

軽井沢町議会

議長 市村 守 様

4 番 利根川 泰三

早稲田大学環境総合センター×地方議員研究会 共済セミナー  
【地域公共交通の基礎知識】の報告をいたします。

## 地域公共交通の基礎知識

平成 29 年 5 月 12 日

(株)早稲田大学アカデミックソリューション  
早稲田大学スマート社会技術融合研究機構

井原 雄人

### ※ 背景

#### 公共交通の衰退

- モーターリゼーション
- 人口減少
- 少子高齢化
- 運転手不足（高齢化による）
- 燃料費高騰
- 車両費増加



公共交通のサービス低下

公共交通利用者の



(路線縮小・運賃値上)

更なる減少



公共交通空白地の深刻化

バス	500m圏外	36,477 km <sup>2</sup>	7,351 千人
鉄道	1 km圏外	(可住地面積の 30%)	人口の 5.8%

※ 地域公共交通とは（地域公共交通活性化・再生法）  
定義

#### 1 地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者（来街者）の移動のための手段として利用される公共交通をいう。

#### 2 公共交通事業者等

- イ 鉄道事業法による鉄道事業者
- ロ 軌道法による軌道経営者
- ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者（バス）及び一般常用旅客自動車運送事業者（タクシー）
- ニ 自動車ターミナル法によるバスターミナル事業を営む者
- ホ 海上運送法に規定する一般旅客定期航路事業を営む者
- ヘ 公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するもの

## ※ 地域公共交通の種類

### 鉄道・LRT

- 他の鉄道への乗り入れが可能
- 公共交通機関としての存在感が大きい
- 環境に優しい輸送機関である
- 車いすなどで利用しやすい

### 路線バス

- 路線設定、乗降地点に関する自由度が大きい
- 需要の変化に応じた路線、乗降地点の変更がしやすい
- 道路幅に応じた車両の選択により、住宅地内の狭隘道路でも運行できる
- バス車両優先システムの併用により、自動車よりも旅行速度を上げることができる
- 様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を果たすことができる

### 乗合タクシー

- 駅や中心市街地への輸送など行き先が明解な場合に対応した仕組みである
- 路線設定、乗降地点に関する自由度が大きい
- 需要の変化に応じた路線、乗降地点の変更がしやすい
- 住宅地内の狭隘道路でも運行できる
- バスと同様の仕組みであり、高齢者にもわかりやすい

### デマンド交通

- 住宅地内の狭隘道路でも運行できる
- 利用者にとって、一般タクシーより低料金である
- 導入地域において公平な乗車機会を提供できる（呼べば誰でも等距離）

## ※ 地域公共交通に求められる役割

### 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、妊婦等の交通手段の確保

### コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供  
まちのにぎわい創出や健康増進

外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進

### 人の交流の活発化

観光旅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

## ※ 地域公共交通網形成計画

- 「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす。
- 地域の取り組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網を形成する。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独または共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成する。

### 記載すべき事項

- ① 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
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤ 計画達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ 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

### 基本的には・・・

- 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
- 住民の協力を含む関係者の連携
- 広域性の確保
- 具体的で可能な限り数値化した目標設定

## ※ 地域公共交通再編事業

地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取り組みだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取り組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設。

- 特定旅客運送事業に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
- 他の種類の旅客運送事業への転換
- 自家用有償旅客運送による代替
- 上記に併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
  - ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
  - ・共通乗車船券の発行
  - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継に関するわかりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

## ※ 地域公共交通会議

### 地域公共交通会議

【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、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

#### 【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説明（地方運輸局において審査）

## だまされない交通統計情報

### ※ 用語の定義

#### ○自動車の種別

- ・輸送するもので種別

人を輸送する⇒旅客自動車

ものを輸送する⇒貨物自動車

#### ●事業用（営業用）自動車

➢他人の求めに応じて

➢運賃を取って輸送する

➢緑ナンバー

#### ●自家用自動車

➢家族もしくは従業員

➢原則運賃はとれない

➢白ナンバー

#### ○旅客事業の種別

#### ●一般「乗合」旅客自動車運送事業

・日常の移動手段

・個別に運賃支払い

・個別に運送申込み・運賃支払い

・同じ車両に複数の客が「乗り合わせ」

#### ●一般「貸切」旅客自動車運送事業

・観光旅行などレジャー目的の移動手段

・一括して契約（一個の契約）

・旅行者などが複数の客をとりまとめて一個も契約（貸切契約）を結ぶ

・同じ車両には、一つの団体のみ

#### ○人キロ

#### ①輸送人員

➢旅客自動車が輸送した人員数

➢営業用バスの場合、運転者や車掌は含まない

#### ②輸送人キロ

➢輸送した人員数×人員を乗せて走った距離

③能力人キロ

➢常に乗車定員の人員を輸送した場合の人キロ

④走行キロ

➢自動車が出た距離をキロメートルで表したもの

⑤実写キロ

➢人員を輸送して走った距離をキロメートルで表したもの

②から⑤はひたような用語でだまされやすい

⑥実働延日車

➢旅客輸送のため走行した自動車が延べ日数にして何両あったかを表したもの

⑦実在延日車

➢登録自動車が延日数にして何両あったかを表したもの

○1人当たり

●1人当たり平均輸送キロ

➢輸送人キロ÷輸送人員

●実働1日1車当たり輸送人員

➢輸送人員÷実働延日車数

●実働1日1車当たり走行キロ

➢走行キロ÷実働延日車数

●実働1日1車当たり輸送回数

➢総輸送回数÷実働延日車数

●実働率

➢実働延日車÷実在延日車×100

●実車率

➢実車キロ÷走行キロ×100

●稼働率

➢運行＝走行＋待機＋給油＋回送

➢稼働率＝走行／運行

種 別	定 義
運行時間	始発便発車時間から終着便到着時間の合計
走行時間	便ごとの始点の発車時間から終点の到着時間
待機時間	始点終点での停留および事業所での待機時間
給油時間	走行間の給油時間
回送時間	給油を行うための回送時間

○ 車両を遊ばせずに実働率、稼働率を上げるのも重要

○ その為の運転手を確保するのはもっと重要

※ 運行計画の種別

○路線定期（路線バス）

- .....路線を定めて定期的に運行するバス
- 一般路線バス、高速バスなど

○路線不定期

・・・・・・路線を定めて予約に応じて「不定期」に運行するバス

○区域運行（デマンドバス）

・・・・・・運行する地域を予約に応じて運行するバス

10人以下の車両が多く「乗合タクシー」と呼ばれることが多い

※ 自家用有償旅客運送の導入の背景

背景

○過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題

○高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスへの需要が急増



「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に自家用車による有償運送を例外的に許可（旧道路運送法第80条）

課題

○例外許可であるため、輸送の安全確保や利用者の保護のための法令上の措置が未整備

○一方、ニーズが増加に伴い、例外的な許可が急増し、常態化

（参考）平成18年時点での例外許可件数：2,138団体

自家用有償旅客運送制度の創設（平成18年道路運送法改正）

○過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度（自家用有償旅客運送制度）を創設

○輸送の安全（運行管理体制、運転者の要件等）や利用者の保護（収受する対価の揭示義務等）に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

※ 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

地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送

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等が自家用自動車使用して、有償で輸送

身体障がい者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事務・権限

○自家用有償旅客運送の実施にあたっては、**運営協議会**(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において合意が調った後に、**国土交通大臣の登録**を受ける必要がある。

○国土交通大臣は、**輸送の安全確保及び利用者の保護**のための指導・監督を実施。  
運営協議会(道路運送法79条の4)

【**主宰者**】 市町村(都道府県も可)

【**構成員**】 地方運輸局(又は運輸支局)、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者等

【**協議事項**】 ①自家用有償旅客運送の必要性

②運送の区域

③旅客から収受する対価

↓ 合 意 ↓

国土交通省大臣の登録(道路運送法79条)

⇒権限の委任により、都道府県ごと(北海道は7ヶ所)の運輸支局長が実施

【**登録要件**】 ①バス・タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。

②運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

【**有効期間**】 2年(重大事故を起こしていない場合は3年)

→協議会の合意に基づき、更新の登録が必要

国土交通大臣による輸送の安全確保等の指導・監督(道路運送法79条の9等)

⇒運輸支局長が実施

○運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について、指導・監督

○必要に応じ、監査等により確認。さらに、是正命令や登録の取消等の処分を実施

《考察》

一口に地域公共交通と言っても幅広いものであり、市町村の地域性や住民の分布、などにより様々な対応や手段が考えられる。もちろん自治体の財力の問題も大きく左右する。

バスが良いのか?タクシーが良いのか?オンデマンドの乗り物が良いのか?それぞれに一長一短があり、簡単に答えの出せる問題ではない。

また、昨今はNPOや地域のボランティア参加型の自家用有償旅客運送の広がりがみられる。いずれにしても、今後さらに勉強していき住民福祉につながる地域公共交通を考えて

いきたい。