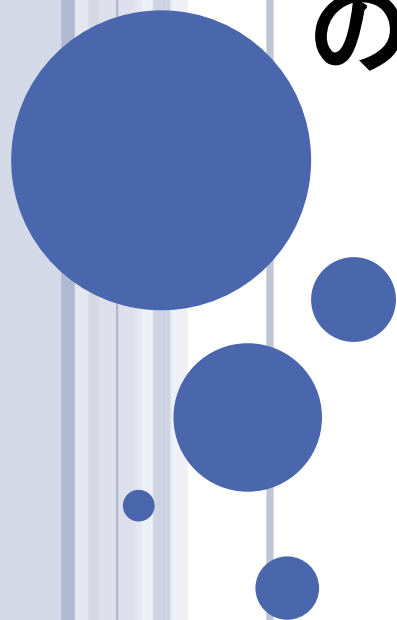


指定都市市長会 第2回 交通・まちづくり部会

持続可能な新たな公共交通システムの 構築について

令和4年7月19日



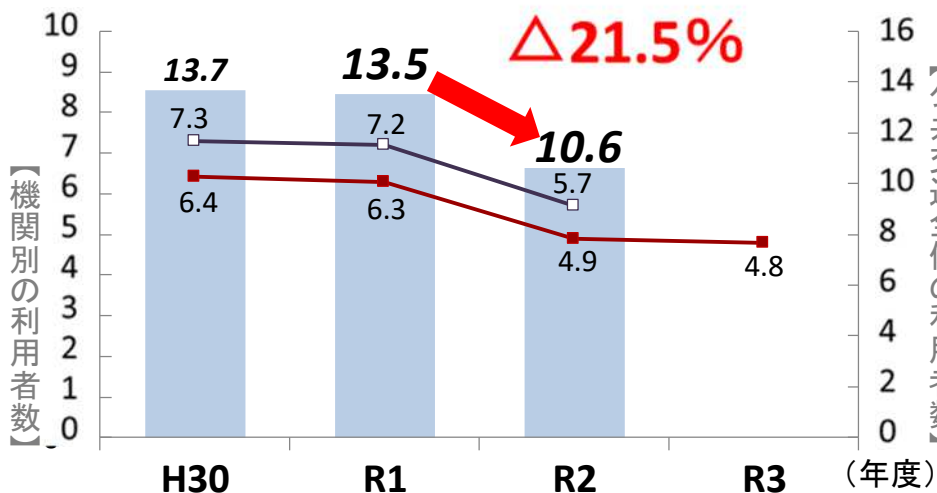
公共交通の現状① 利用者数の推移

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅に減少

(単位:万人/日)

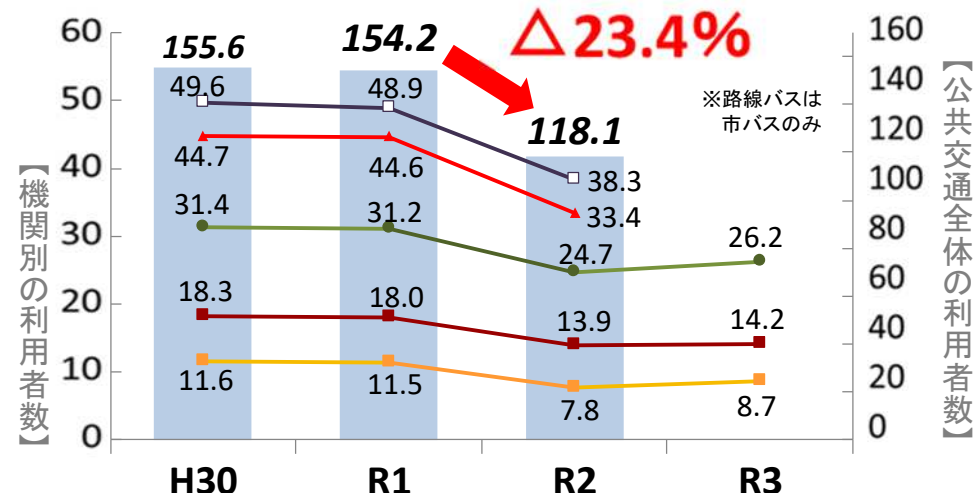
新潟市

人口: 789,275人 (R2国調)



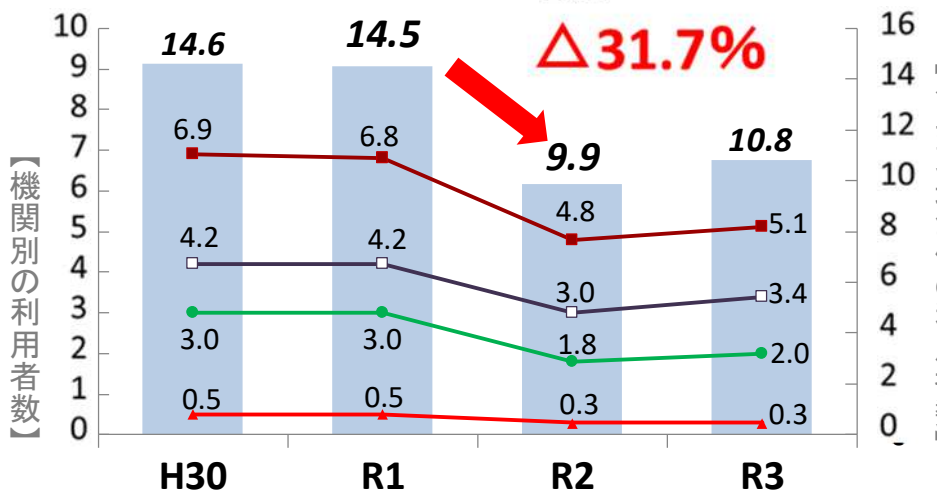
神戸市

人口: 1,525,152人 (R2国調)



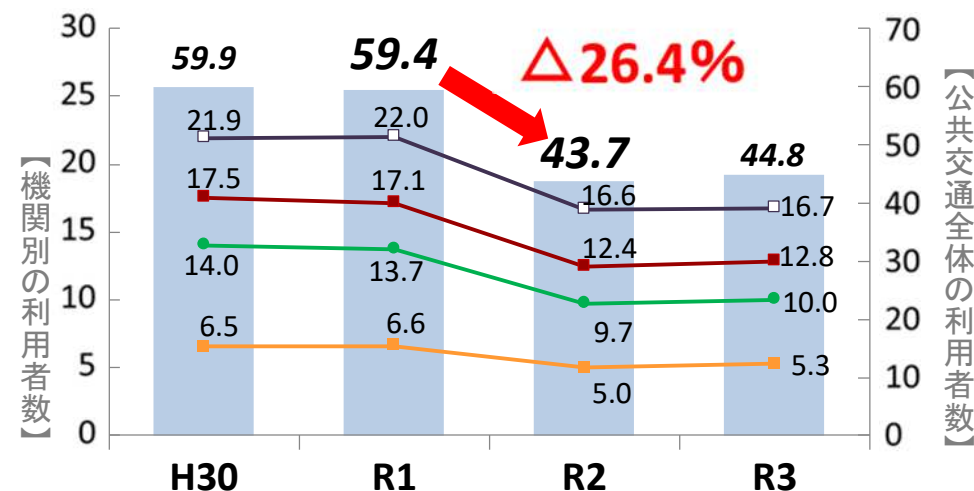
熊本市

人口: 738,865人 (R2国調)



広島市

人口: 1,200,754人 (R2国調)

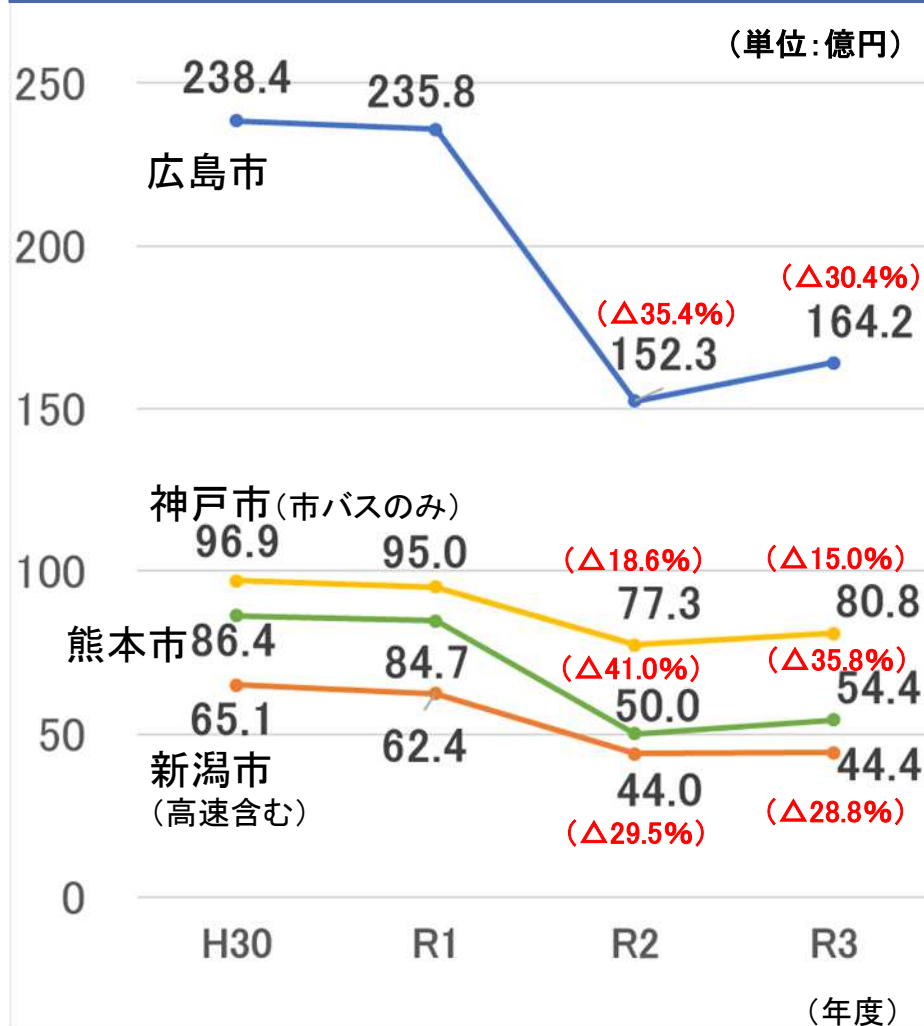


公共交通全体 □ JR ▲ 私鉄 ■ 新交通 ■ 路線バス ● 地下鉄 ● 路面電車

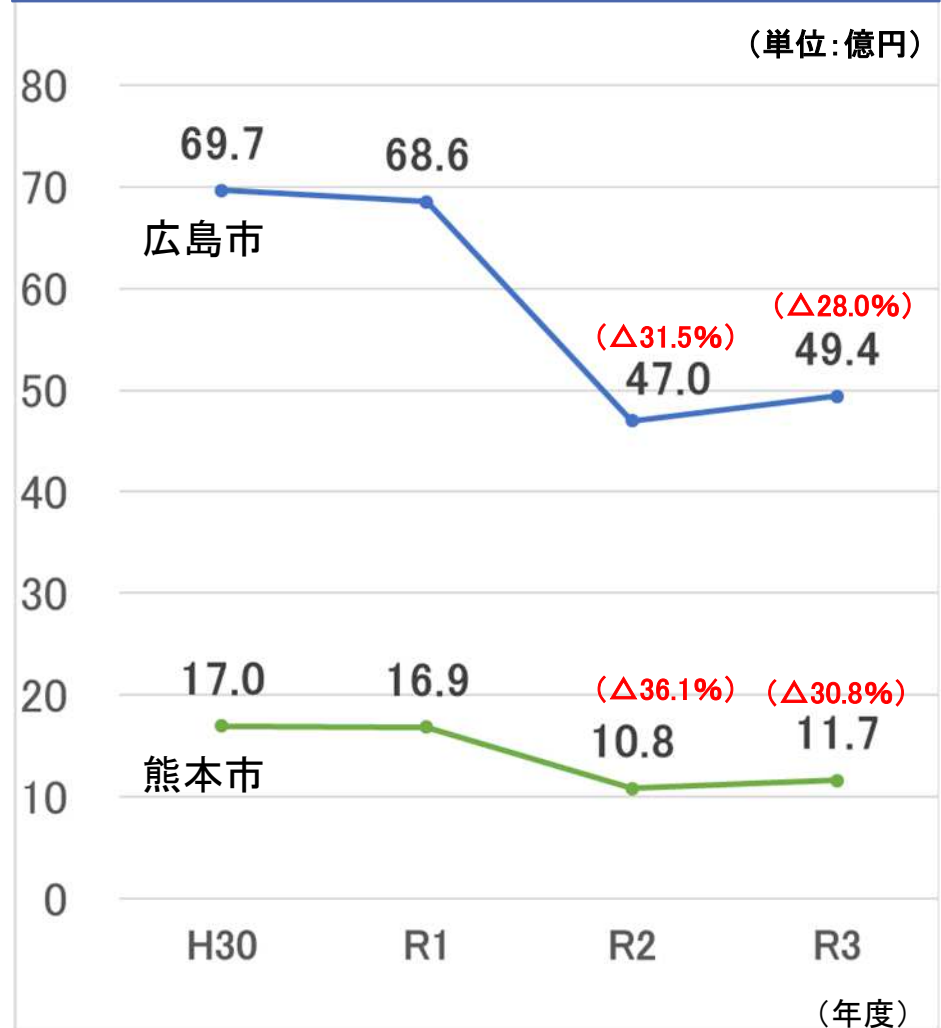
公共交通の現状② 運輸収入の推移

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅に減少

路線バス



路面電車



※括弧内数値はR1年度比

公共交通の現状③ 路線バス運行費補助金の推移

新型コロナウイルス感染拡大を契機として、増加傾向

(単位:億円)



※公営バス等を含む。

※新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した緊急支援分を除く。

検討テーマ1 「持続可能な新たな公共交通システムの構築」 に関する現状・課題

論点①

既存の道路空間に新たな公共交通機能(バスレーン、LRTなど)を導入する場合の技術基準等や財源の在り方

構成市における現状・課題

新潟市

現状・課題

- バスの優先度を高めるため、走行空間としてのバスレーンの確保が必要。
- しかしながら、県警は、全国的な方針のもと、現状にそぐわない規制を実態に沿ったものへと見直しており、近年、バスレーンの廃止や優先レーンへの切り替えなどの緩和を進めている。

課題解決のための方策等

- バスレーン等の公共交通を優先とする交通規制については、環境や高齢社会の進行などの社会情勢を踏まえ維持・向上していく必要があり、また実効性のあるバスレーンのために警察の協力は不可欠である。交通規制のあり方を今一度整理し、国、県、市で共有する。

神戸市

現状・課題

- 都市の魅力と回遊性の向上を図るため、LRT・BRTの導入検討の一環として、都心エリアにおいて連節バスの運行を開始。
- 今後、都心の道路空間を歩行者や公共交通優先の空間として整備していくため、外周道路への交通誘導等により一般道路の交通量を削減していく必要がある。そのうえで、道路空間の再配分のあり方や、その実現方策の検討が必要。

課題解決のための方策等

- 歩行者や公共交通を優先する道路空間の創出に向けた交通マネジメントの実現にあたって、先進事例の共有と実現に向けた道路管理者や交通管理者の十分な理解と協力及び財政支援について働きかける。

熊本市

現状・課題

- 都市部において、バス専用レーンの設置を検討する場合、新たに車線を追加するための用地買収や、既存幅員内で再配分により車線を追加する場合の道路区分に応じた幅員確保など様々な課題が生じる。
- 道路設計における構造基準については、条例により自治体独自の基準を設けることが可能な法体系とはなっているものの、「公共交通による交通量の総量抑制効果」という概念がないため、車線数や幅員設定など道路設計時における公共交通の効果を踏まえた独自基準の設定が困難な状況。
- また、直轄国道の構造基準は道路構造令となるため、公共交通ネットワークに直轄国道が含まれる場合、自治体の構造基準だけでは課題解決が困難。

課題解決のための方策等

- 道路構造令に「公共交通による交通量の総量抑制効果等を加味した構造令の弾力的な運用」に関する規定を整備し、条例による基準の設定や直轄国道への働きかけを容易にする。

広島市

現状・課題

- 本市では、路面電車の速達性や定時性の強化のため、既存の道路空間を活用して、路面電車軌道の新設に取り組んでいる。
- この新設については、特定都市再生緊急整備地域外は通常補助金の補助メニューがないことから、社会資本整備総合交付金を活用するほかなく、安定的な財源の確保が課題。

課題解決のための方策等

- 今後取り組む他の軌道整備も見据えて、通常補助金における軌道整備及びこれに伴う道路改良に対する支援メニューの創設が必要。

検討テーマ1

「持続可能な新たな公共交通システムの構築」 に関する現状・課題

論点②

公共交通の維持・確保に向けた既存の公共交通事業者による協調体制の構築や、国・県・指定都市の役割分担と財政負担等の在り方

新潟市における現状・課題

現状

- ① 持続可能なバス交通の実現に向けて、平成27年から、BRTとバス路線再編を組み合わせた公設民営方式による新バスシステム事業を開始(役割分担は下記のとおり)。

〔 市 : 交通結節点整備などハード面
事業者: 年間走行キロ数を5年間確保など
運行面 〕



- ② また、バス路線を維持するため、国庫補助の活用のほか、コミュニティバスの運行費負担や路線バスの運行費の欠損補助を本市が継続的に実施。

課題

- ① 運転士不足や、新型コロナウイルス感染症の影響による減便で、新バスシステム事業の肝である年間走行キロ数が維持できなくなっている。
- ② 国の支援が活用できる補助路線については、指定都市では市町村をまたぐなどの幹線的なバス路線に限定されている。一方で、地域内移動の生活交通路線については、自治体が単独で補助を行うことで維持している。

課題解決のための方策

- ① 民間バス事業者に対し、施設面だけでなく、人材確保を含めた制度面や財政面など経営的な幅広い支援が必要。
- ② 事業者への財政支援の強化のため、「補助対象路線の拡充・緩和」、「補助額の更なる拡大」、「事業者の経営体力回復に向けた支援制度の早期創設(黒字路線も含めたエリア一括の支援を始めとしたインセンティブを含む支援等)」などにつながる国の制度改正を働きかけることが必要。

神戸市における現状・課題

現状

- ① 本市では、鉄道が基幹、バスがフィーダーとして補完する公共交通ネットワークを形成している一方で、郊外から都心への直通バスが運行している。
- ② 利用者数の減少や運転士不足の中、輸送サービスの継続のため、地域の需要に見合ったバス路線の再編やダウンサイジングが必要となってきた。

課題

- ① 人口減少等に伴い需要が減少し、重複する複数の交通手段が維持できなくなった場合には、基幹とフィーダーで役割分担するなど公共交通ネットワークの再編を図る必要があるが、利用者の利便性や事業者の収益性等を考慮した再編の手法が確立されていない。
- ② 改正活性化再生法では、ダウンサイジングと行政支援を前提としたサービス継続事業を地域公共交通計画に位置付けることで、地域内フィーダー系統に係る国の補助要件が緩和されたが、指定都市は、その対象外となっている。

課題解決のための方策

- ① 再編に向けた手法等(再編を進めるタイミングや条件、再編後のスキーム、事業者間の合意形成手法、利用者説明手法等)を整理し、実現に向けた支援を国や県に働きかける。
- ② サービス継続事業に位置付けて、地域幹線系統の再編や路線バスから地域コミュニティ交通へのダウンサイジングを行う路線に対し、地域内フィーダー系統補助等の支援を国や県に働きかける。

熊本市における現状・課題

現状

- 路線バスについては、国・県補助の活用や、コロナ交付金も活用しながらの独自支援により路線を維持しているが、利便性の維持向上と運行の効率化に向けた取組を推進するため、昨年4月からバス事業者5社による共同経営を開始。
- 路面電車については、機能強化に資する投資的経費に対する独自の支援を行っている。また、安定的・効率的な経営のため、上下分離方式の導入に向けた制度設計を実施している。

課題

課題①財政支援額の増加

- 交通事業者の経営状況が悪化する中、将来にわたる財政支援額の増加は大きな課題

課題②担い手の不足

- バス運転士の不足を原因とした路線廃止や減便が発生
- 路面電車運転士が全て会計年度任用職員であることや、保守を担う技巧職員の高齢化による技術継承の問題などから、将来にわたり安定したサービスを提供することが困難

課題③車両の老朽化

- バリアフリー、脱炭素、快適性向上の観点から計画的な車両の更新が必要であるが、設備投資に回せる余力が限られている。

課題解決のための方策

- 官民連携により公共交通の利用促進に取り組むことで、利用者を増やし、「事業者の経営改善・運転士の確保・車両の計画的な更新」につなげる。
- 利用者の少ないバス路線での車両のダウンサイジング、AIデマンドタクシーやシェアサイクルの社会実験、熊本産「MaaS」の検討などを進める。
- 利便性向上や運行効率化などの取組に必要な支援を国に働きかける。

現状

- これまで、公共交通を軸とした集約型都市構造の実現に向けて、基幹公共交通などからなる階層性のある公共交通ネットワークの形成に取り組んできた。
- 今後は、輸送需要の減少などの危機的な状況を乗り越えるため、「行政と事業者が一体となったきめ細かいサービスの提供」、「新しい生活様式への対応」などの新たな課題についても意識し、効率的で持続可能性の高い公共交通ネットワークの形成を進める。

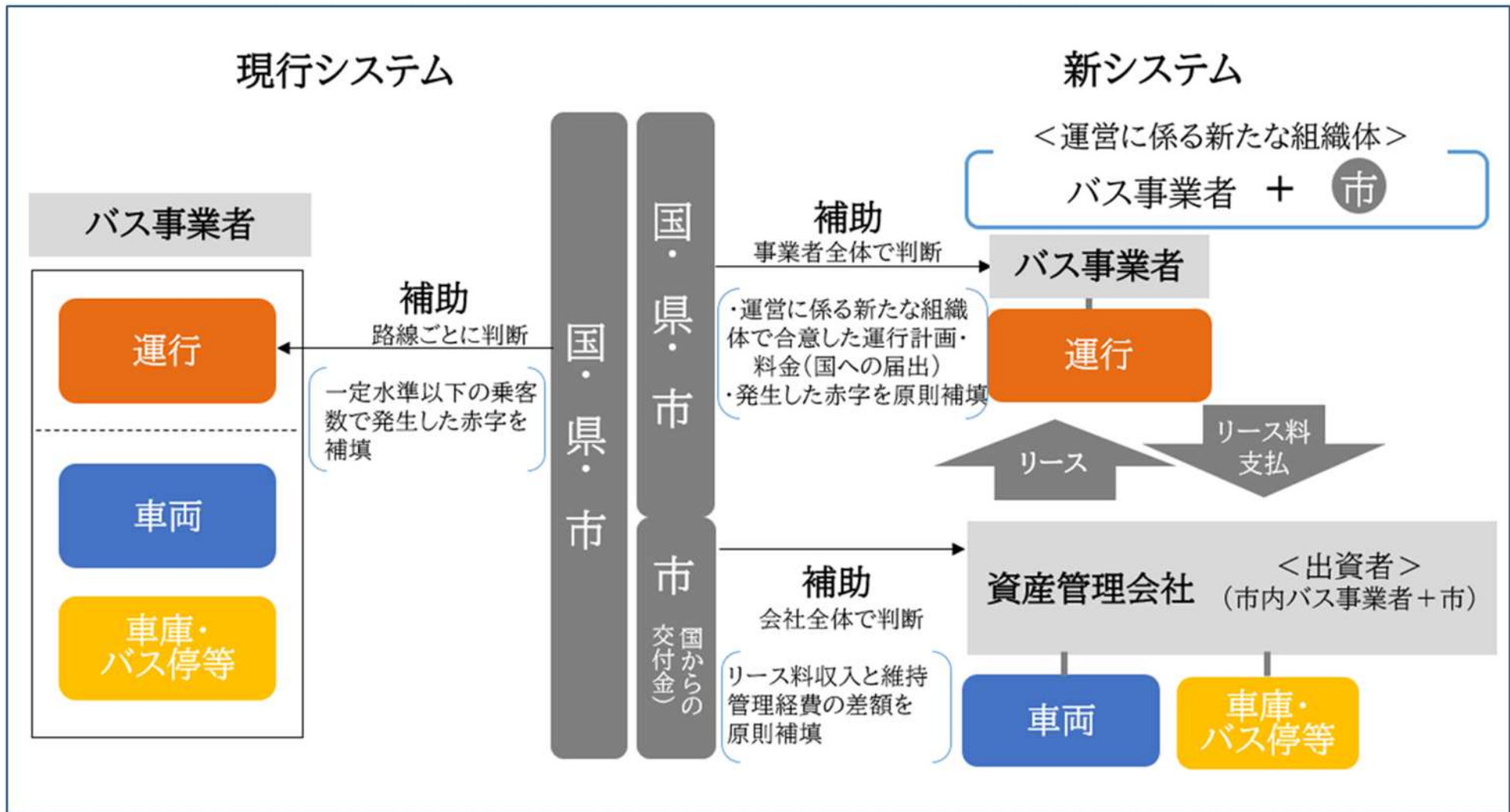
課題

- これまでの交通事業者間の“競争”原理の下では、事業者の経営努力だけで事業を存続させるのは困難な状況にある。
- 一方で、地域活性化や広域的な経済圏の維持・発展のためには、公共交通ネットワークを持続可能で利便性の高いものとして存続させ、最大限活用する必要がある。

課題解決のための方策等

- 鉄道やバス等の公共交通を、道路と同様に社会インフラと捉え、まずは市民にとって身近な移動手段である路線バスから、上下分離方式の導入を通じた公的支援を実施することにより、交通事業者の収支構造を改善するとともに、交通事業者との“協調”原理を機能させる。
- 新たな公共交通体系の構築を推進するため、国と自治体との役割を明確にすることや、公共事業費の一部を公共交通政策に投入することについて国への働きかけを行う。

バス事業における“広島型”上下分離方式のイメージ図



次回検討の方向性(本日のまとめ)

論点①

既存の道路空間に新たな公共交通機能を導入する場合の技術基準等や財源の在り方

論点②

公共交通の維持・確保に向けた既存の公共交通事業者による協調体制の構築や、国・県・指定都市の役割分担と財政負担等の在り方

論点についての具体的な検討

- 公共交通を優先とする交通規制の在り方(新潟市)
- 歩行者や公共交通を優先する道路空間の創出に向けた交通マネジメントの実現にあたっての国等の理解と協力及び財政支援等の在り方(神戸市)
- 道路構造令の弾力的運用の在り方(熊本市)
- 道路内での公共交通の機能強化に対する国の財政支援の在り方(広島市)

- バス事業者への幅広い支援の在り方及び事業者への財政支援強化のための国の補助制度の在り方(新潟市)
- 路線再編に向けた手法や補助制度の在り方(神戸市)
- 公共交通の利便性向上や運行の効率化のための国の支援の在り方(熊本市)
- 新たな公共交通体系の構築を推進するための、国と自治体の役割分担や国の財政支援の在り方(広島市)

要請・提言の方向性についての検討

検討スケジュール

令和4年 7月19日(火)	第2回部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状・課題の確認 ・ 新たな公共交通システムの在り方について意見交換
11月9日(水)	第3回部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 論点についての具体的な検討 ・ 要請・提言の方向性についての検討
令和5年 5月15日(月)	第4回部会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要請・提言文案の確定
	国への要請活動

※ 国の動向等を踏まえ、文案の確定及び要請活動の時期の前倒しなどを検討する