

第38回首都圏県都行政事務研究会報告

これからの公共交通のあり方について

目 次

はじめに	2
1 各市の現状や取組状況等について	3
2 課題及び取組の方向性等について	12

はじめに

平成 29 年 4 月の国立社会保障・人口問題研究所の発表によれば、平成 77 年（2065 年）の人口は、8,808 万人、老年人口割合（高齢化率）は 38.4%になると推計されており、確実に、人口減少・少子超高齢社会の到来が見込まれています。

また、近年、公共交通を取り巻く環境は、大変厳しい状況にあります。モータリゼーションの進展に伴う自動車への過度な依存や人口減少は、公共交通利用者の減少や不採算路線の増加による運行便数の減少、それらに伴う公共交通サービスの低下などの負のスパイラルによって、公共交通離れを招いています。

更には、超高齢社会を迎え、車の運転に不安のあるまたは運転免許を返納する高齢者の増加も予測されていることから、高齢者をはじめとする誰もが移動しやすい環境の整備も求められています。

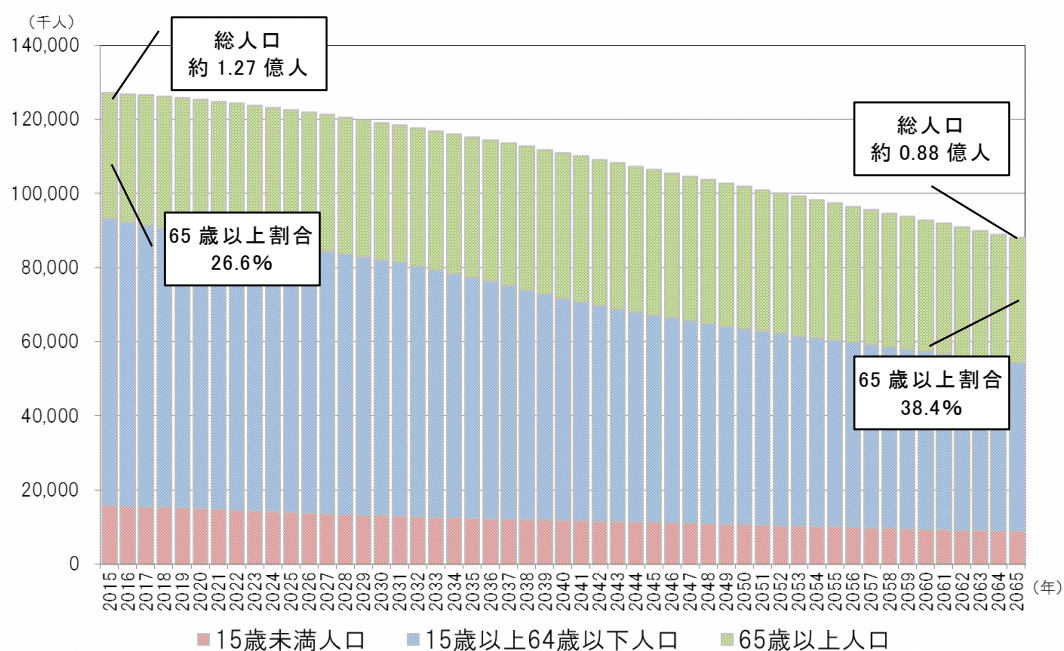
このような事を踏まえ、首都圏県都市長懇話会では、平成 28 年度の議題として「これからの公共交通のあり方」を選定し、各市の取組事例の紹介や意見交換を行いました。また、平成 29 年度の首都圏県都行政事務研究会において、各市の状況や特色ある施策等について情報共有を図り、連携を強化することを目的として、これからの公共交通のあり方について、事業実施状況や課題等について調査を実施し、今般ここに取りまとめたので報告するものです。

1 各市の現状や取組状況等について

(1) 人口動向について

我が国の総人口は、2008年の約1.28億人をピークに減少傾向にあり、2065年には約8,800万人になると推測されており、本格的な人口減少社会を迎えています。

また、少子高齢化の進行により、2015年には26.6%であった65歳以上の人口割合は、2065年には38.4%になると予測されており、未知の超高齢社会の到来に伴って、これまでの社会基盤システムでは対応することが困難な状況になることが懸念されます。



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（中位推計）からさいたま市作成

図1 人口減少・少子高齢化の推移・予測

本研究会の参加都市のうち、5市ではまだ人口増加の傾向がみられますが、2市ではすでに人口減少がはじまっています。高齢化率は平均で25.4%となっており、全国平均より低くなっていますが、少子高齢化の傾向は続くとともに、急激に高齢化が進むことも推測されます。

また、生産年齢人口の減少に伴い、これまで、公共交通のメインユーザーであった通勤・通学者の利用が少なくなることは、公共交通を維持・管理していくうえで、非常に深刻な影響を及ぼすことが懸念されます。

次に、市域面積に対する人口集中地区面積の割合については、横浜市は特出して約 80%と高く、その他の政令指定都市で約 50%、その他の自治体では約 15%となっており、市域全体を公共交通でカバーすることは困難であり、公共交通の視点からもコンパクトなまちづくりの必要性が窺えます。

表 1 各市の人口・高齢化率の現状

	横浜市	水戸市	甲府市	前橋市	宇都宮市	千葉市	さいたま市
人口 (人)	3,733,807	270,472	190,449	338,460	519,529	974,759	1,287,188
人口比率 (%) (H27・H22 国調比較)	100.97	100.76	97.05	98.78	101.33	101.05	103.51
高齢化率 (%)	24.0 H29.1.1	25.9 H29.4.1	28.5 H29.5.1	27.7 H29.5.1	23.8 H29.5.1	25.1 H29.3.31	22.5 H29.5.1
市域面積 (km ²) (DID 面積)	435.8 (349.3)	217.32 (34.68)	212.41 (32.28)	311.59 (45.98)	416.85 (71.46)	271.77 (121.83)	217.43 (117.22)

※市域面積 (km²)、DID 面積 (km²) : H27 国勢調査

(2) 公共交通の現状について

全市において、鉄道・路線バスは運行されていますが、横浜市の市営交通を除いては、民間事業者による運行となっています。政令指定都市においては、モノレール・新交通システムが民間・第三セクター等により運行されています。その他、コミュニティバスは 5 都市、乗合タクシーやデマンドタクシーについては 2 都市、福祉有償運送は 6 都市で運行されています。

現状の公共交通の多くは、民間事業者が担っているところが多く、収支採算性等の確保が難しい地域において、公的機関の関与や住民等が主体となって運行する事例が見られました。

表2 各市の公共交通の現状

交通手段	運営・運行形態	横浜 市	水戸 市	甲府 市	前橋 市	宇都宮 市	千葉 市	さいたま 市
鉄道	市営	○						
	民間事業者	○	○	○	○	○	○	○
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}	○	○					
モルルール	市営							
	民間事業者							
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}						○	
新交通システム	市営							
	民間事業者							○
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}	○						
路線バス	市営	○						
	民間事業者	○	○	○	○	○	○	○
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}	○			○			
コミュニティバス	市営			○				
	民間事業者			○				
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}				○	○	○	○
乗合タクシー	市営							
	民間事業者							
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}					○		○
デマンドバス・タクシー	市営							
	民間事業者							
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}				○	○		
福祉有償運送	市営							
	民間事業者		○		○	○		
	非営利団体、第三セクター、住民等運営等 ^{※1}	○	○			○	○	○

※1 自治体が民間のバス会社に運行を委託し、運行経費の赤字分を自治体が補填するものも含む



[千葉市 千葉都市モノレール]



[さいたま市 埼玉新都市交通]

(3) 公共交通を担当する組織体制と課題

全市において、公共交通を専門に所管する部署を設けていますが、政令指定都市では都市・建設部局に、その他の都市では市長公室や企画・政策関連の部局で担当しています。

公共交通に関する政策を進める上で、「公共交通の専門的知識を有する人材が不足（人員が不足しているも含む）している」、「横断的な課題で取り組めていない」、「利用者・住民からの協力、理解が得られない」を課題・問題と考えています。それ以外にも、「課題・問題解決のための情報が不足している」「交通事業者・企業・病院・学校等の協力、理解が得られない」「採算性や財源の確保」

「自動車依存型の都市・社会構造になっている」などの声もあります。

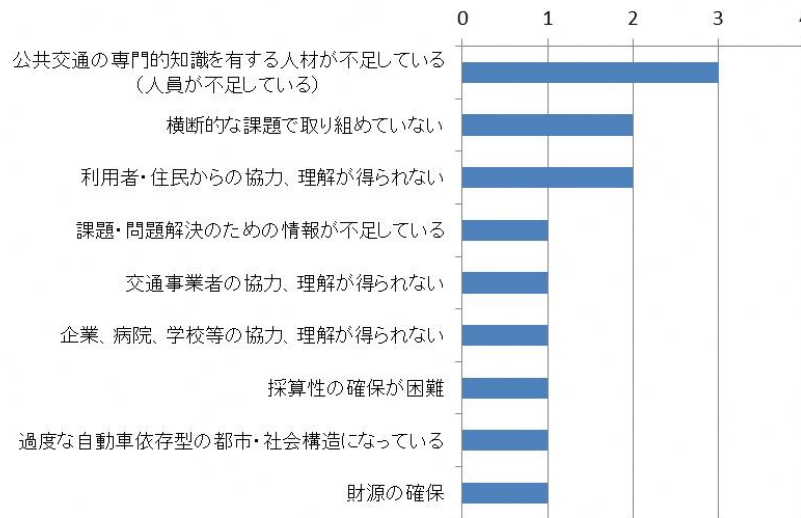


図2 公共交通政策を進めるうえでの課題（複数回答）

これらの課題・問題解決のため、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促すコミュニケーションを中心とした施策であるモビリティ・マネジメントの取組や、オープンハウスの開催や各種広報媒体等を活用した情報発信などを行っています。



[横浜市 モビリティ・マネジメント]

(4) 公共交通における取組や運営・運行に関する課題と対応

市営、非営利団体、第三セクター、住民等が運営する公共交通における取組や運営・運行における課題として、「適切な需要の予測が困難」「需要が少ないため運行に関するサービス水準を低くせざるを得ない」「他の交通機関との連携が悪い」などの意見が多いほか、「需要が少ないため運賃を割高に設定せざるを得ない」「運行本数の少ない郊外路線が多い」との意見もあり、公共交通を維持していくためには「サービス水準と採算性」が重要だと推察されます。

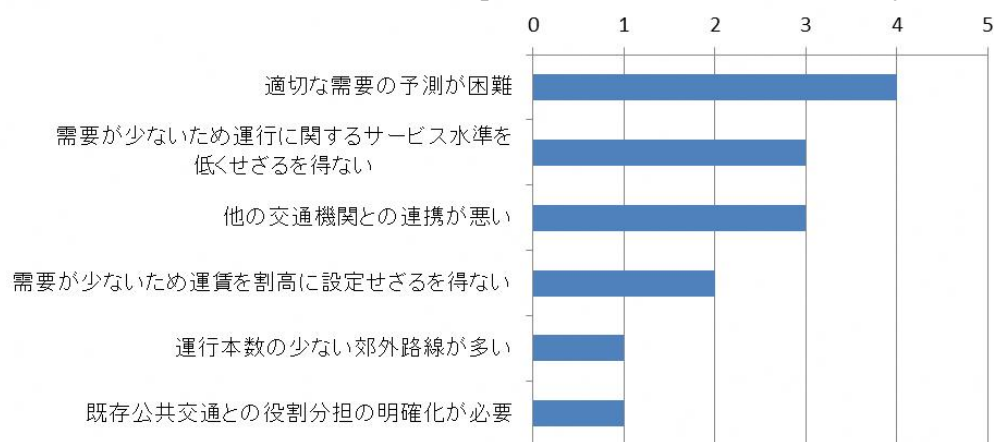


図3 公共交通における取組や運営・運行に関する課題（複数回答）

今後、運営・運行の維持が困難となった場合の対応としては、現時点では対応に悩んでいる自治体が多くなっていますが、「公的資金を投入してでも維持を続ける」や「運賃とは別の収入方策を検討する」などの意見もありました。

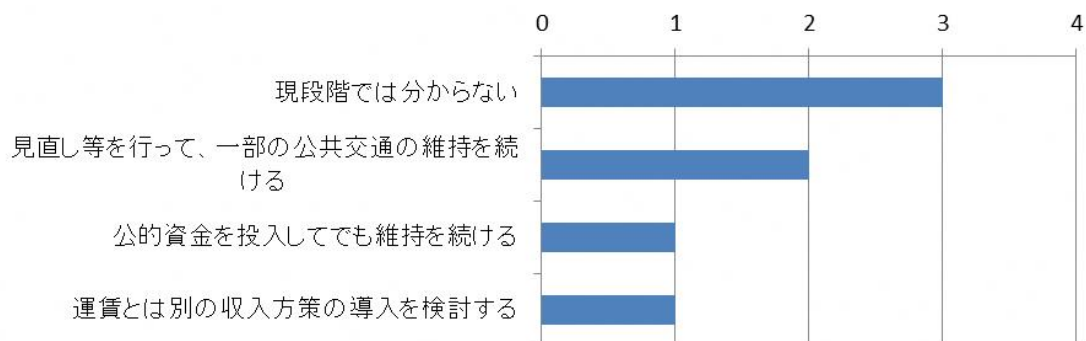


図4 運営・運行の維持が困難となった場合の対応（複数回答）

(5) 具体的な公共交通の利用促進策

各自治体で実施している具体的な公共交通の利用促進策には、次のような取組が行われています。

- ・モビリティ・マネジメントの推進
- ・バス利用環境向上のためのハード整備
(バス停上屋やベンチ整備、バスロケ整備、ICカード導入)
- ・バス利用環境向上のためのソフト施策
(バス乗り方教室、バスマップ作成)
- ・イベント開催 (利用促進キャンペーンやイベント実施、社会実験)
- ・その他 (高齢者や免許返納者などへの割引率の高いバスカードへの補助、期間限定での100円バス事業の実施 等)



[水戸市 バス乗り方教室]

(6) これからの公共交通の課題

今後、直面する可能性のある公共交通に関する課題・問題は、「高齢運転者の自動車運転免許証返納による交通弱者の増加」「人口減少による不採算路線の増加・廃線」「公共交通の担い手（運転手不足等を含む）の不足」の意見が多く、次いで「公共交通空白地域の拡大」「公共交通機関の運賃収入の減少による市の

財政負担額の増加」の意見がありました。

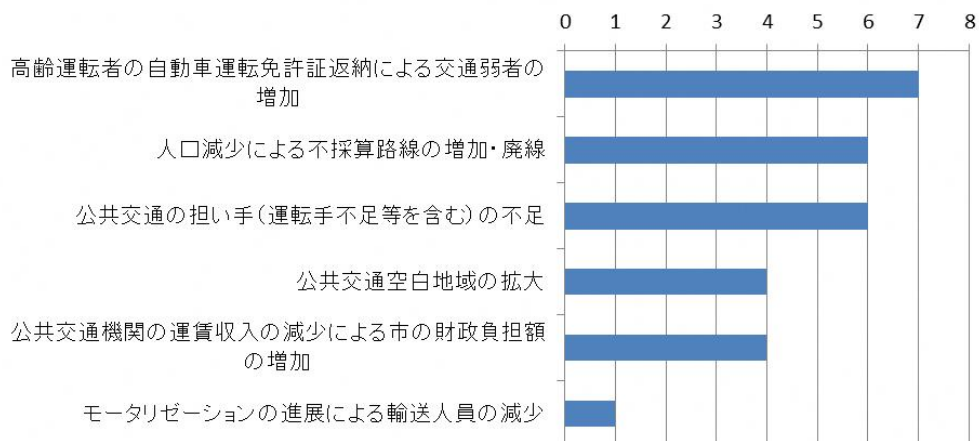


図5 これからの課題 (複数回答)



[甲府市 買い物・通院等送迎事業バス]

今後、力を入れていきたい公共交通施策は、「路線バスやデマンド交通の拡充」の意見が多いほか、「コミュニティバス・乗合タクシーの拡充」の意見がありました。

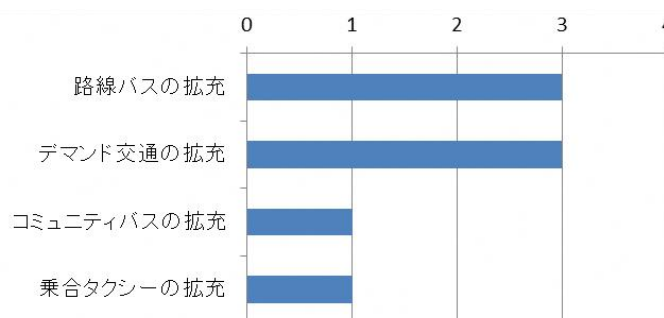


図6 力を入れていきたい施策 (複数回答)



[前橋市 デマンドバス]

また、公共交通の課題解決に向けて期待する事項として、「公共交通の維持を目的とした財源の確保（特定財源の創設）」や「無人運転技術の進展」を挙げる声が多くありました。

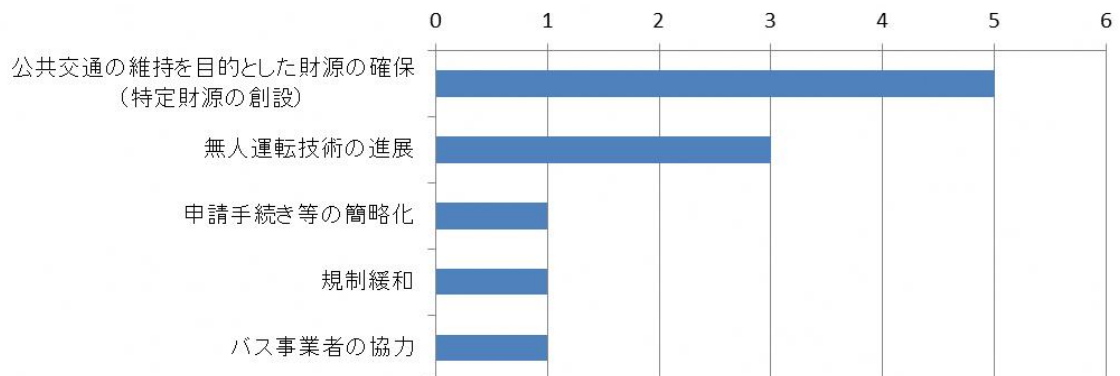


図7 課題解決に向けて期待する事項（複数回答）



[宇都宮市 東西基幹公共交通LRT]

2 課題及び取組の方向性等について

急速な人口減少や少子高齢化の進行は、これまで我々が経験したことのない様々な課題への対応が求められるとともに、特に公共交通に関して深刻な影響を及ぼすことが懸念されます。現在も、利用者数の減少による公共交通サービスの低下が、更に利用者数の減少に拍車をかけるといった「負のスパイラル」に陥っている地域もあります。

しかしながら、公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決だけでなく、まちづくり、観光、福祉、環境等の様々な分野で大きな効果が期待されることから、これからの公共交通施策では、自動車に過度に依存しない交通体系の実現を図るとともに、買物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保するなど、誰もが安心して移動できる公共交通の利用環境を実現していくことが求められます。

国では、平成 25 年 12 月に我が国初の交通に関する基本法制として、交通政策基本法が施行され、我が国が抱える喫緊の交通課題に対し、政府・自治体・事業者・国民等が一体となり交通政策を推進していくこととなりました。それを受けて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」も改正（平成 26 年 11 月施行）され、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する枠組みも構築されたところです。

本研究会の調査を通じ、各都市が抱えている共通の課題について共有が図られる一方で、地域によって異なる課題への対応があることも明らかとなりました。また、公共交通に関する課題については、行政区域内だけで完結しない区域を越えたネットワークでの議論も必要となることもありますし、引き続き、我が国の民間事業者が公共交通の骨格を担っている利点を生かしつつ、民間事業者と連携・役割分担を図りながら、公共交通政策に取り組んでいく必要があ

ると考えています。

各市においては、本研究会での調査や情報交換を通じて明らかとなった取組状況や特色ある施策等を参考としながら、これからの公共交通施策を進めていくことを期待しています。