

使いやすい地域公共交通の実現に向けて

目 次

- ・ 第1回基本政策部会における委員の御指摘 1
- ・ 事業者及び自治体からのヒアリング実施結果 2
- ・ 効率的な船舶建造事例 4
- ・ 効率的な公共交通網再編事例 6
- ・ 交流人口増加に向けた取り組み 8
- ・ 地域公共交通の限界事例 9
- ・ 今後の方向性 10
- ・ (参考資料) 離島交通におけるコスト削減及び海陸一貫輸送のための検討 . . . 12

第1回基本政策部会における委員の御指摘

- 公設民営や3セク化が進み、船に知見のない人間が新船建造を主導することが増えており、造船所とうまく話せず効率的な船舶(燃費がよい、就航率が上がる良い船型)が作れないという話がある。
- 観光資源を作るという視点が必要(船自体も観光資源)。
- 人口減少がますます進んで行くにあたり、国費を導入して維持すべきナショナルミニマムの考え方は何か。
- 地域が主体といっても、ノウハウや財政面などソフト、ハードともに限りがある。

事業者及び自治体からのヒアリング実施結果

地域公共交通に関し、以下の通り自治体や事業者等の関係者ヒアリングを実施。

日程：平成26年5月20日（火）及び23日（金）

説明者：鹿児島県、長崎県、薩摩川内市、五島市、東海汽船、三洋汽船、旅客船協会

【船舶建造等のハード面に関する取り組みと課題】

- 船舶の代替建造により、省エネのほか、低騒音・低振動やバリアフリー化など利用者の利便性向上を実現。
- 公設民営の場合、自治体によっては船舶建造に関する知識が不十分であり、建造後に改造を余儀なくされ、就航が遅れた事例があると聞いている。一方、共有建造スキームを利用した船舶において、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の建造計画から造船所の選定、工事監督までの技術的サポートが功を奏した事例がある。

【航路再編や陸上交通との連携などソフト面に関する取り組みと課題】

- 事業統廃合を含む航路再編の際には、歴史的経緯や補償の面で調整に時間を要したが、債務の引き受けなど自治体の強いリーダーシップで実現
- フェリーの寄港地を発着点としたバスを運行し、フェリーの乗り継ぎに合わせた発着時刻にしている。航路改善計画を策定する際には、航路協議会に地域住民代表のほかバス事業者も参加いただいたことにより、モード間での運行ダイヤの調整を実施。

事業者及び自治体からのヒアリング実施結果

【交流人口の拡大に向けた取り組みと課題】

- 地域の観光資源と組み合わせ、航路を活用したツアー造成を行っている。
- ターミナルや船舶のデザインに新幹線のデザイナーを起用し、新幹線から島に至るまでのデザインを統一することにより、島外観光客の利用者増加を図っている。
- 旅行事業者のみならず、地元行政やJR等の他モードと連携し、統一切符の販売等を行っている事例もある。
- 都道府県では組織規模の大きさから観光と交通の部門間連携が難しい場合があり、市町村の主体的な取り組みが効果的。
- 離島と本土といった二地点間の線的移動から、滞在型観光やアイランドホッピングなど面的移動を容易にする航路整備が、交流人口のみならず定住人口の増加という観点からも重要。

【その他課題や要望】

- 少子高齢化が急速に進展するなか、利用者数の維持・向上に限界。
- 国や自治体からの新たな補助の要望
 - ・生活の足の確保と効率性を両立させる観点から、旅客定期航路事業のみならず海上タクシー等についても国庫補助対象としてほしい。
 - ・ドック時に傭船できる旅客船がない場合、貨物船の傭船についても国庫補助対象としてほしい。
 - ・燃油の高騰など突発的な費用に関する負担が大きい。
 - ・補助対象外航路における老朽化した船舶の更新について、採算性の面から負担が大きい。

効率的な船舶建造事例①

みしま

○ 萩海運(見島～萩) <49.9km、1時間20分、3便/日>

	新船	旧船
船種	フェリー	貨客船
船質	鋼	鋼
総トン数	323トン	134トン
旅客定員	150名	150名
車両航送能力	7台	—
速力	14ノット(26km/h)	14ノット(26km/h)
就航年月	平成25年4月	昭和61年12月
建造費	8億円(所有者:萩市) (うち30%を国庫補助)	2.4億円
就航率	99.2%(25年度)	96.3%(24年度)



【新船導入による影響】

- ・公設民営方式により萩市が建造したため、航路事業者の減価償却費の負担無し
- ・島内インフラ整備のため島民などが望んでいたフェリーへ船種変更
- ・フェリー化に伴い、車両航送収益の新たな確保(約3百万円の増収)
- ・スタビライザーの減揺効果により乗り心地向上
- ・バリアフリー基準充足による利便性向上

効率的な船舶建造事例②

さかのしま

さかのしま

かいつ

○ 嵯峨島旅客船(嵯峨島～貝津) <6. 2km、13分、4便／日>

	新船	旧船
船種	貨客船	貨客船
船質	FRP	鋼
総トン数	19トン	35トン
旅客定員	48名	57名
速力	20ノット(37km/h)	11ノット(20km/h)
就航年月	平成24年3月	昭和62年12月
建造費	1. 2億円 (うち10%を国庫補助)	0. 7億円
就航率	89. 3%(25年度)	85. 1%(23年度)



【新船導入による影響】

- ・ 航路実態に応じた旅客定員の縮小による小型化
- ・ 船底を丸型から角型に変更したことにより、速力が高まり、波の抵抗を受けにくくなったため、復原性が高まり、横揺れに強くなった(就航率の向上)
- ・ バリアフリー基準充足による利便性向上
- ・ ターボチャージャー(機関出力増大装置付きエンジン)による燃費向上(▲10%削減)
- ・ 速力向上による航行時間の短縮(▲7分)
- ・ 軽量化に伴い、離発着作業時に波風の影響を受けやすくなり、より安全に配慮している

効率的な公共交通網再編事例①

鳥羽市は、様々な関係者と協議のうえ、鉄道、路線バス、離島航路など、多様な公共交通手段を有効活用し、住民や観光客の利便性向上を図った。

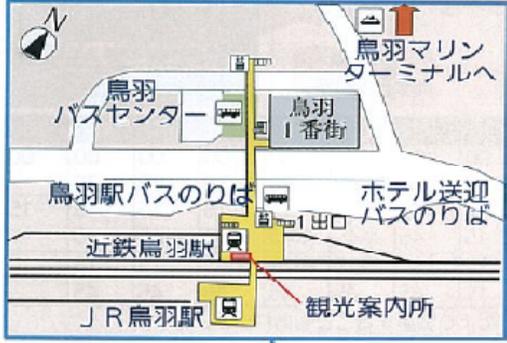
○航路図



平成23年4月、旅客船ターミナルの移転により、乗船場が鳥羽駅より遠くなったことから、駅と乗船場を結ぶバス運行を開始し、航路利用者の利便性を確保した。

- 鳥羽駅、鳥羽バスセンター、鳥羽マリンターミナルの交通結節点として、鳥羽駅一帯での乗り継ぎ利便性の向上。
- 離島航路利用者に対して、鳥羽マリンターミナルから鳥羽駅及び中之郷駅までのバスを無料としている。
- また、中之郷駅より先は、バス運賃を100円引きとすることで、地域交通の利用促進を図っている。

鳥羽駅⇄鳥羽マリンターミナルのアクセス
 ・徒歩約10分
 ・鳥羽駅バスのりば（近鉄1出口おりる）から「かもめバス」約3分



市営定期船利用の方は鳥羽駅～鳥羽マリンターミナルのかもめバスを「乗継割引券」を利用すると無料で乗車できます。「乗継割引券」は観光案内所、バス車内、鳥羽マリンターミナルで配布しています。



「瀬戸内国際芸術祭」をきっかけに、地域の観光資源と連携

2013年瀬戸内国際芸術祭(3年に一度開催)

春: 2013年3月20日～4月21日 33日間

夏: 7月20日～9月 1日 44日間

秋: 10月5日～11月4日 31日間

会期総計 108日間

◆アートに関心の高い女性・若者客・外国人に人気

→ 時間短縮(高速船利用)によりショートクルーズ、アイランドホッピングが実現

※ ・直島の人口: 3200人

・輸送人員の変化(高松～直島)

芸術祭開催期間中: 約39万人

前年同期間: 約32万人



Photo: Iwan Baan

地中博物館(直島)

「ネコ」人気により観光地化した離島

◆過疎が進む田代島のネコ人気により女性客が増加

(島には猫神社あり。猫は野生でもなく家猫でもない「半野良状態」)

→ ・観光再興
・定期航路の維持に貢献

※輸送人員の変化(石巻～田代島)

平成25年度: 約23,000人

平成20年度: 約19,000人



《 田代島 》

人口: 約60人

ネコ: 約120匹

田代島(宮城県石巻市)

地域公共交通の限界事例

五島市営航路は、島内人口の減少などから、航路利用者は年々減少し、欠損額が増加傾向にある。今後は、欠損額抑制のため、運航コストを削減しつつ、生活航路として島民の足を確保・維持していく必要がある。しかし、現状では、これ以上のコスト削減は厳しい状況である。

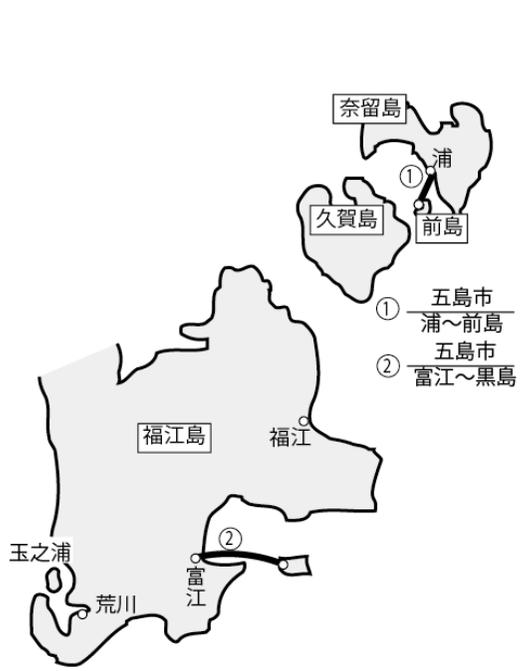
そこで、五島市は、航路運営を抜本的に見直し、デマンド方式による運航(海上タクシー)など、地域の実態に即した運航体制に変更し、経費削減を図っていくことも選択肢の一つと考えている。

※五島市ヒアリングより

○五島市営航路の概要

航路名	① うら まえしま 浦～前島	② とみえ くろしま 富江～黒島
寄港地	前島、笠松、浦	富江、黒島
航路距離 所要時間	4.4km、15分	7.2km、15分
使用船舶	旅客船1隻 (19トン、50人乗り) (船齢:25年(S63年9月 進水)) 	旅客船1隻 (14トン、20人乗り) (船齢:22年(H4年3 月進水)) 
運航回数	3便/日	2便/週
輸送実績 (1便当たり 平均)	4,276人 (平均1.96人/1便) (最大13人、最小0人)	314人 (平均1.24人/1便) (最大8人、最小0人)
島内人口	前島29人	黒島2人

○離島航路図



前提	少子高齢化・人口減少 財政上の制約
政策目的	輸送サービスの安定的提供 利便性の向上 高齢者や障がい者の円滑な移動の推進

前提を踏まえた政策
目的を実現するために
必要な取り組みとは？

1. 輸送サービスの安定的提供への支援を持続可能なものにするための取り組み

- 輸送手段の効率化への支援
 - ・ 構造改革補助制度やJRTTの共有建造を活用した船舶の代替建造支援
 - ・ 船舶建造時の技術的助言の強化
- 交通ネットワークの効率化への支援
 - ・ 地域公共交通活性化再生法による再編計画策定の促進
 - ・ 地域で策定した再編計画に基づき、旅客定期航路事業から転換するデマンド運航等への支援
- 輸送人員増加に向けた取り組み
 - ・ 生活航路を活用したファミトリップの実施による旅行商品造成支援

2. 利用者目線の利便性向上を確保するための取り組み

●陸上交通との円滑な連携

- ・陸上・海上のモード横断的な取り組みを、先進事例の適用も含め運輸局を中心に促進
- ・陸上・海上間で乗り換えなしの一貫輸送を可能とする船舶の開発・実用化

3. ターミナル及び船舶のバリアフリーを促進するための取り組み

●オリンピック・パラリンピック東京開催を契機とした啓発の促進

- ・ターミナルや船舶のバリアフリー実施状況に関する情報の一元化

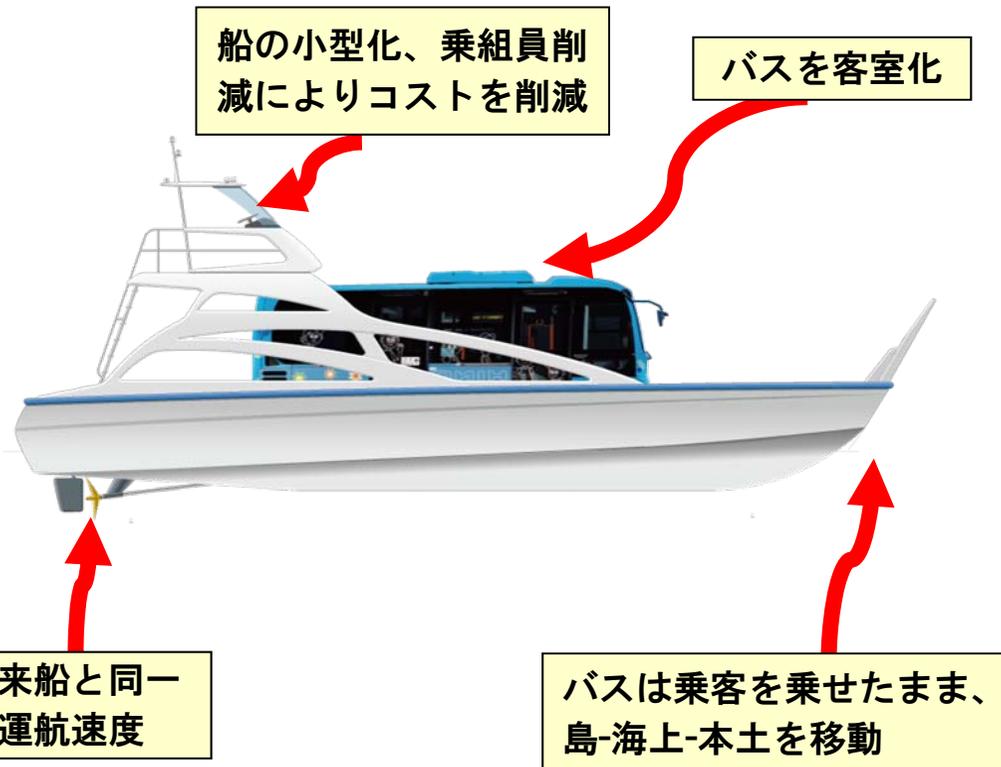
●バリアフリー設備整備に対する支援

- ・バリアフリー化設備等整備事業の活用促進

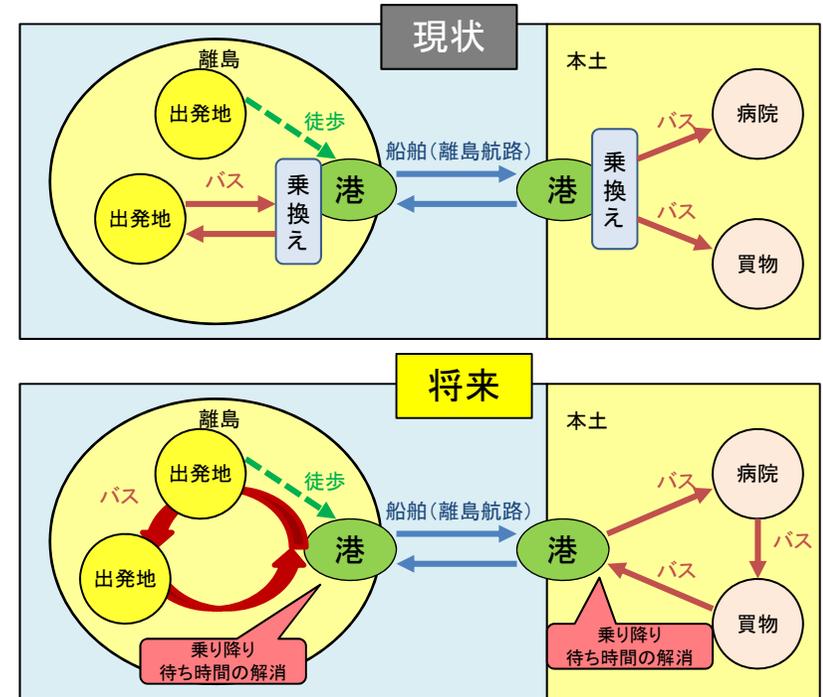
(参考資料) 離島交通におけるコスト削減及び海陸一貫輸送のための検討

(独)海上技術安全研究所においては、コスト削減と陸上交通との一貫輸送双方を可能とするため、車両(バス等)を客室化した船(バスフロート船)を建造中。本年秋に実証実験を予定。

○コンセプト 《海陸連結型バス交通システム》



○運行形態



建造中のバスフロート船

