

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会
今後のバスサービス活性化方策検討小委員会の検討状況について

1. 趣旨

バスサービスは、地方部を中心に輸送人員の長期低迷が続き、経営環境は大変厳しい状況にあるが、バスサービスは地域住民にとって身近な交通機関であり、特に高齢者や学生等自家用車の利用に制約がある人々にとっては必要不可欠な交通機関である。

そこで、バスサービスの活力を取り戻すため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会に「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」を設置し、中長期的な視点から、包括的な審議を行うこととしたものである。

2. 委員名簿

委員長	杉山 雅洋	早稲田大学大学院商学学術院教授
委員	佐藤友美子	サントリー（株）次世代研究所部長
	宮下 正美	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	船山 龍二	（社）日本ツーリズム産業団体連合会会長
	廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科科長
臨時委員	齋藤 寛	（社）日本バス協会会長
	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
	寺田 一薫	東京海洋大学海洋工学部教授
	中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院システムの創生部門教授
	南 砂	読売新聞東京本社編集委員
専門委員	上杉 雅彦	神姫バス（株）代表取締役社長
	住野 敏彦	日本私鉄労働組合総連合会中央副執行委員長
	野村 文吾	十勝バス（株）代表取締役社長
	堀内光一郎	富士急行（株）代表取締役社長
	山内 治男	元西武バス（株）社長
	山崎 哲男	（株）ジェイ・コーチ代表取締役社長
オブザーバー	谷藤 裕明	岩手県盛岡市長
	美田 長彦	埼玉県三郷市長

3. 検討状況

平成18年3月31日 第1回委員会

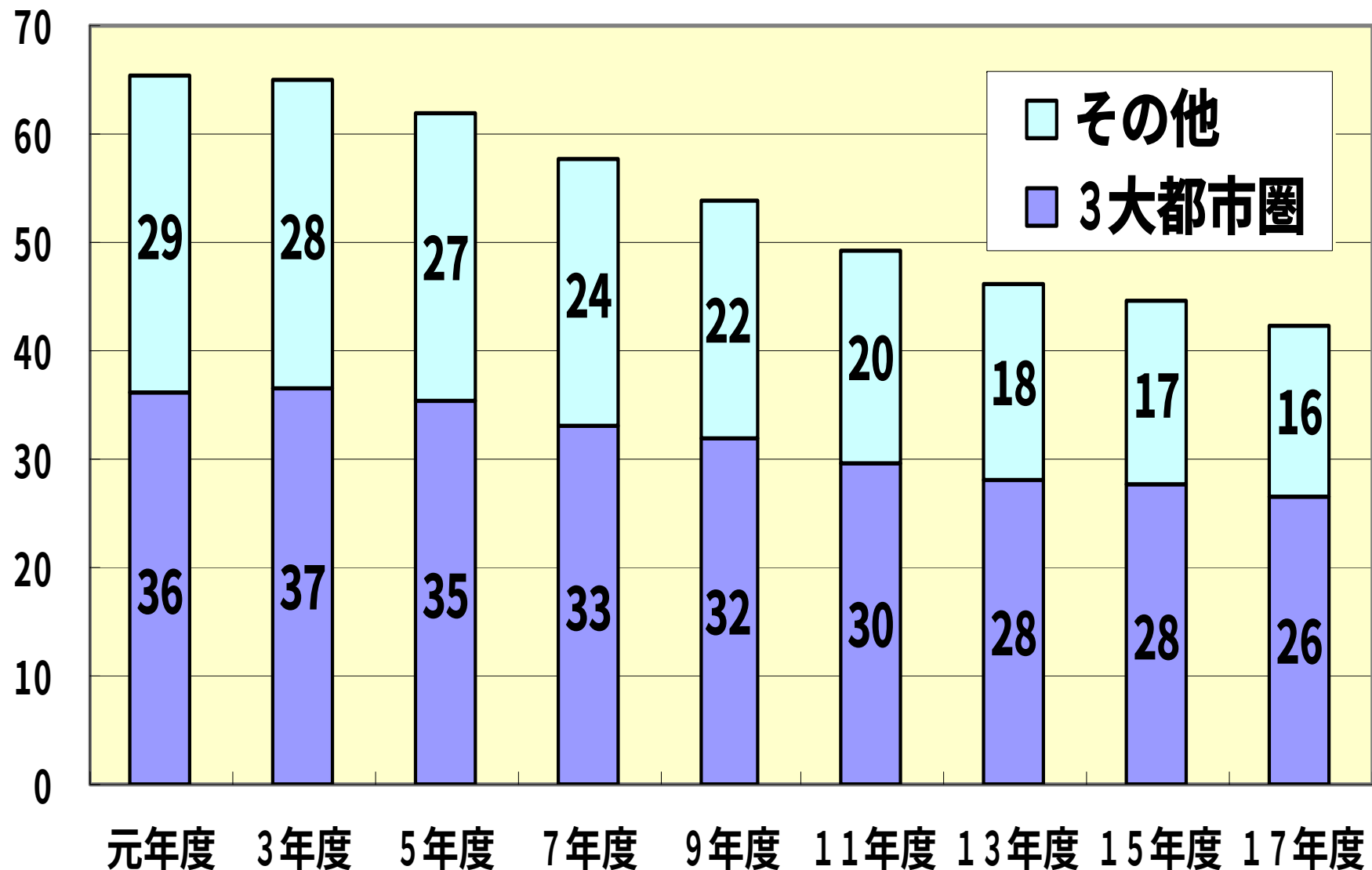
これまで11回委員会を開催

平成19年6月20日の第12回委員会で、最終とりまとめを行う予定。

バスの輸送人員の推移

長期的な減少傾向に歯止めがかかっていない。
特に地方部の減少率が大きい。

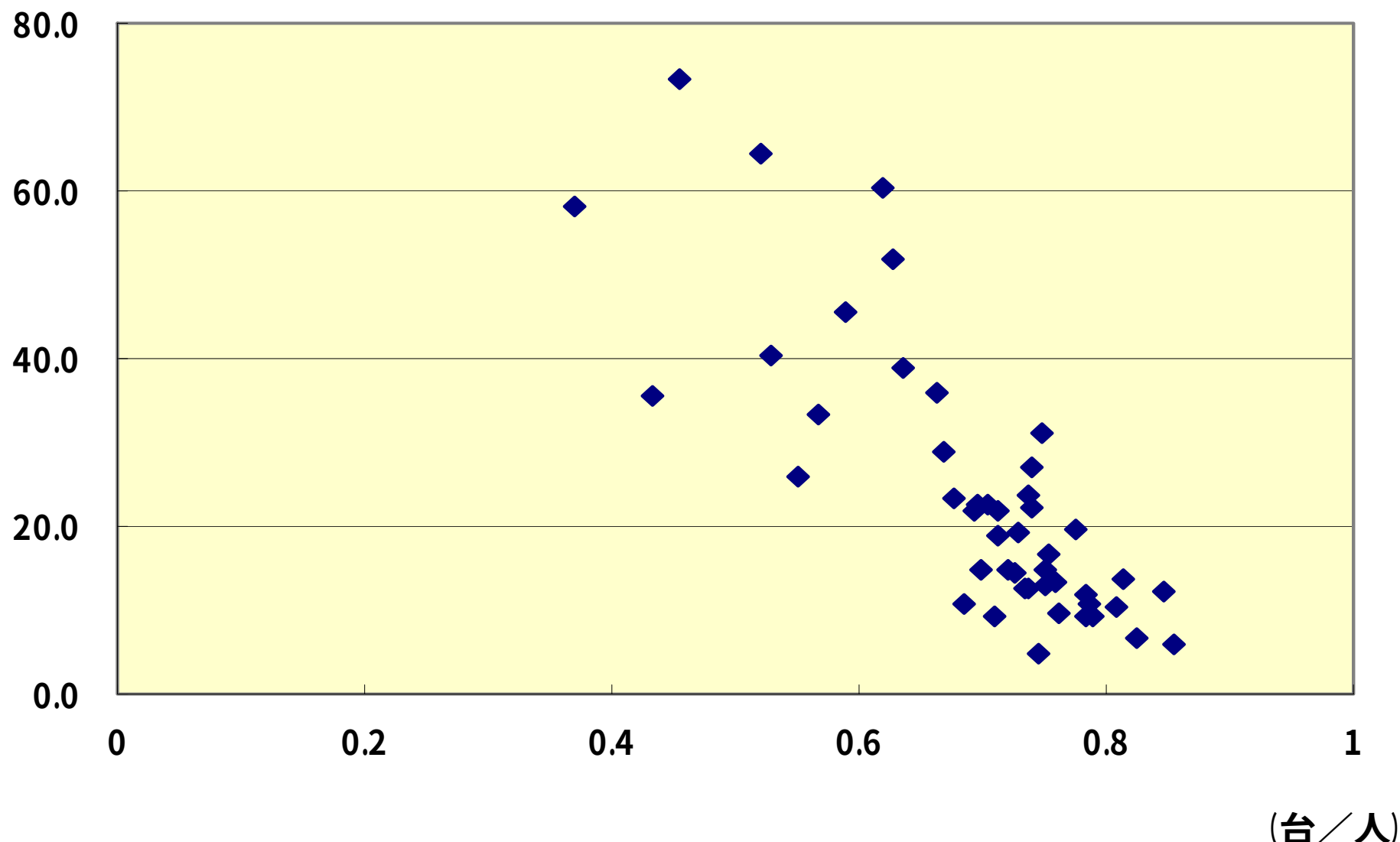
(億人)



自動車の普及とバスの利用状況の関係

都道府県別の一人当たりの自動車普及台数とバスの平均利用回数には反比例の関係がみられる。

(回／年)



バスの地域別の利用状況

- **大都市圏** 公共交通機関としては鉄軌道が大きな役割。
バスは鉄軌道ネットワークへのフィーダーや鉄軌道を補完する交通機関
- **地方都市** 全体として自家用車との競合が大きい。
都市構造の違いにより、バスの利用状況が大きく異なる。
バスの利用促進には、街づくりとの連携が重要
- **地方部** 自家用車の役割が極めて大きい。
バスは主として高齢者や学生等に利用されている。
公的支援なくしてネットワークを維持することは困難。

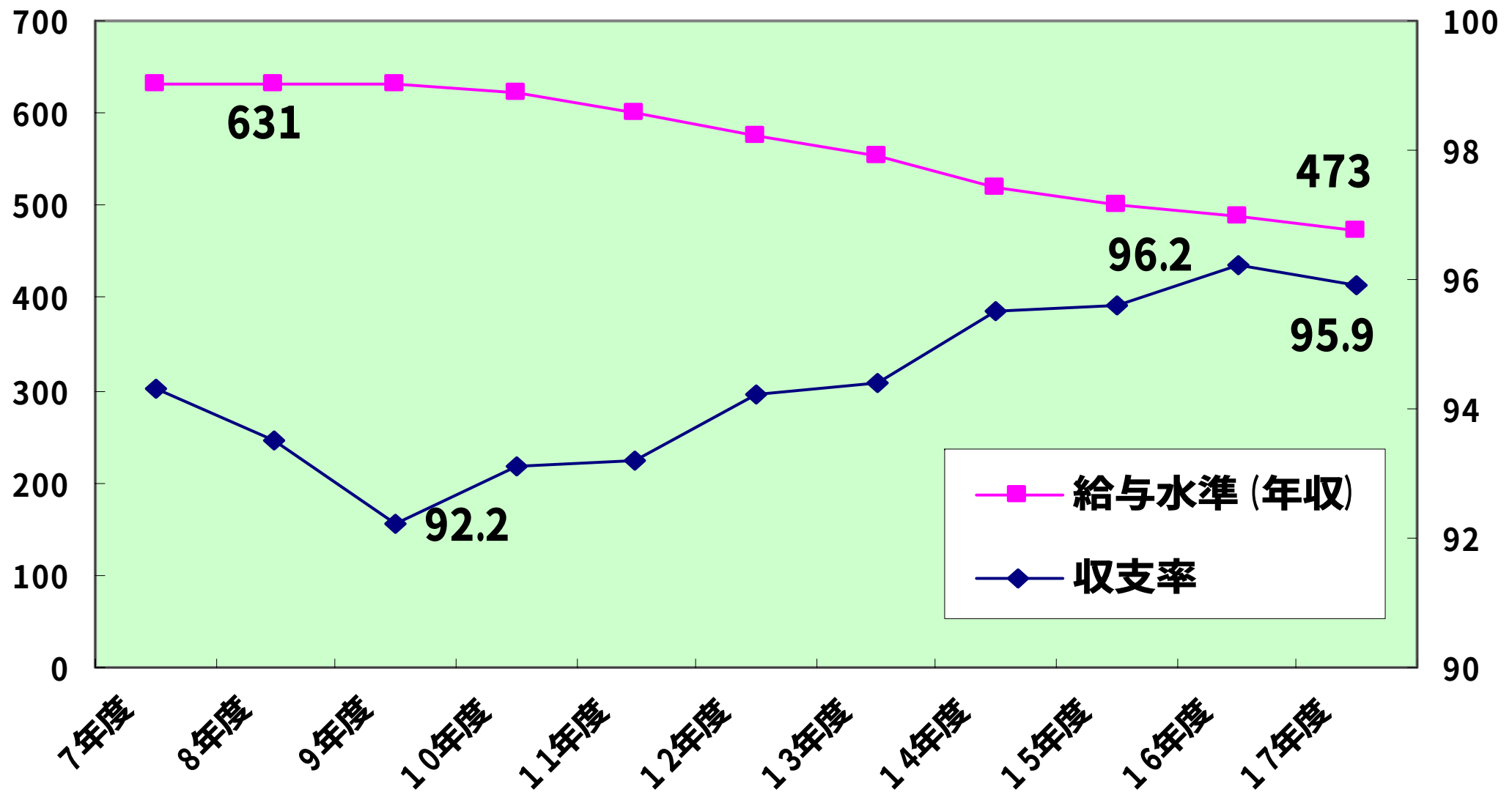
14年2月の規制緩和の効果

潜在的な競争圧力があり、人件費を中心にコスト削減が進展し、収支率が改善

民営事業者の収支率と給与水準

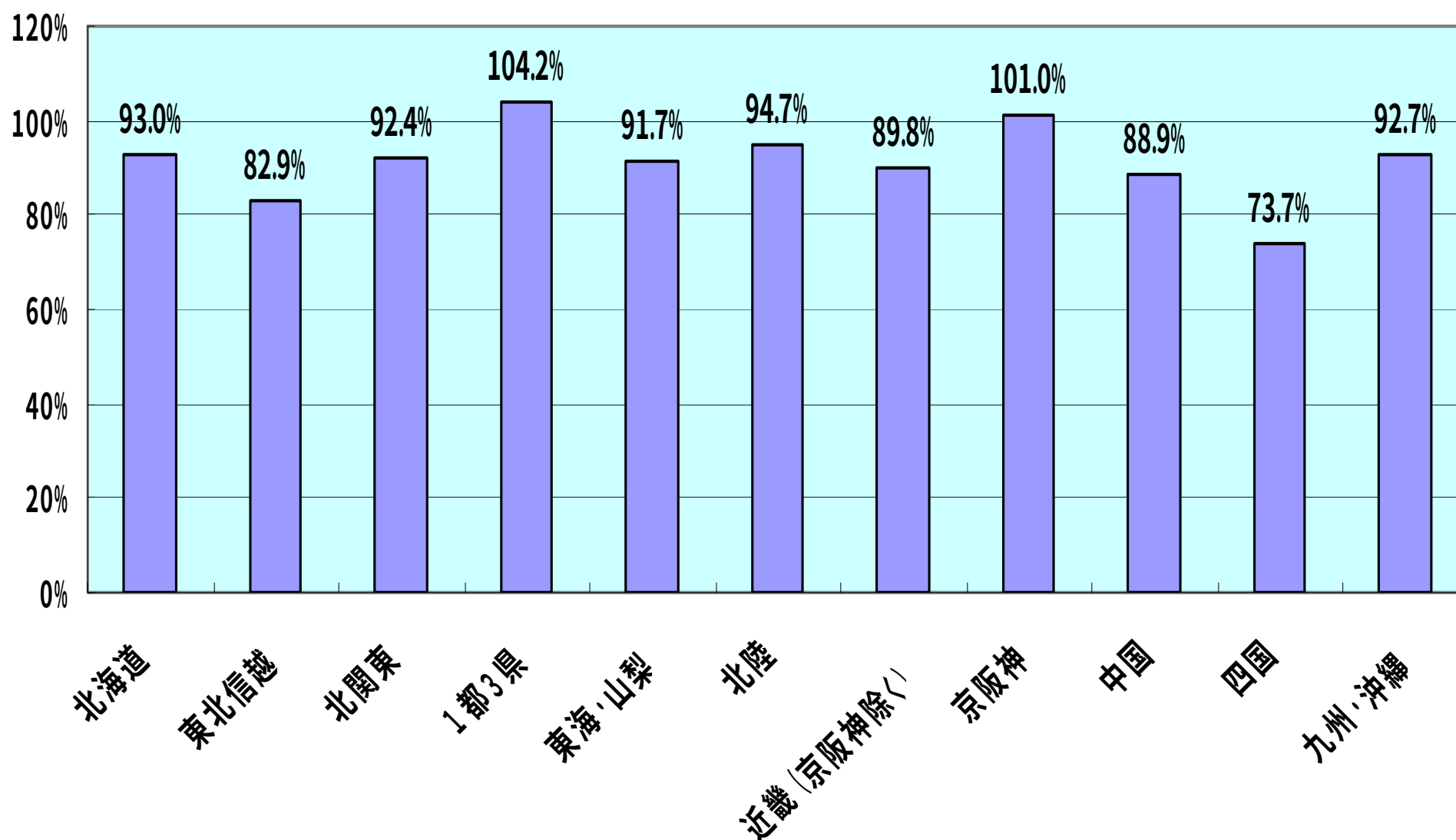
(給与水準: 百万円)

(収支率: %)



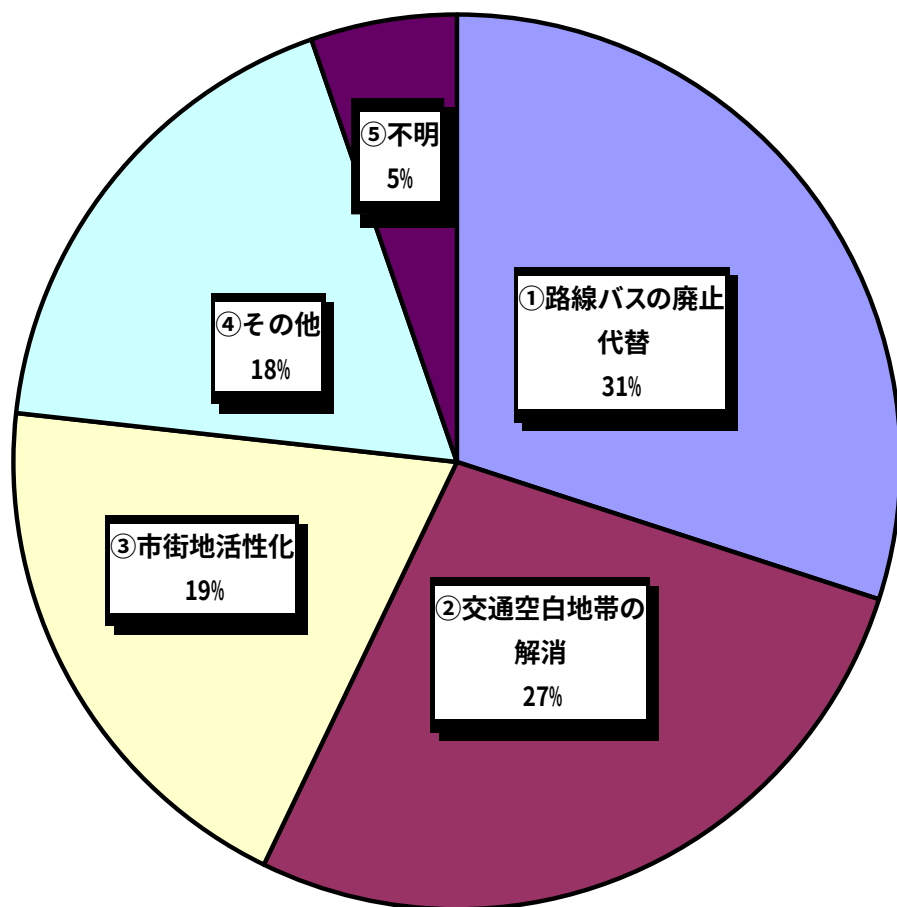
収支状況を地域別にみると、大都市圏では100%を超えているが、その他の地域では100%に至らず、不足分は補助金で補填されている。

平成17年度地域別経常収支率

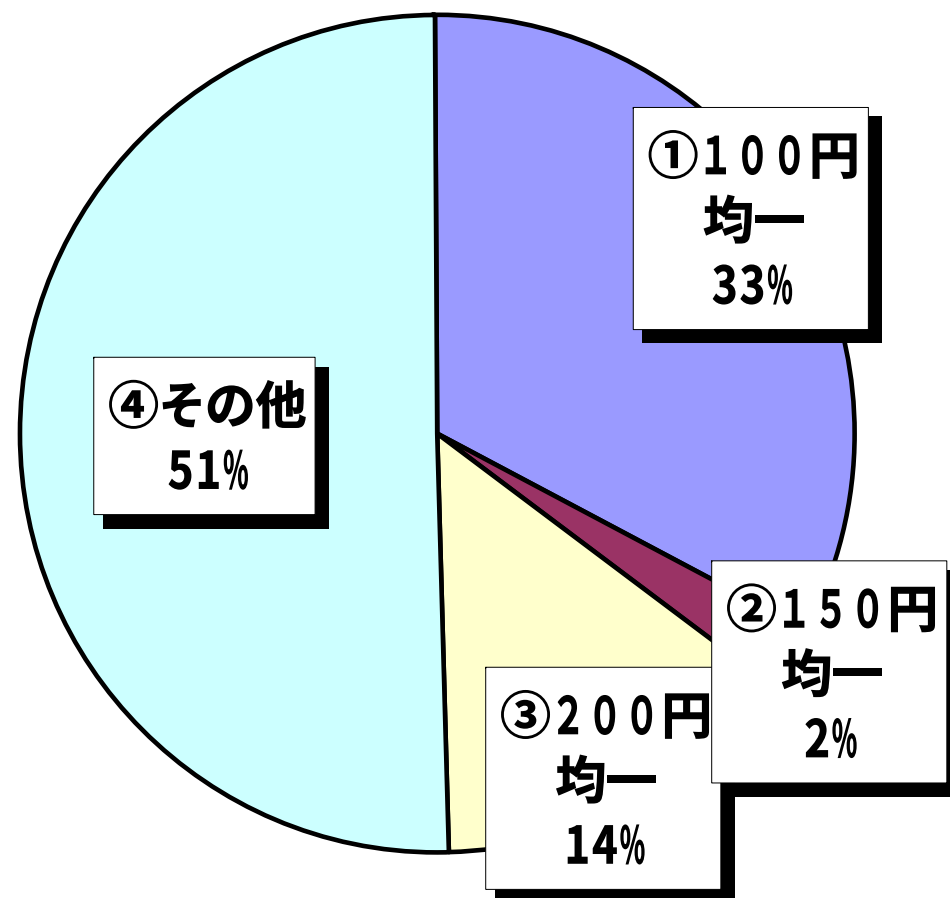


市町村が、交通空白地域・不便地域を解消するため、自らが主体的に運行計画を策定し、運行を確保するコミュニティバスが全国的に普及している。

コミバスの運行目的



コミバスの運賃形態



バスに対する社会的期待

①本来の役割

人の移動というニーズに対して、安全、確実、迅速、快適な輸送サービスを提供する。

②社会的役割

街づくり

住みやすい街づくりへの貢献

経済効率向上

渋滞解消

交通安全

自家用車の死傷者数はバスの40倍

高齢化社会

高齢者の外出機会の確保

環境問題解決

自家用車のCO₂排出量はバスの3.3倍

観光

観光立国実現への貢献

今後のバス活性化策のあり方

『関係主体間の役割分担の明確化と連携の強化』

○関係主体の役割分担

	責務	業務
国	安全確保 利用者利便の確保 ナショナルミニマムの確保	道路運送法等関係法令の立案・施行 補助金等支援策の実施
地方公共団体	地域住民のための交通サービスの確保 バス運行の環境整備 都市政策を含めた総合性の確保	補助金等支援策の実施 インフラ整備 関係者間の調整
事業者	安全、快適、低廉な運行サービスの提供	バスの運行 道路運送法等関係法令の遵守
地域住民	生活しやすい地域社会の形成	バスサービスの確保に向けた主体的な取り組み

連携の方向性

これまでの連携

事業者

バス事業の経営

連携の必要性は認識

地方公共団体

道路整備・改良、交通規制

これからの連携のあり方

事業者・地方公共団体

計画、運営、運行の各段階で、各々の役割を明確にして、
総合的・体系的に連携する必要があるのではないか。

計画

総合的・具体的な計画（まちづくりと一体的に）
・走行環境改善策を念頭においた路線設定、運行頻度
設定等による利用しやすいバスネットワークの整備
・走行環境改善のための施設整備、交通規制

運営

事業者と地方公共団体の役割を明確化

◎事業者

主体性をもって、採算がとれるように運営

◎地方公共団体

民間事業者の取り組みを側面的に支援

民間事業者の取り組みでは住民の足の確保ができ
ない場合には、主体的に運営

運行

事業者が創意工夫を発揮

連携の進め方

都道府県単位に設置されている地域協議会と、市町村単位で設置される地域公共交通会議を積極的に活用

地域協議会

設置単位

都道府県毎

協議内容

生活交通のあり方
(特に、路線廃止時の対応)

協議が調った場合の効果

原則6ヶ月前の路線廃止の
届出を30日前までに緩和

地域公共交通会議

設置単位

市町村毎
(複数市町村共同も可)

協議内容

コミバス等市町村が主体的に
運営するバスのあり方

協議が調った場合の効果

運賃の認可制を届け出制に緩和