

資料1 地方都市におけるバス活性化策

目次

- 地方都市のバスの現状認識と課題の整理
- 都市の交通手段のイメージ
- 地方都市におけるバス利用の現状
- 各主体の役割、協議の仕組み
- 国の施策(バス利用促進等総合対策事業)
- 地方公共団体の取り組み
 - ① コミュニティバス
 - ② 交通規制に関する地方公共団体の意向の反映等
 - ③ 総合的・計画的な取り組みの事例
- 地方都市におけるバス活性化のための検討課題

地方都市のバスの現状認識と課題の整理 (典型例:人口50万人前後の県庁所在地)

- 現状

- ①バスが公共交通機関の中で中心的な役割を果たすことを期待されている。
- ②自家用車との競合が大きく、利用者は減少傾向
- ③都市構造等の差が大きく、求められるバスの機能も一様ではない。

- 課題

- ①環境問題への対応、高齢化の進展等の中で、バスには、引き続き中心的な公共交通機関としての役割が期待される。
- ②都市構造やその変化を見極めながら、地域の実情に応じて、次のような対応が必要。
 - ◇街づくりと連携した総合的なバス活性化策(走行環境改善、情報提供、快適性向上等の組み合わせ、バスを優先した街づくりなど)
 - ◇モビリティ・マネジメントの実施等による地域社会と連携したバス利用の呼びかけ。

乗合バスの一人当たり年間乗車回数で、長崎県が4位。石川県、青森県も上位。
都市構造等バスを取り巻く環境の影響は大きいと考えられる。

1位	神奈川県	74.8
2位	京都府	62.2
3位	東京都	58.1
4位	長崎県	57.6
5位	福岡県	53.7
6位	奈良県	45.7
7位	兵庫県	42.7
8位	広島県	40.4
9位	千葉県	38.1
10位	北海道	36.6
11位	大阪府	36.4
12位	鹿児島県	36.0
13位	宮城県	29.5
14位	石川県	28.1
15位	埼玉県	25.6
16位	静岡県	25.3
17位	愛知県	24.6
18位	青森県	23.3
19位	熊本県	23.1
20位	新潟県	22.8

21位	山口県	22.4
22位	沖縄県	22.3
23位	三重県	20.3
24位	岩手県	19.5
25位	大分県	18.4
26位	岡山県	16.8
27位	滋賀県	15.5
28位	和歌山県	14.8
29位	秋田県	14.6
30位	鳥取県	14.5
31位	茨城県	14.0
32位	島根県	13.9
33位	福島県	13.7
34位	徳島県	13.6
35位	佐賀県	13.2
36位	宮崎県	13.0
37位	長野県	12.0
38位	山形県	11.1
39位	栃木県	10.7
40位	愛媛県	10.5

41位	高知県	9.8
42位	富山県	9.5
43位	岐阜県	9.1
44位	福井県	8.8
45位	山梨県	6.9
46位	群馬県	5.9
47位	香川県	4.6
	全国	34.0

県庁所在都市への通勤・通学の交通機関

	バスの利用		鉄道＋1種類の交通機関	自家用車のみ	徒歩＋自転車	その他	
	乗合バスのみ	鉄道＋乗合バス					
札幌	14.0%	5.6%	8.4%	20.8%	36.9%	18.5%	9.8%
青森	7.4%	6.8%	0.6%	2.7%	52.3%	19.2%	18.4%
盛岡	7.3%	6.5%	0.8%	6.4%	49.4%	28.4%	8.6%
仙台	13.0%	8.1%	4.9%	17.5%	39.7%	19.6%	10.2%
秋田	4.7%	3.9%	0.8%	5.5%	58.7%	23.2%	8.0%
山形	2.6%	2.3%	0.3%	5.3%	64.7%	21.1%	6.3%
福島	4.2%	3.3%	0.9%	8.6%	59.8%	21.7%	5.8%
水戸	9.0%	6.3%	2.8%	9.7%	58.7%	14.8%	7.8%
宇都宮	5.2%	3.7%	1.5%	6.4%	60.0%	20.0%	8.4%
前橋	1.6%	1.1%	0.5%	5.5%	69.3%	17.8%	5.8%
浦和	8.5%	2.1%	6.4%	31.2%	22.8%	26.9%	10.5%
千葉	11.0%	3.1%	7.9%	27.1%	34.0%	17.5%	10.4%
23区	12.7%	1.6%	11.1%	59.8%	6.2%	13.3%	8.0%
横浜	19.5%	5.4%	14.1%	33.3%	19.6%	16.4%	11.2%
新潟	10.4%	8.8%	1.6%	9.0%	52.7%	20.6%	7.2%
富山	3.4%	2.7%	0.7%	9.2%	66.4%	16.1%	4.9%
金沢	9.8%	8.1%	1.7%	4.3%	57.5%	18.4%	9.9%
福井	3.0%	2.5%	0.5%	6.0%	67.9%	17.8%	5.3%
甲府	2.7%	2.2%	0.5%	6.7%	56.6%	22.6%	11.4%
長野	4.1%	3.4%	0.6%	10.9%	56.0%	21.9%	7.1%
岐阜	7.6%	5.3%	2.3%	7.0%	58.5%	19.4%	7.5%
静岡	8.5%	5.6%	2.8%	11.3%	38.2%	27.1%	14.9%
名古屋	9.9%	3.0%	6.8%	33.1%	30.9%	18.3%	7.7%
津	4.5%	2.8%	1.7%	14.2%	57.2%	16.4%	7.7%

	バスの利用		鉄道＋1種類の交通機関	自家用車のみ	徒歩＋自転車	その他	
	乗合バスのみ	鉄道＋乗合バス					
大津	8.5%	2.2%	6.2%	27.0%	35.9%	17.2%	11.4%
京都	12.0%	5.1%	6.9%	26.1%	19.4%	24.2%	18.4%
大阪	9.7%	0.9%	8.8%	54.6%	11.0%	17.8%	6.8%
神戸	15.1%	4.2%	10.9%	37.1%	21.8%	14.3%	11.7%
奈良	12.8%	3.7%	9.1%	24.2%	34.1%	16.5%	12.4%
和歌山	3.4%	1.4%	1.9%	8.1%	48.2%	19.9%	20.3%
鳥取	3.0%	2.5%	0.5%	4.6%	64.5%	22.0%	5.9%
松江	3.9%	3.5%	0.5%	3.4%	58.7%	24.2%	9.8%
岡山	4.3%	3.2%	1.0%	12.7%	50.6%	23.8%	8.5%
広島	13.1%	9.1%	4.0%	15.8%	31.9%	23.7%	15.5%
山口	1.3%	1.1%	0.2%	3.0%	60.6%	27.7%	7.5%
徳島	2.7%	2.5%	0.3%	4.1%	53.9%	25.8%	13.5%
高松	1.6%	1.3%	0.3%	12.1%	50.3%	24.8%	11.2%
松山	1.9%	1.5%	0.3%	6.7%	40.7%	30.3%	20.4%
高知	3.0%	2.6%	0.4%	9.1%	46.3%	27.7%	13.9%
福岡	16.3%	9.7%	6.5%	21.7%	27.0%	21.3%	13.8%
佐賀	2.2%	1.8%	0.4%	4.4%	58.8%	25.7%	8.8%
長崎	27.6%	25.2%	2.4%	7.3%	32.0%	14.7%	18.5%
熊本	8.2%	7.3%	0.9%	6.3%	47.2%	25.2%	13.1%
大分	6.1%	5.5%	0.7%	4.4%	57.7%	20.8%	11.0%
宮崎	4.2%	4.1%	0.1%	2.5%	57.7%	24.8%	10.7%
鹿児島	11.8%	10.6%	1.2%	6.2%	47.2%	19.5%	15.2%
那覇	17.0%	17.0%	0.0%	0.0%	46.8%	16.8%	19.4%

注)平成12年国勢調査より。複数の交通機関を利用する場合の調整はとれていない。その他の中にバスとその他の交通機関を複数利用したケースが含まれている。

バスの利用者数は、いずれの都市においても減少傾向にある。
都市の大きさごとに利用者数の減少の状況を見ると、大都市圏では減少率が小さい一方、地方の県では減少率が大きくなっている。

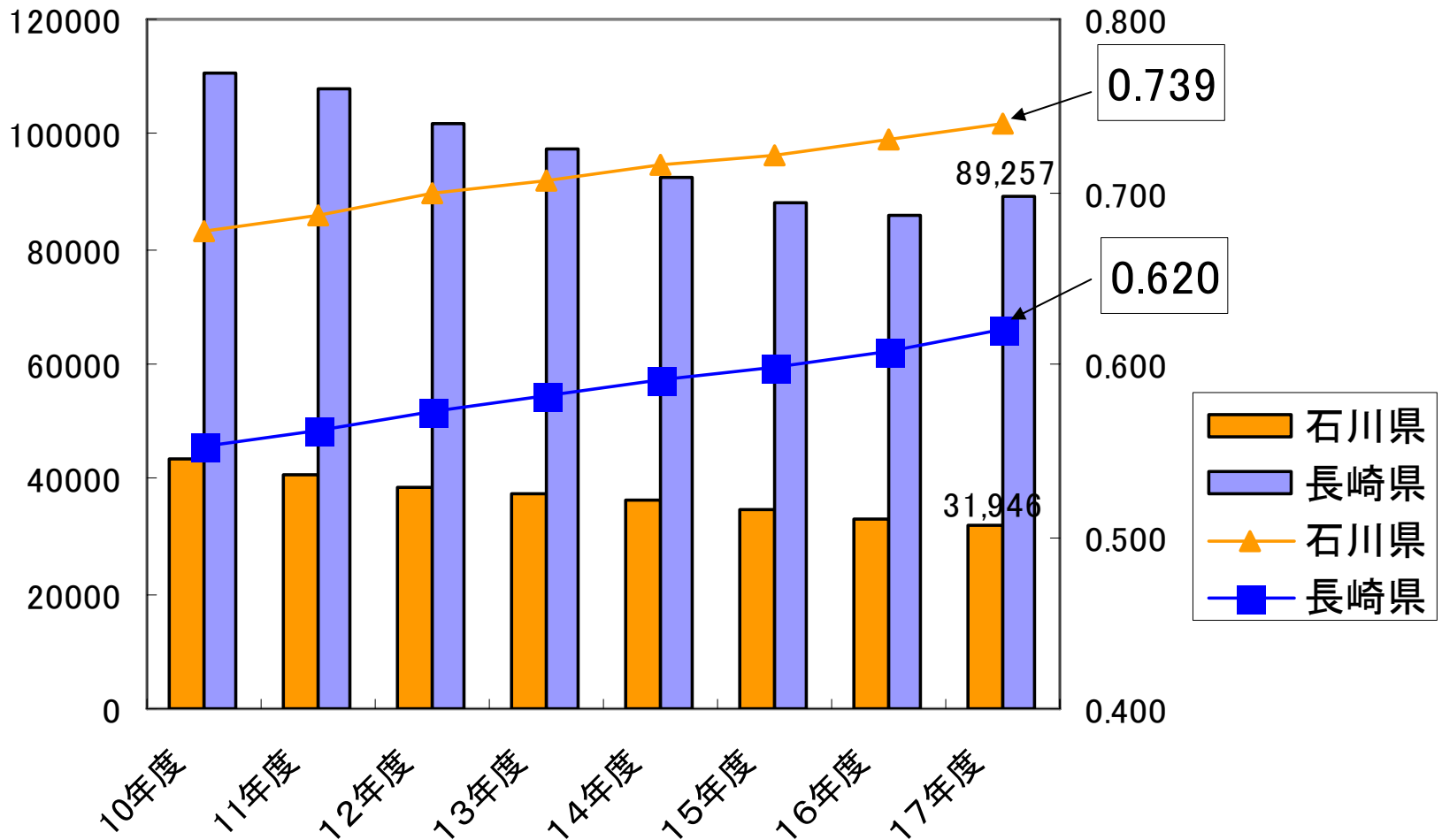
(過去6年間の平均減少率)

	平均
南関東1都3県	-1.6%
近畿2府1県	-2.5%
その他政令指定都市がある県	-3.6%
その他	-4.1%
全国平均	-2.9%

利用者数が多い長崎県、石川県でも利用者数は減少している。
いずれの地域においても自家用車との競合は厳しい。

バス利用者数:千人

一人当たりの自動車保有台数:台



各主体の役割

	国	地方公共団体等	バス会社
運行サービスの確保	補助金による誘導 協議の枠組み作り (過疎バスの補助)	公営交通 コミュニティバス (過疎バスの補助、市町村バスの運営)	バス事業の運営
走行環境の改善	補助金による誘導 支援 協議の枠組み作り	施設整備 バスターミナル整備、交差点改良等 交通規制等 バス専用レーン・優先レーンの実施 PTPS(公共車両優先システム) 信号改良 違法駐車排除、マイカー規制	
利便性の向上	補助金による誘導 支援	パークアンドバスライド等への誘導 ノンステップバス等への補助	運行ダイヤ、運行系統の改善 バスロケ、バス情報システム ICカード導入 ノンステップバスの導入 バス停の快適性向上
利用者の啓発・誘導	公共交通機関 利用の推奨	公共交通機関利用の奨励	奨励策の実施 環境的定期等割引運賃

バスに関する関係者間での協議機関

協議会名	主催者	メンバー	協議内容
地域協議会	都道府県	都道府県、関係市町村、運輸局、関係事業者、都道府県バス協会、都道府県警察、道路管理者 等	事業者から退出の申し出があった場合の生活交通の確保方策。生活交通路線維持確保3カ年計画の策定
地域公共交通会議	市町村	市町村、運輸支局、都道府県バス協会、事業者、住民又は利用者の代表、労働組合、道路管理者、都道府県警察 等	地域の実情に応じたバスの運行の態様及び運賃・料金、事業計画等
バス活性化委員会	都道府県バス協会	運輸局、都道府県バス協会、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察	バス活性化方策の検討、バス利用促進等総合対策事業の実施の承認
オムニバスタウンに係る協議会	—	市町村、都道府県、道路管理者、警察署、都道府県バス協会、事業者	オムニバスタウン計画の作成
渋滞対策協議会	河川国道事務所	運輸局、警察本部、地方公共団体、高速道路会社	交通渋滞解消、円滑な交通流の確保等

その他、特徴的な協議会として、近畿地方の各府県におかれている「交通バリアフリー調整会議」は、低床式バスを優先的に導入する路線の選定やバス停留所の周辺整備をはじめ計画的な道路整備等の推進を協議している。

※ 課題 ○ 協議の場の有効性

・形骸化のおそれ ・参加者 ・対象とする地域

○ 協議機関相互の関係

国の施策(バス利用促進等総合対策事業)

		オムニバスタウン整備総合対策事業	交通システム対策事業	個別対策事業	調査、実証実験・実証運行(2年以内)
走行環境改善	バスレーン整備	○			
	PTPS整備	○			
利便性向上 バス交通円滑化	バスロケ	○		○	
	ICカード導入	○		○	
	ノンステップバス導入	○		○	
	バス停の快適性向上	○		○	
	コミュニティバス	○	○		○
	パークアンドバスライド	○	○		○
	トランジットモール	○	○		○
	ITS等先駆的システム	○	○		
バス利用の奨励		○		○	

バス利用促進等総合対策事業のフローチャート



- 地方公共団体**
- 利用促進を図る。
 - 利便性を高める。
 - 障害者の利用を促進する。
 - 高齢者や身体障害者の利用を促進する。
 - 路線バスを運行する。
 - 高齢者や身体障害者の乗降を容易にする。
 - 路線バスを運行する。
 - 高齢者や身体障害者の乗降を容易にする。

- バス会社**
- 利用促進を図る。
 - 利便性を高める。
 - 障害者の利用を促進する。
 - 高齢者や身体障害者の利用を促進する。
 - 路線バスを運行する。
 - 高齢者や身体障害者の乗降を容易にする。
 - 路線バスを運行する。
 - 高齢者や身体障害者の乗降を容易にする。

バス交通活性化方策の検討

● 公共交通の活性化に関する課題の抽出と対策の検討

● 公共交通の活性化に関する課題の抽出と対策の検討

● 公共交通の活性化に関する課題の抽出と対策の検討

● 公共交通の活性化に関する課題の抽出と対策の検討

例えば、
地方自治体のバスによる交通の活性化

例えば、
バス交通の利便性向上や自家用車の使用による交通混雑・環境負荷の低減

オムニバスタウン計画

● バス走行動環境の整備

● バス走行動環境の整備

● バス走行動環境の整備

● バス走行動環境の整備

- 乗り継ぎの改善と交通混雑の緩和
- [パークアンドライド等]の推進
- [公共交通の不便地域の活性化]
- [コミュニティバス]
- [路線バスと歩行者との共存]
- [路線バス導入型トランジットモデル]

国のオムニバスタウン指定

オムニバスタウン整備事業

調査事業、実証実験・実証運行事業による補助

交通システム対策事業・ITS等先駆的システム整備事業による補助

例えば

- 各種割引運賃など
- 環境定期券など

- フリー乗降の改善など
- 運行ダイヤの改善など

● バス停の整備や改善

- バスロケーションシステム
- バスなどの情報整備

- バスカードシステム
- ICカードシステムの整備

- ノンステップバス
- CNGノンステップバス
- 低床スロープ付ハイブリッドバスなどの導入

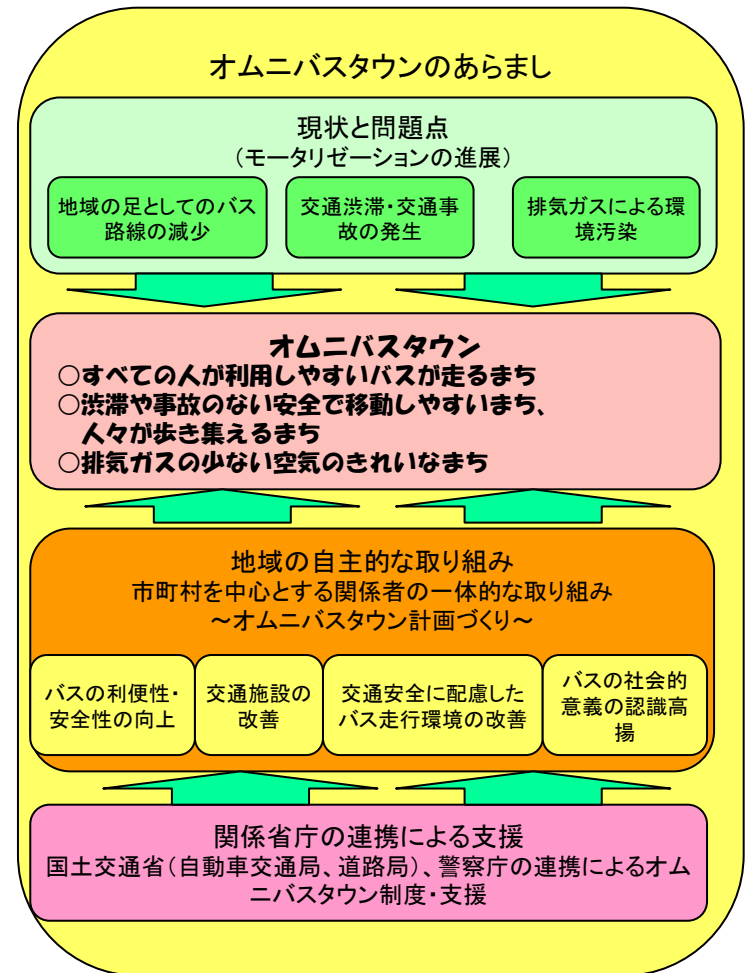
個別対策事業による補助

オムニバスタウン

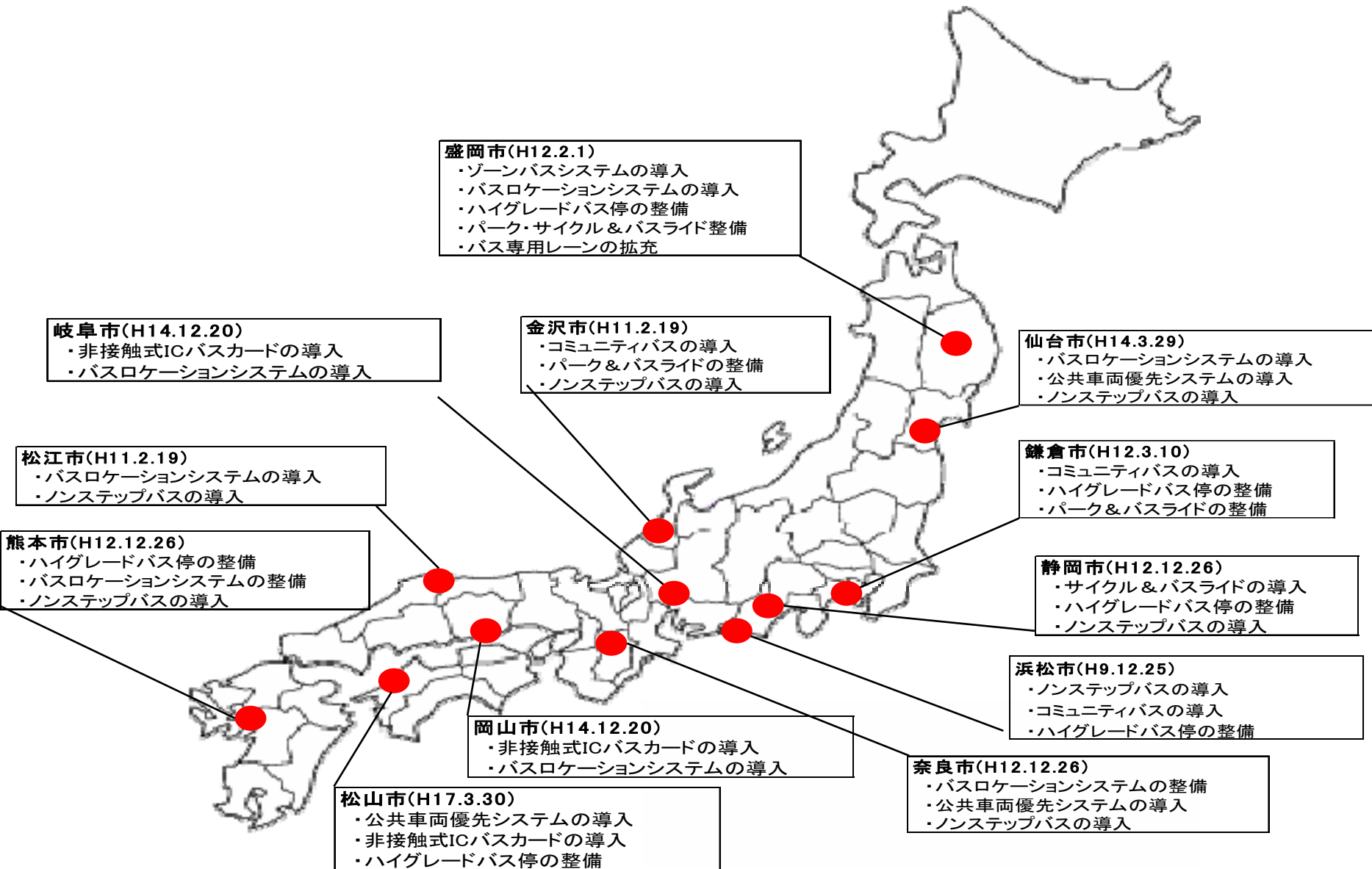
オムニバスタウンは、交通渋滞、大気汚染、自動車事故の増加といった都市が直面している諸問題を、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として、平成9年5月、旧運輸省、旧建設省、警察庁の三省庁が連携して創設した制度。

これまでに、浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市、熊本市、奈良市、静岡市、仙台市、岐阜市、岡山市、松山市の12都市を指定。

オムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助。



オムニバスタウン指定都市の概要



(平成18年3月31日)

バス利用促進等総合対策事業補助金の交付実績 (平成17年度)

オムニバスタウン整備総合対策事業	592百万円
パークアンドバスライド、バスロケ等交通システム対策事業	70百万円
PTPS、ノンステップバスの導入、ICカードシステム等個別対策事業	362百万円
コミュニティバスの調査事業、実証実験・実証運行事業	430百万円
合計	1510百万円

備考)合計には、タクシーの情報システム整備費60百万円を含む。

注) 平成19年度要求は、「自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業」に衣替え

自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (平成19年度予算要求)のポイント

バスの利用を促進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、都市における自動車交通の安全性を向上させるため、オムニバスタウンの整備を引き続き推進するとともに、日本型BRT、乗継施設、コミュニティバスなどの交通システム対策事業の支援を強化する。

さらに、自動車運送事業の安全性の向上を図るため、大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及を図る。

○オムニバスタウン整備総合対策事業 【補助率 1/3】

バス交通を中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウン計画を策定し、これに基づいて事業を実施する場合、必要な調査、施設整備等事業全体に対して補助。

○交通システム対策事業【補助率 1/4】

連節バスシステム(日本型BRT)、コミュニティバス、パークアンドバスライド等の導入、乗継施設の整備等に対して補助。

○個別対策事業【補助率 1/5】

バスロケーションシステム、PTPS車載器等の施設・整備の導入等に対して補助。

○調査事業、実証実験・実証運行事業【補助率 1/2】

上記事業の一部の調査、実証実験・実証運行に対して補助。

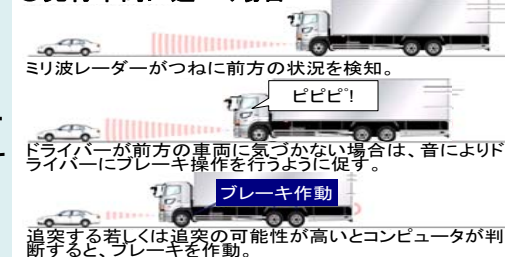
○先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業【補助率1/2】

大型車への衝突被害軽減ブレーキの取得に対して補助。

先進安全自動車(ASV)の普及促進

先進安全自動車(ASV)について、交通事故削減のため、大型車用衝突被害軽減ブレーキの補助制度を創設する。

●先行車両に近づく場合



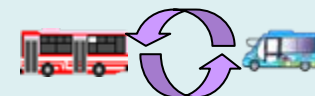
連節バスシステム(日本型BRT)の推進 (バスの高速性・定時性の確保等)

連節ノンステップバスやPTPSの一体導入や乗継施設の整備を促進する。



幹線バスとコミュニティバス等の乗継施設の整備

幹線バスと地域内を運行するコミュニティバス等との乗継施設を整備することにより、安全かつスムーズな乗り継ぎを確保する。



地方公共団体等の取り組み

(1) 運行サービスの確保

- 公営交通
- コミュニティバス → 資料16ページ
(○生活交通路線への補助)

(2) 走行環境の改善

- 施設整備
駅前広場等バスターミナルの整備、道路整備、交差点改良
バス中心のまちづくり
- 交通規制等
バスレーン整備、PTPS、信号改良、違法駐車排除、マイカー規制 → 資料19ページ

(3) 利用者利便の向上

- ノンステップバス導入補助
- パークアンドライド等利用者の誘導策 等

(4) 利用者の誘導策、利用促進策等

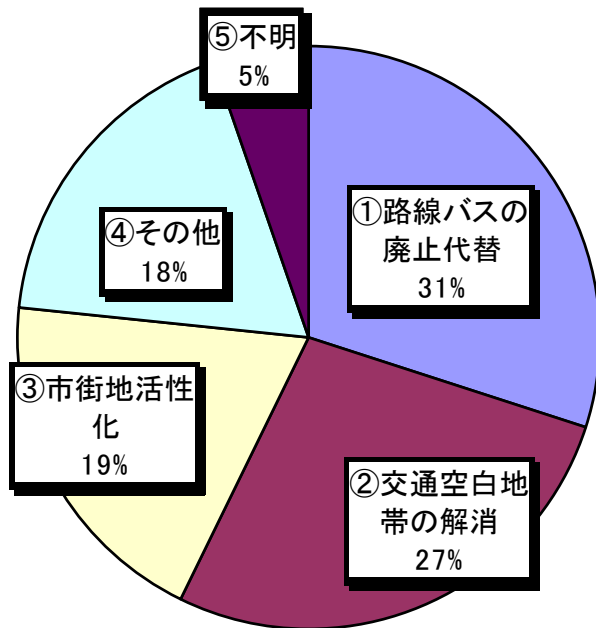
- 啓発活動
- 地域における合意形成、バス路線設定時の調整(狭隘な道路に路線設定する場合等)
- 高齢者パスの発給等のバス利用と他の政策目的とを融合した住民サービスの提供

(5) 以上を包括した総合的・計画的な取り組み → 資料20ページ

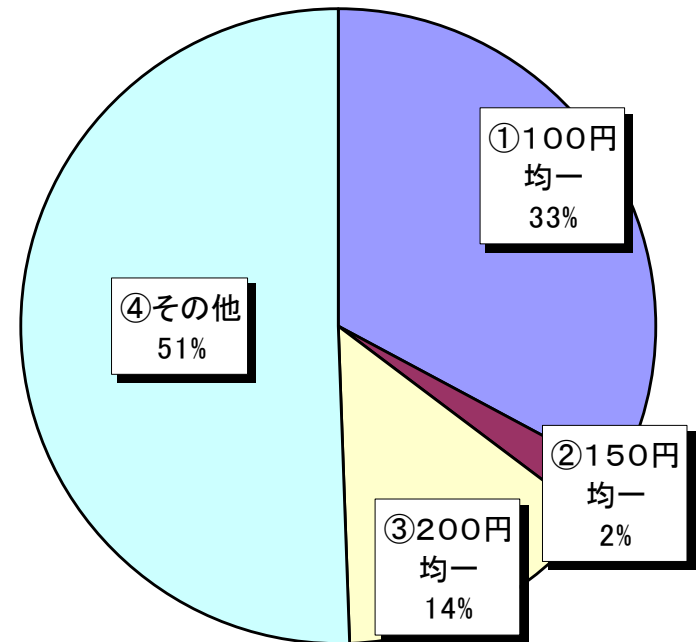
コミュニティバス

- コミュニティバスとは
地方公共団体、地元商工会議所等の公的主体や地元住民等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上のために一定地域内を運行するバス。
- 平成17年10月の調査では、全国の市区町村数2239中914市区町村で運行されていた。
(市区町村数は平成19年3月11日には1833となる。)
- 大都市部のコミバスから過疎地の市町村バスまで形態は多様。

運行目的



運賃形態



備考)その他は、対キロ区間制、特殊区間制等

コミバスの運行形態と契約関係

	コミュニティバス 運行の態様・運賃等を市町村が主体的に決定	(参考: 過疎バス等補助のケース) (運行の主体は事業者)
収支差に対し負担	<p>収入は事業者に入る。</p> <p>赤字を市町村が補填</p> <p>黒字になった場合の取り決めが必要 (武蔵野市では、折半)</p> <p>収支差についての入札制とすれば、コスト削減の効果が生ずる。</p> <p>補填額の上限が定められている場合は、リスクを事業者が負うことになり、経営効率化のインセンティブが働く。</p>	<p>収入は事業者に入る。</p> <p>赤字を市町村が補填</p> <p>黒字になった場合は、補助はなし。</p>
費用全体を負担	<p>収入は市町村に入る。</p> <p>事業者へ委託費を支払う。</p> <p>委託費についての入札制とすれば、コスト削減の効果が生ずる。</p>	

コミュニティバスの課題

①目的や効果の検証

- 利用者のニーズを調査により詳細に把握し、ニーズに対応した路線設定を徹底するべきではないか。特に、地域が抱える交通に関する課題とそれを解消するという運行の目的を明確にすることが必要ではないか。
- 収支見直しを行い、財政支出をするに値するか事前評価を徹底することが必要ではないか。また、事後にも評価を行い、適切に見直しを行うことも必要ではないか。

②既存のバスとの関係等総合的な取り組み

- コミュニティバスのみを100円とすることよりも、地域全体のバス事業の底上げを考えるべきではないか。
- 既存のバス路線との連携を図ること。既存の路線バスと競合する場合は、イコールフットイングの原則に反することになり、財政支出の妥当性が問われるのではないか。
- 上記課題を踏まえ、複数の代替案を検討することが必要ではないか。最初に新規路線ありきは問題ではないか。既存路線へのでこ入れが有効なケースもあるのではないか。

③実施方法・実施体制

- 入札を行う場合には、価格のみでなく、安全性、利用者利便の向上等も評価して事業者を決定するべきではないか。
- これらは専門的な知識が必要であり、地方公共団体の職員はノウハウを蓄積することが必要ではないか。その際には、コンサルを活用することも一案ではないか。
- バス事業者は、地域の輸送需要、課題等に最も精通しているはずであるので、積極的に提案を行うべきではないか。

交通規制に関する地元ニーズの反映方法

①「まちづくり交通安全対策事業」(全国展開)

- 歩行者が安心して通行することのできる道路交通環境を整備すること等を通じて、道路交通のバリアフリー化、街の賑わい創出等を図り、地域の環境と調和した魅力あるまちづくりを行うための枠組み
- 協議会を設置し、協議会において、総合的なまちづくりの計画を策定する。
- その計画には、魅力あるまちづくりに資する交通規制の推進方針等を定める。
- 計画に基づき交通規制を実施する。
 - 例: 歩行者用道路の指定、中心市街地への自動車の流入抑制、自動車の走行速度の緩行化、信号機の整備又は運用見直し、バスを優先する車両通行帯又は信号制御の導入 等
- 現在、松山市で、車両進入規制による歩行者主体の空間作りを検討中

②「公共交通利用促進事業」(特区制度)

- 地域の実情に応じた公共交通機関等の利用促進に資する交通規制を行うための枠組み
- 協議会を設置し、協議会において、公共交通機関等の利用促進のための計画を策定する。
- 計画には、公共交通機関の利用促進に関する基本的考え方、公共交通機関の利用促進に資する交通規制の推進方策等を定める。
- 計画に基づき交通規制を実施する。
 - 例: バスを優先する車両通行帯の設置、公共車両優先システム(PTPS)によるバスを優先する信号制御の導入等
- 岐阜市において、協議会が作成した計画に基づき、バス優先レーンを設置する予定

地方公共団体の総合的・計画的な取り組みの事例 武蔵野市のケース

- ① ムーバスの導入(平成7年)
 - ・現在5路線7ルートでの運行
 - ・利用者数 約7,000人/日
- ② お買い物駐車場の設置
→パークアンドバスライド駐車場(ムーパーク)(平成11年)
 - ・利用台数 約80台/日
 - ・吉祥寺駅の北方約1km
 - ・ムーバスを利用して吉祥寺駅にアクセス
 - ・小売店が駐車場料金を負担
- ③ 違法駐車車両に対する指導
 - ・「違法駐車防止に関する条例」の制定(平成2年)
 - ・警備会社に委託した交通指導員が指導を行っている。
- ④ 駐車場への入場待ち車両が交通の流れを妨げることを防止するため、駐車場に対する道路上での入場待ちの自粛を指導している。



金沢市のケース

オムニバスタウンによる総合的な展開(前期計画:平成10~14年度)

○バスのやさしさアップ

- ・ コミュニティバス「金沢ふらっとバス」の導入
- ・ 通勤パークアンドライドシステム(Kパーク)
- ・ 駐輪場整備によるサイクルアンドライド
- ・ ノンステップバスの導入、都市新バスシステム(バスロケ等)の拡充

○バスのスピードアップ

- ・ 交差点の改良、バス専用レーンの導入、快速バスの拡充

○バスによるまちづくり

- ・ アーケード街での金沢ふらっとバスの運行によりトランジットモール化
- ・ 多様なチケットシステムの導入(シルバー定期券、環境定期券)
- ・ 時差出勤・フレックスタイム制度等の導入促進
- ・ マイカー通勤自粛市民運動の推進

オムニバスタウン前期期間の総合評価と今後の課題

○総合評価

前期5カ年(10～14年度)の13施策の取り組みは、「バスのやさしさアップ」、「バスのスピードアップ」、「バスによるまちづくり」という「バス交通活性化のための施策の複合化」の観点からは、内容的に評価できるものである。また、交通事故発生件数も平成12年をピークに減少傾向に転じている。

しかしながら、金沢市全体としてのバス利用者の減少には、歯止めがかからず、「バス交通を公共交通の基軸とした都市交通体系の確立」、「市民意識をベースとした交通問題の解決」といった方向性の実現までには至っていない。

○今後の課題

少子高齢社会の進展、更には、高齢者の移動の増加傾向等を踏まえ、誰もが快適にまちに住み続けることのできるよう、交通環境面からも過度のマイカー依存から脱却し、公共交通の利用転換を進め、人と環境にやさしい交通手段への転換を呼びかけていく必要がある。

また、バスを公共交通の主軸として位置づけるとともに、人や環境にやさしいバスシステムの創出、公共交通利用の市民意識高揚などを図り、バスが有する多様な可能性を活かしながら、人・まち・環境が共生するバス交通への転換を図り、個性と魅力にあふれた持続可能なまちづくりを推進していかなければならない。

金沢市の最近の取り組み(その1)

①オムニバスタウン中期計画(15~19年度)の推進

ICカード乗車券の導入

ICカード乗車券にポイントシステム(バス乗車ポイント、商店街ポイント)を付加予定

②金沢トリガー方式

- バス事業者の収支を悪化させないことを念頭に、町会や学校等の団体と交通事業者が事前に採算ラインを設け、それを約束するもの。実施する団体は、採算ラインを満たすために利用者を増加させる必要がある。
- 路線・系統の新設・延長、運行ダイヤの大幅な増便や特定区間の運賃低減などの取り組みについて、金沢市立ち会いのもと「金沢バストリガー協定」を締結する。
- 金沢バストリガー協定締結第1号「旭町周辺～金大角間キャンパス間路線バス100円運行」の実施状況
- 旭町周辺と金沢大学バス停間の運賃を170～200円から100円に引き下げ。18年4月1日から開始
- 採算ラインとなる目標利用者数は前年度比189%であるが、4月から10月までの実績は前年度比274.0%となっている。

金沢市の最近の取り組み(その2)

③まちなか駐車場届出制度

- 「まちなか駐車場区域」内で駐車場を新設等する場合には届出が必要。
- 「まちなか駐車場相談窓口」を開設し、区域内の駐車場の需給状況の情報提供、簡易的な駐車場経営試算結果の情報提供をしながら、安易な駐車場化の抑制を図る。
- 市役所は、「まちなか駐車場設置基準」に適合しているかチェックし、必要に応じて助言・指導
- まちなか駐車場設置基準
 - まちなかへの過度の自動車の流入を助長しないこと
 - 駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと 等

地方都市におけるバス活性化のための検討課題

○関係主体間の連携

- 道路整備、街づくりとバス事業との関係
- 交通規制とバス事業の関係
- 協議機関のあり方・手順
- 地方公共団体の役割

○支援策等のあり方

- 重点化の必要性
- メニューのあり方

○ネットワーク等のあり方

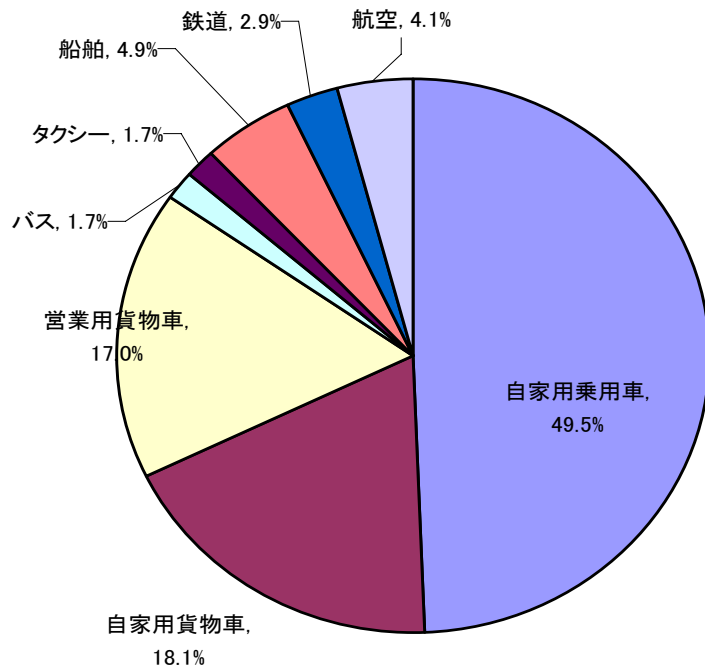
- 既存ネットワークの見直しの方向、手順(基幹バス、BRT等の導入の可能性)
- コミュニティバスの位置づけ、既存ネットワークとの関係

資料2 環境対策とモビリティ・マネジメント

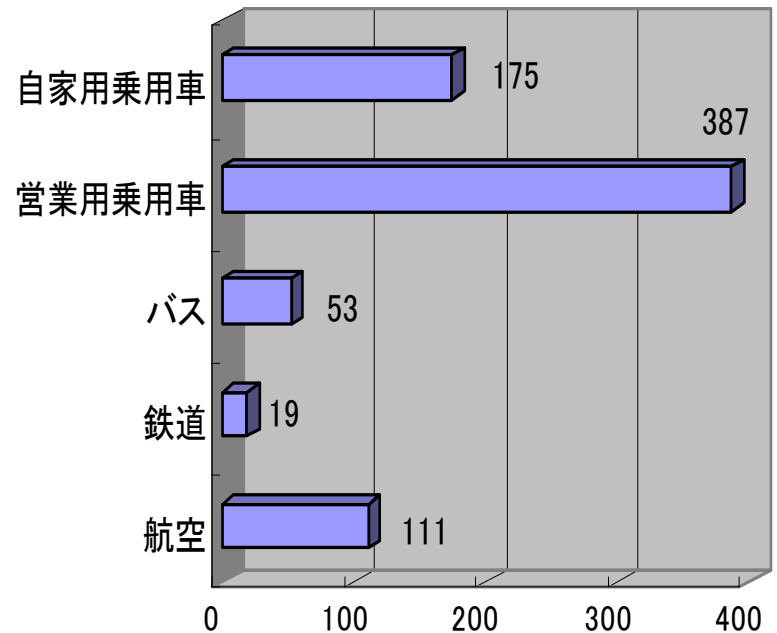
環境対策との関係

- 2004年度では、我が国における二酸化炭素の排出量のうち約2割を運輸部門が占めている。また、運輸部門からの排出量のうち約半分が自家用乗用車からの排出となっている。

運輸部門における輸送機関別二酸化炭素排出量



輸送機関別二酸化炭素排出量
(g-CO2/人キロ)



企業等による公共交通利用促進型の省エネルギー対策に係る支援策

NEDO(独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の補助事業である「民生部門等地球温暖化対策実証モデル評価事業」を活用

①モデル事業

マイカー使用を抑制し、公共交通機関への転換により省エネ効果が見込まれるモデル的な取り組み等を支援(補助率1/2、上限1億円)

(例)

従業員の通勤交通をマイカーから公共交通機関等に転換する取り組み

商業施設がICカードを活用して買い物旅客をマイカーから公共交通機関等にシフトさせる取り組み

②FS事業

公共交通機関の利用促進を通じた省エネの取り組みが企業に与えるコスト面、エネルギー面での影響等の調査費について支援(上限2000万円)

平成18年度は、モデル事業5事業、FS事業13事業、計18事業(5億3200万円)を採択。

物流のモーダルシフトにおける取り組み

○省エネ法による荷主に対する措置

①ガイドラインの設定

以下のような取り組みを通じて、エネルギー消費原単位を年率1%低減させることが目標

- ・モーダルシフトの推進

- ・自家用貨物車から営業用貨物車への転換 等

②省エネ計画の作成・提出

③省エネ措置の取り組み状況等の定期報告

④省エネの取り組みが著しく遅れている場合、勧告、命令、罰則

モビリティ・マネジメント

- 一人ひとりのモビリティが社会にも個人にも望ましい方向に、自発的に変化することを期待する取り組みのことで、コミュニケーションを中心とした手法を活用する。
- モビリティ・マネジメントの手法の一例(トラベル・フィードバック・プログラム)
 - ①個別の公共交通利用情報提供(公共交通のサービス内容を個別に提供)
 - ②協力行動の依頼(望ましい交通行動を依頼)
 - ③フィードバック情報の提供(一人ひとりの交通行動を調査しフィードバック)
 - ④アドバイス情報の提供(個別的なアドバイスや役に立つ情報を加工して提供)
 - ⑤行動プランの要請(具体的な行動の検討を要請)
- トラベル・フィードバック・プログラムの実践例(国土交通政策研究所調査)
新日本製鐵の協力を得て全国の製鉄所の従業員を対象に実施
 - ①自動車利用率は全体では81.3%から73.7%に減少
 - ②地方都市では減少率は小さかった。

3大都市圏	64.52%	→	50.58%	(▲13.94%)
大都市近郊	84.17%	→	76.73%	(▲7.44%)
地方中核都市	91.05%	→	83.65%	(▲7.4%)
地方都市	82.97%	→	81.37%	(▲1.6%)
- 「公共交通マーケティングは必ずしもうまくいくとは限らない」
(寺部慎太郎 運輸政策研究2005年冬号)
0を1にするのは難しく、1や2を3や4にするのはまだ簡単だといえる。

公共交通利用推進等マネジメント協議会の開催

- 平成17年3月に第1回協議会を開催
- メンバーは、学識経験者、交通事業者、経済団体、国土交通省、経済産業省
- 協議及び活動事項
 - ①公共交通機関の利用促進に関する取り組みについての交通サービスの需要者である企業等と交通事業者との連携及び協力ならびに理解の増進に関すること
 - ②①に関する情報の交換に関すること
 - ③公共交通機関の利用促進等についての国民に対する啓発活動に関すること
 - ④その他公共交通機関の利用促進等に関すること

企業による通勤交通マネジメントの例

【企業によるマイカー通勤の抑制(トヨタ自動車)】

トヨタ自動車本社では30000人の従業員が通勤

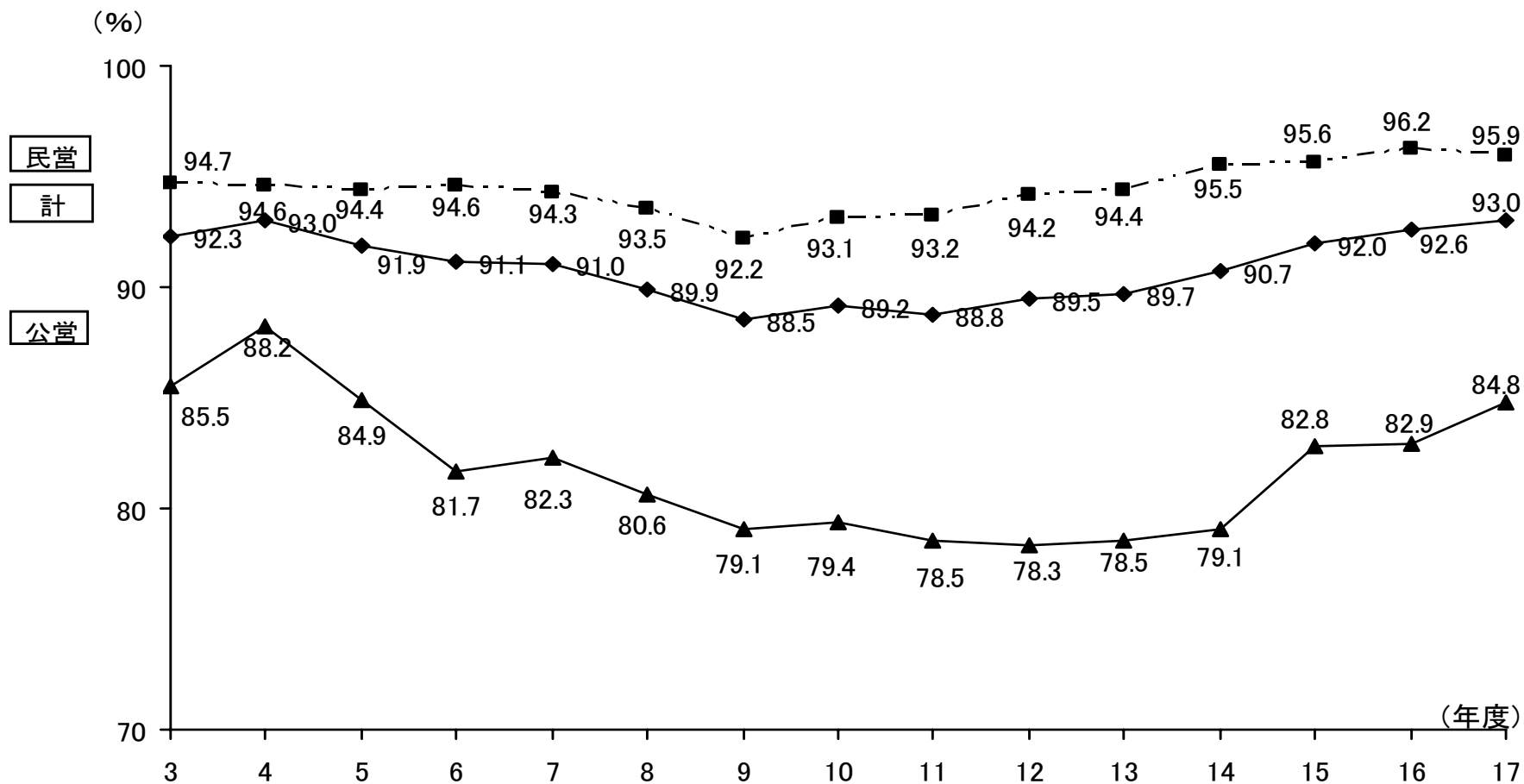
シャトルバスの運行実績は1日約4500人(2006年7月時点)

資料3 経営効率化と公営企業関係

バス事業の収支状況

民営は人件費の減少により収支が改善してきたが、17年度は軽油価格高騰のため0.3%悪化した。公営は、人件費の減少により収支は引き続き改善している。

年度別収支率の推移



一般路線バスは、補助金により収支をバランスさせている。

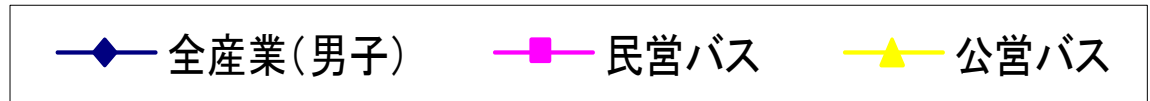
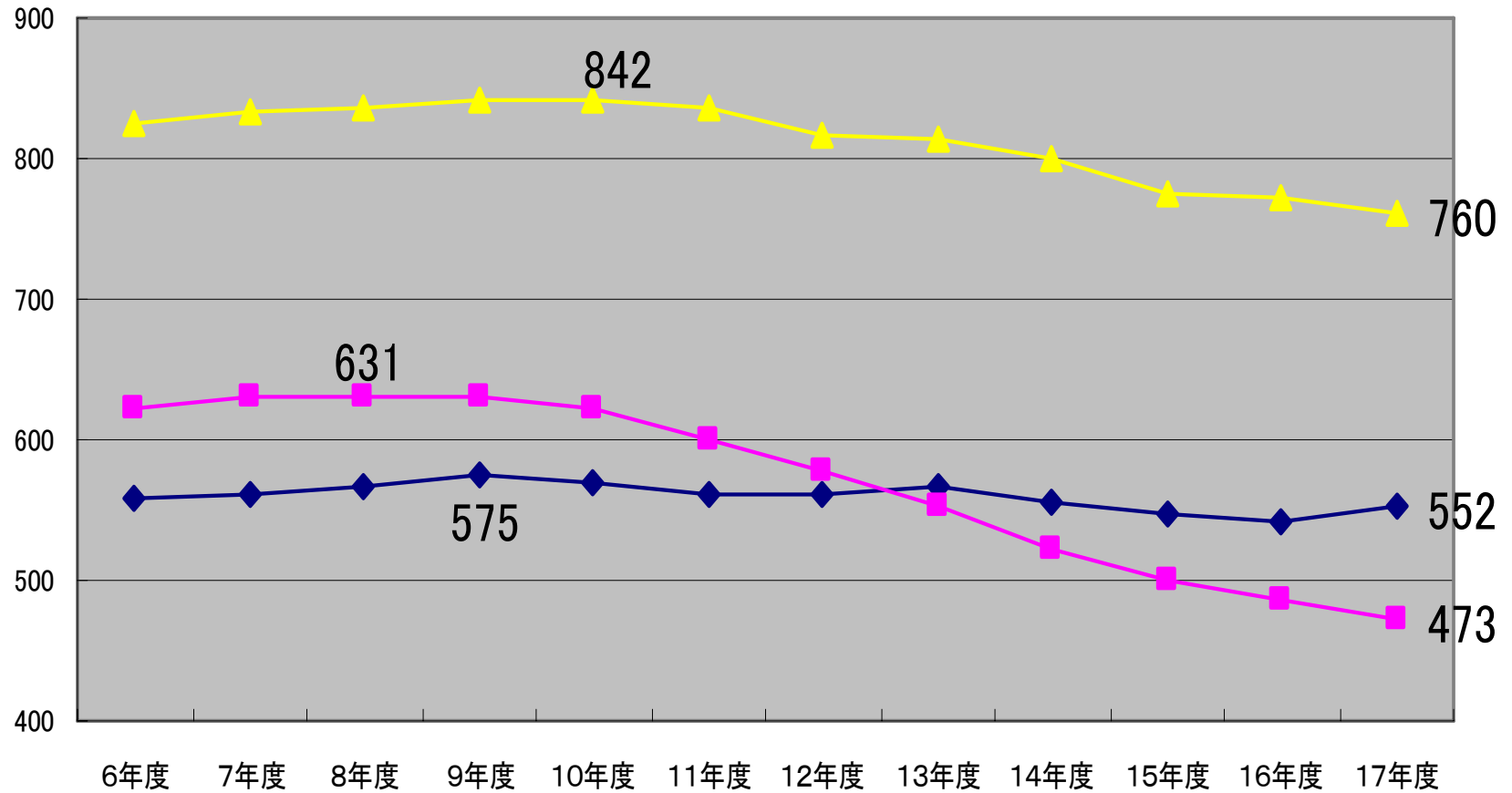
	収支率 (補助金含まず)	収支率 (補助金含む)
北 北 海 道	82.7	98.1
南 北 海 道	96.3	100.9
東 北	84.9	94.2
羽 越	78.2	92.0
長 野	87.9	90.8
北 関 東	92.4	98.1
千 葉	108.6	110.1
武蔵・相模	101.2	102.2
京 浜	106.7	106.8
山梨・静岡	99.2	104.9
東 海	86.6	93.2
北 陸	94.7	103.9
北 近 畿	88.8	97.8
南 近 畿	91.1	99.2
京 阪 神	101.0	102.4
東 中 国	81.4	97.2
西 中 国	92.3	100.6
四 国	73.7	93.6
北 九 州	95.7	97.5
南 九 州	81.3	91.2
沖 縄	95.7	98.4
全 国	95.9	100.5

備考)

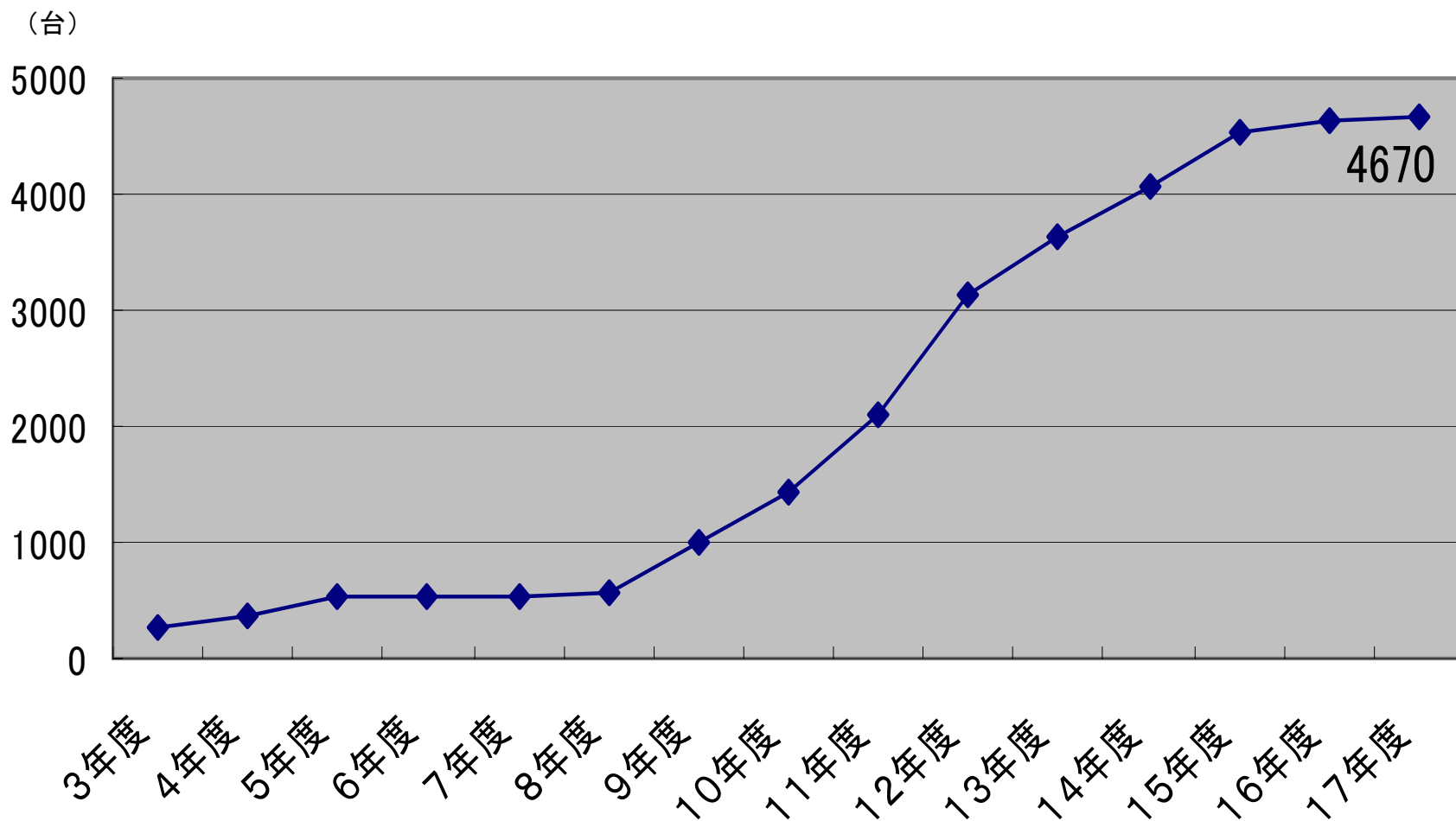
1. 保有車両数30両以上の254社の収支状況
2. 一般路線バスの収支率であり高速バス、貸切バスは含んでいない。

①本体の人件費削減と、②分社化、管理の受委託によって、経費の節減が行われてきた。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況



管理の受委託がされた車両数の推移



路線バスの全国の車両数は約5万8千台であり、管理の受委託が行われた車両は、全体の約8%である。

バス事業者の収入・費用の構造

(キロ当たりの収入・原価)
(単位:円)

京浜地区の事業者

	民営	公営
収入	654.61	742.27
費用	613.56	782.46
人件費	338.26	557.7
燃料油脂費	35.86	38.37
車両修繕費	14.92	13.54
車両減価償却費	43.32	45.82
その他運送費	141.55	96.71
一般管理費	36.09	20.01
営業外費用	3.56	10.31

京阪神地区の事業者

	民営	公営
収入	486.83	688.62
費用	482.02	829.74
人件費	247.75	463.59
燃料油脂費	36.83	39.79
車両修繕費	29.79	29.13
車両減価償却費	30.98	33.6
その他運送費	101.59	183.89
一般管理費	32.24	41.89
営業外費用	2.84	37.85

備考) 保有車両台数30両以上の事業者

地方公共団体の行政改革

「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針の策定について」
(平成17年3月総務事務次官から各知事及び政令指定都市あて通知)

平成17年度を起点とし、おおむね平成21年度までの具体的な取組を住民にわかりやすく明示した計画(以下「集中改革プラン」という。)を平成17年度中に公表すること。

また、地方公営企業についても同様に、以下の事項に関する集中改革プランを公表すること。

- ①事務・事業の再編・整理、廃止・統合
- ②民間委託等の推進(指定管理者制度の活用を含む。)
- ③定員管理の適正化
- ④手当の総点検をはじめとする給与の適正化
- ⑤経費節減等の財政効果

主たる公営事業者の改革の方向性

○東京都交通局「チャレンジ2004」

自動車営業所における「管理の委託」を行い、臨海自動車営業所と葛西自動車営業所を統合します。

○川崎市交通局「ニューステージプラン」

一部路線の委譲

管理の委託 上平間営業所において管理の委託を19年度から20年度にかけて段階的に実施します。

○横浜市交通局「市営交通経営改革プラン」

民間競合路線の移譲 民間事業者と競合率が高く、採算性の低い路線については、民間事業者への移譲を前提として協議を進めます。

○名古屋市交通局「市営交通事業経営改革計画」

バスの管理の委託 事業量の20%を目途に段階的に実施(19年4月 大森営業所)

○京都市交通局「京都市交通事業第2次アクションプログラム」

京都市が路線、運賃等の決定に責任を負う公営としての長所を活かしながら、民営並みの低コストで運営を行い、事業の効率性を図るため、市バスの「管理の受委託」を19年度までにバス事業規模全体の2分の1まで拡大する。

○大阪市交通局「交通局経営改革計画」

バス事業において、コミュニティ系サービスの運営を外郭団体に委託する。

○神戸市交通局「神戸市交通事業の経営改革プラン」

法等による限度である2分の1を管理委託する。具体的には、須磨営業所統廃合後、直営により運営する営業所を東部、中部、西部の3営業所とし、残り4営業所を管理委託する。

管理の委託は、コスト改善を図り、将来にわたり公営交通として市民サービスの提供を続けていくために導入するものである。管理委託を行っても、路線免許、ダイヤ作成、料金施策等の事業運営の責任は市にあり、市バスと地下鉄の公共交通ネットワークを維持しつつ、これまでどおり市として市民の足を守るという使命を果たしていくことが可能である。

また、民間との役割分担のもとに、一部路線移譲を行い、全体として市営バス事業を維持する。

平成11年以降、公営事業の移管・委託の事例が多い

移管の例

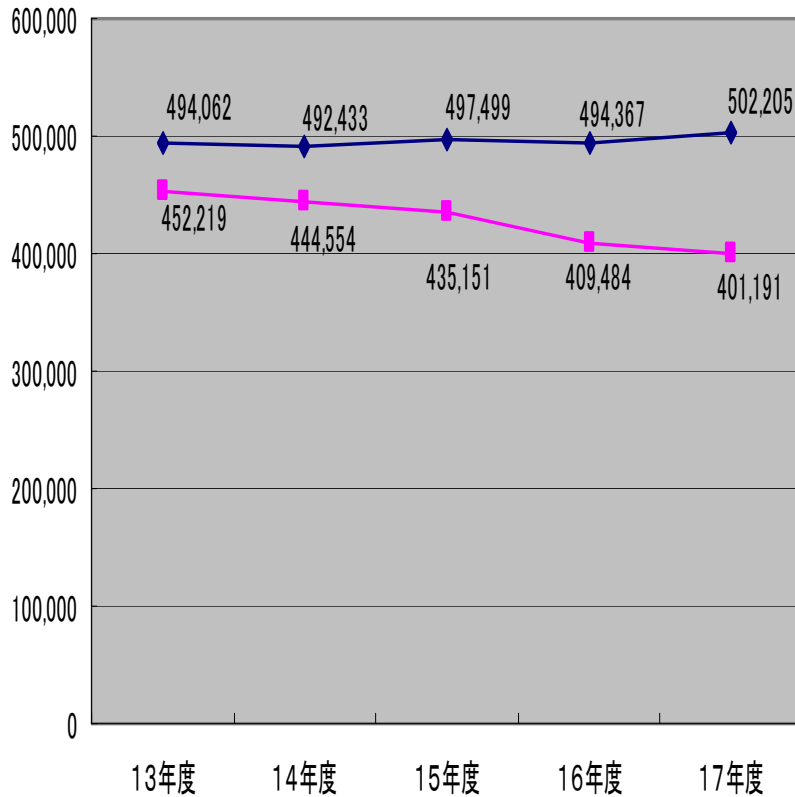
公営事業者	移管系統数	移管先事業者名	移管時期
浜松市営バス	全13系統	遠州鉄道	59年4月～61年12月
倉敷市営バス	全24系統	両備バス、下津井バス	元年4月
山口市営バス	全44系統	防長交通	平成11年4月
秋田市営バス	全124系統のうち96系統	秋田中央交通	平成12年4月～18年4月
函館市営バス	全38系統	函館バス	平成13年4月～15年4月
札幌市営バス	全46路線	北海道中央バス等	平成15年4月～16年4月
岐阜市営バス	全8路線	岐阜バス	平成15年4月～17年4月
荒尾市営バス	全22路線	熊北産交	平成16年4月～17年4月
中島町営バス	全7系統	中島汽船	平成16年10月

委託の例

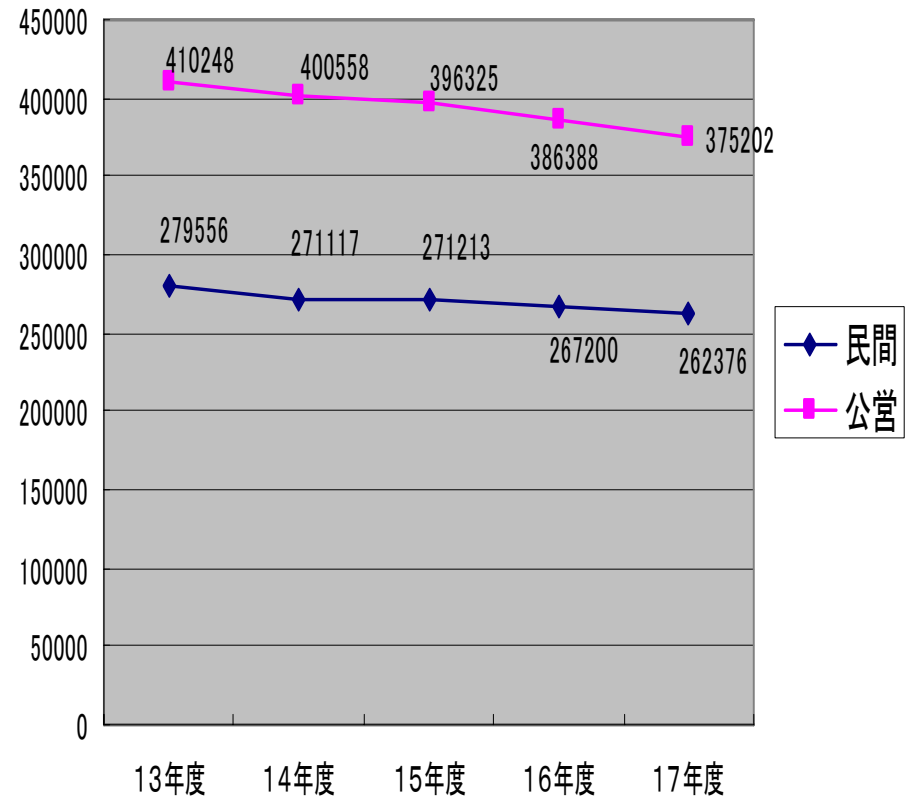
公営事業者	委託系統数	委託先事業者名	委託時期
京都市営バス	横大路営業所35系統 洛西営業所18系統	阪急バス 京阪バス 近鉄バス	平成12年3月～16年3月
大阪市営バス	全262系統のうち55系統	大阪運輸振興	平成14年4月
東京都営バス	13路線	はとバス	平成15年4月～16年4月

公営事業者の輸送人員は民営事業者と比較すると下落幅が大きい。

京浜地区の輸送人員



京阪神地区の輸送人員



備考) 保有車両台数30両以上の事業者の輸送人員