

産経ニュース

2015.6.9

高齢化で公共の「足」確保が急務と強調 交通政策白書

高齢化社会は、地域公共交通にとって市場拡大のチャンス。政府は9日の閣議で、お年寄りが運転しなくても便利に暮らせる社会を目指し、次世代型路面電車（LRT）などによる生活の足確保が重要とする2015年版交通政策白書を決めた。高齢化や人口減などに対応するため、13年に制定された交通政策基本法に基づいて初めて、白書。

白書によると、JRや大手私鉄などを除く地域鉄道の輸送人数は、1990年度の5億1千万人から13年度には4億人に減少。路線バスは13年度までの5年間で、採算性悪化により6,463キロが廃止され、代替交通機関がない状態という。高齢ドライバーの免許返納率や死亡事故の割合は増加傾向にあり、地域公共交通の充実が交通安全上重要だと指摘した。

まちづくりと一体となった交通ネットワークづくり、LRTやコミュニティバスなどの普及を進めべきだと強調している。

2015.6.10

高齢者に「生活の足」を初の交通政策白書、閣議決定

政府は9日、高齢者をはじめとする交通弱者が運転をなくとも暮らしやすい社会を目指し、LRT（次世代型路面電車）やコミュニティバスなど、生活の足の確保が必要とする平成27年度版交通政策白書を閣議決定した。白書は25年に制定された交通政策基本法に基づいて、今回初めてまとめられた。

白書によると、採算性の悪化などで、JRや大手私鉄などを除く地域鉄道の輸送人数は2年度の5億1千万人から25年度は4億人に減少。乗り合いバスも25年度までの5年間で計6,463キロの路線が廃止された。

白書では、人口減による利用者減がサービス低下や路線廃止を招き、それがさらなる利用者減につながるという負の連鎖に陥っていると指摘。地域の課題に対応した交通ネットワークの再構築が必要としている。

また、地域公共交通の充実には観光客の利便性向上や地域間交流の活性化にもつながると訴えた。

政策立案の参考という位置づけのため費用面の言及はなく、第三セクターが車両を保有し、運送事業者がタクシー事業を行う「上下分離方式」（島根県津和野町）、LRT沿線に都市機能を集めたコンパクトまちづくり（富山市）など先進事例を紹介している。

H26・H27交通政策白書から、LRT部分抜粋

平成26年度 交通の動向 第189回国会（常会）提出

第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

【交通政策基本計画における記載】
コンパクトシティ化などの都市構造転換等に伴い、自動車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。
〔5〕LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合） 〔2013年度 24.6% → 2020年度 35%〕

創設（1）の取組を推進することにより、コンパクトシティの形成と統合した地域公共交通ネットワークの構築を各路線で実現していくことについては、その効果となる地域間交通の円滑化と利便性向上により、当該地域全体としての交通の円滑化・効率化を図ることが不可欠となる。

LRTは、従来の路面電車から運行時間、車両等を向上させるとともに、道路空間、駅施設等の運用プログラムも有効活用し、高い定時性、定期的性、輸送力を持った、人や荷物に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

こうしたLRTの導入に向けた取組を地域公共交通確保推進事業、低床式化に向けた公共交通利用促進事業、社会資本整備総合交付金等により積極的に支援しており、2014年度は、京浜東北線、東横線、東武東上線等において低床式路面電車（0.8m）の導入が進められるとともに、札幌市において路面電車の改定路線を確保するループ化路線や、福井鉄道及びちばん鉄道における路面電車と鉄道の相互乗り入れ路線の確保から、各都市で公共交通ネットワークの構築等が進められている。

BRTは、運脚・バス、公共交通優先システム（PTFS）、バス専用道、バス専用通行帯等を組み合わせることで、運送性・定時性を確保し輸送能力向上が可能となる高効率の機能を備えたバスシステムであり、2014年度時点で、全国で16箇所へ導入されている。

BRTの導入については、新たな自動車行政小委員会において、コンパクトシティの形成と都市構造転換に関する自動車交通ネットワークのあり方について議論する中で、その役割に関して検討を行った。また、個別の交通実態等を踏まえつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通情報連携システム（PTIS）、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定期的性・利便性の向上に関する取組を推進した。

平成27年度 交通政策 第189回国会（常会）提出

第2節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(1) バス交通の利便性向上とLRT、BRT等の導入

【交通政策基本計画における記載】
コンパクトシティ化などの都市構造転換等に伴い、自動車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補完・代替する公共交通機関であるLRT・BRT等の導入を推進する。
〔5〕LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合） 〔2013年度 24.6% → 2020年度 35%〕

LRT・BRTシステムの整備及びそれらに関するITシステム等の高度化について、地域公共交通確保推進事業における地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した事業に対する補助率の引き上げにより、支援体制を充実する。

また、2014年度に引き続き、個別の交通実態等を踏まえつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通情報連携システム（PTIS）、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定期的性・利便性の向上に関する取組を推進する。



低床式路面電車



公共交通優先システム（PTIS）

総社市新生活交通 「雪舟くん」




岡山県 総社市 交通政策課

総社市の交通事情

-2-

総社市の概要

総社市は、岡山県の南西部に位置し、東部は岡山市、南部は倉敷市の2大都市に隣接しています。平成17年3月に総社市・山手村・清音村の1市2村で合併し、人口は67,943人(高齢化率26.8%、平成27年9月末現在)、総面積は242km²で、市域の中央を北から南に岡山県の三大河川のひとつ高梁川が貫流しています。年平均気温は16.5℃前後、雨量は年間1000mm前後で、瀬戸内海特有の温暖、少雨の恵まれた気候です。



-1-

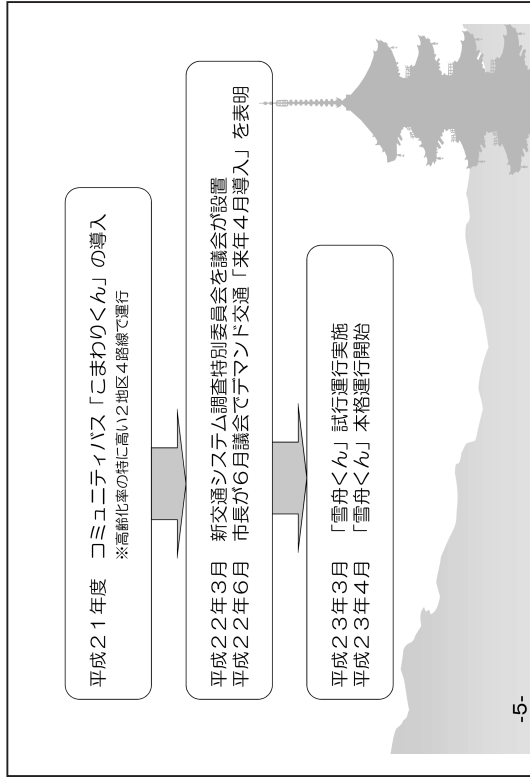
「雪舟くん」導入までの経緯

平成17年3月
【調整方針】
「現行のまま新市に引き継ぎ、バス路線の維持確保に努める」

平成17年 総社市路線バス等対策協議会の設置
バス路線等のあり方の大綱を市長に答申

平成18年度 バスの利用促進を促す啓発活動等の実施
平成19年度 市内の循環バスのルート変更、停留所の移設
総社市高齢者バス・タクシードライバー料金の実施

-4-



-5-

総社市交通手段に関するアンケート調査 (デマンド導入前)

◇実施時期 平成22年7月

◇対象者 65歳以上を含む世帯

◇配布数 2,900世帯

◇回収数 1,939件

◇回収率 67.0%

どのような地域交通があればよいか

- ① 便数が多い
- ② 家の前まで迎えに来てほしい
- ③ 安い料金がいい

-7-

交通体系の見直し方針

- ①公共交通空白地帯の解消
市内全域を「面」でカバーできる公共交通システムの実現
- ②高齢者等の移動手段の確保
地域公共交通に不便を感じている高齢者が、市内での買い物や通院に利用しやすいサービスの提供
- ③行政経費の見直し
平成22年度の地域公共交通の対策等にかかっている予算の範囲内での見直し

-6-

「雪舟くん」導入前の交通体系

◇地域公共交通の現状

- (1) 路線バス（5社8路線）
⇒広域路線は存続、市内完結路線は減便又は廃止
- (2) 山手ふれあいタクシー
⇒名称を変更して存続
- (3) 総社市コミュニティバス（4路線）
⇒廃止

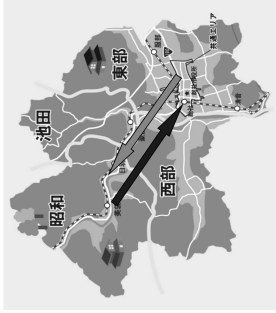
◇各分野での施策

- (1) 総社市高齢者バス・タクシー料金助成事業
⇒廃止
- (2) 総社市児童・生徒通学費支給
⇒存続

-8-

「雪舟くん」の概要

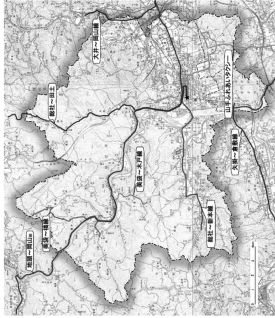
項目	内容
1. 運営主体	総社市
2. 運行事業者	タクシー事業者5社及びバス事業者2社
3. 運行方式	原則、ドア・トゥ・ドア
4. 車両サイズ・台数	8人乗り(4台)、5人乗り(5台)
5. 運行エリア	市内全域 東部・西部・昭利・池田の4エリア 共通エリアを設定
6. 運行曜日	平日のみ
7. 運行時間帯	午前8時～午後4時
8. 運行ダイヤ	行き便 1時間ごと 帰り便 1時間ごと
9. 運賃	1乗車 300円 (減免措置あり)
10. 利用対象者	総社市内に居住されている方 (登録制)
11. 予約期限	1週間前から1時間前



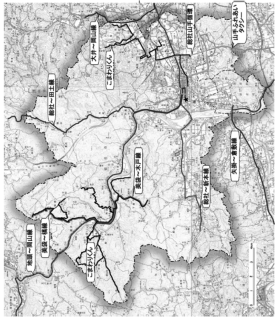
全エリア共通 運行時刻表

行き (各エリア→共通エリア)	便	予約開始
東部	平日	8:30
	前日	8:30
	9:30	8:30まで
	10:00	9:00まで
西部	平日	11:30
	前日	11:30
	12:30	11:30まで
	13:00	12:30まで
昭利	平日	14:30
	前日	14:30
	15:30	14:30まで
	16:00	15:30まで

「雪舟くん」導入後の交通体系



「雪舟くん」導入前の交通体系



「雪舟くん」導入前後の交通体系と予算

(単位:千円)

	平成22年度予算	平成23年度予算	平成24年度予算	平成25年度予算	平成26年度予算	平成27年度予算
乗入車(甲種23台並み以上)の状況		40,135	47,388	51,562	53,792	54,246
乗入バス(109台並み)(5区4路線)		入 17,760 出 57,686	入 16,520 出 64,238	入 16,400 出 67,962	入 16,400 出 70,336	入 16,150 出 70,336
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	15,500	8,050	4,000	4,000	4,200	4,200
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	6,100	5,700	4,400	3,600	800	800
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	1,287	1,441	1,441	1,441	1,482	1,482
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	2,444	0	0	0	0	0
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	30,000	3,000	3,163	3,179	3,367	2,625
乗入バス(109台並み)(5区4路線)	64,331	58,326	60,412	63,782	63,641	63,353
合計						

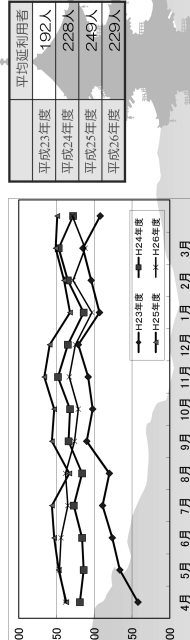
「雪舟くん」の利用状況

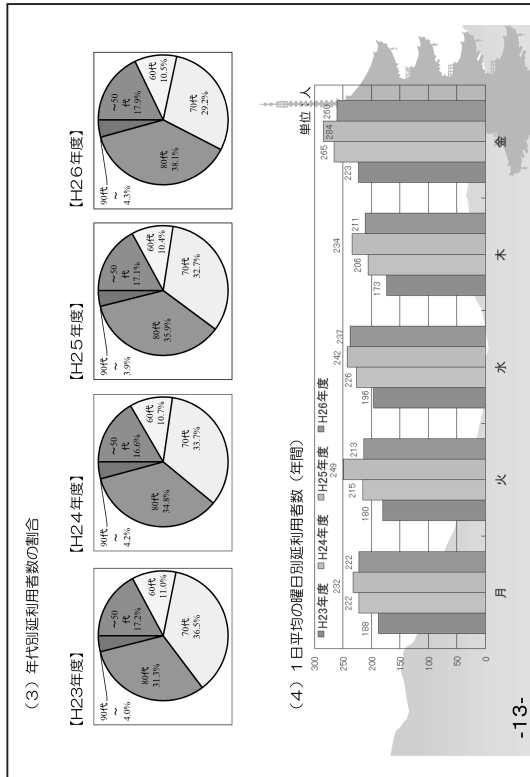
(1) 人口・登録者数

人口(人)	67,943
登録者数(人)	16,257
登録率(%)	23.9%

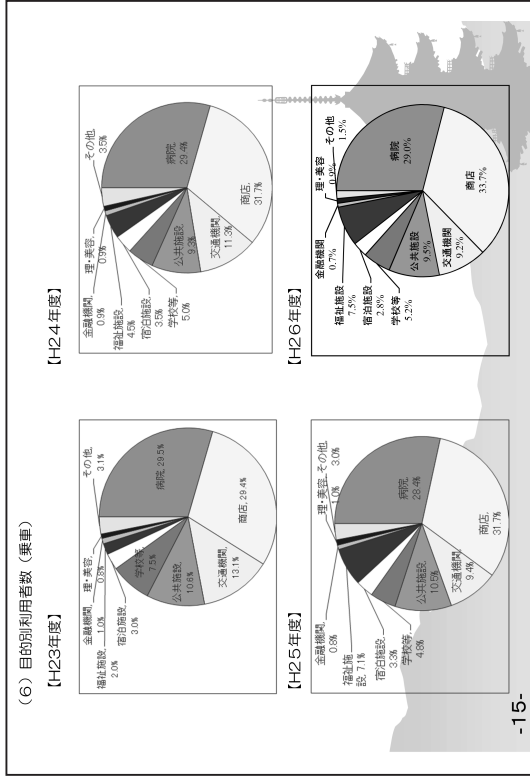
※人口、登録者数：平成27年9月末現在

(2) 1日平均延利用者数の推移

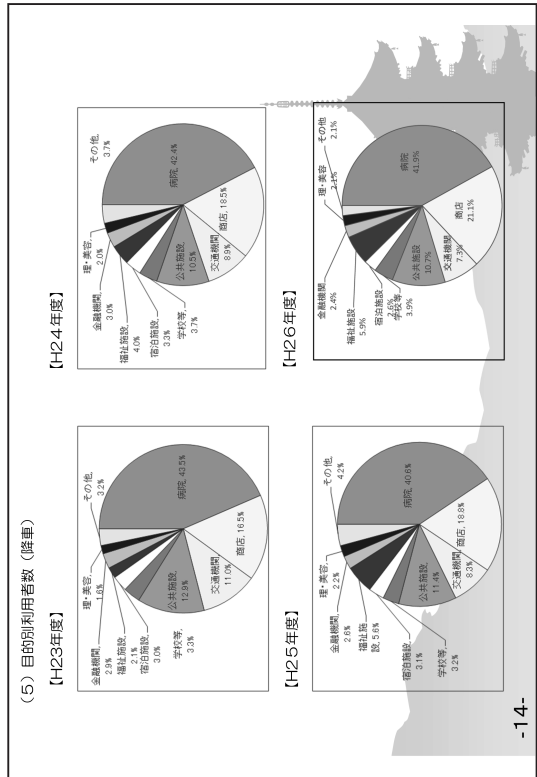




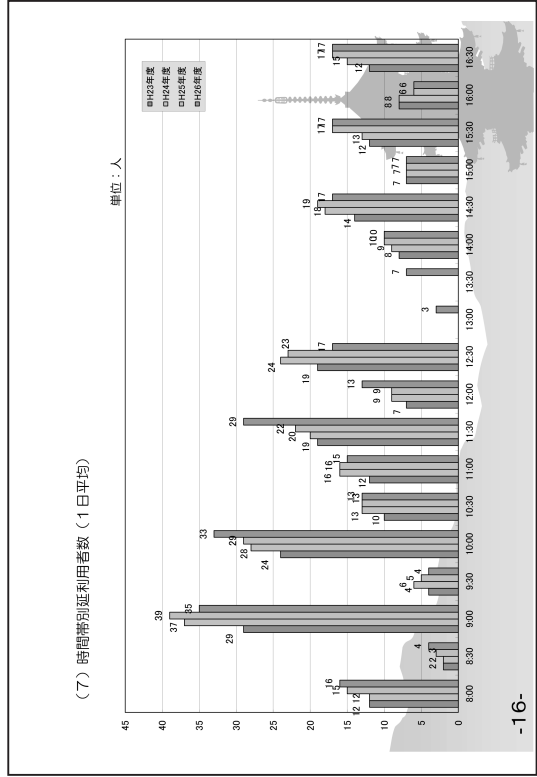
-13-



-15-



-14-



-16-

「雪舟くん」に関するアンケート調査

(1) 利用者へのアンケート

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
対象者	H23.4.1 ~ H23.9.30 間での利用者上位 100人	H23.9.1 ~ H24.8.24 間での利用者上位 100人	H24.9.1 ~ H25.8.31 間での利用者上位 100人	H25.9.1 ~ H26.8.31 間での利用者上位 100人
回答数	83人	79人	53人	64人
実施時期	平成23年11月	平成24年9月	平成25年10月	平成26年10月

-17-

(2) 未利用者へのアンケート

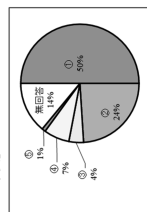
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
対象者	60歳以上で利用登録をしている未利用者 300人			
回答数	186人	198人	184人	218人
実施時期	平成23年11月	平成24年9月	平成25年10月	平成26年10月

-19-

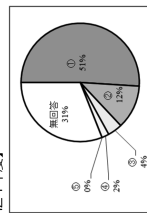
◇「雪舟くん」の運行により生活が便利になったか (複数回答可)

- ①非常に便利になった ②少し便利になった ③あまり変わらない(わからない)
④少し不便になった ⑤非常に不便になった

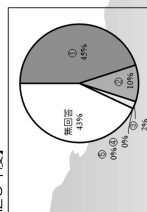
【H23年度】



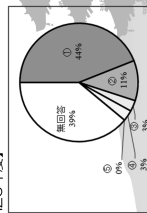
【H24年度】



【H25年度】



【H26年度】

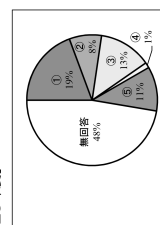


-18-

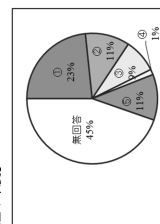
◇「雪舟くん」の評価(複数回答可)

- ①運行されて本当に良かった ②不満もあるがおおむね良かった
③以前の方が良かった ④良くなかった ⑤その他

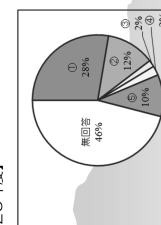
【H23年度】



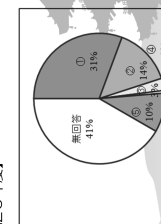
【H24年度】



【H25年度】



【H26年度】



-20-

◇「雪舟くん」の運行についての意見・要望

要望の種類	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
運行日	・土日、祝日も運行してほしい。	・土日、祝日も運行してほしい。	・土日、祝日も運行してほしい。	・土日、祝日も運行してほしい。
運行時間	・時間がわからぬので問い合わせたい。 ・13時台も運行してほしい。	・待ち時間が長すぎることがある。その場合は連絡してほしい。 ・もっと早くまで運行してほしい。 ・曜日の時間も運行してほしい。 ・2～3箇所遅れ回される。	・待ち時間が長すぎることがある。その場合は連絡してほしい。 ・もっと早くまで運行してほしい。 ・曜日の時間も運行してほしい。 ・2～3箇所遅れ回される。	・待ち時間が長すぎることがある。その場合は連絡してほしい。
料金	・毎日利用する人に300円は高すぎる。 ・小銭を毎回用意するのは手間なので回数券にしてほしい。	・小銭を毎回用意するのは手間なので回数券にしてほしい。		・小銭を毎回用意するのは手間なので回数券にしてほしい。

-21-

「雪舟くん」の運行見直し

◇見直し方針

- ①既存のバス・タクシー事業との役割分担を行い、平日昼間は「雪舟くん」を中心とした交通体系とし、市民の利便性の向上を目指す。
- ②高齢者へ分かりやすい制度にする。
- ③以前の予算の範囲内での見直しを行う。

◇見直し項目

- ①利用者が不便に感じていることへの見直し
- ②タクシー会社との共存を図るための見直し
- ③未利用者への対応

-23-

◇「雪舟くん」の運行についての意見・要望

要望の種類	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
区域	・狭い道などで目的地（自宅）まで行ってくれない。 ・小さい車にして、狭い道でも家の前まで来てほしい。 ・市外の人が通勤に使えると便利ほしい。 ・市外へも運行してほしい。	・行き先を車に記してほしい。 ・小さい車にして、狭い道でも家の前まで来てほしい。 ・市外の人が通勤に使えると便利ほしい。 ・市外へも運行してほしい。	・市街地はバス、タクシーのほうが便利。 ・小さい車にして、狭い道でも家の前まで来てほしい。 ・市外の人が通勤に使えると便利ほしい。 ・市外へも運行してほしい。	・市外へも運行してほしい。
予約	・電話をかけたとき話しながが多い。 ・4階乗前までの予約を希望してほしい。 ・空いている日は急な乗車にも対応してほしい。	・利用のために電話をするのは不便。	・予約の電話が聞きながりにくい。	・予約を断られるときがあるので台数を増やしてほしい。
利用	・荷物を乗せるスペースを作ってほしい。			

-22-

◇「雪舟くん」の運行見直し内容

平成24年度	平成25年度	平成26年度
①月曜日の予約受付時間の一部変更 ②タクシー料金助成券の配布 ③運転免許証自主返納者への「雪舟くん」利用券の配布 ④共通エリアの一部変更 ⑤シルバーカー（手押し車）を持つての乗車 ⑥応援車両の配置	①介助者の利用料金の設定 ②タクシー料金助成券の有効期限の廃止 ③電話予約お問い合わせ作成 ④共通エリアの一部変更	①連休時間の変更 ②共通エリアの一部変更

-24-

雪舟くんの初期導入経費

項目	金額	備考
予約センター整備費	831,019	地図、配線、エアコン、サーバーマシン、キャビネット ほか
車両整備費	27,316,725	ノア5台、ハイエース3台 購入費 ほか
システム構築費	13,941,900	システム構築、関連機器
印刷代	742,098	ポスター、リーフレット ほか
報償費	100,000	愛称命名者へのお礼
チャーム交通調査分析業務委託費	3,000,000	
合計	45,931,742	

雪舟くんの運行経費

	委託費	OP人件費	通信費	システム保守	合計	運賃収入
H23	42,845,043	6,811,845	1,476,444	1,247,400	52,380,732	12,217,200
H24	46,401,404	6,890,776	1,277,320	1,486,800	56,056,300	14,076,600
H25	51,666,103	8,227,219	1,336,958	1,486,800	62,717,080	15,214,300
H26	52,700,629	8,674,705	1,333,135	1,529,280	64,237,749	13,787,600

(円)