

【 生活交通の確保 】**<日常生活と交通>****1. 少子高齢化の推移・予測**

- ・少子高齢化が急速に進行しており、2050年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。

2. 三大都市圏及び地方圏における人口予測

- ・人口減少は、特に地方において顕著。

3. 地方における高齢化の進展

- ・高齢化についても、地方においてより進行している状況。

4. まちの拡散

- ・郊外化により自然の近くでゆっくり暮らすことができると考える人が多い一方、車を運転できない人にとっては、不便になってしまうと考える人も多い状況。

5. 公共交通空白地域の拡大

- ・交通空白地域の可住面積は36,433km²（九州島※）に匹敵）。
- ・交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況。

6. 人口密度と交通機関の選択

- ・人口密度が高いほど、公共交通利用率が高いが、人口密度が低いほど、自動車利用率が高く、その増加スピードも速い。

7. 地方における公共交通の課題

- ・非人口集中地区（非DID地区）においてはバスの収支率は50%程度と推定され、当該地域においては公的支援なくして運行の確保・維持が困難。

8. 買い物難民の増加

- ・買い物の不自由を感じる「買い物難民」が600万人を超える状況。

9. 暮らしのなかでの主なニーズ

- ・都市の規模が小さくなるほど、公共交通機関で移動しにくいとの評価が大きくなる傾向。

- ・過疎地ほど公共交通に関する満足度が低くなる傾向。

10. 暮らしの中で移動に関わることに関する改善方策

- ・今ある公共交通サービスの利便性向上や新たな交通サービス提供に対するニーズは大きい。

11. 病院への行きやすさ

- ・自動車を利用する方が公共交通を利用するよりアクセスが良い傾向。

12. 自家用車の利用可能性とモビリティ

- ・自家用車を利用できる者に比べ、利用できない者の一日当たりのトリップ数が低い状況。（徒歩、自転車を除くとトリップ数の格差はさらに拡大。）
- ・また、自家用車の利用可能性の有無による1日当たりのトリップ数の格差は、三大都市圏では▲16%、地方都市圏では▲26%と、地方の方が開きが大きい状況。

13. 高齢化と運転免許

- ・高齢者ほど運転免許の保有率は低い。
- ・運転しなくなってから、公共交通機関を移動手段とする人が多い状況。
- ・高齢者の死亡事故比率は年々増加。

14. 高齢者の外出ニーズ

- ・高齢者の多くはほぼ毎日外出しており、外出ニーズは大きい。

15. 居住継続の意向（年代別）

- ・高齢者が過半を占める集落においては、高齢者は、将来も住み続けたいと考えている一方、若年層は、将来は別の地域に移りたいと考えている。

16. 地方部（非人口集中地区）における交通

- ・地方部の高齢者人口は今後さらに上昇。
- ・高齢者にとっては長年住み慣れた土地を離れることは容易ではない。
- ・地方部に居住している高齢者等の日常生活において、移動手段の確保は待ったなしの課題。

<交通事業者の実態>

17. 各交通機関の輸送機関分担率の推移（北海道・富山県・高知県）

- ・地方においては、バスを除く自動車による輸送が重要度を増しているところ。一方で、公共交通機関のシェアが小さくなっており、高齢者や生徒等の交通手

段の確保が課題。

18. 各交通機関の輸送人員の推移（北海道・富山県・高知県）

・バスを除く自動車の利用が増える一方で、各公共交通機関の輸送人員は減少。

19. 道路運送法の体系

・旅客運送には様々な形態が存在。

20. バス交通をめぐる危機的状況①

・乗合バス事業者において民間事業者の約7割、公営事業者は約9割が赤字。
・特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

21. バス交通をめぐる危機的状況②

・バス事業者の倒産、路線廃止が相次ぎ、毎年2000km（稚内市－鹿児島市間（※）に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止。

22. 一般路線バスの維持費用の負担状況

・従来は黒字路線、高速バス等の内部補助が相当程度行われていたが、マイカーの普及等を背景に、事業の収益性が低下し、内部補助が困難。
・人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。

23. 乗合バス事業の収支構成の変化

・運送収入の減収や燃料油脂費等の増加に対し、人件費削減で対応している状況。

24. コミュニティバス・乗合タクシーの輸送状況

・コミュニティバスや乗合タクシーの導入が進んでいる状況。

25. コミュニティバスの状況（路線バスとの比較）

・コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。

26. 福祉タクシー・自家用有償旅客運送の輸送状況

・福祉タクシーや公共交通機関を補完する自家用有償旅客運送が増加している。

27. デマンド交通

・電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う形態。

28. 地域鉄道をめぐる危機的状況①

- ・鉄道の輸送人員は逓減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

29. 地域鉄道をめぐる危機的状況②

- ・平成12年度以降、全国で33路線・634.6km（東京－八戸間(※)に匹敵）の鉄軌道が廃止。

30. 離島における交通費

- ・離島における交通費の消費支出額に占める割合は全国平均よりも高い状況。

31. 離島航路の現状

- ・離島の人口の減少等により、輸送人員は減少し、欠損が拡大。
- ・バスや鉄道に比べて割高な運賃も課題。

32. 離島航空路の現状

- ・離島航空路線における旅客数は減少傾向であり、全体の5割近くが赤字路線。

<生活交通に関する施策>

33. これまでの公共交通に関する政策について

- ・平成10年6月の運輸政策審議会総合部会の答申を踏まえ、各事業の規制緩和や、地域公共交通の活性化のための支援策を実施してきたところ。

34. 需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について（H10.6.9 運輸政策審議会総合部会 答申）①

35. 需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について（H10.6.9 運輸政策審議会総合部会 答申）②

36. 需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的な方向について（H10.6.9 運輸政策審議会総合部会 答申）③

37. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。

38. 地域公共交通活性化・再生総合事業（平成20年度～22年度）

- ・活性化法の成立を受け、地域公共交通の維持方策に試行的に取り組み、本格

導入を目指す地域の協議会に対して補助する制度を創設。

39. 地域公共交通活性化・再生総合事業の認定件数

- ・全国で436件を認定（平成22年度）。

40. 市区町村における総合連携計画策定の取組みの現状①

- ・平成22年度末時点での総合連携計画策定件数は460件（全市町村の約38%が関係）であり、策定件数は年々増加。
- ・「集落地等における生活交通の確保」が63%と最も多い。

41. 市区町村における総合連携計画策定の取組みの現状②

- ・取組みの内容としては、「コミュニティバス」が72%を占め最も多い。
- ・取組みの目的としては、「住民、来訪者の移動手段の確保」が69%で最も多い。

42. 市区町村における総合連携計画策定の取組みの現状③

- ・組織体制の整備に意識が向けられつつあるが、依然として、人材不足が課題。

43. 市区町村における総合連携計画策定の取組みの現状④

- ・市区町村は、地域公共交通の活性化等の取組みに際し、計画策定の重要性を理解し、策定方法に関する情報を必要としている状況。

44. 総合連携計画策定に当たっての論点【総論】

- ・人口減少、急速な少子・高齢化の進展、地球温暖化等といった社会環境的背景に加え、地域の移動を支える公共交通事業者は厳しい経営状況にあり、地域公共交通サービスを維持・活性化することが喫緊の課題。

45. 総合連携計画策定に当たっての論点【①問題の把握】

- ・公共交通の活性化等の取組みに向けては、地域の現状を把握することが必要。

46. 総合連携計画策定に当たっての論点【②目標の設定】

- ・公共交通ネットワークの見直しを検討する際には、地域に適した公共交通サービスの内容やその水準について、改めて検討することが必要。

47. 総合連携計画策定に当たっての論点【③計画の策定】

- ・計画の策定においては、住民とのコミュニケーションを図りながら検討することが必要。

48. 総合連携計画策定に当たっての論点【④評価・分析】

- ・目標が達成できなかつたときは、原因を分析し、改善に向けた取組みを行うことが必要。

49. 弟子屈町地域公共交通活性化協議会

- ・多くの観光客が訪れる地域特性を踏まえ、「エコパスポート」（JRと町内路線バスを2日間乗降自由、無料レンタサイクル・手荷物預かり等）を発行。
- ・「エコパスポート」の販売等を町民自ら担当するなど、公共交通を核に住民の連携が展開され、コミュニティとしての一体感を高揚させることにも寄与。

50. 八戸市地域公共交通会議

- ・市内バスの幹線において、公営・民営交通の共同運行による高頻度・等間隔運行等を戦略的に実施するほか、分かりやすい行き先表示（路線ナンバリング）等を実施。
- ・住民、交通事業車、市が三位一体で既存路線の再編に取り組む「育てる公共交通（協働交通）」を推進。

51. 三条市地域公共交通協議会

- ・市タクシー協会加盟全5社と連携し、デマンドタクシーを市内全域に拡大。「事前登録が不要」「市外の人も利用可能」などフレキシブルな運行方法を確立し、利用者増と行政負担の削減を同時に実現。実証運行結果や利用者ニーズを踏まえながら、①使用車両、②予約システム、③料金設定等について仕組みを抜本的に見直すなど、PDCAサイクルを確立。

52. 南房総市地域公共交通活性化協議会

- ・市町村合併後、地域により生じた公共交通ネットワークの不均衡の解消に向け、1次交通（JR、高速バス）と2次交通（幹線としての快速バス、支線としてのデマンドタクシー）の機能と役割を明確にし、病院などの多様な主体が参画して、利便性の高い公共交通体系を構築。

53. 山口市公共交通委員会

- ・「創ろう！守ろう！みんなの公共交通～子や孫の代まで続く公共交通にしよう！～」を基本理念に、検討段階から住民が主体となって議論を行い、交通不便地域へのコミュニティタクシー導入を提案し、市内8地域について実証運行から本格運行へと移行。

54. 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～（23年度新規）

- ・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステム

の導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援。

55. 地域公共交通への財政支援における国の役割

- ・地域の生活交通の広域ネットワークの確保維持は国の役割。このため、広域ネットワークの基幹交通である地域間バス交通、離島航路・航空、基幹交通と密接なフィーダー交通を一体的・継続的に支援する。

56. 地域公共交通確保維持改善事業の活用例（北海道当別町の例）

- ・広域ネットワークの基幹系統である「あいの里線（地域間幹線（バス））」とこれに接続する「金沢線」、「みどり野線青山線」、「市街地循環線」を地域内フィーダー系統として生活交通ネットワーク計画を策定。これらの運行について国が支援する。（予定）
- ・地元の協議会において、当別町を中心とした関係者間で路線や利用促進策の協議を実施。国も構想・調査段階から支援。

57. 東日本大震災に係る「地域公共交通確保維持改善事業」の対応措置について（バス等陸上交通確保維持関係）

- ・東日本大震災により直接的に甚大な被害を受けた地域を対象として、バス等陸上交通の確保維持について、補助要件の緩和などの特例措置を実施。

58. （参考）各国の地域公共交通に関する制度