

第2回 岸和田市地域公共交通協議会

地域主体による生活交通の導入 マニュアル策定について

協議事項

1. マニュアル策定における対象区域について
公共交通空白地区や公共交通不便地への対応
 2. 本格運行等に係る基準について
公費負担を踏まえ本格運行及び運行継続に係る基準を設定する
 3. 今後の流れと地域取組との整理
モデル地域での取組み内容を反映
-

マニュアル策定の目的と方針について

生活交通とは

「地域における通勤、通学、通院、買物などの日常生活に不可欠な身近な公共交通」(法的な定義はない)

道路運送法の体系

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態	参入の手続き
旅客自動車運送事業	一般旅客自動車運送事業 ＜特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業＞	イ 一般旅客自動車運送事業 ＜乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業＞	①路線定期運行 ＜路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送＞	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー	法4条許可
			②路線不定期運行 ＜路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送＞	コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通	
			③区域運行 ＜①②以外の乗合旅客の運送＞		
	ロ 一般貸切旅客自動車運送事業 ＜一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業＞	貸切バス			
		ハ 一般乗用旅客自動車運送事業 ＜一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業＞		タクシー	
	特定旅客自動車運送事業 ＜特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業＞			工場従業員の送迎バス 介護事業者による要介護者送迎輸送	法43条許可
【例外許可】 一般貸切(一般乗合)旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送		法第21条(乗合旅客の運送) 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。 一 災害の場合その他緊急を要するとき。 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。		イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行	法21条許可
自家用有償旅客運送	法第七十九条(登録) 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	①市町村運営有償運送 ②過疎地有償運送 ③福祉有償運送	交通空白輸送 市町村福祉輸送	自治体バス	法79条登録

(注) 自家輸送、無償輸送(自家用車による輸送、マイカーによる移動等)は、道路運送法の規制対象外

マニュアル策定の目的と方針について

背景：

- 人口減少化に伴い、公共交通の担い手である**運転手不足**が深刻化
- 今後も、限られた財源の中で、公共交通を維持するためにも**地域の積極的利用**が不可欠
- 導入検討から運行継続に至るまで**地域の積極的・継続的関与**を促す仕組みが必要

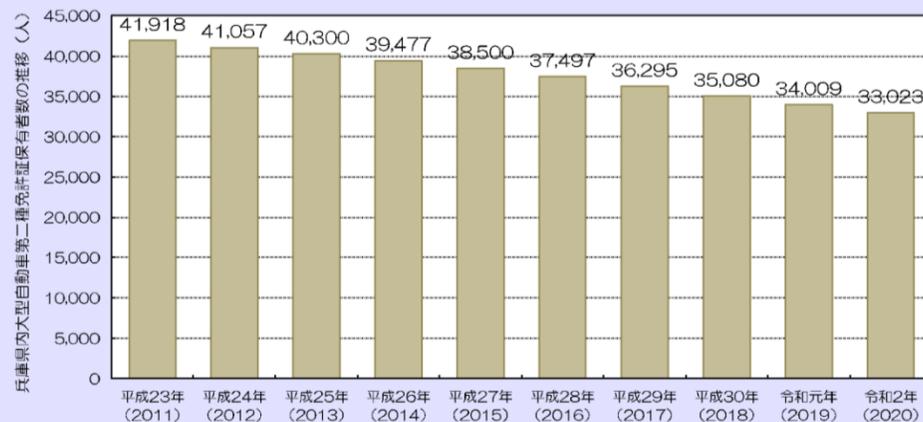
出典： 猪名川町発行パンフレット

乗務員不足問題の深刻化

全国のバス事業者の8割以上は、乗務員不足の問題を抱えています。

路線バスの運行に必要な**大型自動車二種免許証の保有者数が減少**しています。また、運転免許証保有者の高齢化も進行しており、**兵庫県における大型自動車二種免許証保有者の約半数が60歳以上**となっています。

■ 兵庫県における大型自動車二種免許証保有者数の推移



出典：運転免許統計(各年度 警察庁)

■ 兵庫県における大型自動車二種免許証保有者の年齢構成



出典：運転免許統計(令和2年度 警察庁)

毎年、大阪～青森間と同じ距離のバス路線が廃止に

毎年、年間で概ね1,000kmのバス路線が廃止になっています。
また、**この10年間で10,000km以上が路線廃止**になっています。



出典：令和2年版交通政策白書
(国土交通省)

■ 路線バスの路線廃止距離の推移

年度	路線廃止延長 (km)
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
計	10,788

利用者が多い路線でも運転の効率化を図るのは困難

路線バスは、駅と各地域を結ぶ往復運行を基本としています。

しかし、利用者が1番多く乗車する朝の通勤・通学時間帯は、駅へ向かう方向で多くの利用がありますが、反対方向の利用は少ないため、偏った運行になります。したがって、**朝の通勤・通学時間帯は利用者が多い路線でも、往復で見ると収支が見合っていない路線が多く存在**しています。

仮に、利用の少ない方向だけ回送運行したとしても、所要時間や人件費はほぼ変わらないため、効率的な運行は難しい状況にあります。

■ 朝の通勤・通学時間帯におけるバス車内のイメージ



マニュアル策定の目的と方針について

- 目的：
- 地域の“持続可能な”生活交通を確保することで、高齢者の外出促進や地域の活性化を図る
 - 実際の利用者である地域が主体となって生活交通の維持確保に取り組むことで、“自分たちの”生活交通として、「守り」「育てる」意識を持つことができ、**地域の積極的利用**を促進
 - 地域・行政・事業者の**役割分担の明確化**



- 方針：
- ✓ **公共交通空白地区や公共交通不便地の解消**

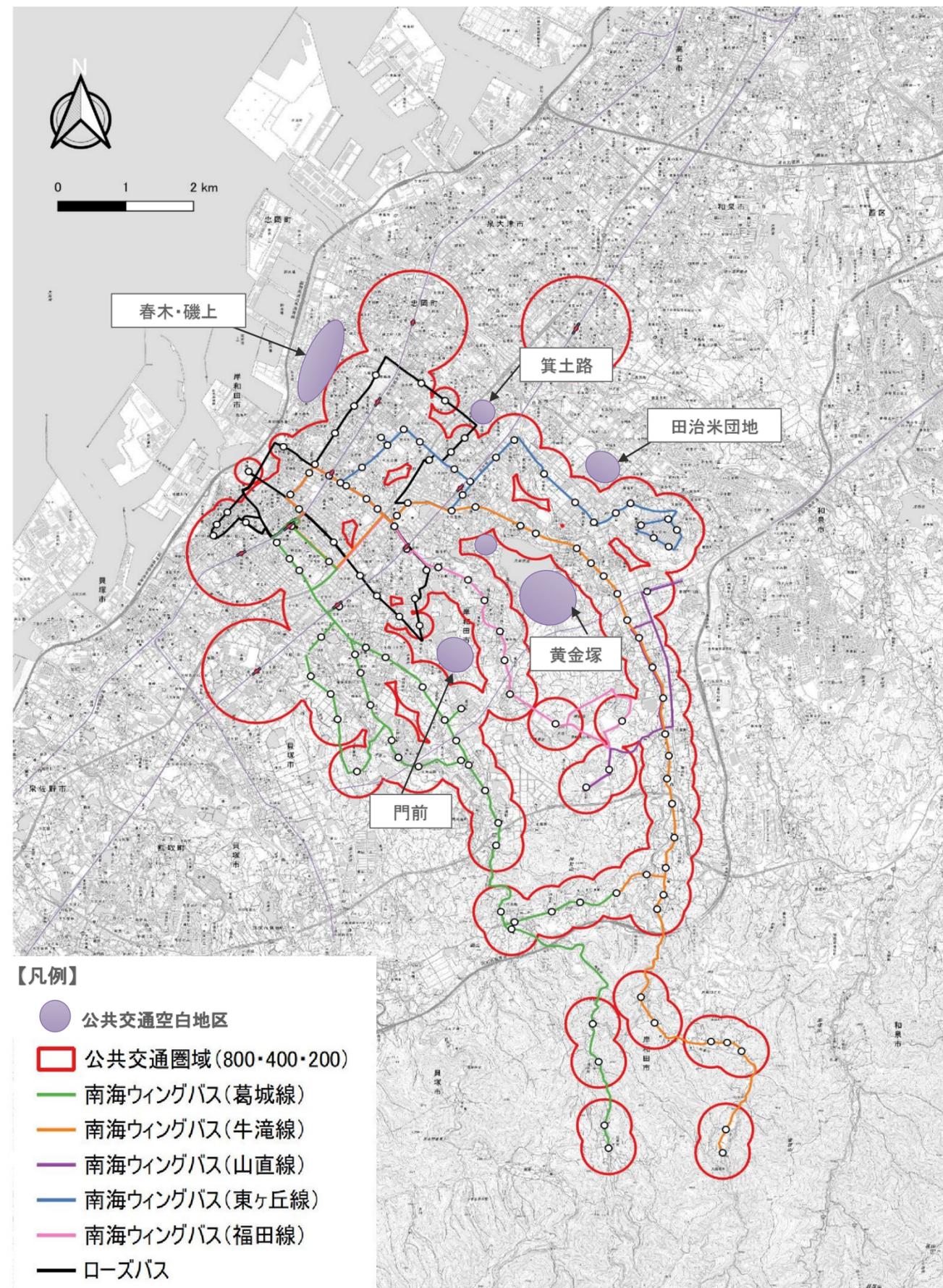
交通事業者との協議
検討の場を設置

対象区域について

公共交通空白地区

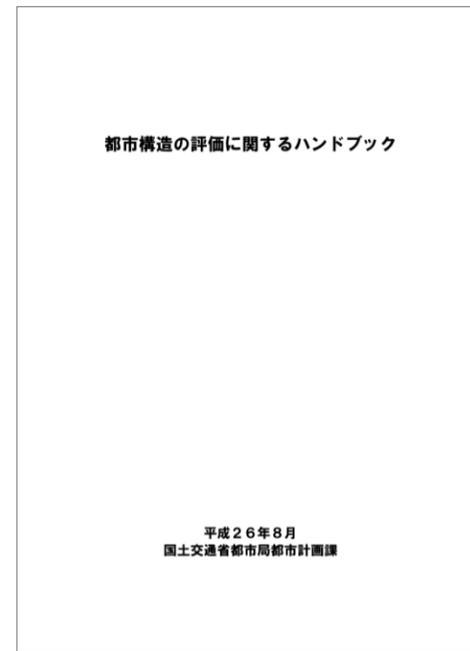
【平成24年3月公共交通のあり方検討】

概ね鉄道駅から800m、路線バスのバス停から400m
(ローズバスは200m)の範囲より外側の地域



対象区域について

「都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月)」



公共交通沿線地域 …

鉄道駅については800m以内、バス停については**300m**以内と定義

隣接市

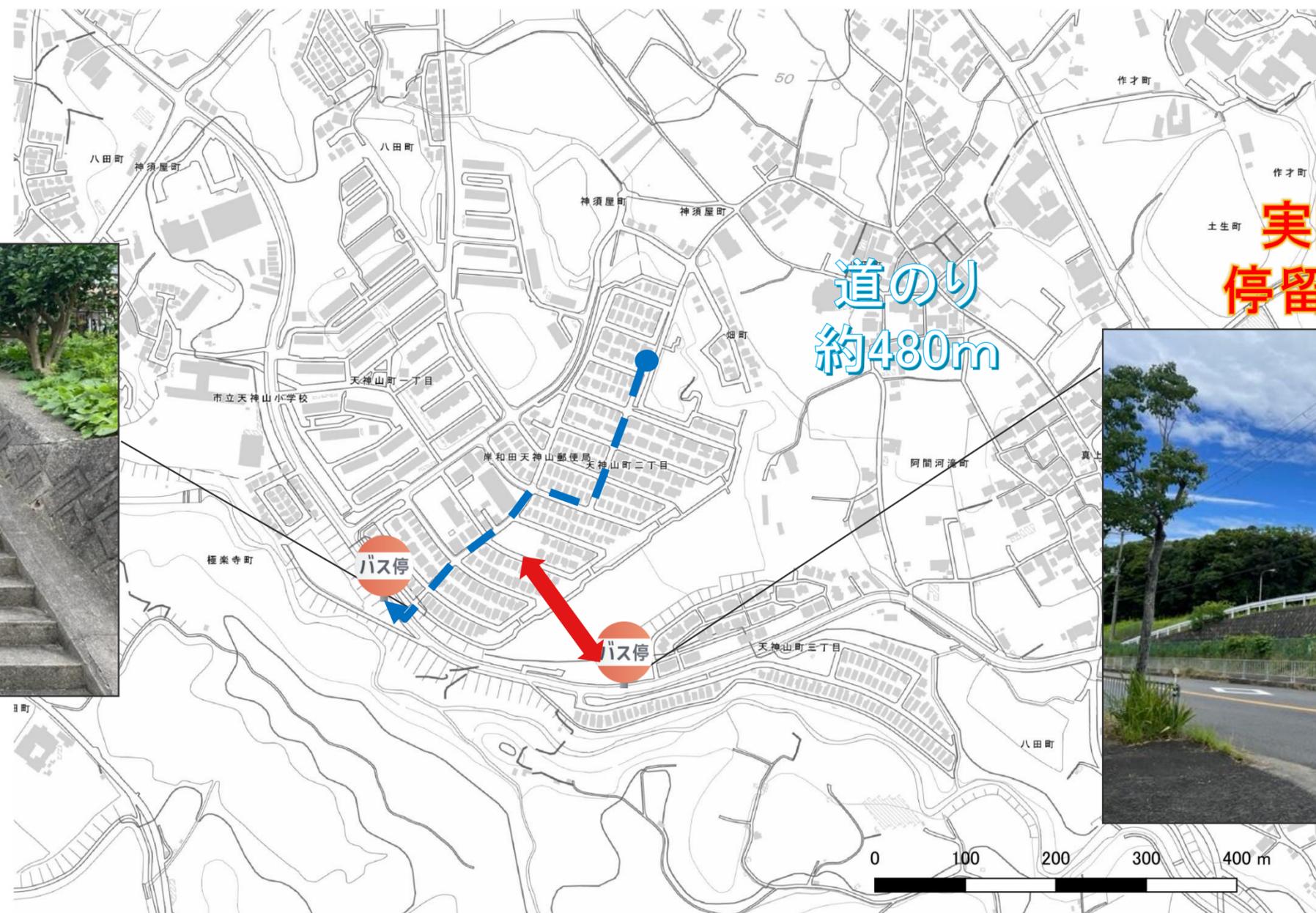
貝塚市	南海線とJR阪和線の各駅から半径1km以内、水間鉄道の各駅から半径 500m以内、バス停留所から半径 300m 以内
和泉市	駅鉄駅から半径 800m以内、バス停留所から半径 300m 以内

対象区域について

◆ 最寄のバス停との高低差・道のり

最寄りのバス停から坂道が続き、道のりも長い(天神山町)

高低差あり



実際には最寄
停留所とならない



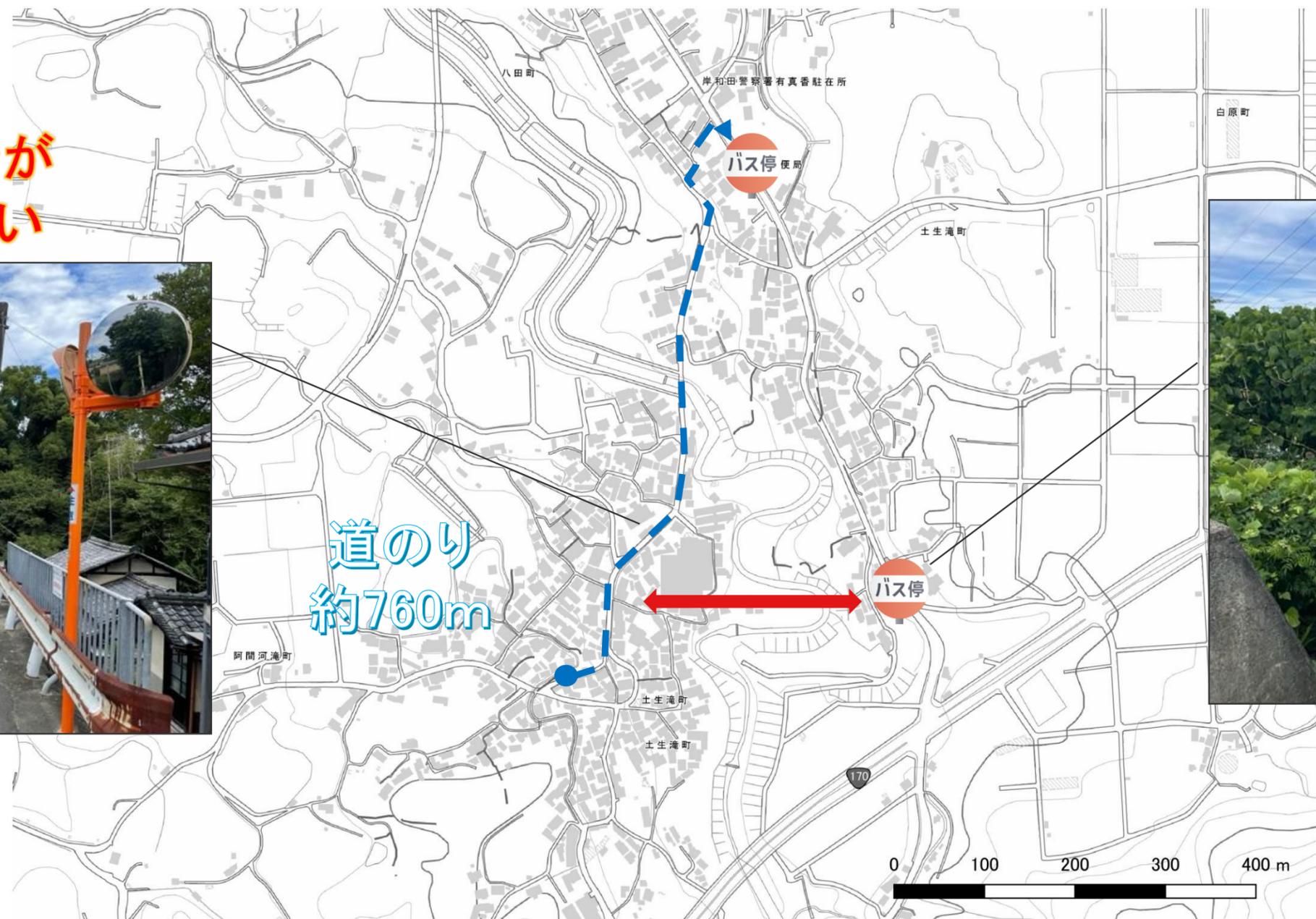
対象区域について

◆ 最寄りのバス停からの道のりが長い

地図上の最寄りのバス停との間が崖地等により迂回が必要であるため、利用バス停までの道のりが長い。(阿間河滝町・土生滝町)

道中アップダウンがあり、道のりも長い

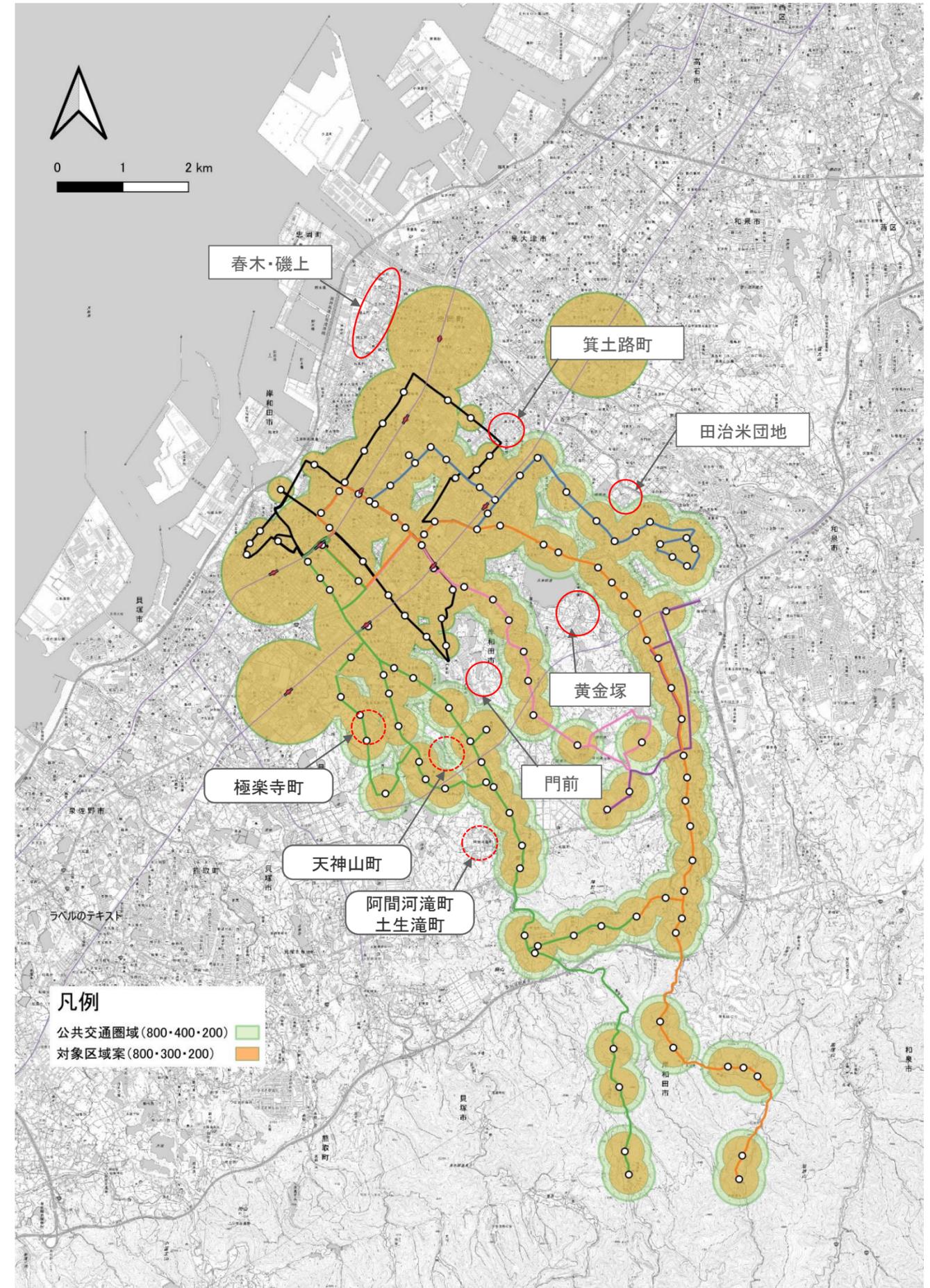
実際には最寄停留所とならない



対象区域について

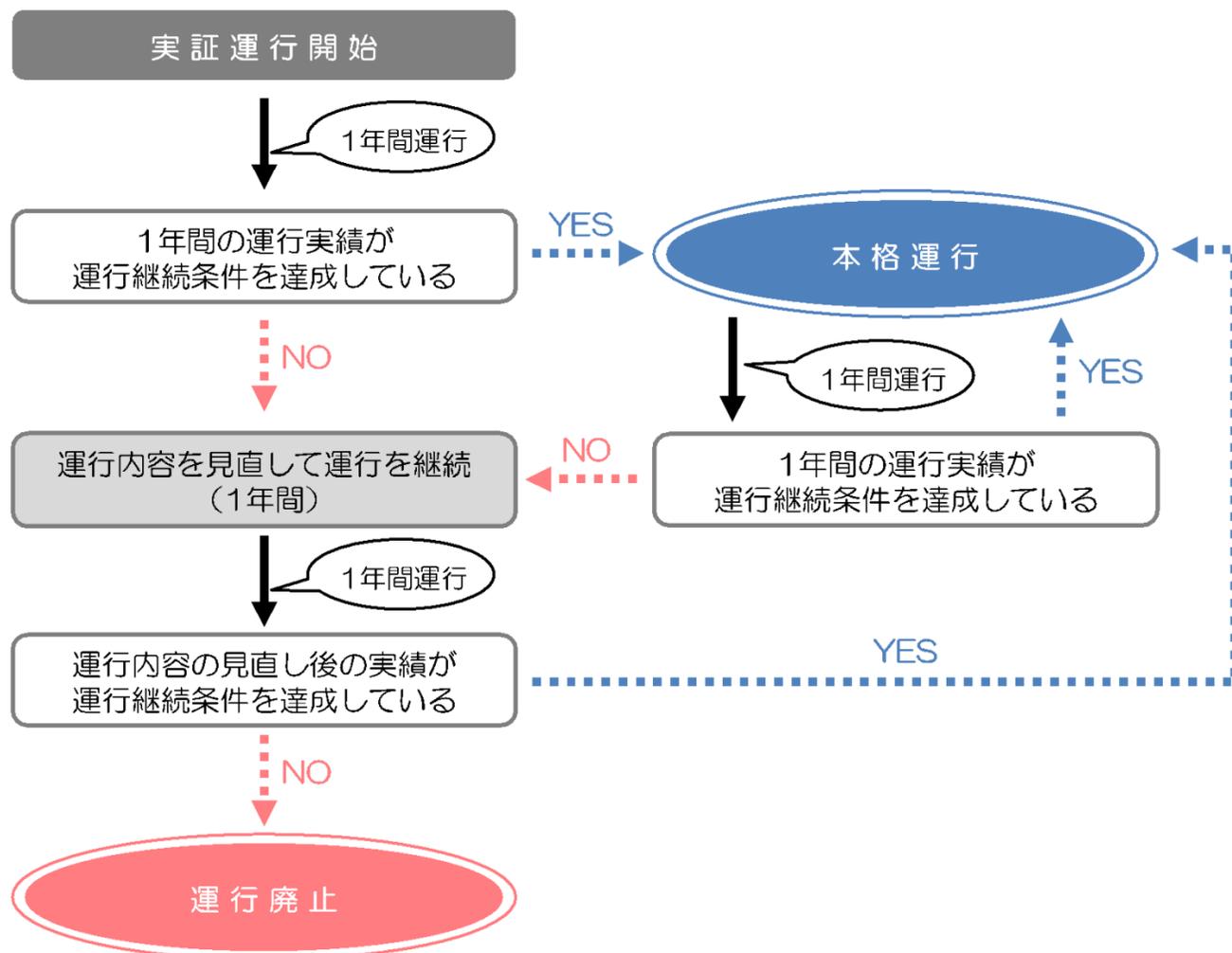
事務局案

1. 概ね鉄道駅から800m、かつバス停から300m（ローズバスは200m）以上離れた居住区域
2. 上記のほか、地形上高齢者等の移動が著しく不便な地域や便数が少ない地域



本格運行等に係る基準について

他市の事例①(相模原市)



【乗合タクシーの場合】

運行継続条件

利用者数	稼働した便の1便当たりの利用者数が1.5人以上
稼働率	全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上

【コミュニティバスの場合】

運行継続条件

【都市部】

「1便当たり利用者数が10人以上であること」

※新規導入の場合は運行基準の「運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の40%以上であること」も満たす必要がある。

【中山間地域】

「当該系統におけるピーク時間帯の1便当たり利用者数が10人以上であること」

※新規導入の場合は運行基準の「運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の30%以上であること」も満たす必要がある。

本格運行等に係る基準について

他市の事例②(倉敷市)

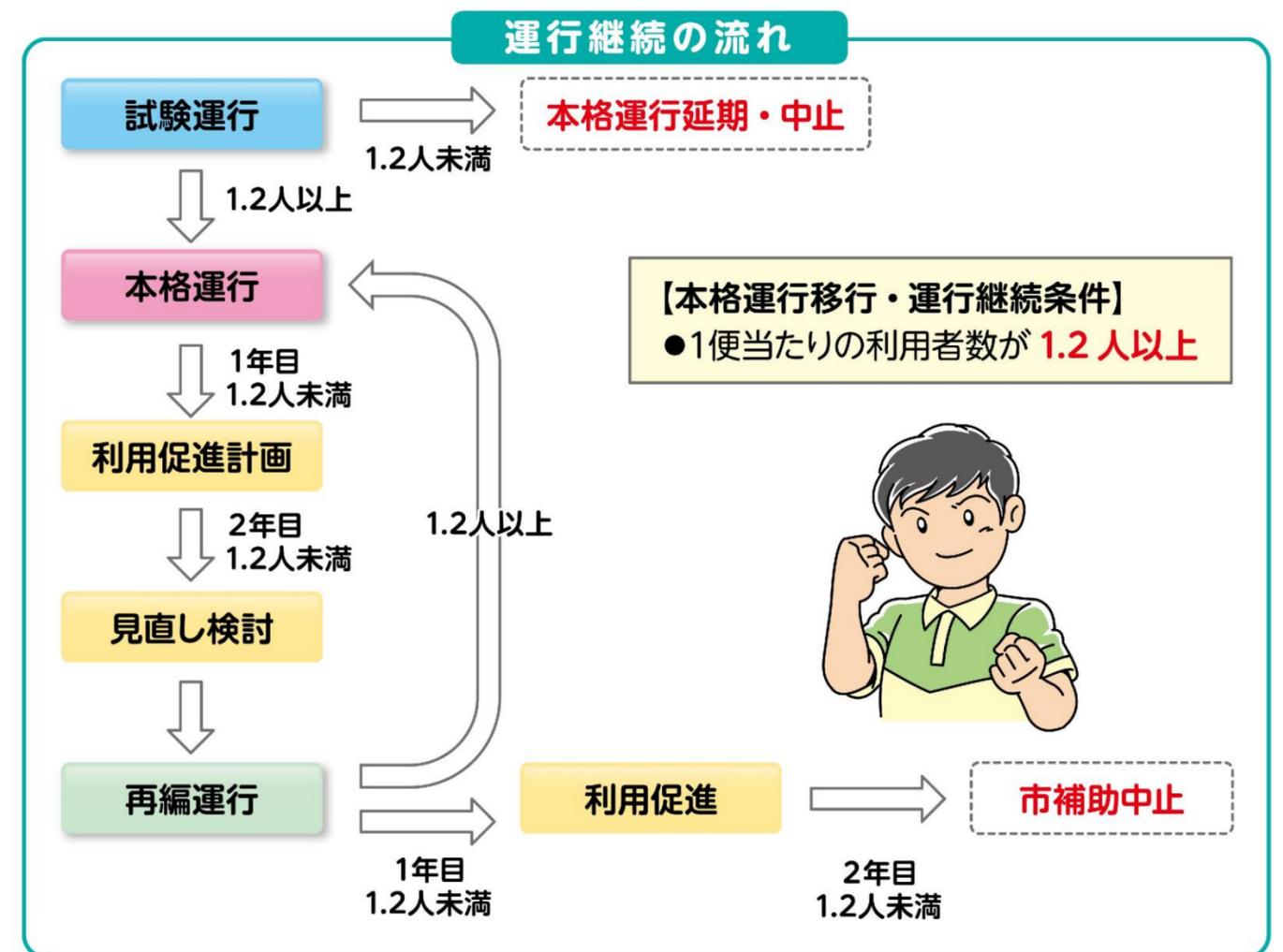
実際に連行した1便あたりの利用者数が1.2人未満となった場合

- 1年目: 利用促進計画を策定し、利用促進を図る
- 2年目連続: 運行日や便数など運行内容を見直す



1年目: 利用促進計画を策定し、利用促進を図る

2年目連続: 次年度以降、市の補助を中止する



本格運行等に係る基準について

・地元組織の設置

・地域ニーズの把握

・事業実施への地域の合意

※1年度 2地区程度を目途に実証運行について検討を想定

実証運行の実施

本格運行等に係る判断について

- ✓ 市、利用者等が各役割を担い、持続的な運営を行うために、評価指標を設け、定期的な検証を行う。(達成された場合も利便性向上に向けた改善策の検討・実施を行う。)

【本格運行時の経費のイメージ】

公費(税)負担 (上限を設定)	地域負担 (協賛金等)	運賃
--------------------	----------------	----

収支率50%以上を目標とし、運行収入や公費負担で賄えない場合地域の負担が発生

本格運行等に係る基準について

評価指標(案)(乗合タクシーの場合)

本格運行判断

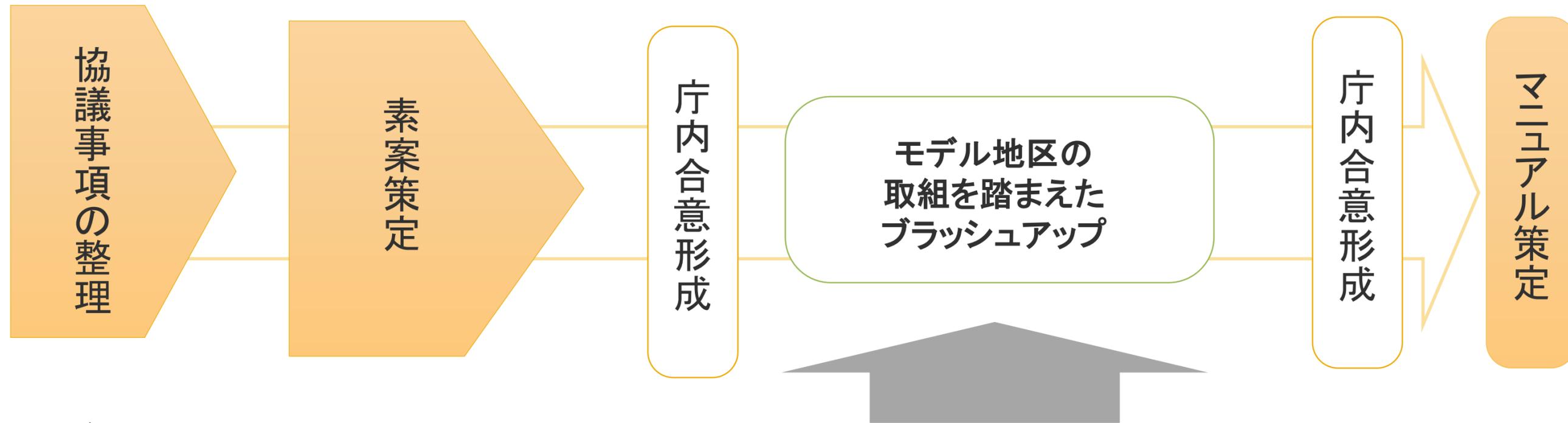
視 点	評価指標	基 準
効率的な運行が図られているか	乗合率 (平均乗車人員)	1.5人/便以上
地域のニーズに合っているのか	満足度	80%以上

継続運行判断

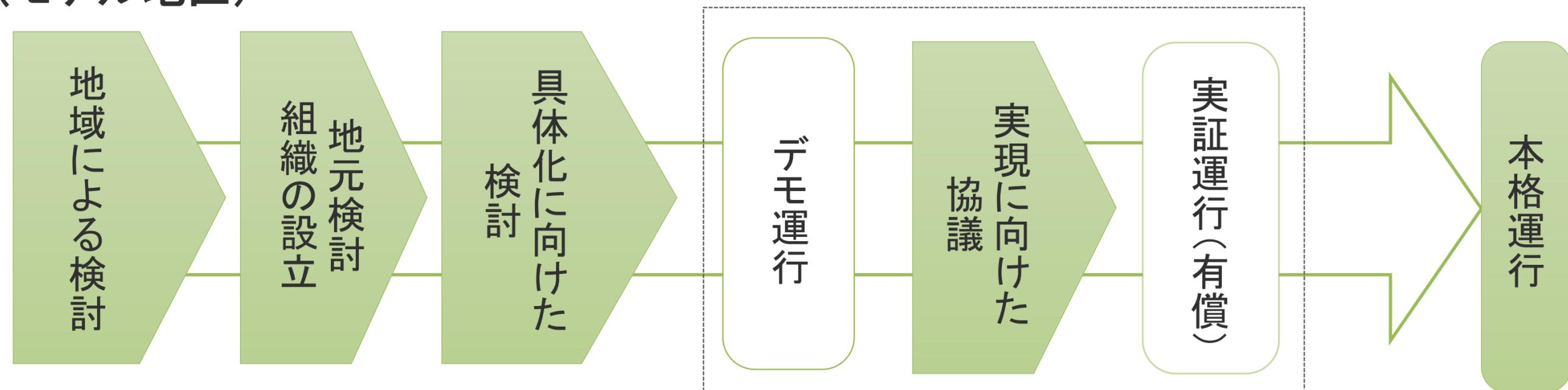
視 点	評価指標	基 準
効率的な運行が図られているか	乗合率 (平均乗車人員)	1.5人/便以上
地域のニーズに合っているのか	満足度	80%以上
地域により利用促進検討が図られているか	協議会活動数	月1回以上

今後の流れと地域取組との整理

マニュアル策定



地域取組(モデル地区)



今後の流れと地域取組との整理

モデル地区の選定

(平成24年3月公共交通のあり方検討より)

	地区等	状況・課題	具体策
公共交通空白地区	春木・磯上	紀州街道沿いなど集落地区では道路が狭くバス運行は困難 臨海線付近の工場跡地で住宅開発が進んでいる 地区内に店舗、病院等が立地し生活利便性がある程度高い 高低差が少なく自転車・徒歩での移動が容易	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
	箕土路	国道沿いの区画整理により整備された地区では、事業所等の土地利用が多い 旧集落内は道路が狭くバス運行は困難	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
	門前	宅地開発が急速に進み人口が増加 道路が狭くバス運行は困難 都市計画道路岸和田港福田線の事業中	道路整備によりバス運行が可能となった時点で、バスルートの拡充などを検討する
	黄金塚	昭和40年代に住宅開発が進んだ地区で高齢化が進んでいる 団地内は高低差が大きく移動が困難 店舗、病院等が近隣に少なく、生活不便地域区画整理地区では人口が増加している	山直北・城東校区において、コミュニティバスの試験運行を実施する
	田治米団地	府営住宅団地で高齢化が進んでいる(総戸数720)	

地域での協議状況を踏まえ選定

その後の地区の状況

【春木・磯上】
地域での移動手段確保に向けた検討を実施したが実現には至っていない。
地域での検討に向けた取組をスタートし、協議会設立を目指す

【箕土路】
空白地区解消には至っていない

【門前】
都市計画道路岸和田港福田線の供用開始
バスルートの拡充等検討必要

【黄金塚】
コミュニティバスの実証運行を実施したが本格運行には至っていない
地域の要望もあり、移動手段の確保に向けた対話の場を設ける

【田治米団地】
コミュニティバスの実証運行を実施したが本格運行には至っていない