

軽井沢町議会
議長 市村 守 様

4番 利根川 泰三

研修報告書

1 研修日時・場所

平成31年1月14日（祝・月） 14:00～16:30
TKP東京駅八重洲カンファレンスセンター会議室
（東京都中央区京橋1-7-1戸田ビルディング）

2 研修内容

地域公共交通網形成計画について
（網形成計画）

早稲田大学スマート社会技術融合研究機構
電動車両研究所研究院客員准教授 井原 雄人

【地域公共交通の現状】

(1) 地域交通負のスパイラル

○利用者視点の課題

- ・高齢化・人口減少・免許返納
- ・モーターリゼーションの進行
- ・情報化技術の発展→ITやICTが便利になり、インターネットで物が買え車を利用しての買い物をしなくて済む。
- ・排気ガスの問題

○事業者視点の課題

- ・車両・燃料費の高騰（大型バス1台＝1,500万円～2,000万円）
- ・運転手不足の深刻化（バスは余っている・シフトが組めなくやむをえず便数を減らす・若い人の就職先ではなくなっている）
- ・求められるサービスの多様化（運転だけではなく接客もしなくてはならない）

公共交通のサービスの低下

（路線縮小、運賃値上）

負のスパイラル

公共交通利用者の

更なる減少

(2) 地域公共交通に求められる役割と効果

○地域住民の移動手段の確保

- ・ 運転できない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等交通弱者の交通手段の確保

○コンパクトシティ+ネットワーク

- ・ 諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と住居エリアを結ぶ交通手段の提供

○人の交流な活発化

- ・ 観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活発化

○まちなのにぎわい創出や健康増進

- ・ 外出機会の増加によるまちなのにぎわい創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進（外出頻度が増える→健康増進）

(3) 地域公共交通網形成計画の概要

- 地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープラン
- 限られた資源を有効に活用した持続可能な地域公共交通網の形成
- 都道府県と市町村が共同して広域的な交通圏に対応

記載すべき事項（建前）

⇔

求められる事項（本音）

- ・ 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ・ 計画の区域
- ・ 計画の目標
- ・ 実施事業・実施主体
- ・ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ・ 計画期間
- ・ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

⇔

⇔

⇔

- ・ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ・ 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ・ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ（交通モード）
- ・ 住民の協力を含む関係者の連帯（利用者）・広域性の確保
- ・ 具体的で可能な限り数値化した目標の設定

- ・ 利用した人がどのような影響を与えたか
- ・ 撤退ラインを決めておく（1日あたり、1便あたり何人乗るかを設定）

(4) 地域公共交通会議

平成18年制定 法定協議会

《主宰者》

市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

《構成員》

市区町村、住民代表（バスに乗らない人だけにしないため、普段バスに乗る人を必ず入れること）、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等（地方の実情に応じて）（※事案によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

《目的》

- ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定
- ・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等をせつめい（地方運輸局において審査）

事業者へ委託することとなった場合 ➡ 新4条に基づく乗合事業者による運送

〈事業許可又は事業計画変更認可〉 緑ナンバー

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理期間の短縮
- ・路線変更認可の迅速化 等

事業者によることが困難な場合（断られたら） ➡ 自家用自動車による有償運送（市町村運営バス）

〈登録（更新制）〉 白ナンバー

- 輸送の安全・利便の確保
 - ・一定の講習の終了（運転者）
 - ・運行管理体制、事故処理体制
 - ・運送の対価の揭示義務 等
- 事後チェック
 - ・事業改善命令、行政処分 等

(5) 地域の取り組み事例（兵庫県豊岡市） **要視察**

各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築

● 全但バス（路線バス）

中心部から生活拠点を運行（幹線系統）

● イナカー（市営）

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行（フィーダー系統）

- ・路線数：8路線12系統
- ・使用車両：12両
- ・大人運賃：初乗り 100円
上 限 400円

● テクタク（地域主体交通）

デマンド型の自家用有償運送

- ・路線数：3路線4系統

- ・使用車両：3両
- ・大人運賃：初乗り 100円
上 限 200円

● コバス

市中心部の循環コミュニティバス

- ・系統：2系統
- ・使用車両：2両
- ・大人運賃：100円

● イナカー（市営・デマンド）

利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ総合特区指定地方公共団体

効果

交通空白地域の発生を防止
運行経費の抑制
市内バス交通の効率化

1999年15.2万人 ➡ 2010年6万人 ➡ 2014年10.2万人
(一度破綻しているがV字回復している)

(6) 自家用有償旅客運送の概要

○一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている地域

緑ナンバー

- ・路線バス、タクシー
バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施
- ・コミュニティバス
地方自治体が自ら傍はバス事業者へ運行を委託して、住民を輸送
- ・福祉タクシー
タクシー事業者が身体障がい者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施

○交通空白地域

白ナンバー

- ・住民のための自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（過疎地）、過疎地有償運送）
交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送
- ・身体障がい者等のための自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障がい者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、**市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送**

● 自家用有償旅客運送の現状

- ・ 実施団体数では民間の福祉有償が多くを占めるが、市町村有償でも2013年で429自治体での導入実例があり多くの自治体で導入が進んでいる。
- ・ 輸送人員では、1車両当たりの輸送人員が多いため市町村有償が75%を占め、2,000万人/年以上の移動に貢献している。

(7) 自家用有償旅客運送の現状（種別ごとの概要）

◎市町村運営有償運送（過疎地）

…市町村が、主にバス車用により、定時定路線型の運行を実施

- ・ 運送1回当たりの利用者数： 4.8人
- ・ 運送1回当たりの走行距離： 21Km
- ・ 運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 142円
- ・ 収支率： 19.4%（赤字部分は公的補助で補填）
- ・ 運転者の平均年齢： 58歳

◎市町村運営有償運送（福祉）

…市町村が、主に車いす車両により、デマンド型の運行を実施

- ・ 運送1回当たりの利用者数： 1.2人
- ・ 運送1回当たりの走行距離： 1.8Km
- ・ 運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 490円
- ・ 収支率： 23.3%（赤字部分は公的補助で補填）
- ・ 運転者の返金年齢： 59歳

○過疎地有償運送

…NPO等が、主にセダン型車両により、デマンド型の運行を実施

- ・ 運送1回当たりの利用者数： 2.9人
- ・ 運送1回当たりの走行距離： 24Km
- ・ 運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 491円
- ・ 収支率： 42.0%（赤字部分は公的補助や他の事業収入で補填）
- ・ 運転者の平均年齢： 61歳

○福祉有償運送

…NPOや社会福祉法人等が、主にセダン型車両や車いす車両により、デマンド型の運行を実施

- ・ 運送1回当たりの利用者数： 1.0人
- ・ 運送1回当たりの走行距離： 12Km
- ・ 運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 1,012円
- ・ 収支率： 40.6%（赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補填）
- ・ 運転者の平均年齢： 53歳

(8) デマンド運行のパターン

① 迂回ルート型 (9割程度失敗する)

- ・通常は定時定路線の走行を行うが、デマンド時のみ迂回ルートを走行
- ・デマンドをした人はバス停まで行かずに乗車でき便利であるが、元々乗っていた人は余計に乗車時間がかかるようになり不便
- ・利用者が常に一定数いる路線には向かない

②一部区間デマンド型 (事業者は反対する)

- ・一定地点まで定時定路線の走行を行い、デマンド時のみ延伸
- ・終点よりデマンドポイントまで (または、デマンドポイントから始発点まで) はデマンド利用者しか乗車しないため、迂回ルート型に比べて不便さは減少
- ・市街地から過疎地に向かう路線などへの適用に有効

③設定デマンド型 (路線不定期) 秋田県男鹿市で実施

- ・路線のみ設定し、通常は走行を行わずデマンドがあった場合のみ走行
- ・空車で走行を避けることができ、実際に運行した日のみの精算とすることで運行コストを削減
- ・定常的には需要は見込めないが、観光地など特定の時間帯や曜日に需要がある場所への適用に有効

④区域運行型 (路線も決まっていない。区域のみ決まっている) **※推奨**

- ・運行するエリア (区域) のみ決まっており、その中で設定された停留所を任意に走行
- ・停留所を多数設定することで、区域内に限れば一般のタクシーと同様な利用が可能となり利便性が向上
- ・一人の利用者の需要に合わせた走行となるため相乗り効果は減少 (相乗り率を上げることが課題)

(9) 地域で支える仕組みづくり

○費用負担の方法

- ・地元住民から運賃、定期券購入、応援券 ➡
- ・地元企業から協賛金、広告料 ➡ 運行主体 ➡ 交通事業者
- ・国・自治体から運行経費の支援、車両導入の支援 ➡ (NPO 等)

※乗らない人からお金をもらう

- 沿線企業をパートナーとして登録し協賛金をもらう
- 普段乗らない個人を応援団として応援金をもらう
- ふるさと納税の活用 (利用限定)

○地域公共交通の維持を社会の仕組みに置き換える

- ・赤字路線を維持するためには、当然誰かが補てんしなければならない。
- ・これまでは事業者の内部補助 (黒字路線からの補てん) や自治体からの補助で補っていた。 (自治体の補助にも限界がある)

皆で負担 = 社会保険料

- コミュニティバスの収支率が低く欠損が生じる
 - 輸送1人当たりのコストがタクシーを上回る（収支率20%）
 - 住民1当たりにもしてみれば数千円（乗らない人も含めて）
 - 利用しない人も含めて地域全体で負担する仕組み（協賛金・応援券など）が必要

利用者が負担＝自己負担

- コミュニティバスの運賃に根拠があるのか
 - コミュニティバスといえ「100円」（根拠がない）
 - 仮に常に満員でも採算が取れない安価な設定
 - 利用した人が利用した時に負担する仕組みも必要

※ 自己負担があると利用者にも参画意識が生まれる

※ 保険料と自己負担の割合をみんなで話し合う

※ コミュニティバスの運賃を決める際、いくらがいいか？ではなくいくらまで出せるか？という質問の仕方をする

○話し合うのに何が

● 市民

- 居住者、立地する商店・企業（通勤している人）
- 高齢者だけではなく利用する人（学生も大事）
- 偉い人より乗る人（町内会長より利用する人、女性が大切）

● 交通事業者

- 経営者、運転手（社長よりも運転手）運転手→お客様の話を聞いている
- コミバスだけでなく路線バス・タクシー（コミバスがなければタクシーに乗るのではと思っている）
- 公共交通ネットワークを作るパートナー

● 行政

- 交通課だけでなく観光課、まちづくり課
- 警察、運輸局などルールがわかる人

● 学識

- 情報提供、市民とそれ以外の方との通訳（座長だけの学識経験者は要らない）
 - ※ 関係者が目的を共有して本音で議論
 - ※ 乗る乗る・やるやる詐欺の撲滅
 - ※ 実施してからも常に検討する会議を開催

《考察》

運転免許証自主返納や超高齢化社会を迎え、足の確保（公共交通の役割）は大変重要な問題ととらえ、これからの住民生活の中にどのようにその方策を取り入れていくかが、たいへん大きな課題ととらえる。特に地域の広い軽井沢では、すべての住民にまんべんなく足の確保をするためにはどのような方法やシステムを導入して運営していくかたいへん大きな課題と考える。また、基本的な問題となる採算が取れないという大きな壁があり、今後研究していく中で最大のポイントとなってくる問題だと思う。

今研修会の参考事例の中で、兵庫県豊岡市の地域公共交通網の取り組みに大変興味を持ちました。わが町にも適用できるのでは？と、検討に値するのではないかと思われた。今後もいろいろな角度から調査・研究をして最善の方法を見出していきたいと思う。