

徹底対話：日本の地域公共交通をいかに革新するか？

# QOLを高める地域公共交通とは

於 名古屋大学

2020.3.17

関西大学 宇都宮浄人



# 目次

1. 問題意識
2. オーストリアでは
3. 公共交通を支える考え方・制度
4. アウトカムを実現する財源
5. 小括



# 1 問題意識



# 自己紹介

- 1960年 兵庫県西宮市に生まれる
- 1961年 茨城県日立市に移り、茨城県内で育つ
- 1984年 銀行員になる
- 1990～91年 イギリス・マンチェスターに留学する
- 2003年 処女作『路面電車ルネッサンス』が売れる
- 2011年 関西大学に転職する
- 2017年～18年 ウィーン工科大に滞在する





# マンチェスター(イギリス、人口57万人)





# マンチェスター(イギリス)

1991/06



2014/09



撮影:服部重敬



# 水戸市



出典) <http://www.iza.ne.jp/kiji/life/photos/150611/lif15061110240006-p1.html>



# 道路建設と自家用車の利用も、まちづくりの選択肢であるが...

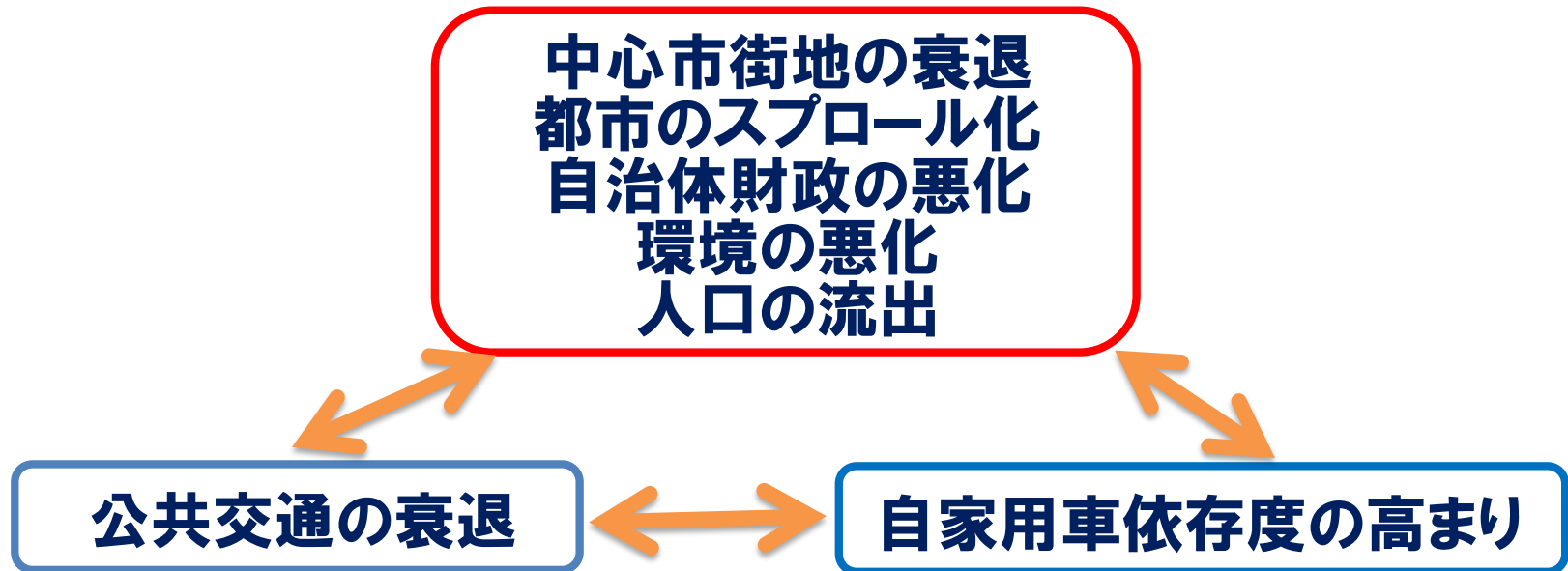


出典) <https://www.eyecity.jp/image/723筑紫野160323-1.jpg>





# 大都市圏周辺・地方圏では衰退の悪循環に



- モビリティの低下が生活の質を悪化させている
  - 買い物弱者、ひきこもり、交通事故・・・
- 一定の人口集積がある地域であれば、悪循環は、何かをきっかけに好循環に変えられるのでは
  - ⇒ **地域公共交通の革新、魅力向上**(守るだけではいけない)
  - ⇒ **移動手段の選択肢としての公共交通(インセンティブに)**



## 2. オーストリアでは



面積 オーストリア：83.9千km<sup>2</sup>  
 北海道：83.4千km<sup>2</sup>  
 人口 オーストリア：871万人  
 愛知県：755万人  
 人口密度 オーストリア：104人/km<sup>2</sup>  
 島根県：104人/km<sup>2</sup>  
 岐阜県：187人/km<sup>2</sup>

(資料)世界の統計2018、オーストリア統計局









ウィーン市: 人口187万人  
面積: 415km<sup>2</sup>

- ・米国マーサー社調査のQOL(Quality of Living)が、11年連続QOL世界一
- ・エコノミスト社のMost Livable Cityで2018-19年は世界一



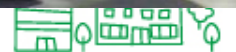


ウィーン市の中心：  
シュテファン寺院前広場



Fotoquelle: R.Bolz

資料) Harald FREY, "Steps to smart city: Vienna Vienna's vision for future urban mobility" Vienna University of Technology, 2019



ウィーン市の中心：  
シュテファン寺院前広場

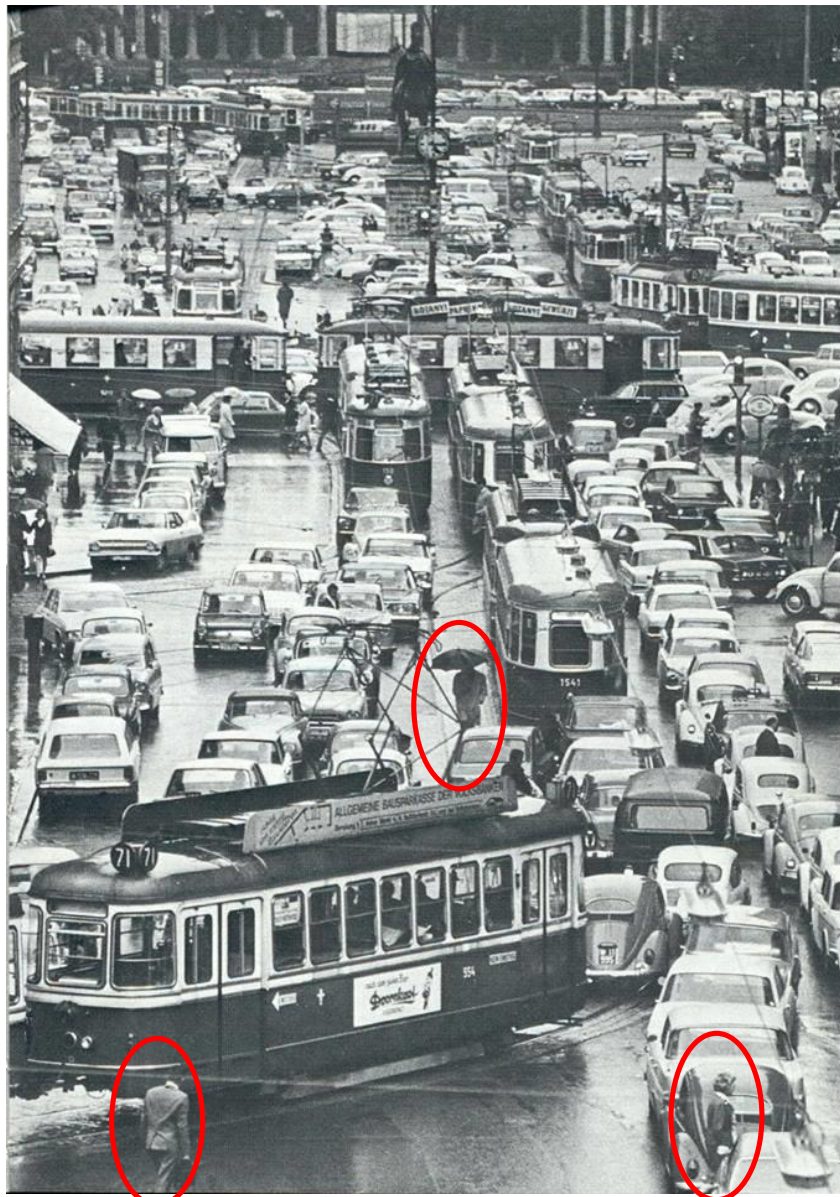


STEPHANSPLATZ 1953

BILD: MA 28



# ウィーンの街中も以前はクルマがあふれていた



資料) Harald FREY, "Steps to smart city: Vienna Vienna's vision for future urban mobility" Vienna University of Technology, 2019





# ウィーンの公共交通







[Home](#) ▾

[Institut](#) ▾

[Lehre](#) ▾

[Forschung](#) ▾

[MitarbeiterInnen](#) ▾

[Links](#) ▾

[Kontakt](#) ▾

[English](#) ▾



[Home](#) > [English](#) > [Mission Statement](#)

## English

- [Mission Statement](#)

Expert panels and research associations

[Where we are ...](#)

[Projects](#)

[Publications](#)

## Mission Statement



„Sustainable mobility for people“

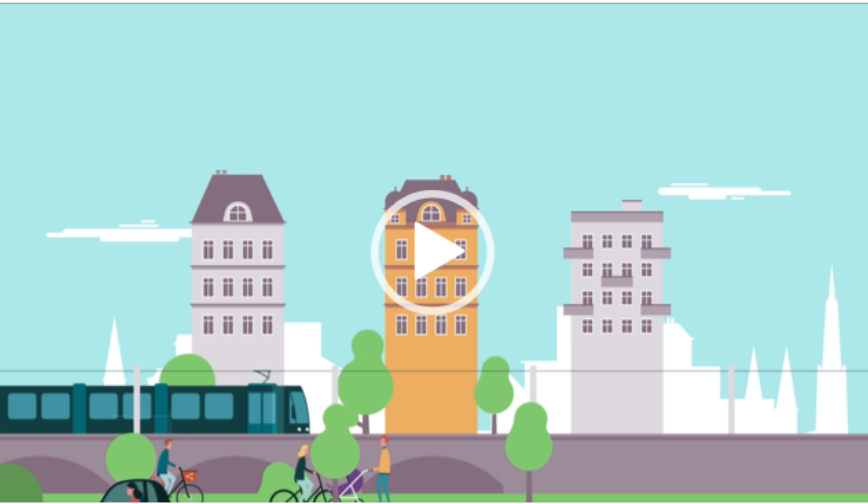
ウィーン市では2011年に大スマートシティ・イニシアチブをスタート

# Smart City Wien

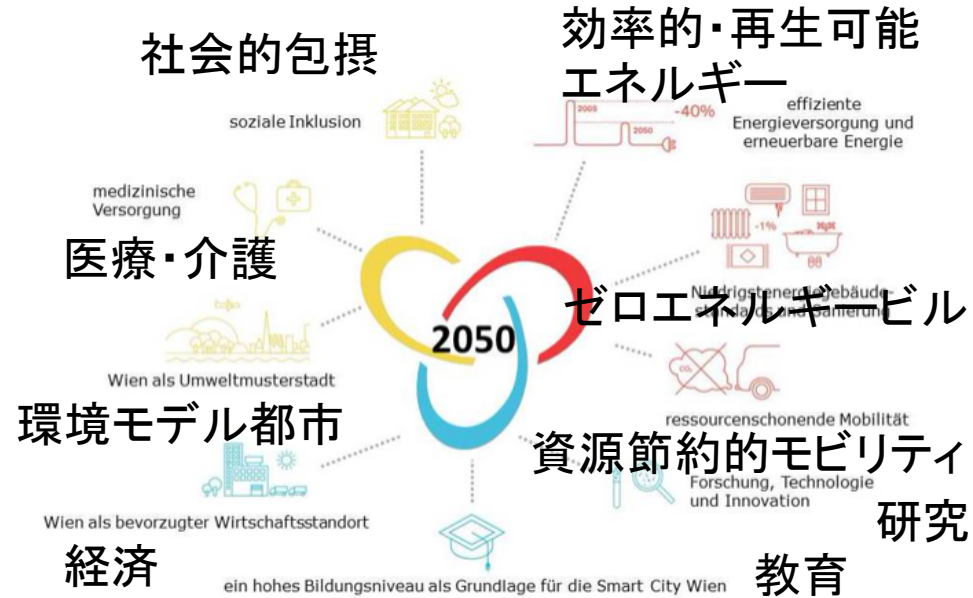
## Framework Strategy

# ウィーン市のスマートシティ戦略

## What is Smart City Wien about?



Smart City Wien has set the goal to successfully overcome the challenges of the 21<sup>st</sup> century. This happens with a long-term and holistic strategy, which has the aim to guarantee the highest **quality of life** for all Viennese citizens and to save **resources** through comprehensive **innovations**. The meta goal for 2050 of Smart City Wien thus reads as follows: The best quality of life for all inhabitants of Vienna, while minimising the consumption of resources. This will be realised through comprehensive innovations.



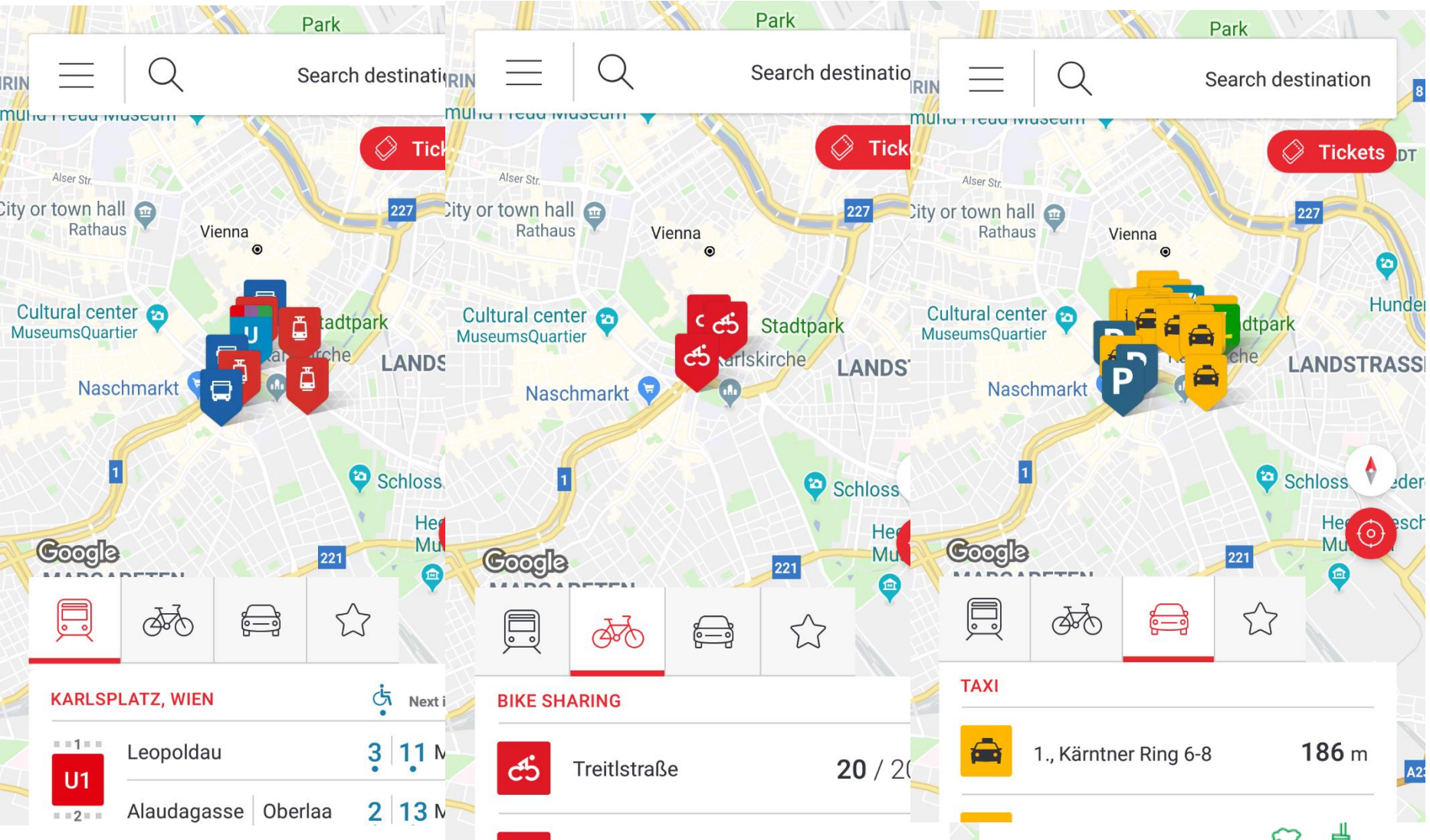
The conservation of resources, a holistic approach, a high, socially balanced quality of life and the productive application of innovations and new technologies – those are the focal points of the **Smart City strategy**, which are to be implemented in various subject areas. Thus a total of 38 specific goals until 2025, 2030 and even 2050 were defined.

目標は、全ウィーン市民に**最高のクオリティオブライフ**を保障し、包括的な技術革新によって資源を節約すること





# WienMobil(ウィーン市交通局のアプリ)



ウィーン市内の全公共交通+タクシー、シェアサイクル、カーシェアの検索・予約・決済







# ウィーンのアーバン・モビリティ・プラン

- ウィーンのアーバン・モビリティ・プラン
  - ー 2050年までの長期戦略としては「スマートシティ・ウィーン・フレームワーク・ストラテジー」を策定
  - ー ウィーン都市開発計画の1分野として、アーバン・モビリティ・プランを策定し、具体的な目標等を設定
  - ー EUが策定しているSUMP(サステナブル・モビリティ・プラン)に準拠した形

- 目的と指標（2013年から25年の数値目標等）

## 1. 公平さ(Fair)

ー 道路空間はあらゆるユーザーに**公平に配分**され、**持続可能なモビリティがあらゆる人に利用可能**でなければならない

⇒あらゆる都市開発プロジェクトにおいて、自転車、徒歩、公共交通の空間を増加させる

「費用面から、ウィーン市民のモビリティを制限することがあってはならない。・・・365ユーロの年間定期は一つの方法・・・」



# ウィーンのアーバン・モビリティ・プラン

## 2. 健康 (Healthy)

— 日常生活におけるアクティブ・モビリティ (徒歩・自転車) を増やし、交通事故を減らす

⇒ 1日のアクティブな動き (徒歩、自転車) の時間を23%から30%に

## 3. コンパクト (Compact)

— 移動距離はできる限り短く

⇒ 徒歩、自転車のシェアを38.8%から45%に

## 4. エコ・フレンドリー (Eco-friendly)

— モビリティからの汚染をできる限り少なくするために自転車の比率を上げ、公共交通の利用者を増やす。

⇒ 自動車のシェアを28%から20%に (1995年は40%)

## 5. 頑健 (Robust)

— **交通手段を自ら保有しなくてもモビリティは確保されるべき。**

⇒ CO<sub>2</sub>排出量を20%削減

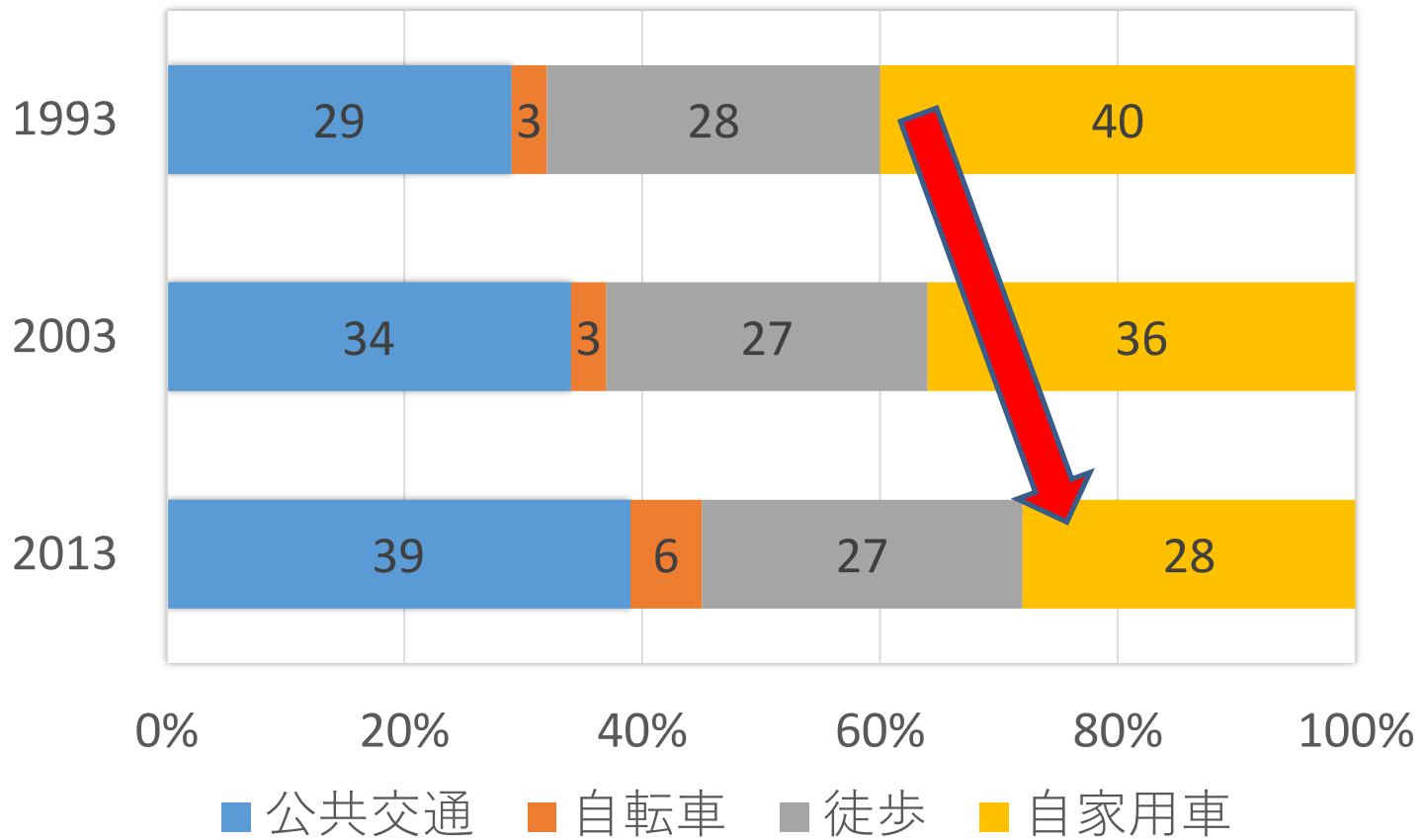
## 6. 効率的 (Efficient)

— **革新的な技術で資源を有効利用**

⇒ ウィーンにおけるエネルギー最終消費を20%削減



# ウィーン交通分担率の推移



Source: Wiener Stadtwerke





# グラーツ(人口29万人・都市圏44万人)





# グラーツ市の公共交通

Liniennetzplan Graz | Public transport network of Graz | Rete dei trasporti di Graz

## 【路線概要】

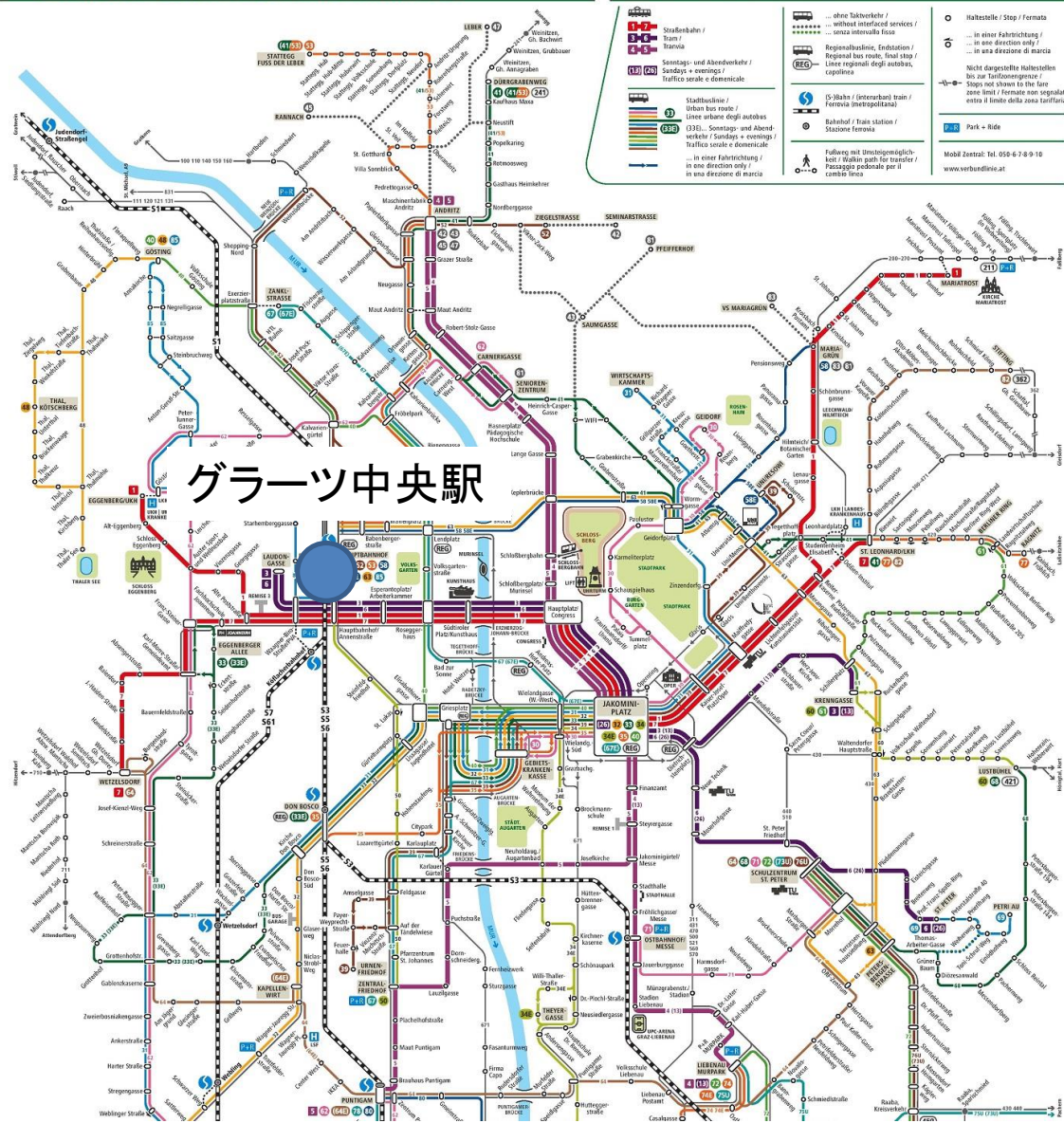
- 路面電車(LRT)：ルート計約67km、バスのルート合計で約340km
- 都市鉄道(Sバーン)：連邦鉄道が運行
- 私鉄(グラーツケフラッハ—鉄道)：郊外線を運行

## 【運営形態】

- 路面電車、バスは公益事業公社(グラーツ・ホールディングス)の傘下の交通局(Graz Linien)が運営。年間定期(€265：約3.3万円)

→ Zone 101 / Fare zone 101 / Zona tariffaria 101

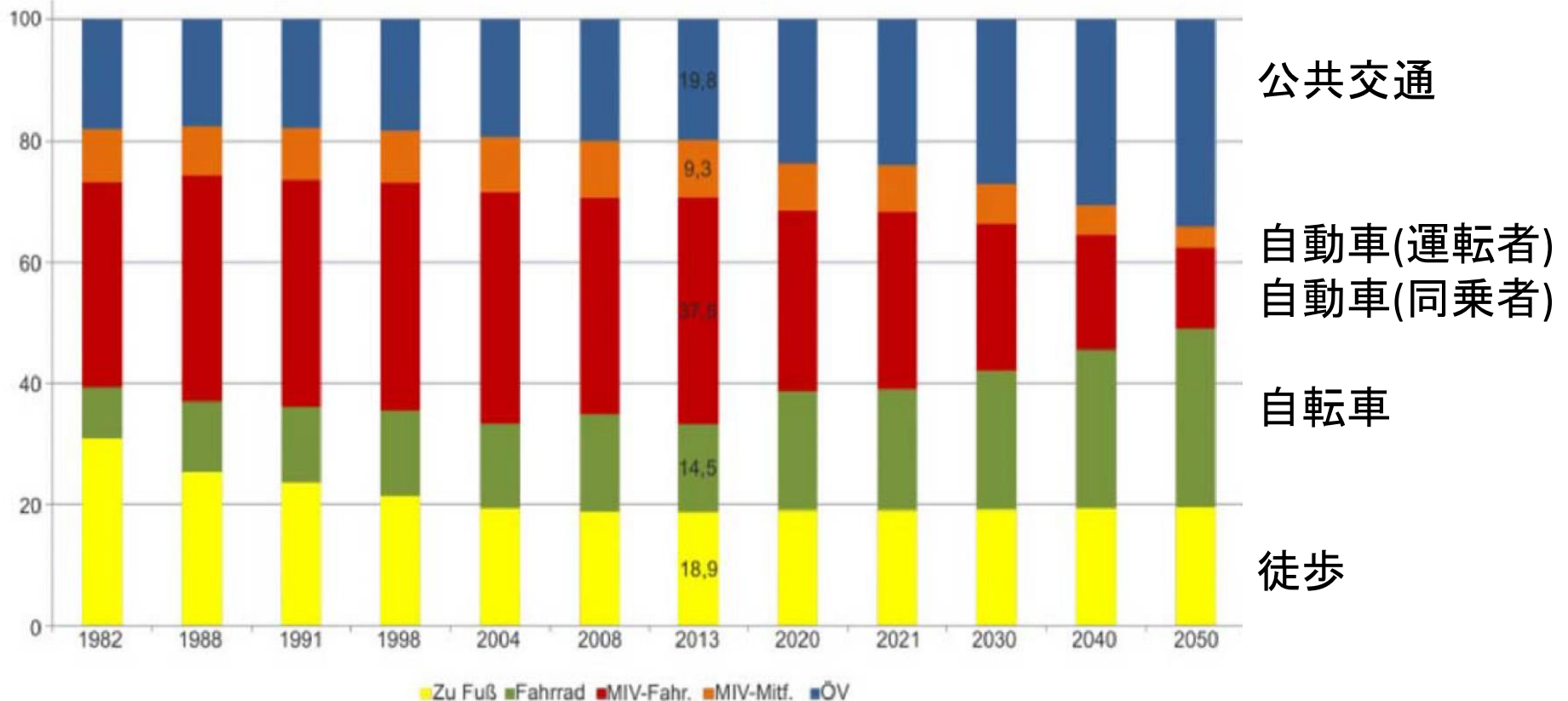
→ Zeichenerklärung / Legend / Spiegazione dei simboli



# グラーツのモビリティ・コンセプト

- 2018年に「新しいグラーツのモビリティ・コンセプト：グラーツ都市圏の交通システムのための18のイノベーション」を公表

## 交通分担率の目標





# グラーツのモビリティ・コンセプトの内容

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	5
Diagnose: Graz hat ein Verkehrsproblem.....	5
Reaktion: Die Verkehrspolitik bleibt passiv.....	9
These: Das Verkehrsproblem kann gelöst werden.....	11
Vorschlag: 18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz.....	15
I. Fußverkehr.....	16
Innovation 1: Graz errichtet neue FußgängerInnen-Zonen.....	16
Innovation 2: Graz baut Abkürzungen für FußgängerInnen.....	18
II. Radverkehr.....	19
Innovation 3: Graz bekommt ein flächendeckendes Radwegenetz.....	19
Innovation 4: Graz errichtet ausreichend Fahrrad-Abstellplätze.....	23
III. Öffentlicher Verkehr.....	25
Innovation 5: Graz ermöglicht es PendlerInnen, mit dem ÖV aus allen Richtungen gut in die Stadt zu gelangen.....	25
Innovation 6: Graz bindet die S-Bahn in den städtischen ÖV ein.....	27
Innovation 7: Graz bindet die Regionalbusse als Schnellbusse in den städtischen ÖV ein.....	30
Innovation 8: Graz baut ein Straßenbahn-Netz auf.....	32
Innovation 9: Graz bekommt ein Busnetz ohne Lücken.....	35
Innovation 10: Graz schafft ein durchgehendes ÖV-Angebot – auch abends, am Wochenende und zu Ferienzeiten.....	40
Innovation 11: Graz bekommt attraktive Umsteigeplätze.....	43
Innovation 12: Graz ermöglicht Fernreisenden eine unkomplizierte An- und Abreise mit Bahn und Bus.....	49
IV. Kfz-Verkehr.....	51
Innovation 13: Graz stellt Parkflächen nur mehr für AnrainerInnen und Ladetätigkeiten zur Verfügung.....	51
Innovation 14: Graz definiert seine Durchzugsstraßen neu.....	52
V. Multimodaler Verkehr.....	55
Innovation 15: Graz errichtet flächendeckend TIM-Stationen.....	55
Innovation 16: Graz optimiert die Kreuzungen für einen flüssigen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.....	57
Innovation 17: Graz nutzt seine Straßen anders.....	59

3

はじめに

- I 徒歩交通 提案《イノベーション》1,2
- II 自転車交通 提案3,4
- III 公共交通 提案5-12
- IV 自動車 提案13,14
- V マルチモーダル 提案15-18

具体例

おわりに

## III 公共交通



⑥都市鉄道と市内交通の結合

⑦急行バスと市内交通の結合

⑧路面電車の路線延伸

⑨バス路線の再編

⑩夜間・週末・休日の運行

⑪魅力的な乗換拠点

⑫長距離客の利便性向上

# グラーツのモビリティ・コンセプトの内容

Innovation 18: Graz sorgt dafür, dass sich die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegenseitig blockieren..... 62

Konkrete Beispiele..... 64

Joanneumring – Jakominiplatz – Grazbachgasse..... 64

Glacis – Universität – St. Leonhard..... 65

Geidorfplatz – Hasnerplatz – Wirtschaftskammer..... 66

Kalvarienbrücke – Peter-Tunner-Gasse..... 67

Lendplatz – Annenstraße – Elisabethnergasse..... 68

Rösselmühlgasse – Lazarettgasse – Don Bosco..... 69

Griesplatz – Karlauerstraße – Karlau Bhst..... 70

Schönaugasse – Münzgrabenstraße – St. Peter..... 71

Mandelstraße – Krenngasse – Waltendorf..... 72

Schlussfolgerungen..... 73

Synthese und Umsetzung..... 73

Was wäre die Alternative?..... 74

Verzeichnisse..... 74

Abbildungsverzeichnis..... 75

Tabellenverzeichnis..... 76

Literaturverzeichnis..... 76

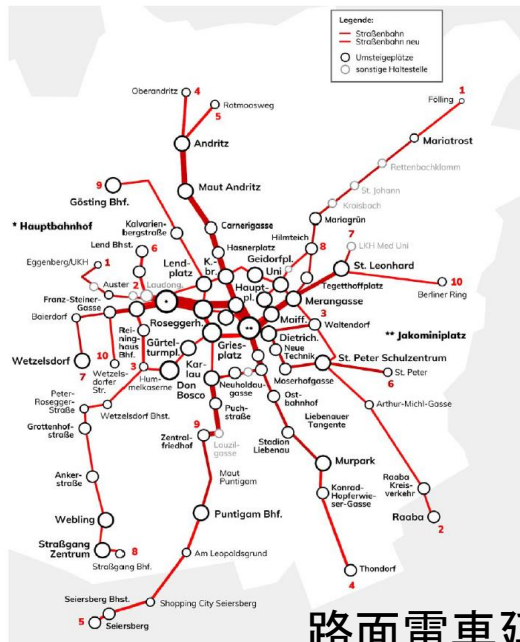


## Ⅳ 自動車交通

- ⑬ 駐車スペースは住民と荷捌き利用のみに
- ⑭ 通過道路を新たに定義：市内通過道路を減らし、狭くするとともに裏通りへの迂回を阻止

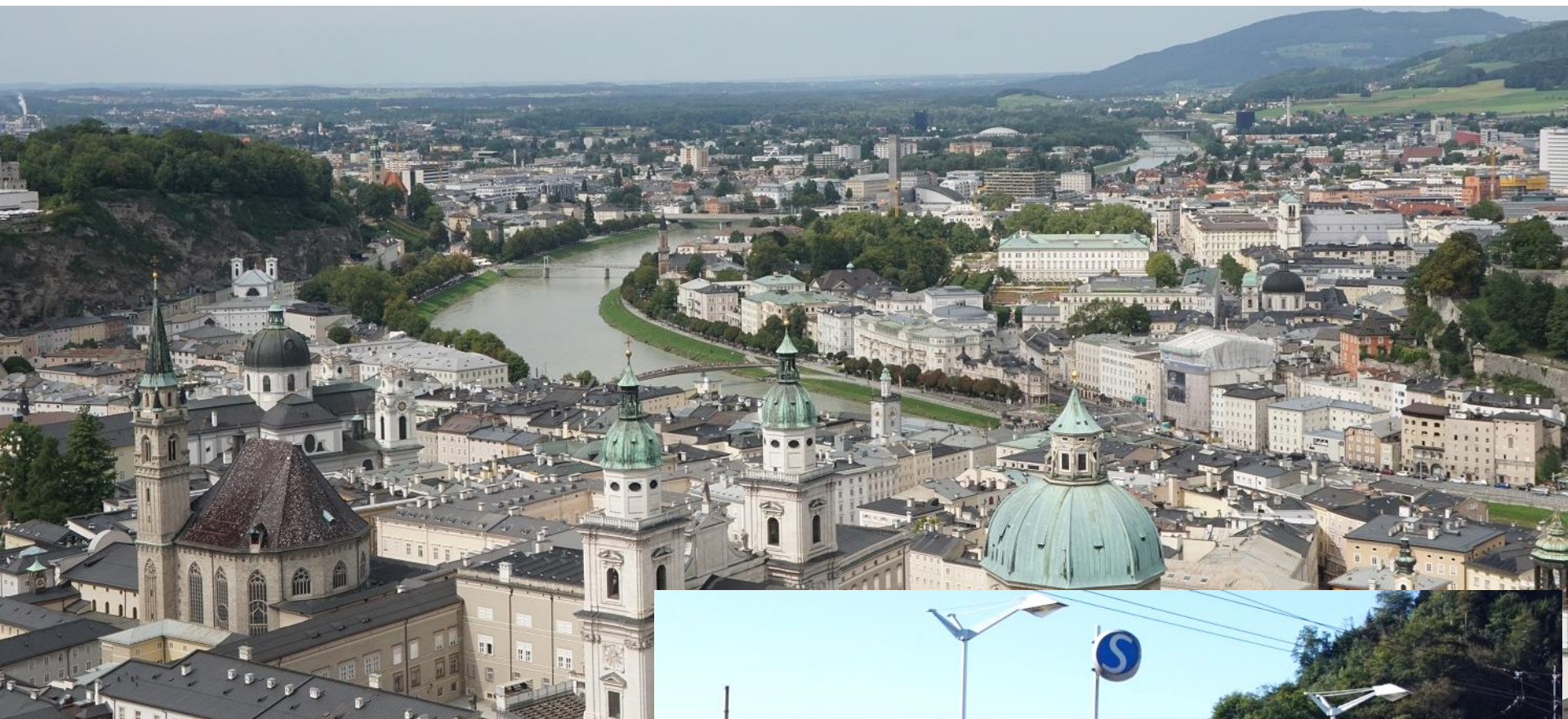
## Ⅴ マルチモーダル

- ⑮ **シェアリングサービスステーション**の広範な展開
- ⑯ 徒歩・自転車・公共交通のための交差点(信号)の最適化
- ⑰ **皆のための道路空間再活用**
- ⑱ **多様な交通手段がお互いを阻止しないような公共空間**





# ザルツブルク(人口15万人・都市圏29万人)





# ザルツブルクの都市交通

## 【路線概要】

- 都市鉄道(Sバーン)
  - S1, 11:ザルツブルク地方鉄道が運行
  - S2, 3:連邦鉄道が運行
  - S4:BLB鉄道(ドイツ)が運行
- 市内はトロリーバスが12系統運行(路線延長124km)



鉄道は「上下分離」



# ザルツブルク地方鉄道の改良

- ザルツブルク市の郊外線、ザルツブルク地方鉄道は、1980年代の存廃議論に直面
- その後、車両更新、列車頻度増加でサービスを改善
- 2014年3km路線延伸
- 一部複線化、新駅、P&R設備等の設置





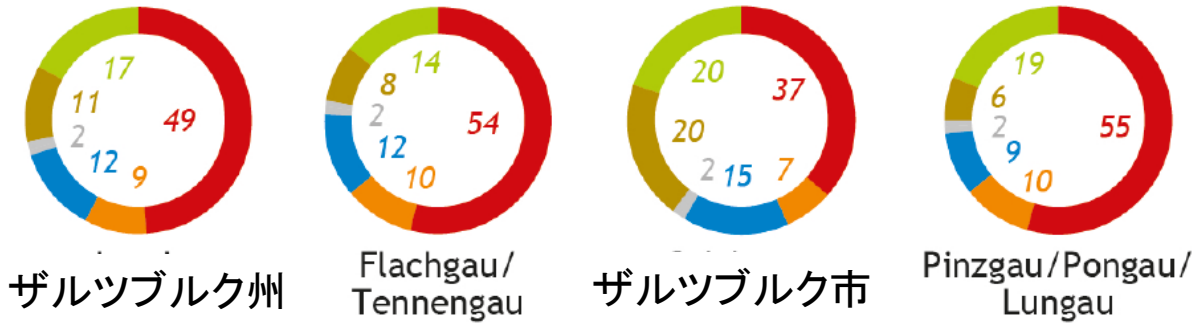
# 州による連邦鉄道支線の経営継承

- 2005年、洪水により路盤流出し、オーストリア連邦鉄道が撤退を表明したピンツガウ線を、2008年ザルツブルク州が経営継承
- 2008～10年にかけて、全線復活。2014年にも洪水で路盤流出するが即座に復旧、**結果的に**観光客も増加
- 路盤の近代化、ダイヤ改良、駅設備、新車導入等を実施  
—投資資金は、基本的に州が負担



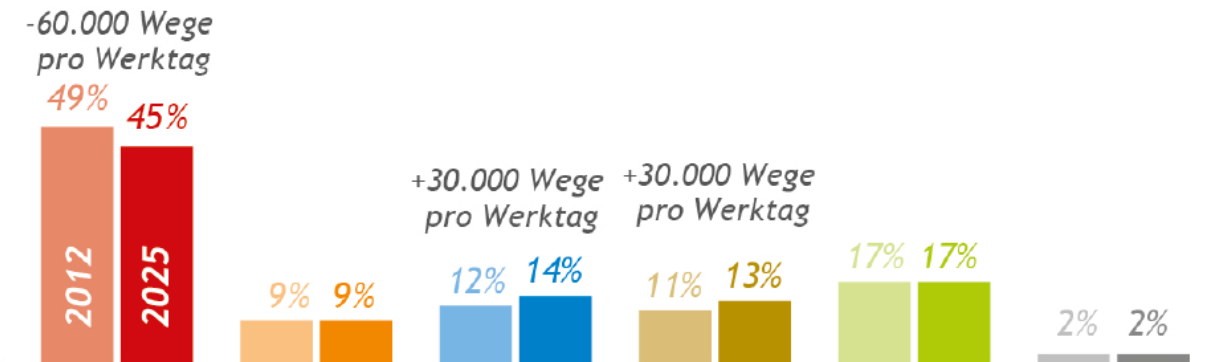
# ザルツブルク州のモビリティプラン

## 交通分担率



-  自動車(運転者)
-  自動車(同乗者)
-  公共交通
-  自転車
-  徒歩
-  その他

## 交通分担率(州全体)の2025年に向けた目標



salzburg.mobil 2025



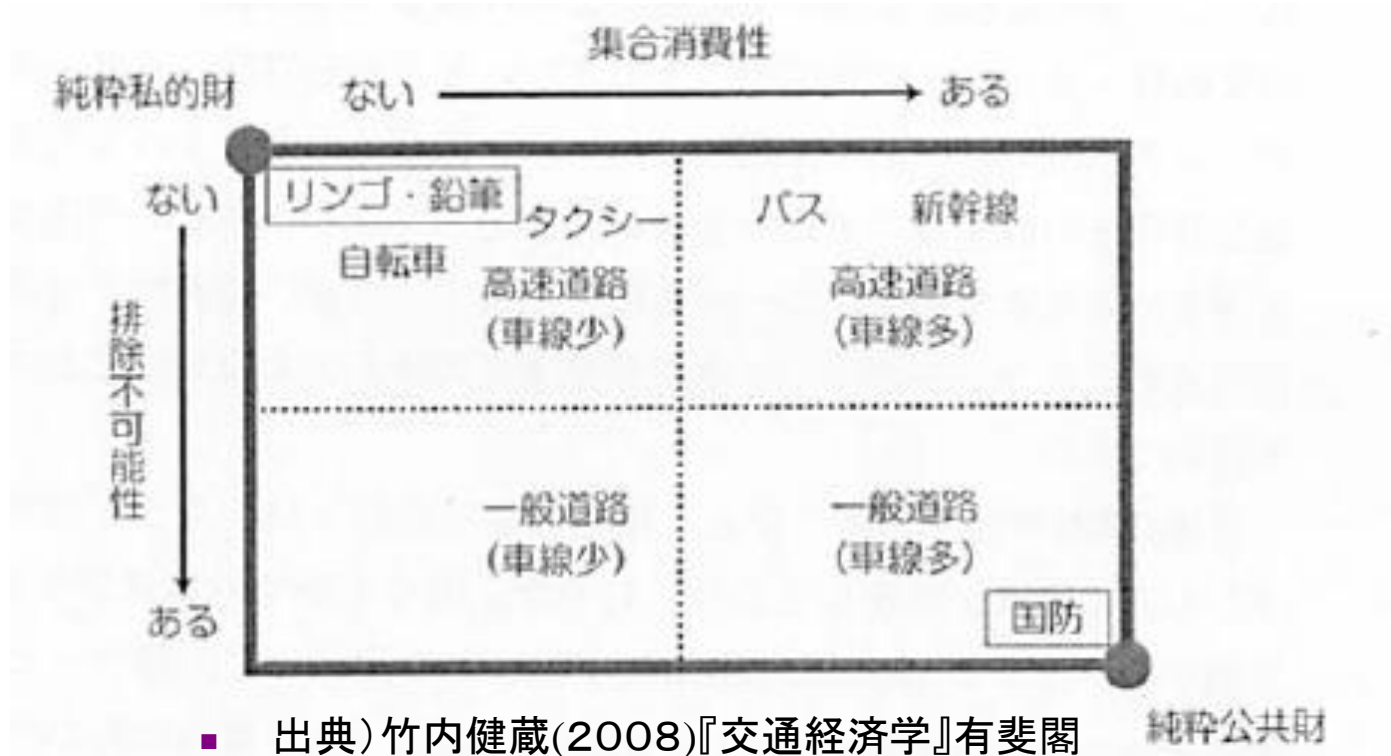
# 3. 公共交通を支える考え方・制度





# 公共交通は純粋公共財ではない

## 経済学における公共財(イメージ図)



(日本の基本的な考え方)

- ・公共交通は、市場メカニズムに基づき、独立採算のビジネスとして成立させるべきもの



# 交通には「市場の失敗」が伴う

- 経済理論的には、交通のような社会基盤(インフラ)では「市場の失敗」が発生

- ✓ 固定費の負担（施設が大きい）
- ✓ 外部効果（環境改善、交通事故など負の外部効果も）
- ✓ 利用可能性（今は使わなくとも将来は…）
- ✓ 長期の視点（50年，100年のインフラ）

⇒ 一般の民間事業の収支ベースでは**社会的な最適化が達成されない**(≡QOLが最大化されない)

— 日本の民間公共交通事業は、地理的条件と右肩上がりの経済成長に支えられた**特殊ケース**

⇒ 最適化のためには、**官民の役割分担**が必要

— 「政府の失敗」も考慮する必要





# アウトカムから考える交通計画の策定

交通システム(供給者)  
(Before)



インプット

= 何等かの措置・施策

→ 鉄道のバス代替 →

鉄道の現状維持

→ 鉄道の本数増加 →

アウトプット

(after)=結果



交通ユーザー、地域社会に重要なのは **アウトカム** ≡ 幅広い成果

- ・外出が増える
- ・自家用車が減って環境がよくなる
- ・健康寿命が延びる



# 昨今注目されているMaaSも・・・

- MaaS: Mobility as a Service  
(モビリティ・アズ・ア・サービス)

「ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて**1つの移動サービス**として捉えるものであり、ワンストップでシームレスな移動が可能」

「様々な移動手段・サービスの個々のサービス自体と価格を統合して、**一つのサービスとしてフリッキング**することにより、いわば『**統合一貫サービス**』を新たに生み出すもの」

出典)国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」2019年3月

ー ヘルシンキ(フィンランド)のWhim(ウィム)が「MaaS」の先駆けとして知られる





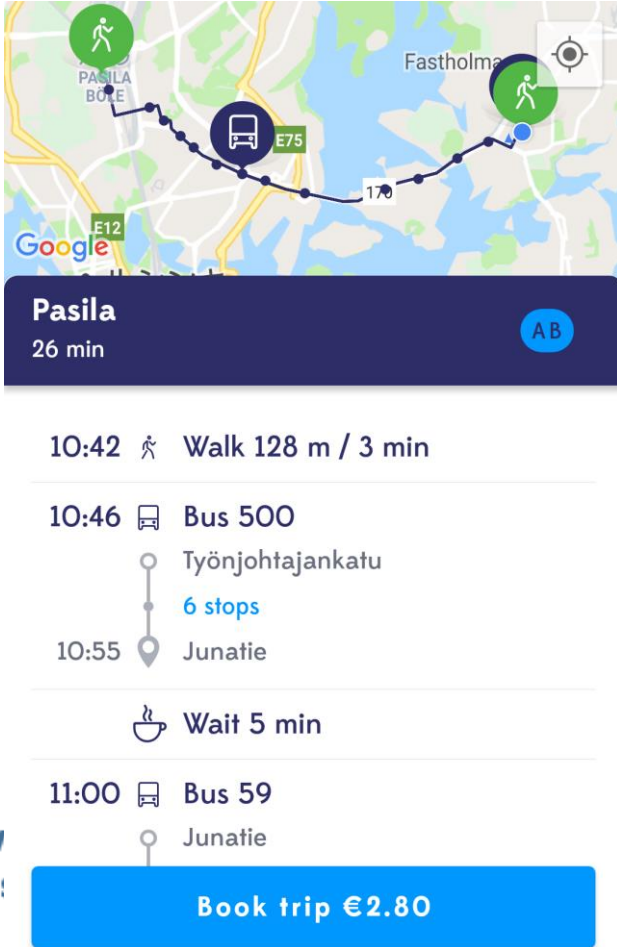
# MaaSもアウトカム実現のための手段

ヘルシンキ・シティ・プラン・  
ビジョン2050

「(2050年に)交通は、基本的に  
持続可能なモード(徒歩、自転車、  
公共交通)に依拠する」

## CITY OF SUSTAINABLE MOBILITY

In 2050, Helsinki's internal, national and international reachability is primarily based on fast and efficient public transport connection: Transport is principally based on sustainable modes of transport: walking, cycling and public transport.



Pasila  
26 min

10:42 歩 Walk 128 m / 3 min

10:46 車 Bus 500  
Työnjohtajankatu  
6 stops  
10:55 車 Junatie

Wait 5 min

11:00 車 Bus 59  
Junatie

Book trip €2.80

“whim”の画面



# 日本版MaaSをみていると・・・

## 【取組の視点】

「必要なとき、必要なだけ」、「利用しやすい価格」で利用できるなど、利用者目線で取り組むことが必要

KPI(アウトカム指標、施策ごとのアウトプット指標)を設定するための検討が必要

### アウトカム指標例

- ・外出率
- ・平均移動時間
- ・公共交通の分担率
- ・鉄道の混雑率
- ・渋滞損失時間

国土交通省資料

「自家用車を利用する生活と対等あるいは同等以上の利便性を感じられるようにすること」(国土交通省2019)と書いてはあるが・・・

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- ①MaaSアプリの利用実績：  
ダウンロード数(2万)、決済件数(5000件)
- ②MaaSのサービスとしてのユーザー評価：  
満足度60%以上、サービスの継続利用意向60%以上

資料)国土交通省「日本版MaaSの展開に向けて地域モデル構築を推進！～MaaS元年！先行モデル事業を19事業選定～」

⇒手段が目的となっていないか





# 統合一貫サービスを実現するために

## 【MaaSの基盤】

- 1) 利便性の高い交通サービス
- 2) 統合された交通サービス
- 3) オープン化されたデータ
- 4) 魅力的な価格設定
  - ～ 検索・決済ができて、電車の本数が少なければ無意味
  - ～ 使いたくなるインセンティブ

⇒ 統合基盤が重要  
**“運輸連合”**



ヘルシンキの鉄道とトラム



# 運輸連合とは

事業者から独立して、都市・地域圏の公共交通を統括する組織（≡**広域トランスポート・オーソリティ**）

— オーストリアでは、州が100%出資

【運輸連合の役割(オーストリアのケース)】

- 都市・地域圏の**共通運賃の設定**
- 運行サービスの統合的な管理（**ダイヤ調整、路線設定・再編等**）
  - 「並行交通の回避、交通結節の改善」という役割を法的に規定
- 輸送サービスの質の確保
  - 1960年代にドイツで結成された運輸連合は、交通モードや事業者の間の運賃を共通化するための事業者連合という性格。その後、ドイツでも行政主導で結成。
  - オーストリアでは、交通体系を策定する自治体に代わり交通事業者と運行契約を結ぶ主体でもある



# Tarifzonenplan

Regio-Verkehrsbund Freiburg (RVF)

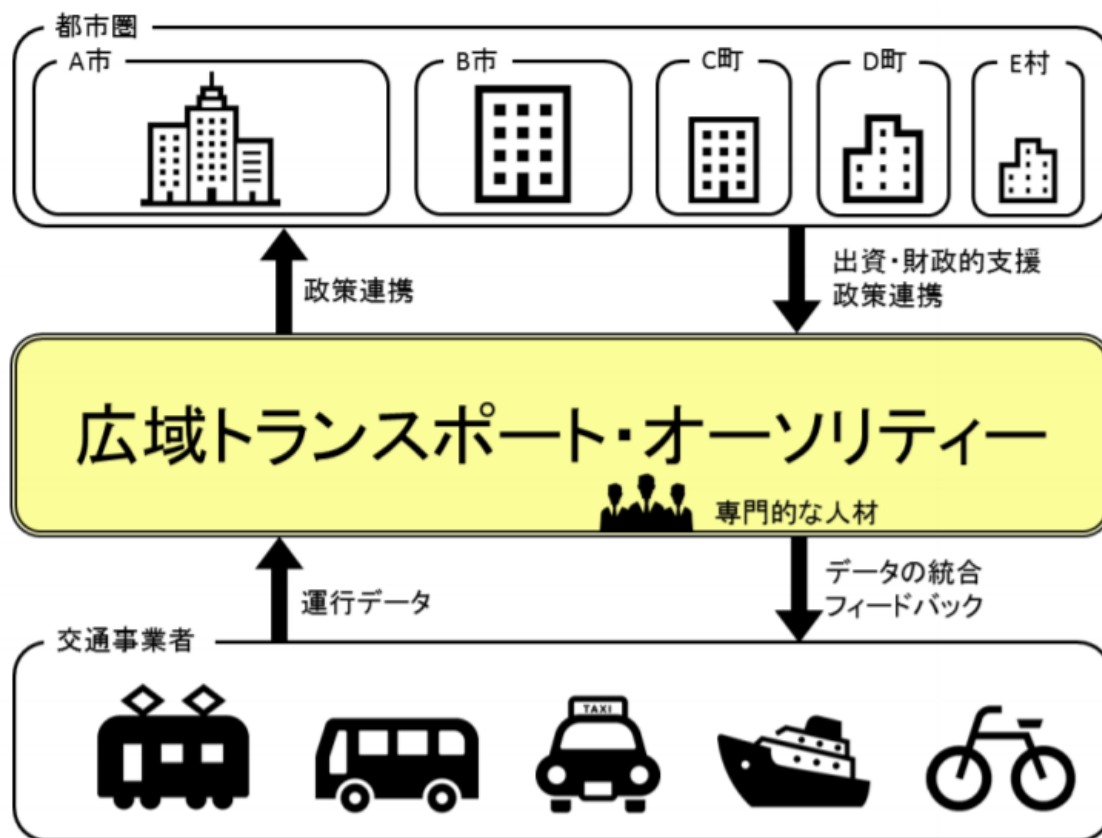
## フライブルク市の ゾーン制運賃

- フライブルク交通  
局、ドイツ鉄道等が運  
輸連合を結成し、共通  
運賃等を実現



# 広域トランスポート・オーソリティーのイメージ (日本政策投資銀行の提案)

図表12 広域トランスポート・オーソリティーのイメージ



出典) 日本政策投資銀行「地方都市における地域公共交通の新たなあり方～広域トランスポート・オーソリティーの提案～」2019年8月



# 4. アウトカムを実現する財源





# 欧州における地域公共交通は「公共サービス」という位置づけで日本とは違うが・・・

【EU規則No 1370/2007 前文】

“At the present time, many inland passenger transport services which are required in the general economic interest cannot be operated on a commercial basis. The competent authorities of the Member States must be able to act to ensure that such services are provided.”

- 「地域公共交通は商業ベースでは成り立たないもの」

“The mechanisms that they can use to ensure that public passenger transport services are provided include the following: the award of exclusive rights to public service operators, the grant of financial compensation to public service operators...”

- 「公共サービスの提供を確保する方法には、・・・、公共運送人に対する資金援助を含む」



# オーストリアでは公共サービスの提供 とそのための財源を法的に規定

## 【連邦鉄道法】

- 「連邦旅客鉄道の任務は、**公共サービスの提供**」  
（第6条）
- 「公共サービスの発注にあたり、EU規則に基づき、連邦交通省は**資金面での責任**がある」（第48条）

## 【民営鉄道法】

- 「公共交通サービスの提供の**金銭的な補償**、民営鉄道のインフラの**資金面での援助**（第2条）

## 【公共近距離・地域旅客輸送法 1999年】

- 「EUの規定の下、公共近距離・地域旅客輸送の運行サービスと運輸連合の組織的、**資金的な基礎**を定める」（第1条）



# しかし、欧州においても公共交通の維持が難しい時代はあった

1980～90年代

- イギリスでのバスの規制緩和
- 国鉄民営化、合理化
  - ー オーストリアでも国鉄の路線廃止の検討が進む(廃止対象となった路線は州が路線の維持・継続を判断)

2000年代

- 持続可能な社会のためのモビリティという考え方が普及(イギリスの1998年「交通白書」)
- 交通投資の「幅広い社会的便益」を考慮し、公共交通の利便性向上のための投資を積極化
  - ー 地域公共交通がもたらす社会的排除の防止、健康増進等





# 交通投資の効果 (費用便益分析の範囲)

## 効果全体

定量化・貨幣  
換算できる効果

- 【経済】
  - ・供給者への影響
  - ・利用者(業務利用)への影響
- 【環境】
  - ・騒音
  - ・大気の質
  - ・地球温暖化ガス
- 【社会】
  - ・利用者(通勤・通学他)への影響
  - ・交通事故
  - ・**身体活動**
  - ・**移動の質**

貨幣換算可能  
ではあるが、便  
益計算表に掲  
載されない効果

- 【経済】
  - ・利用者に対する**信頼性**(業務利用)
  - ・**幅広い経済効果**
- 【環境】
  - ・自然景観
- 【社会】
  - ・利用者に対する信頼性(通勤・通学他)
  - ・**オプション価値**・**非利用価値**

- 【環境】
  - ・**街並み**
  - ・**歴史的環境**
  - ・生物多様性
  - ・水生環境

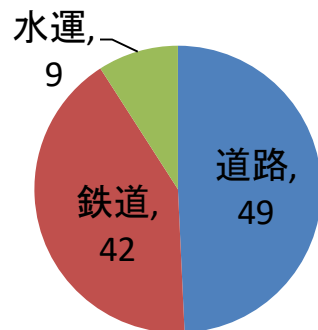
- 【社会】
  - ・安全性
  - ・サービスへのアクセス
  - ・費用負担
  - ・地域分断

貨幣換算が今の  
ところ不可能な効果

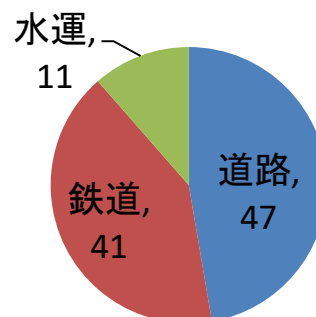
資料) Hickman and Dean(2018)  
Figure1に、Department for  
Transport(2018)の情報を加筆・修正

# ドイツにおける連邦交通路計画2030

- ドイツでは、2030年に向けた連邦の交通整備（道路、鉄道、水路）の基本指針を発表
- 2030年に向けた投資計画は、総額2,697億<sup>1</sup>。このうち鉄道は投資配分のシェアで**42%**
  - 連邦交通路計画1 (1976-1985)のときは、連邦鉄道の投資配分のシェアは**35%**
- なお、維持費は投資総額の53%を見込み、鉄道、道路とも維持費におけるシェアはほぼ同じ
  - 道路の維持は決して安価ではない



投資計画総額のシェア



維持費見込み額のシェア

出典) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesverkehrswegeplan 2030



# 欧州の公共交通の財源

## 財源の考え方

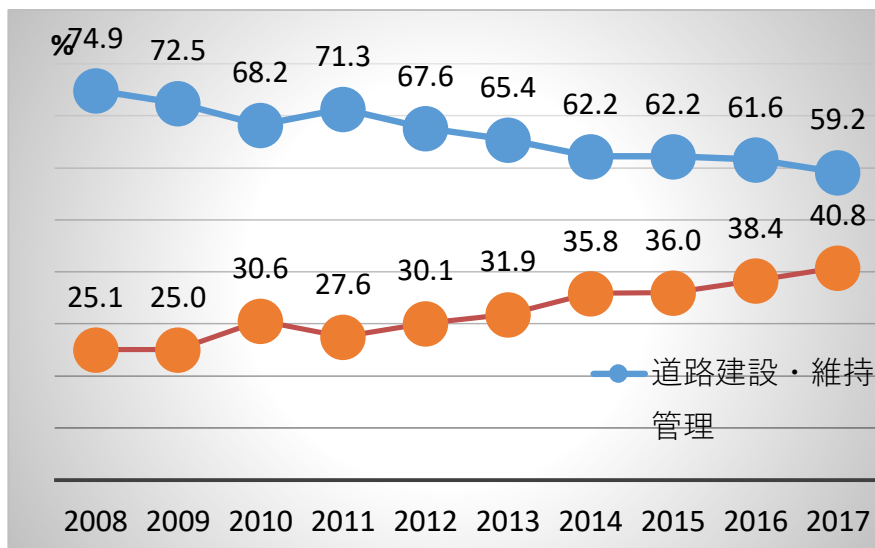
- 公共サービスには幅広い受益者が存在
  - 現時点の利用者のみが公共交通サービスの対価を支払うものではない
- ⇒ 地域として何らかの負担（国の補助も踏まえつつ）
- ① 特定財源として地域全体に負担金を加算
  - 交通税(仏)、エネルギー税(独)、道路課金(ロンドン)
  - 森林課税のような地方税は日本にも存在
- ② 一般会計の再配分
  - オーストリアなど



# アウトカムを実現する柔軟な予算編成

## ザルツブルク州

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2011年 比伸び率
ザ ル ツ ブ ル ク	公共交通関連	28	30	31	34	38	38	40	43.4
	交通事業者 (うち鉄道)	17	18	18	20	21	22	22	31.6
	運輸連合	-	-	-	-	-	(18)	(18)	-
	道路建設・維持	69	62	59	56	63	61	58	-16.1
	その他(河川等)	5	6	6	6	7	13	13	139.5
	交通土木計	102	99	96	95	108	112	111	8.1
	(参考)州予算計	2,227	2,258	2,343	2,537	2,780	2,899	2,786	25.1



- 注) 1 ザルツブルク州の各年度当初予算案から筆者が試算  
 2 グラフは河川関連は除いた額におけるシェア。道路建設・維持管理には、バスレーン等公共交通用も含む。一方、公共交通関連には、交通信号等の道路に係る施設の運営費用等を含む  
 3 州は、日本の一般国道に当たる道路も管理（連邦は高速道路の実を管理）



# 日本の現状

## 国土交通省の当初予算の推移

	2011	対公共交通 事業費 比率(%)	2016	2017	2018	2019	2020	対公共交 通事業費 比率(%)	2011年度 比伸び率 (%)
地域公共交通確保維持改善事業等 (総合政策局・国費)	30.5	(0.25)	22.9	21.4	21.0	22.0	20.4	(0.14)	-33.1
都市・幹線鉄道(鉄道局・事業費)	92.1	(0.76)	76.8	95.1	81.4	94.1	80.5	(0.55)	-12.5
幹線鉄道等活性化事業費補助	3.3	(0.03)	10.1	8.8	8.0	2.0	1.4	(0.01)	-55.8
鉄道施設総合安全対策事業費補助	3.1	(0.03)	10.8	12.1	11.9	19.5	12.5	(0.08)	4.1倍
鉄道施設災害復旧事業費補助	0.3	(0.00)	0.3	0.3	2.3	3.6	3.6	(0.02)	13.4倍
地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業(自動車局・国費)	1.0		0.8	0.6	0.5	0.6	0.5	(0.00)	-50.9
都市・地域交通戦略推進事業(都市局・国費)	0.1		0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	(0.00)	10倍
社会資本整備総合交付金(事業費)	3,577.7	(29.5)	1,837.1	1,827.9	1,816.7	1,770.1	1,546.3	(10.5)	-56.8
<参考> 道路整備(事業費)	2,739.8	(22.6)	3,449.2	3,756.7	3,837.9	4,125.8	4,579.9	(31.1)	67.2
国土交通省・公共事業関係計(事業費)	12,143		12,984	13,266	13,454	14,889	14,747		21.4

- 地域公共交通関係はシェアも小さく、むしろ道路予算に配分が重点化する傾向



# 5. 小括





# 地方の足 結束で活路

## 熊本バス5社 過疎地 路線維持へ期待

人口減が続く中、住民の足を確保し、地域の活力を維持するモデルケースになる。熊本県内の路線バス事業者5社が27日、共同経営に乗り出すことを発表した。各社とも運転手の高齢化や人手不足を抱えるが、共同経営で公共交通網の維持や渋滞の緩和につながることを期待されており、利用者の高い関心を示した。

### 都市部「渋滞緩和を」

熊本県内、色んなバスになる。面を引き出せたらいい。27日、熊本市役所で開か



熊本市中心部を運んで走る各社のバス（27日午前8時頃、熊本市中央区で）＝那須大剛撮影

れたら社と市、県の間で記者会見。過疎地域に多くの路線を持つ産交バスの岩崎司見社長は、共同経営の効果が地方に波及することを期待感を示した。熊本電

◆今後のスケジュール

2020年春?	独占禁止法特例法案を国会に提出
2020年4月	5社で共同経営準備室を設置
2020年内	独占禁止法特例法成立見込み
～21年3月末	国交相に共同経営計画の認可申請
2021年度～	共同経営スタート?

たが、各社の利害がぶつかるダイヤなどの調整が課題だ。熊本市バスの高田晋社長は、今はスタートライン。今後、我々がどれだけ仕事するかに、と気を引き締めた。大西・史、熊本市長は「過疎地域の足を守る非常に重要な一歩。熊本

のモデルを全国に発信していきたい」と強調した。町負担一人300円「スパーも病院もないこの地区にとって、公共交通は生命線。何らかの形で地方の足を残してほしい」

熊本県小国町の山あいにも展開する。町の担当者は「一人乗りの約3000円、町が負担する計算。とても支えられない」と話す。4月以降は町内のタクシー会社が乗り合いタクシーを運行する予定だ。共同経営で、維持が困難と予想されていた都市部の一部路線については道筋が見えつつあるが、極めて利用者が少ない路線は難しい課題として残る。5社側は今後、公共交通のあり方を自治体と協議していくという。

熊本市中心部では平日通勤客100台集中

# 熊本バス5社共同経営

## 全国初 合理化へ正式発表

地方の公共交通網を維持するため、熊本県内の乗り合いバス事業者5社は27日、共同経営を行うと正式に発表した。カルテル規制を一部緩和する独占禁止法特例法案が開会中の通常国

会に提出される見通しなので踏まえ、4月に準備室を設置。2020年度中に国土交通相に認可申請する方針。共同経営を表明したバス事業者は全国で初めて。5社は熊本市に本社を置

く九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス。バス事業の収支はいずれも赤字で、5社の運営費総額約90億円のうち、約30億円を自治体の補助金で賄っている。

### 「熊本モデル」各地が注目

同経営を検討する必要がある」と前向きな姿勢を示した。6社が競合する前橋市でも、バス事業者と市が昨年10月から路線再編を検討している。市の担当者は「熊本の今後の動きから、自治体があるべきリーダーシップを学びたい」と話している。

発表によると、熊本桜町バスターミナル（熊本市中央区）発着の路線を中心に、重複する路線の移譲や運行ダイヤの調整を行う。各社で運賃収益をプールし、分配する仕組み（運賃プール制）の導入を検討。合理化で余裕が生じたバスや運転手などを郡部路線の再編や新規路線の開設に生かす。定期券の共通化や乗り継ぎ割引の拡充も検討する。

△関連記事31面▽



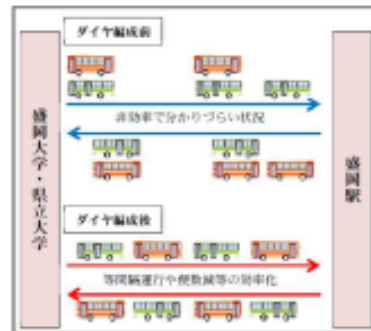
# 地域公共交通利便増進事業（仮称）

## 地域公共交通の利用者の利便の増進

独占禁止法特例法案により、複数の乗合バス事業者間の共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編に加え、**下記のメニュー単体で実施することを促進**

### 等間隔運行等

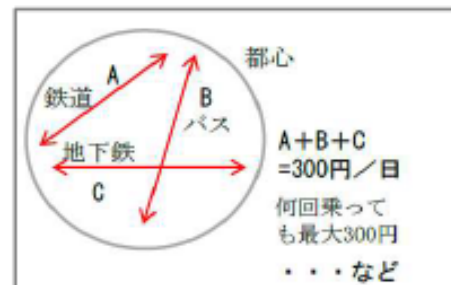
- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化（10分、15分サイクル等）することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



「等間隔運行」のイメージ（滝沢市網形成計画より）▲

### 利用者が使いやすい運賃等

- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制（定額制乗り放題運賃）や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制（乗継ぎ無料運賃）など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者にわかりやすく運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ（神戸市網形成計画より）

⇒ 日本でも運輸連合の時代が来るか？



- 地域公共交通の革新でQOLの向上に
  - ー 使いたくなるインセンティブが必要
- 地域公共交通計画はアウトカムを見据えて
  - ー 新技術はアウトカム実現の手段
- 地域公共交通は競争から協調の時代に
  - ー MaaSの土台は、モビリティサービスの統合
- モビリティサービス統合のしくみとして「運輸連合」(広域トランスポート・オーソリティ)の導入が選択肢
  - ー 日本においても、交通事業者の協調に向けた動きが進展、法制度面でも新たな枠組みに
- 地域公共交通の統合と整備には、公的資金の活用も含め、官民の役割分担が必要
  - ー 公共交通のための財源は予算配分の見直しで





ご清聴ありがとうございました

