

2 地域交通の現状と課題

今後の地域交通のあり方を検討する上で鍵となる地域公共交通の衰退の要因を明らかにするため、地域交通の現状を整理するとともに、衰退の因果関係を分析し、課題としてとりまとめる。

2.1 地域交通の現状

1) 地域交通を取り巻く社会経済動向

- (1) 人口減少
- (2) 少子高齢化
- (3) 自家用自動車の普及
- (4) 人口・施設等が低密度に分布する都市構造

3) 地域交通を支える関係者

- (1) 当事者意識の低い地域住民
- (2) サービスとコストの削減により経営を維持する交通事業者
- (3) 対処療法の域を出ない自治体

2) 地域交通に係る需要の動向

- (1) 交通需要全体の減少
- (2) 通勤・通学需要の減少
- (3) 公共交通の機関分担率の低下

4) 地域公共交通のサービス内容

- (1) 利便性の低いサービス内容
- (2) サービスに関する情報不足
- (3) 非効率なサービス内容

5) 地域公共交通の利用者とサービス水準の経年変化

- (1) 利用者の減少
 - (2) サービス水準の低下
- 悪循環

6) 地域交通に係る法制度

- (1) 交通事業への新規参入・撤退の容易化
- (2) 公共交通の運行主体の拡大
- (3) 地方公共団体を中心とした地域の関係者による地域交通に係る総合的取組の制度化

2.2 地域交通の課題

1) 地域における存在意義・役割の低下

- ・モータリゼーションの進展により、地域における公共交通の地位は相対的に低下
- ・シビルミナムの確保のみならず、地域活性化や地域構造の形成などを担える状況にない

2) 地域交通のサービス水準の著しい低下

- ・利用者減少に伴いサービス水準も著しく低下する一方で、路線重複など過大なサービスが提供されるなど効率性が低い
- ・マイカーからの転換など新たな利用者を獲得できるサービス水準となっていない

3) 地域交通に対する関係者の希薄な意識

- ・マイカーへの依存が高まり、地域交通に対する関係者の意識が希薄化
- ・関係者の希薄な意識は、利用者減少、サービス水準の低下の悪循環に陥る一因に

2.1 地域交通の現状

統計データや既往の文献から地域交通の現状について、以下の視点から整理する。

1) 地域交通を取り巻く社会経済動向

- ・ 地方部では人口減少・少子高齢化により、過疎化や地域経済の縮小等が懸念されている。
- ・ 自家用車の普及や人口・施設の郊外部への拡大により、公共交通が成り立ちにくい状況となっている。
- ・ 他方、高齢化の進展等に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段として、公共交通の重要性が増大しており、地域公共交通の衰退が地域生活に与える影響は従前より大きいものとなっている。

(1) 人口減少

我が国の人口は平成 20 年をピークに減少している。地方部では、大都市部への人口流入が続いており、平成 12 年をピークに人口は減少している。人口減少は今後も継続すると予測されており、過疎化や地域経済の縮小等が懸念されている。

(2) 少子高齢化

全国の高齢化率は、一貫して上昇しており、年少率は一貫して減少している。
生産年齢人口率は平成 7 年に減少に転じている。
高齢化に伴い、高齢者のみの世帯数は増加している。

(3) 公共施設等の統廃合

教育施設数、病院数、商業施設数はほぼ一貫して減少しており、全国的に統廃合が進展している。

(4) 自家用自動車の普及

全国的に、自家用自動車の保有台数が増加している。世帯当たり普及台数は、特に地方部で高い。

(5) 人口・施設等が低密度に分布する都市構造

郊外部において、住宅地や商業施設が開発され、市街地が低密度に拡大している。

2) 地域交通に係る需要の動向

- ・ 地方圏では、人口減少、高齢化により、交通需要は減少傾向にある。
- ・ 少子・高齢化等により、移動需要に占める通勤・通学の割合が減少する一方で、私事の割合が増加している。
- ・ マイカーの普及等により、公共交通の機関分担率は低下してきた。

(1) 交通需要全体の減少

地方圏では、交通機関の輸送人員は平成12年をピークに減少傾向にある。

人口減少に加え、他世代より、1日当たりのトリップ数が少ない高齢者数の増加が要因として考えられる。

(2) 通勤・通学需要の減少

地域交通の需要のうち、通勤・通学は2割程度を占め、帰宅も合わせると4割程度を占める。通勤・通学者は年々減少傾向にあり、地域交通の需要に占める割合も減少傾向にある。

一方、高齢化に伴い私事の需要は増加傾向にある。

(3) 公共交通の機関分担率の低下

地方部では、マイカーの普及等により、公共交通の機関分担率は低下してきた。

近年、公共交通の輸送人員等は下げ止まりの兆しも見せているが、機関分担率は低い水準にある。

3) 地域交通を支える関係者

- ・ 地域住民・交通事業者・自治体がそれぞれの立場で場当たり的な行動を取ることが、利用者の減少、サービス水準の低下といった悪循環に陥る要因の一つとなっている。

(1) 当事者意識の低い地域住民

マイカー利用が浸透し、地域交通に対する関心が薄いだけでなく、自らが高齢等でマイカーを利用できなくなった場合のことなどを考えていない。

(2) サービスとコストの削減により経営を維持する交通事業者

利用者の減少による収益の悪化をコストやサービスの縮小で対応しており、サービスの改善により新たな需要を掘り起こすなどの取り組みが不足している。

(3) 対処療法の域を出ない自治体

地域交通の必要性に関する認識が乏しく、事業者任せといった考え方が根強いだけでなく、自治体の取り組みも対処療法的な域を出ないなど、地域全体を考慮した取り組みとなっていない。

4) 地域公共交通のサービス内容

- ・バス交通は利用者の望むサービスレベルに達していない。
- ・提供されているサービスについても、情報不足等により、利用につながらないことや、サービスの競合等により非効率になっている事例がある。

(1) 利便性の低いサービス内容

地方圏では、運行本数、運賃、ネットワーク密度に対する不満が多い。

地方圏の路線バスの運行頻度は低く、土日に運休する系統も多いことに加え、ネットワーク密度も粗く、利用者の望むサービスレベルとの乖離が大きい。

(2) サービスに関する情報不足

バスについては、サービスが提供されているものの、サービスに関する情報提供が不足していることや、サービス内容が分かりにくいことが、バス利用の進まない原因の一つとなっている。

(3) 非効率なサービス内容

比較的規模の大きな地域では、中心部にバス路線が集中し団子運転が発生したり、路線バスとコミュニティバス、教育・福祉部署の運行するバスなどとの競合が発生したりするなど、バス同士で乗客を奪い合い、非効率な交通ネットワークを形成している場合がある。

また、市街地部・郊外部でも同じ本数で運行されるなど需要に見合わないサービスが提供されている事例もある。

5) 地域公共交通の利用者とサービス水準の経年変化

・ 地方圏域の公共交通は、利用者減少とサービス水準の低下の悪循環に陥っている。

地域の公共交通は、モータリゼーションの進展や長年にわたり地域交通が事業者任せで運営されてきたこと等の複合的要因により、多くの地域において、利用者減少とサービス水準の低下の悪循環に陥っている。

近年は、高齢化の進展などから公共交通の必要性が認識され、維持・確保に向けた取り組みが広がりつつあるが、マイカー利用が浸透し、公共交通がマイカーからの転換の受け皿となるだけのサービス水準を有していないことから、悪循環を断ち切るには至っていない。

(1) 利用者の減少

地方圏域においては、公共交通の利用者は減少傾向にある。バスと鉄道を比較すると、バス利用者の減少が顕著である。

バスは鉄道と比較して、近距離の輸送を担っていることから、マイカー利用への転換が進み、大幅な利用者の減少につながったと考えられる。

(2) サービス水準の低下

バスや鉄道の利用者減少に伴い、路線の廃止や減便、運賃の値上げなど、サービス水準の低下が進行している。

バスは鉄道と比較して、路線の廃止が容易であることなどから、路線の廃止がより顕著に進んだものと考えられる。

6) 地域交通に係る法制度

- ・道路運送法の改正により、交通事業への新規参入や撤退が容易化するとともに、市町村・NPO等による公共交通サービスの提供が可能となった。
- ・地域公共交通活性化・再生法の制定により、地方公共団体を中心とした地域の関係者による地域交通の総合的な計画策定などの総合的な取り組みについて制度化された。

(1) 需給調整規制の廃止による新規参入や撤退の容易化

平成12年2月、平成14年2月の道路運送法の改正により、貸切バス事業、乗合バス事業及びタクシー事業に対して需給調整規則が廃止され、新規事業者による参入が容易となるとともに、交通事業者の意思で事業からの撤退を行うことが可能となった。

(2) 公共交通の運行主体の拡大

平成18年10月の道路運送法の改正により、市町村やNPO等による自家用自動車による有償運送を可能とする制度が創設された。また、平成27年4月の同法の改正では、法人格がない主体においても自家用有償旅客運送が可能となり、地域住民以外の人でも利用が可能となるなど、交通事業者以外が主体となる交通サービスの範囲が、供給・利用双方の面で拡大している。

(3) 地方公共団体を中心とした地域の関係者による地域交通に係る総合的取組の制度化

平成19年10月の地域公共交通活性化・再生法の制定により、地域公共交通の活性化・再生に関する多種多様な取り組みを推進するために、地方公共団体が地域公共交通総合連携計画を作成することなどが定められた。また、平成26年11月同法の改正により、地方公共団体が交通施策とまちづくり等との連携を強化した地域公共交通網形成計画を作成することや、実施計画となる地域公共交通再編実施計画を作成することなどが定められた。

平成25年12月に策定された交通政策基本法においては、交通とまちづくりとの連携や、地域住民・交通事業者・自治体などの地域交通の関係者が地域交通に主体的・積極的に関わるよう責務・役割の明確化が定められた。

2.2 地域交通の課題

1) 地域における存在意義・役割の低下

- ・モータリゼーションの進展等により、地域の交通体系における公共交通の地位は相対的に低下している。
- ・地域交通は、シビルミニマムの確保のみならず、地域活性化や地域構造の形成等を担うという役割を明確にする必要がある。

モータリゼーションの進展により、地域交通の地位は相対的に低下しており、現在の公共交通の利用者は、児童・生徒や高齢者などいわゆる交通弱者が主体である。

そのため、自治体等における地域交通施策も福祉的な発想で行われ、地域住民が生活する上で最低限必要なサービス（シビルミニマム）の確保が重要なテーマとなっている。

地域交通を活性化するためには、地域における地域交通の意義や、地域交通による地域活性化や地域構造の形成等といった担うべき役割を明確にする必要がある。

2) 地域交通のサービス水準の著しい低下

- ・利用者減少に伴いサービス水準も著しく低下する一方で、路線の重複など過大なサービスが提供されるなど効率性が低い。
- ・ネットワーク再編や効率化を進め、マイカーからの転換の受け皿となるサービス水準の確保が必要である。

地域交通は、利用者減少に伴いサービス水準も著しく低下し、地域住民が望むサービス水準に達していない。

一方で、関係者の連携不足などから路線の重複など需要に対して過大なサービスとなるなど効率性も悪く、また、地域住民等に利用してもらうための工夫も不足しており、利用に結びついていない面もある。

ネットワークの再編や効率化を進め、マイカーからの転換の受け皿となるサービス水準を確保する必要がある。

3) 地域交通に関する関係者の希薄な意識

- ・地域住民、交通事業者、自治体の場当たり的な行動が、利用者の減少やサービス水準の低下といった悪循環の一因となっている。
- ・サービスの改善と利用増加の好循環を生み出す、関係者の主体的・積極的な行動の喚起が必要である。

地域住民、交通事業者、自治体がそれぞれの立場で、場当たり的な行動を取ることが、利用者の減少、サービス水準の低下といった悪循環に陥る要因の一つとなっている。

地域交通の関係者が、地域交通の存在意義・役割を認識し、サービスの改善と利用増加の好循環を生み出すような主体的・積極的な行動を喚起することが必要である。