガイドウェイバス志段味線。
- ・専用軌道区間は軌道法第3条の特許を受けた軌道事業。一般道路区間は道路運送法によるバス事業。
- ・専用軌道の建設は道路管理者が実施。
- ・専用軌道区間の経営は名古屋ガイドウェイバス株式会社が実施。ただし、実際の運行はバス事業者が委託を受けて運行。一方、一般道路区間についてはバス事業者が車両の貸与を受ける形で運行。
- ・軌道区間とバス区間では経営者・事業者が異なるため、両区間を乗り継いだ場合の運賃は併算される。（ただし、乗降区間に応じた乗継割引を実施している。）



ボーダレスな交通機関の事例

2 . I M T S (Intelligent Multimode Transit System)

I M T S とは

I M T S とは、最新の I T S 技術を用いて軌道系システムとバスシステムを融合させた新交通システムのことです。専用道はコンピューターの自動制御により無人で自動運転・隊列走行を行い、一般道路は通常のバスと同様に有人でのマニュアル単独走行を行う。2001年兵庫県淡路島の淡路ファームパーク内において2台隊列の I M T S を導入。現在、本格的な旅客輸送の実用化に向けてトヨタ自動車の主導により研究開発が進められているところであり、2005年の愛・地球博会場内で試験走行が開始されている。

特徴

- ・専用道の走行による定時性の確保
- ・バス機動力によるきめ細かい面的サービスの実現
- ・デュアルモード性による乗換えの少ない移動
- ・乗客数に応じてバスの台数を変えられるため、需要変動に応じた柔軟な運行が可能
- ・無人走行やコンパクトな構造物による運行・整備コストの低減
- ・軌道区間では鉄道事業法・軌道法、一般道路区間では道路運送法の適用



事例：愛・地球博会場内輸送

- ・愛・地球博会場内北ゲート～南大催事場の1.6km区間について、鉄道事業法による鉄道事業の許可を取得。会場内西ゲート～メッセ前バス停の0.8km区間については、有人マニュアル運転。
- ・専用走行路においては、中央に埋設された磁気マーカーに沿った操舵制御により、3台隊列走行で運行。
- ・途中駅で最後尾の1台が自動分離し、会場内の管理用道路を有人マニュアル運転により運行する。

ボーダレスな交通機関の事例

3 . デュアルモードビークル (DMV)

デュアルモードビークルとは

デュアルモードビークルとは、道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備えたもので、「モードインターチェンジ」という走行モード変換装置を介して、道路から線路内に進入する。線路内は鉄道用の車輪により走行するが、後輪の一部が後部タイヤと連動することで駆動する仕組みとなっている。

特徴

- ・ 鉄軌道の走行による定時性の確保
- ・ バス機動力によるきめ細かい面的サービスの実現
- ・ デュアルモード性による乗換えの少ない移動
- ・ 運行コストの低減
- ・ 鉄道区間では鉄道事業法、一般道路区間では道路運送法の適用

事例：JR北海道による研究開発

現在JR北海道が本格的な旅客輸送への導入を目指して研究開発を進めているところ。従来からトラックに同様のシステムを備えた軌陸車というものは存在したが、DMVは15秒程度のわずかな時間での線路への乗入れを可能とする「モードインターチェンジ」機能を特徴としており、これにより旅客輸送への実用化が大きく期待されている。



NPO・地域住民の発意や積極的な参画等が進められつつある事例

上田交通別所線存続に向けての支援活動(長野県)

- ・ 存続の危機に直面している別所線を存続させるために、地元自治会を中心とするNPO団体「別所線電車存続期成同盟会」が回数券販売を斡旋。自治会がマイレール意識を持つことにより存続運動の機運の高まりが見られ、実績は回数券販売額全体に占める自治会回数券の販売割合は4、5割となっている。

しなの鉄道ルール&トレインサポーター(長野県)

- ・ しなの鉄道の改革メニューの一つとして、しなの鉄道の事業に対する理解と支援を得るために、ルールや車両の保守費を支援する「ルールサポーター」「トレインサポーター」制度を創設。登録費を支払った会員に対しては、ホームから見える枕木への氏名プレートの取り付けや、車両内への氏名プレートの掲示等の特典が付与。

○地元NPO団体による樽見鉄道の経営支援(岐阜県)

- ・ 地元自治体の協議会での存廃問題の議論を受けて、NPO法人「樽見鉄道を守る会」が存続に向けての世論喚起やコスト削減等を通じて樽見鉄道の経営を支援。具体的には、車両のシートやカーテンの交換、枕木の交換、駅の待合所改修・修繕を募金やボランティアによって実施すること等により経営を支援。

○地域住民による循環バスの運行支援(福島県)

- ・ 高齢化が進み公共交通の確保が深刻な問題となった福島市南部において地域住民が中心となって対策協議会を設置し、警察と協議を重ね2ルートを選定し、地方自治体や交通事業者に循環バスの運行を要請。運行開始後は、地域住民自治会が100万円分の乗車券を購入し運行を支援。

○廃止代替バスの運行支援(宮崎県高千穂町)

- ・ 高千穂町の廃止代替バスの運行にあたり、幹線をバス事業者が、支線を町直営で行う。支線の運転手を公民館連絡協議会(複数の自治会から構成)が確保し、町がパートタイマーとして雇用。協議会の乗車促進運動等へのインセンティブを確保するために、協議会への町の助成金に乗車実績が反映される仕組みを導入。