

「府中北部地域公共交通ネットワークの今後のあり方」(大枠)

～ より便利な地域公共交通の実現を目指して ～

(中間まとめ)

平成16年9月13日

府中北部地域公共交通ネットワーク
検討ワーキンググループ

1. 現状と課題

(バスをはじめとする公共交通の役割)

- ・ 地域住民の欠かすことのできない生活の足、地域への来訪者の交通手段、商店街の振興等、地域の社会経済活動も支える重要な社会生活基盤。
- ・ 高齢化の進展等に伴い、「安心・安全」、「人にやさしい」、「誰にでも使いやすい」交通体系の構築必要。
- ・ 環境にやさしい交通手段。地球環境保全のためにも、公共交通活性化は重要課題。

(乗合バスの利用状況)

- ・ 平成13年度 全国 46億人。府内も依然として1.7億人もの多くの利用。

(規制緩和の流れを受けた動向)

- ・ 規制緩和に伴い、府域においても、不採算路線撤退がはじまる一方、新たなコミュニティバスの運行、一般住民が混乗可能なスクールバス・福祉バスの活用、自由乗降の実証運行等、従来にない新たな取組が増加。

(バス路線維持に係る地方公共団体の取組)

- ・ 府は、地域の生活交通の確保を行うため、交通事業者や過疎地域等の市町村が運行・確保する路線に対して「路線維持費」、「車両購入費」等の補助を行うとともに、新たな実証運行等の取組に対する市町村支援も実施。
また、市町村は、地域ごとの実情に応じて、交通事業者に対して府と同様の補助を行うとともに、自らが運行確保することも含め、様々な交通手段の確保に努力。

(これまでのバス路線維持の手法と課題)

- ・ 「交通事業者」の内部補填(黒字路線の収益を赤字路線に振り替え)や経費節減等経営努力と、「行政」支援の組み合わせ。
- ・ 事業者の経営努力には限界ある一方、補助制度上、赤字幅縮小に連動して補助額も縮小し、事業者の経営努力の意欲をそいでいる面。

(まとめ)

- ・ バス等の公共交通は、企業の営利事業であると同時に、公共交通としての公的役割も担ってきた結果、「企業の利益追求」も「住民の利便性の向上」も、どちらもが中途半端な状況。
- ・ この状況を改善するため、今回の京都交通(株)問題も契機に、行政、地域、住民、事業者、さらには社会全体で、公共交通の役割を適切に評価し、皆が知恵を出してあり方を考え直し、「利用者」により便利で使いやすく、一層効率的・効果的な公共交通ネットワークの実現を目指す。
- ・ 府・市町村は、地域住民の生活の足の確保にこれまでから全力をあげてきたところであり、この姿勢で今後一層積極的に取り組む。

2. 地域の公共交通ネットワークの今後のあり方

< 基本的視点 >

従来の発想を転換し、皆が知恵を出し合い、住民（利用者）にとって最適の、より便利で一層効率的・効果的な地域の実情に応じた公共交通ネットワークを新たに作りあげる。

「意欲的な行政」が「意欲的な住民」と協働し、「意欲的な事業者」による健全な競争の下に、ネットワークを構築

- ・ 従来の発想を転換し、「住民（利用者）最適のネットワーク」を地域が支える姿勢で、行政、住民、事業者が、例えば路線の計画や利用促進を含め協働するなど、地域の実情に応じたより良い地域交通の実現に取り組む。
- ・ 需要に応じた適切な交通確保のためにも、路線の必要性は厳しく点検、吟味。現行路線は、現行ありきでなく、住民（利用者）ニーズとの整合等を点検。新たなネットワークは、採算性だけでなく、住民（利用者）に役立つ路線なのか、費用対効果やネットワーク機能はどうかなどを総合的に検討。
- ・ ネットワークを構成する手段（パーツ）としては、「乗合バス」、「貸切バスの乗合利用」、「市町営バス」、「乗合タクシー」、「地域やNPO等による自主運行バス」等の様々な形態があり、運営主体でみると、「公設公営」、「公設民営」、「民設民営」、「第3セクター」が考えられる。
これらは、住民（利用者）ニーズ等それぞれの地域実態に応じて選択が適当。
- ・ 利用者が少なく採算性が悪い地域においても、最も効率的・効果的な形態が実現できるよう、事業者が意欲を持って新たに参入できる仕組みも必要。
例えば、健全な競争の下に意欲的な事業者が参入できるよう、一定の行政負担を基礎としつつ、事業者が努力すれば利益が増加する形での「路線の入札制」を検討。その際、1年程度の短期では、路線としての安定性、事業者の経営上の安定性それぞれに問題があると考えられることから、3～5年程度にわたる期間設定が適当。

より良い地域公共交通ネットワークを実現するための「新たな仕組み」の創設

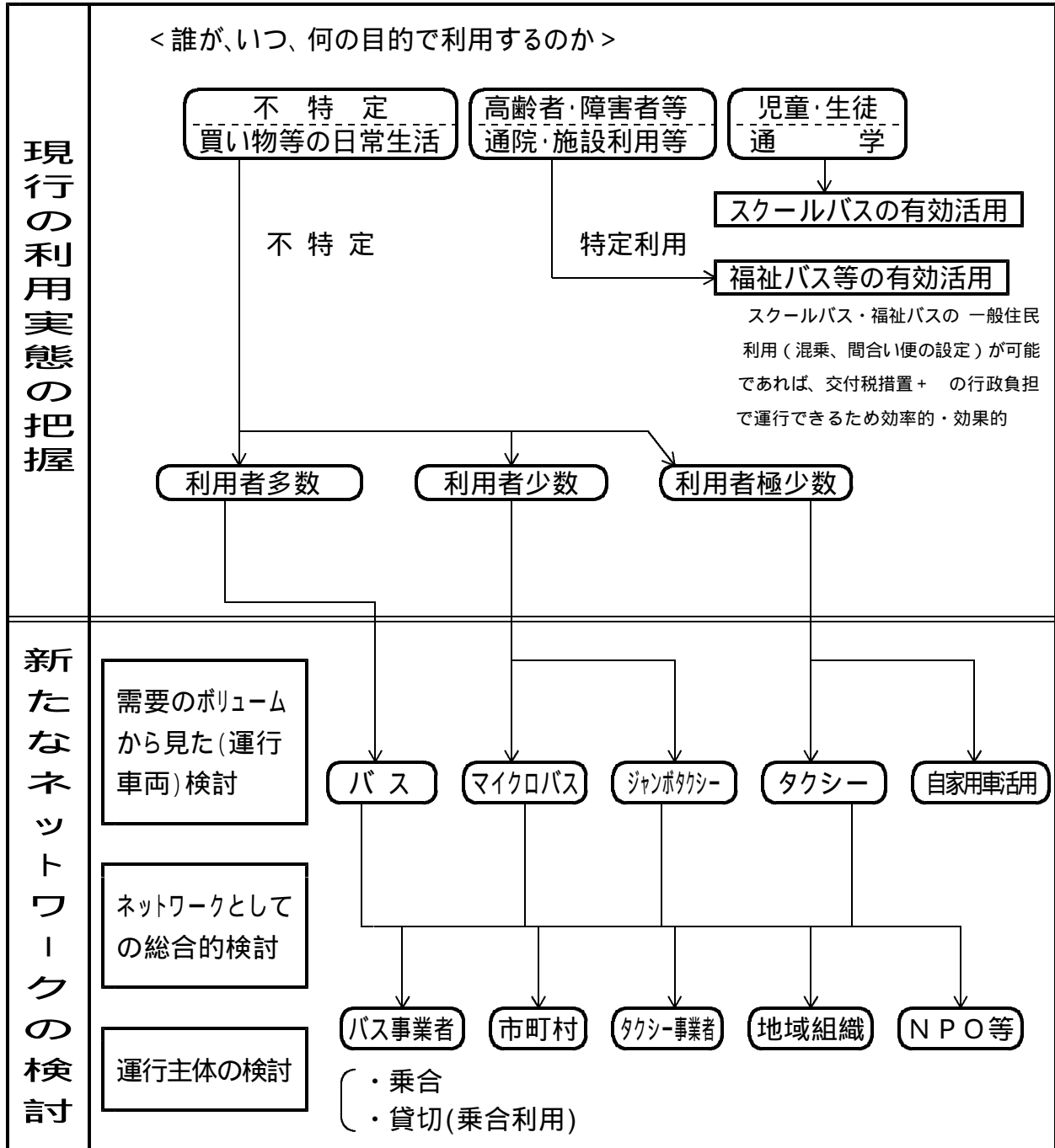
- ・ 交通は、ネットワークとして面的に機能発揮することが大切であり、利用者にとって分かりやすく使いやすい「地域全体の交通ネットワーク」を目指すことが重要。そのためには、鉄道や幹線バス・地域内バス等の相互の接続をスムーズにするダイヤ設定、ダイヤのパターン化（例えば毎時同時刻発車）路線図・ダイヤ・運賃等を見やすく表示する総合交通マップの作成やホームページによる情報発信、さらに、目的地までの到着時刻・運賃等が検索ができるシステムの導入などが求められる。
- ・ これらを実現するため、ダイヤ調整をはじめ、バス車両の色やバス停表示の統一など、地域全体の交通コンセプト（基本理念）の統一・実行を行う新たなコーディネート体制の創設を検討。（4ページ別紙参照）

行政支援のあり方の見直し

- ・ こうした、新たな展開に対応するため、結果的には不便なものに赤字補填する形になっている現行制度を、「便利なものにするために支援する」発想で見直し。制度面でも効率的・効果的になるよう見直しを進めることが必要。

< 参 考 >

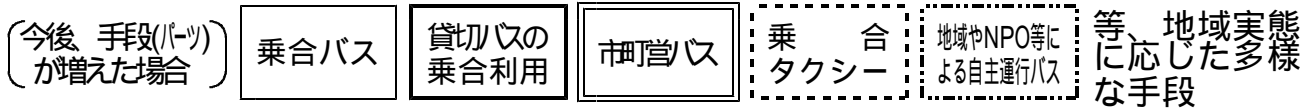
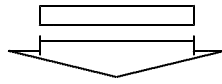
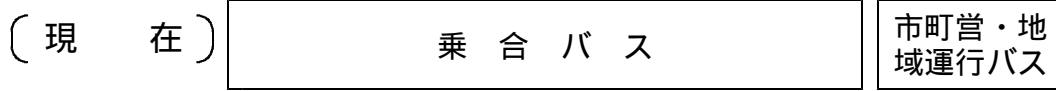
(地域の公共交通のあり方検討フロー(例))



< 別 紙 >

地域交通の広域的連携を図る新組織のイメージ

(「京都府中北部広域交通ネットワーク機構(仮称)」)

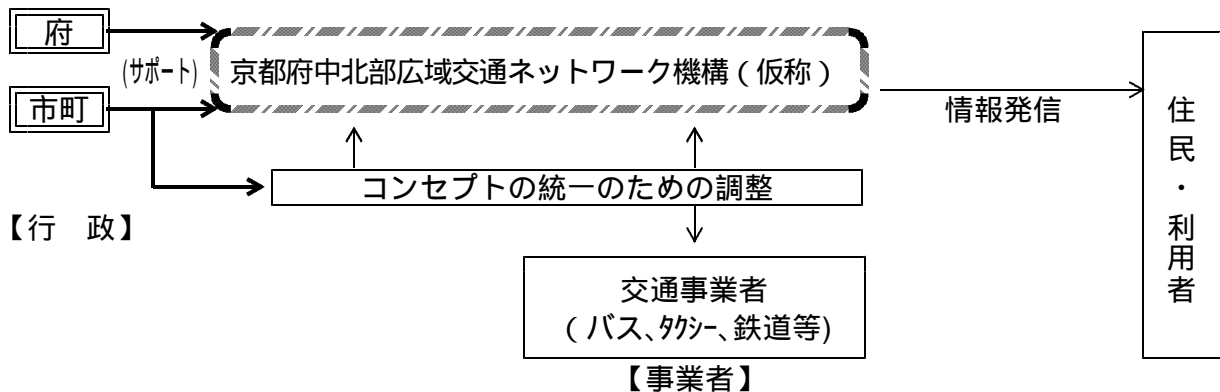


利用者にとって分かりやすく使いやすい交通ネットワークとなるよう、地域全体の交通コンセプト(基本理念)の統一・実行を行う新たなコーディネートの仕組みを創設

活動内容(例)	交通コンセプトの統一・実行 [地域全体のコーディネート]	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者間相互の接続(鉄道 バス、幹線バス 地域内バス)をスムーズにするダイヤ設定 ・利用者に分かりやすいダイヤのパターン化 ・バス車両の色やバス停・路線案内板の表示を一定のエリアごとに統一
	利便性を高める情報発信	路線図・ダイヤ・運賃等の情報発信 <ul style="list-style-type: none"> ・総合交通マップの作成 ・ホームページによる発信 ・目的地までの到着時刻・運賃等が検索できるシステムの導入
	委託(補助)のしくみの企画立案	・「路線入札制」等の仕組みの企画立案
	実証実験等の提案、調整等支援	・乗合タクシー等デマンド方式構築のための調査検討

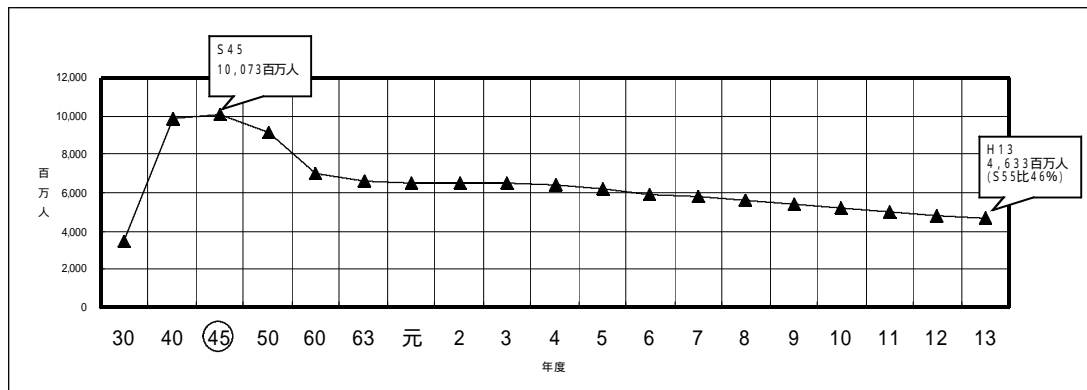
活動に要する経費...事業者等拠出金及び行政による負担

【組織イメージ】

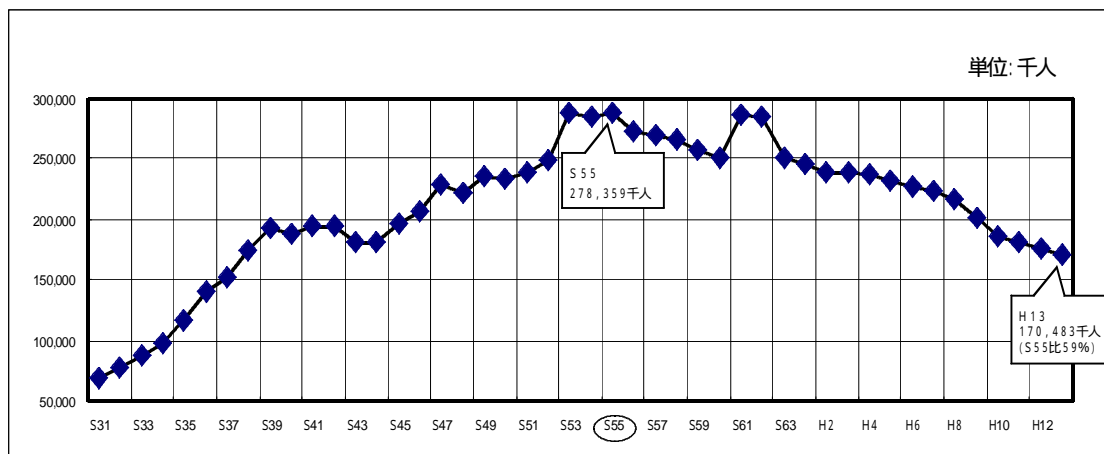


< 参考資料 >

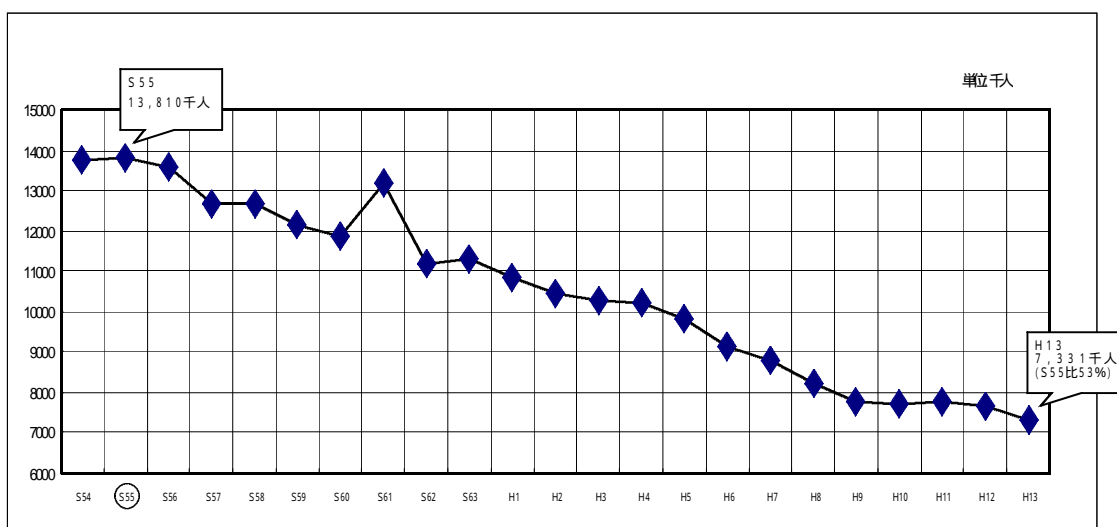
【全国（乗合バス）年度別利用者の推移】



【府内（乗合バス）年度別利用者の推移】



【京都交通（乗合バス）年度別利用者の推移】



【道路運送法の改正概要】

改正趣旨	需給調整規制の廃止（規制緩和）による事業参加の促進		
改正道路運送法	平成12年5月19日可決成立。平成14年2月1日施行		
改正内容		改正前	改正後
	参入	路線ごとの免許制 (1路線 原則1事業者に限定)	事業者ごとの許可制 (1路線 複数事業者参入可)
	退出	許可制 (市町村の事前同意取得を指導)	事前届出制(退出の6月前まで) (地域協議会において協議が整って いる場合は、30日前までに届出)
	運賃等	認可制	上限額のみ認可制 上限を超えない範囲での事前届出制

【府内の乗合バス退出（廃止・休止）協議状況（～）】

退出申し出		退出後 [] は退出申し出ベース	
西日本JRバス(株)	3路線(14系統)	代替措置	他の乗合バス 2路線 [6]
京都交通(株)	1 (2)		貸切バス乗合運行 4 [9]
丹後海陸交通(株)	6 (10)		市町村バス 5 [8]
奈良交通(株)	5 (12)		スクールバス・無料バス等 (一般住民混乗実施) 3 [1]
計	15路線(38系統)		計 14路線 [24系統]
		廃止等	路線廃止 (一部区間廃止を含む) 6 [14]

鉄道並行バス路線の退出後の対応

路線等		対応の考え方		代替措置	切替え
丹海交通	箱石線 (久美浜～峰山)	網野町	KTR宮津線並行であり、 鉄道利用へ振替	- (路線廃止)	H15.9
奈良交通	田辺循環線 (新田辺～三山木)	井手町	JR奈良線並行であり、 鉄道利用へ振替	- (路線廃止)	H16.4
	山田川月ヶ瀬線 (月ヶ瀬口駅～山田川)	加茂町 和束町 笠置町 南山城村	JR関西本線並行であり、 鉄道・幹線バス(木津・加茂間) 利用へ振替 (町村内で駅・幹線バス アクセスの強化等)	町村営バス (・館・スクールバス新設 ・バス停新設増便)	

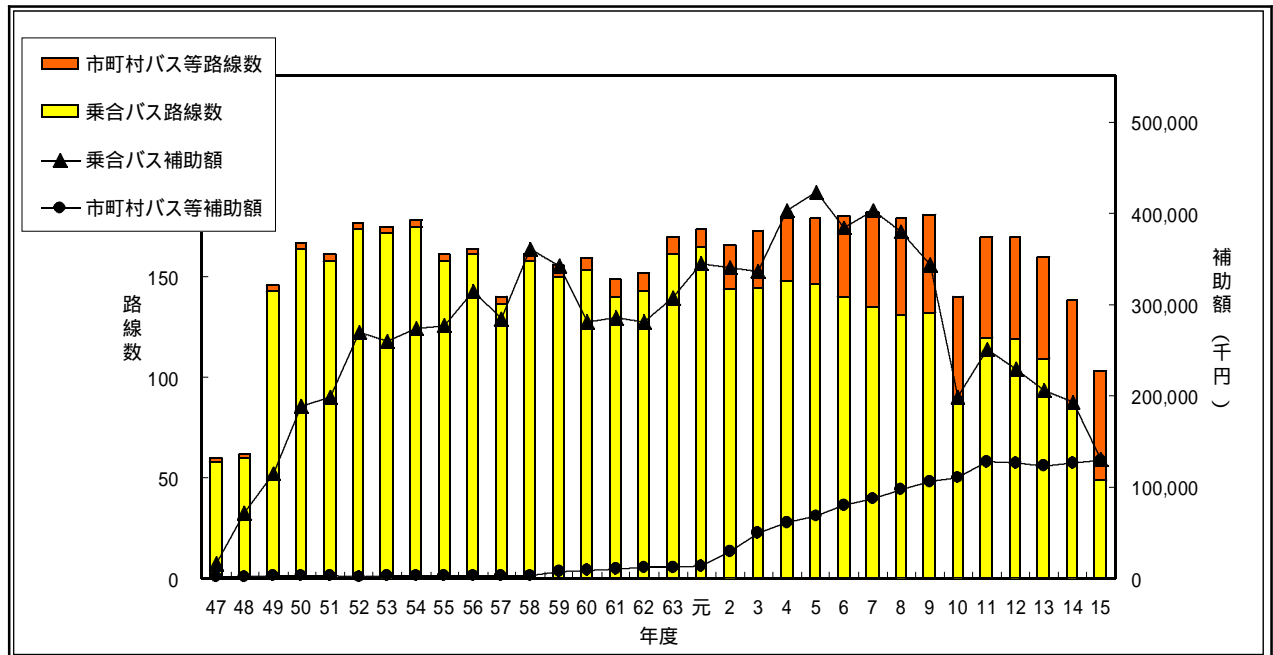
【国庫補助制度と府単独補助制度（路線維持分）】

区 分	国庫補助制度	府単独補助制度	
	乗 合 バ ス		市町村等バス
補助対象事業者	乗合バス事業者 (赤字又は黒字事業者)	乗合バス事業者 (黒字事業者も補助対象 <配当事業者は不可>)	市町村 又は 貸切バス事業者
対 象 路 線	複数市町村に跨る路線	(同 左)	過疎地域等で地域住民に生活上不可欠
	キロ程が10km以上		平均乗車密度15人以下
	輸送量が15～150人/日 (輸送量=平均乗車密度×運行回数)		運行回数10回/日以下
	運行回数が年平均3回/日以上		競合する他バス事業者の運行系統等がないもの
	経常収益が経常費用の11/20以上		
	広域行政圏の中心市町への需要に対応して設定されるもの		
負 担 割 合	国 1/2、府 1/2	府 1/2、市町村1/2	府1/2、市町村1/2

【補助制度上の役割分担】

国	広域・幹線的路線の確保	国制度
府	広域・幹線的路線の確保	
	府	幹線的路線の確保 市町村が確保する路線への支援 (乗合、市町村等バス路線維持、市町村の実証運行等取組支援)
市町村	広域・幹線的路線の確保（特定の場合）	国制度
	幹線的路線の確保	府単独制度
	市町村が必要と認める路線の確保	市町村単独制度

【乗合バス等に係る路線数・府補助金額の推移】



【市町村負担の状況】

(金額単位：百万円)

	国制度			府制度(暫定支援措置含む)			市町村単独			計		
	路線	市村	金額	路線	市村	金額	路線	市村	金額	路線	市村	金額
京都交通(株)	12	9	34	18	5	31	24	8	44	54	11	109
丹海交通(株)	18	7	126	(13)	7	12	-	-	-	18	7	138
奈良交通(株)	-	-	-	-	-	-	5	3	68	5	3	68
京阪宇治バス(株)	-	-	-	-	-	-	3	2	12	3	2	12
三重交通(株)	-	-	-	-	-	-	1	1	4	1	1	4
加悦フェローライン(株)	-	-	-	-	-	-	1	3	10	1	3	10
阪急バス(株)	-	-	-	-	-	-	1	1	4	1	1	4
計	30	14	160	18	12	43	35	18	142	83	23	345

【府内のスクールバス・福祉バス等の活用状況】

< 行政目的バス等の保有状況 >

		輸 送 目 的 等	保 有 台 数
スクールバス		専ら遠距離通学児童・生徒の通学用	66台(25市町村)
福 祉 バ ス	へき地患者輸送車	無医村の地域における患者輸送車	5台(4市町)
	老人デイサービス車	老人デイサービスの送迎専用車	86台(26市町)
	老人福祉バス	老人会の移動用等、自治体が福祉目的で導入した車両	27台(19市町) (うち4台(2市町)が障害者福祉バスと兼用)
	障害者福祉バス	社会福祉協議会等が保有し、リハビリセンター等への送迎用車両	32台(11市町) (うち4台(2市町)が老人福祉バスと兼用)
平成16年3月の調査結果		計	212台(41市町村)

< 一般住民向け活用(混乗・合間利用)事例 >

導入時	活用の形態	時 期	市町名	路線数	台 数
スクールバス	町営バス(無料)	H14.5	丹波町	2	1
		H15.4	宮津市	2	- (委託2)
	日吉町		1	1	
	H15.9		京北町	3	2
		京丹後市	3	2 (委託1)	
	町営バス(有料)	H16.4	日吉町	2	3
		H16.4	伊根町	3	1
スクールバス 計			6市町	16	10(委託3)
福祉バス (患者輸送車)	町営バス(有料)	H16.4	伊根町	2	1
合 計			6市町	18	11(委託3)

宮津市の2台、京丹後市の1台は、バス事業者の車両を活用

【他府県の乗合タクシー事例】

	兵庫県篠山市	福井県高浜町	福島県小高町
開始	平成14年9月	平成3年1月	平成15年4月
車両 (台数)	中型タクシー(4名)1台 ジャンボタクシー(9名)1台	ジャンボタクシー(9名)1台	ジャンボタクシー(9名)2台 小型タクシー(4名)1台
運賃	300円・400円 300円・500円 } 2区間制	100円～600円の対キロ区間 制(50円刻み)	300円均一料金 (まちなかエリア内100円)
特長	希望する箇所降車可能 (実質自宅付近まで運送)	地元区長宅販売チケットで乗 車 地元の利用促進	ITを活用したデマンド交通シ ステム

乗合タクシーとは、タクシー事業者が乗車定員10名以下の自動車を使用し、原則、定時・定路線の乗合運行を行うもの。

【「地域・NPO等」実施事例】

交通機関空白の過疎地におけるボランティアによる有償運送

	徳島県	岐阜県	愛知県
主体	上勝町	飛騨市	豊根村
特区	上勝町有償ボランティア輸送特区	河合・宮川村デマンド式ポニーカーシステム有償運送特区	とよねがんばらマイカー特区
概要	過疎化が進む中、バス・タクシー等の交通弱者の移動手段が縮小。 町の登録ボランティアと自家用車等を活用し、路線バスへのアクセス、診療所通所や買い物等のための移動サービスを充実。	市営バス・スクールバス以外に公共交通機関がない。車の運転ができない高齢者等の輸送の確保に河合・宮川シルバー人材センターを中心に住民ボランティアがサービス実施運転者として登録。	民間バス・タクシー会社がなく、村営バスのみ状況。村長から依頼を受けた者(シルバー人材センター及び社会福祉法人)が登録。