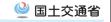
自己紹介



◎平成12年 京都大学総合人間学部(杉万研)卒業 毎日新聞社入社

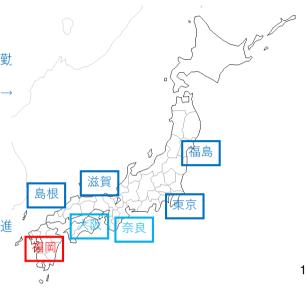
◎平成20年 国土交通省入省

◎平成29年7月~ 九州運輸局勤

◎これまで暮らしたところ →→→

◎携わった仕事

- ・新聞記者
- ・観光地域づくり
- ・トラック事業者の経営改善
- ・日本航空の再生
- · 福島復興
- ・領海の保全、海洋開発の推進
- ・世界遺産
- ・九州の交通、観光



地域と公共交通の関わりを考える

平成31年3月2日

九州運輸局 交通政策部長

阿部 雄介



🥝 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次

🥝 国土交通省

目次

❷ 国土交通省

- **| はじめに**
- II 九州ののりもの
- || 公共交通を取り巻く課題
- Ⅳ 地域と交通(特に鉄道)
- V さいごに

| はじめに

Ⅱ 九州ののりもの

Ⅲ 公共交通を取り巻く課題

Ⅳ 地域と交通(特に鉄道)

V さいごに

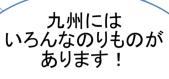
九州ののりもの(総括)

❷ 国土交通省







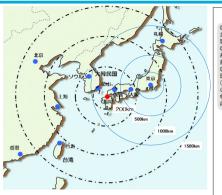


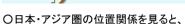






九州の特色(全国との比較)① 九州全体の移動





- ・福岡~大阪と福岡~ソウル
- ・福岡~東京と福岡~上海 がほぼ同距離となっており、九州はアジア 圏に最も近い日本の玄関口。(上図)

〇九州内の移動を見ると、福岡を起点とす ると、多くの都市に2時間以内に到達可能。 (福岡空港~宮崎空港間の所要は50分程度であるため、 飛行機の時間帯・便を選べば、宮崎方面の時間距離は より縮まる。右図)

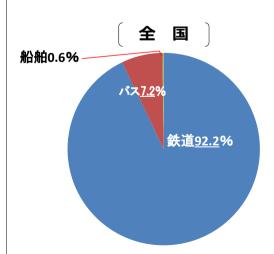


九州の特色(全国との比較)② 分担率

🥝 国土交通省

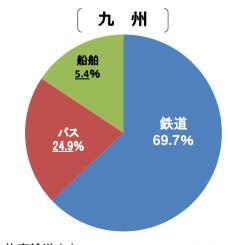
6

○輸送機関別の旅客輸送人キロ割合(平成27年度)(地域内及び地域間輸送)



旅客輸送人キロ (百万人キロ) 鉄道





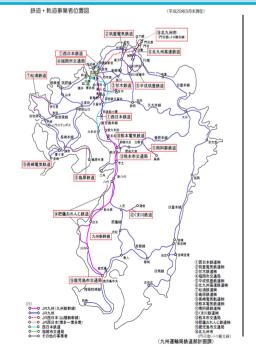
旅客輸送人キロ	(百万人キロ)	※斜	字は全国比	
鉄道	12	.152	2.8%	1

鉄道	12,152	2.8%
バス	4,334	13.1%
船舶	948	30.2%

鉄道での移動(九州を走る鉄軌道と事例①)

🥝 国土交通省

❷ 国土交通省



九州の観光列車一覧

JR九州	ななつ星in九州、或る列車、ゆふいんの森、A列車で行こう、SL人吉、かわせみやませみ、あそぼーい!、九州横断特急、いさぶろう・しんぺい、はやとの風、指宿のたまて箱、海幸山幸
西鉄	旅人、水都、THE RAIL KITCHEN CHIKUGO
平成筑豊鉄道	門司港レトロライン、ことこと列車
南阿蘇鉄道	ゆうすげ号
肥薩おれんじ 鉄道	おれんじ食堂
鹿児島市交	かごでん

以上のほか、イベント列車や、水戸岡デザイナー監修列車(くま川 鉄道「田園シンフォニー」、長崎電気軌道「みなと」等)が存在

【例】肥薩おれんじ鉄道

・おれんじ食堂(食事ができる観光列車の先駆け)



九州西海岸沿線の食材を 利用した食事の提供



インバウンド誘客とサービスの充実



社内での食事提供の充実 乗車記念バッジプレゼント



【例】トロッコ列車

平成筑豊鉄道門司港レトロ観光線「潮風号」 (普通鉄道として全国初、観光特化の鉄道)



南阿蘇鉄道高森線「ゆうすげ号」 (南阿蘇の雄大な自然が楽しめる)



鉄道での移動(事例3)

【例】西日本鉄道(旅人、水都)

歴史に裏打ちされたデザイン、目的地までも



【例】ななつ星in九州

・日本初の周遊型クルーズトレイン



【例】 J R九州(かわせみ・やませみ)

- ・これまでのD&S列車以上に、地域の方々とのおもてなしを強化
- 旅の思い出に ・地域とともにつくる「沿線の旬を感じる列車」





地域の特産品のPR



オリジナル商品の開発

地域とのタイアップによる





❷ 国土交通省

バスでの移動

ついては各事業者

SUNQパスで利用可能な都市間路線図 (高速パス・船舶など)

❷ 国土交通省

(H30.4.1~)

- 〇九州は高速バス網が充実。
- 〇平成18年から、バス乗り放題券(SUNQパス) を販売開始。売り上げは伸び続け、最近は 韓国をはじめとしたFITにも利用されている。
- ○2018年4月からは、南九州版も新たに追加、 今後ますます利用が増加する可能性。

利用エリアと日数	発売価格
北部九州+下関(3日間)	9,000円
全九州+下関(3日間)	11,000円
全九州+下関(4日間)	14,000円
南九州	8,000円

SUNQパス発売枚数の推移



船での移動



阪九フェリー(船内、デラックス和洋室) 北九州(新門司)~大阪(泉大津)



熊本フェリー(オーシャンアロー) 能本~島原



桜島フェリー



甑島商船(高速船甑島) 川内~甑島

種子屋久高速船(トッピー・ロケット)



「スイーツクルーズ(エルミラ)」

❷ 国土交通省

目次

🥝 国土交通省

・天草五橋、天草松島の素晴らしい景観、世界遺産「三角西港」を眺めながら、天草を中心とした熊 本県の素晴らしい食材を活用した食事及びスイーツ堪能クルーズ。使用する船舶「エルミラ」は水戸 岡鋭治氏が監修。



三角 西港



- はじめに
- 九州ののりもの
- 公共交通を取り巻く課題
- 地域と交通(特に鉄道)
- さいごに

地域公共交通の定義

赤点線:天草松島の絶景と2号橋~5号橋を巡るコース(80分)

② 国土交通省

12

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動 又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動 のための交通手段として利用される公共交通機関 (地域公共交通活性化再生法 第二条 第一項)









公共交通の主な類型(鉄道)

🥝 国土交通省

類型		概要	主な担い手
新幹線	東海道新幹線	主たる区間を列車が時速 200km以上の高速で走行	JR
都市間鉄道	北陸線	大都市圏と地方の中核都市 とを連絡する中距離の旅客 輸送の需要を担う	JR
都市鉄道	山手線 有楽町線 東横線	大都市圏における旅客輸送を担う	JR、地下鉄事業者 (地方公営企業等)、 大手民鉄
軌道	広島電鉄	路面に敷設され、主に都市 内輸送を担う	中小民鉄、 地方公営企業
地域鉄道	和歌山電線	主に都市とその周辺地域間 の輸送を担う	第3セクター、 中小民鉄

類型 運行主体 運行形態 民間バス 民間事業者(一部、地方公営企業を含 民間事業者 定期 (BRT*を含む) 定路線 む)が、主として、都市と周辺部、都市 (一部、 地方公営企 内、都市間で運行するバス 業を含む) (コミュニティバスに該当するものを除く) ※ BRT (Bus Rapid Transit)とは、連節バスやバス専用 レーン等を用いた新たなパスシステム 委託された民間事業 コミュニティ 市町村のイニシアティブにより、地域の 定路線 (原則) バス 交通空白地域の解消等、住民の利便向上 のために、一定地域内を運行するバス 市町村自ら デマンド交通 市町村のイニシアティブにより、地域の 委託された民間事業 不定期 交通空白地域の解消など住民の利便向上 定路線又は区域運 のために、需要に応じて予約に基づき一 定地域内を運行するもの 市町村自ら (車両は、バスサイズからタクシーサイズま で様々) (その他の) NPO等が自家用車を用いて行う NPO等 不定期 自家用有償旅客 ・交通空白地域内の住民等の運送 定路線又は区域運 運送 身体障害者や要介護者等の運送 行 16

○ 市町村・地域住民等が、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進などを目的として、自らが主体的に企画する交通機関

- コミュニティバス -

主に定員11人以上の車両=バスにより 運行(定時・定路線型での運行が基本)





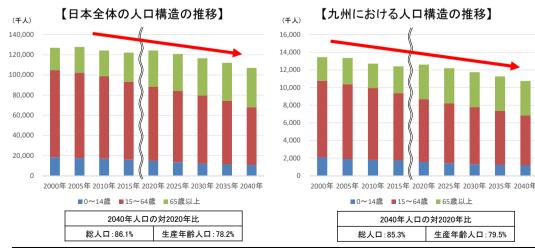
17

人口構造の変化

🤐 国土交通省

18

- 我が国は2008年が人口のピーク(約1億2,808万人)であったが、現在は人口減少、高齢化の 局面。今後、人口減少が進み、2050年~2055年頃に1億人を切る見通し。
- 九州においては2001年が人口のピーク(約1,345万人)であり、以降は人口減少局面。他方、 人口減少の早さは日本全体とほぼ等しい。

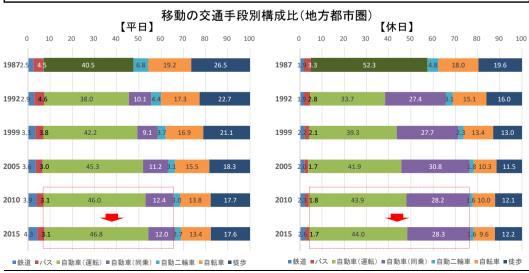


地方都市圏における移動の交通手段別構成比の推移

❷ 国土交通省

○ 地方都市圏における移動の交通手段は、構成比で見ると、モータリゼーションの進展に伴い自動車利用が増加。また平日と休日とを比較すると、休日に自動車利用が多い(15ポイントの増)。

○ 一方、近年では自動車利用の伸びは止まりつつある状況。

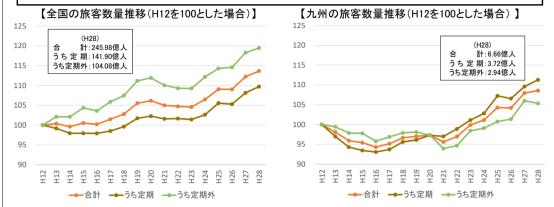


(出典)都市における人の動きとその変化~平成27年全国都市交通特性調査集計結果より~(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室) (注1)統計上「地方都市園」には、九州内の都市として、北九州市、福岡市、太宰府市、熊本市、鹿児島市、練早市、日杵市、人吉市が含まれる。 (注2)1987年時点では、自動車の連載を日東との別を行っていなかったため、合計した値として記憶。

鉄道の現状

🥝 国土交通省

- 全国で見ると、鉄道旅客数量は平成12年以降増加傾向にある。特に定期外(通勤、通学以外) 利用の利用増が日立って増加傾向。
- 九州においては、平成12年度以降、鉄道の旅客数量は減少傾向にあったものの、近年は持ち 直している。なお、足許においては、定期利用が定期外利用を上回っている。



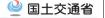
【参考】平成12年以降、九州における開業・廃止した鉄軌道

〇開業:九州新幹線(H16.3.13 新八代~鹿児島中央、H23.3.12 博多~新八代)、福岡市営地下鉄七隈線(H17.2.3)

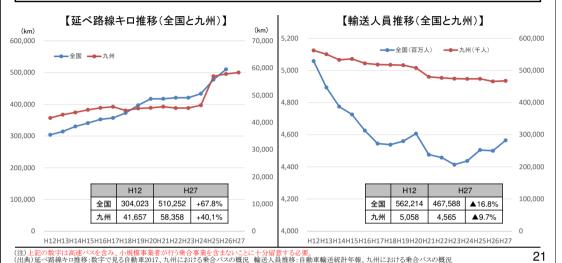
〇廃止:西鉄北九州線(H12.11.26 黒崎駅前~折尾)、西鉄宮地岳線(H19.3.31 西鉄新宮~津屋崎)、 高千穂鉄道高千穂線(H19.9.6 延岡~槇峰、H20.12.28 槇峰~高千穂)、島原鉄道島原線(H20.3.31 島原外港~加津佐)

20

乗合バスの現状



- 路線バスの延べ路線キロは全国・九州ともに増加傾向。九州は、平成27年は平成12年比で +40.1%となっている。
- 他方、輸送人員推移は減少傾向。全国では平成23年で底を打ち増加傾向にある一方、九州は 一貫して減少傾向にある(減少のスピードはほぼ人口見合い)。ニーズに応じて増加してきた路線 網に対して、利用がついてきていない状況(より一層の利用促進を図る必要)。

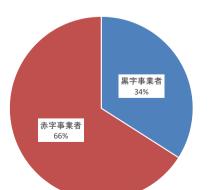


厳しい状況にある乗合バス事業の状況

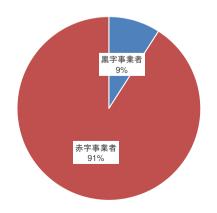
🥝 国土交通省

- 乗合バス事業については、全国では全体の約66%が赤字事業者。九州に限れば9割以上の事 業者が赤字となっている。
- 乗合バスの確保維持に向けては、乗合バス事業の生産性向上の取組みとともに、真に、地域 住民の方々が使うバスとなるため、利用促進を図ることが喫緊の課題。

【全国の乗合バス事業者の収支状況】



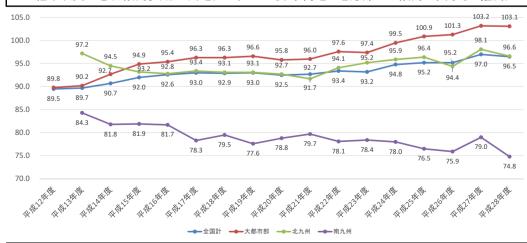
【九州の乗合バス事業者の収支状況】



乗合バス事業者の経常収支率の推移

🠸 国土交通省

- 乗合バス事業の経常収支は、全国でみると改善傾向にある。特に、大都市部については、平成 25年度以降100%を超えて推移している。
- 九州においては、北九州地区は全国平均と同程度の状況にある。一方、南九州地区において は経常収支が悪化傾向。(北九州地区においても、市街地と地方部では傾向が異なると推測)



三重県及び岐阜県)、京阪神(大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に降接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に降接する地域))ブロックの合計を指す。 (注2)上記は乗合バス事業のみを評価したものであるため、事業者そのものの(不動産等他事業も含めた)収支状況とは異なることに留意する必要。 (出典)平成28年度乗合バス事業の収支状況について(平成29年11月29日国土交通省報道発表資料) 等

タクシーの現状

回土交通省

- 全国、九州ともに、乗用タクシーの日車営収は近年回復傾向。他方、輸送人員については減少 傾向にある。
- 需要サイドの状況変化に加え、供給サイドにおいても、稼働台数の減少、ドライバーの高齢化 が進行している。



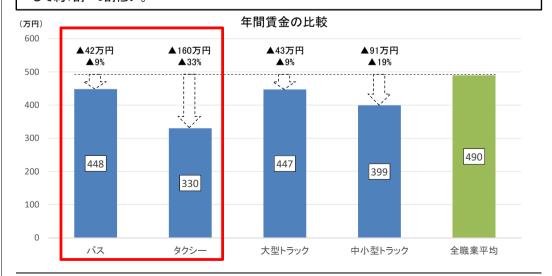
(出典)ハイヤー・タクシー年鑑(全国)、九州運輸要覧(九州) 等

24

🥝 国土交通省

自動車の運転業務の従事者の賃金

○ 自動車の運転業務の従事者の年間賃金は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較 して約1割~3割低い。



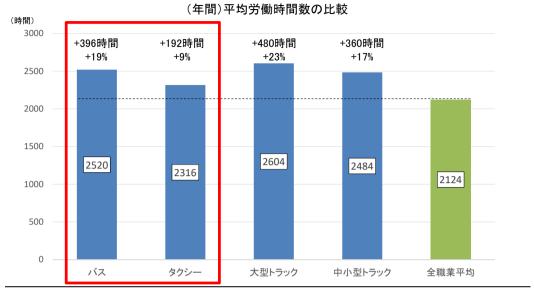
注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自 動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値

注2)年間賃金は、「平成28年賃金構造統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。 (出典)厚生労働省「平成28年賃金構造統計調査」より国土交通省作成

自動車の運転業務に係る長時間労働の実態【平均労働時間】

🥝 国土交通省

自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1~2割長い。



注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・ 小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

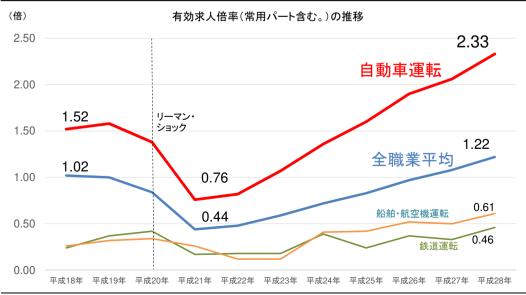
注2) 平均労働時間数は、「平成28年賃金構造統計調査」の「所定内実労働時間数」及び「超過実労働時間数」の和を年間に換算

自動車の運転業務の人手不足

🥝 国土交通省

25

○ 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

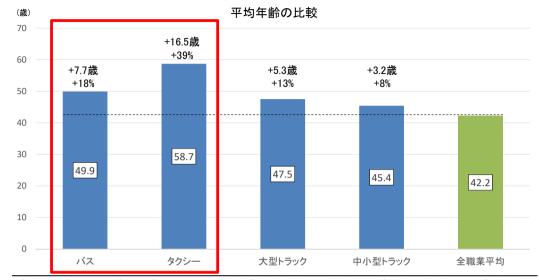
26

自動車の運転業務の従事者の高齢化

❷ 国土交通省

○ 自動車の運転業務の従事者の平均年齢は、全職業平均と比較して約3~17歳高い。

〇 若者の雇用の促進が課題。



注)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

自動車の運転業務の従事者の女性比率

❷ 国土交通省

- 自動車運転業務の従事者の女性比率は、全職業平均の1割未満と低い。
- 女性ドライバーの働きやすい環境の整備が課題。

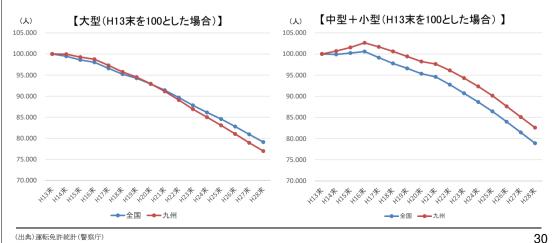


注)「全産業」及び「トラック」はそれぞれ総務省「労働力調査」(平成28年度平均) における「全産業」及び「道路貨物運送業」の数値による。「バス」は(公社)日本バス協会調べ(平成 27年)、「タクシー」は(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会調べ(平成27年)。

二種免許保有者数の推移

❷ 国土交通省

- 二種免許保有者数は全国レベルで減少傾向にある中、九州における大型二種免許保有者につ いては、全国を上回るペースで減少中。クルーズ寄港の増加に伴う貸切バス需要の増加等を鑑 みれば、地域公共交通における大型二種ドライバー確保・養成の取組みは喫緊の課題。
- 一方、九州における中型+小型の二種免許保有者数については、全国平均より減少傾向は緩 やか。今後の地域公共交通の担い手を考えるに当たっては、大型二種のみならず、中型二種や 小型二種区分の方々の参画がいっそう必要。



高齢者の運転免許保有者数及び交通事故件数について

🥝 国土交通省

- 75歳以上の運転免許保有者数は年々増加してきており、今後も増加の見込み。
- 死亡事故件数が年々減少する中、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は微増傾向。ま た、年齢層別免許保有者10万人当たりの死亡事故件数(平成27年)をみると、75歳以上は9.6件と その他の年齢平均(4.0人)の倍以上となっている。



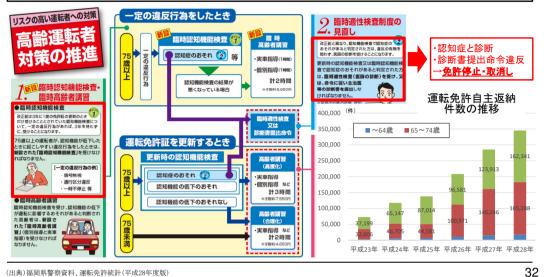


(出典)高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議資料(第1回及び第3回、警察庁提出) (注)平成29年以降の数値については運転免許保有者数逓減率による推計(平成29年2月実施)

道路交通法の一部を改正する法律と免許返納について

🥝 国土交通省

- 平成27年に道路交诵法が改正。現在、75歳以上の運転者については①免許更新時の認知機 能検査に加え、一定の違反行為があった場合は臨時で当該検査を実施し、②当該検査で認知症 のおそれが認められた場合は医師の診断を受け、認知症と判断されれば免許取消しとなる。
- 法改正の内容に加え、免許返納者の増加も踏まえれば、高齢者の足の確保が一層の課題。

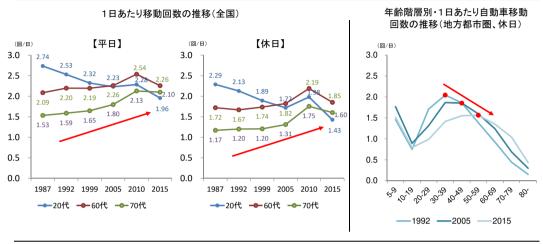


(出典)福岡県警察資料、運転免許統計(平成28年度版)

高齢者の1日移動回数の推移及び自動車利用回数の推移

🥝 国土交通省

- 1日あたり移動回数を見ると、20代のトリップは減少傾向にあるのに対し、60代、70代のトリップ は増加傾向。人口の4割を占める高齢者がアクティブに生きることが、我が国の活力に直結。
- 地方都市圏において自家用車を利用する回数の多い50代の世代は、今後高齢世代に移行して いくこととなるが、これらの世代の外出回数を維持しながら公共交通利用にシフトするためにも、 免許返納対策の取組みや地域公共交通の維持活性化が特に重要。



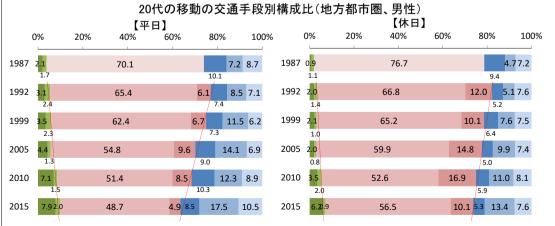
(出典)都市における人の動きとその変化~平成27年全国都市交通特性調査集計結果より~(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室) (注)統計上、「地方都市圏には、九州内の都市として、北九州市、福岡市、太宰府市、熊本市、鹿児島市、諫早市、臼杵市、人吉市が含まれる。

33

若年層の移動の交通手段別構成比(地方都市圏)

❷ 国土交通省

- 20代に注目してみると、地方都市圏であってもマイカー離れが生じている等の理由により、交通 手段の構成比として自動車の比率は減少している。
- なお、若年世代についてはトリップ数そのものが減少しており、外出しない傾向であることに留 意する必要。高齢者に限らず、若年世代に対しても「おでかけ」を誘発する取組みが求められる。



(出典)都市における人の動きとその変化~平成27年全国都市交通特性調査集計結果より~(国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室) (注1)統計上、「地方都市圏」には、九州内の都市として、北九州市、福岡市、太宰府市、熊本市、鹿児島市、諫早市、臼杵市、人吉市が含まれる。 (注2) 1987年時点では、自動車の運転と同衆との別を行っていなかったため、合計した値として記載。 (注3) 統計上は男女別となっており、本資料では自動車利用が顕著に減少している男性のテータのみを記載した。なお、女性についても自動車離れの傾向は変わらない。

■鉄道 ■バス ■自動車(運転) ■自動車(同乗) ■自動二輪車 ■自転車

34

訪日外国人旅行者数の推移



🥝 国土交通省



注) 2016年の値は確定値、2017年1~10月の値は暫定値、2017年11~12月の値は推計値、%は対前年同月比 出典:JNTO(日本政府観光局)

訪日外国人入国者数の推移(九州)

🥝 国十交诵省



※1 外国人入国者数、※2 船舶観光上陸数、※3 船舶観光上陸を含む外国人入国者数、※4 外国人入国者数の比較、※5 船舶観光上陸を含む入国者数の比較 (出典) 法務省出入国管理統計

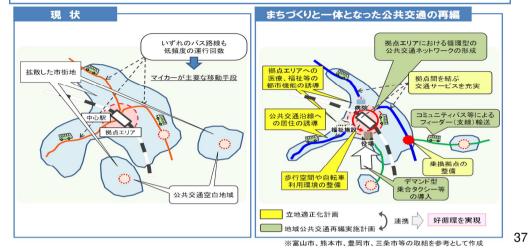
地域公共交通活性化再生法

🥝 国十交诵省

連携計画の反省を踏まえ、また、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向 上を図るため、交通政策基本法の基本的認識である「交通が、国民の日常生活及び社会生活の 基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及 び経済活動の基盤であること」に則り、平成26年に改正。

改正のポイント

①地方公共団体(県含む)が中心 ②まちづくりと連携 ③面的な交通ネットワークの再構築



🐸 国土交通省

よる公共交通網の持続性の向上

便数を再配分した上で、乗り継ぎ拠点を

短縮系統を新設し、長大路線の

整備し、長大重複路線を再編

日向·東臼杵地域公共交通再編実施計画

〇 長大路線の解消により効率性を向上させるほか、交通サービスの総合的な見直しにより利便性 を向上。持続可能な公共交通ネットワークを再構築する。

塚原

片道114分

浜砂橋

仏海ミーパス利田県



上椎葉

再編後

八代市地域公共交通再編実施計画

🥝 国土交通省

36

郊外部からの長大な路線や市街地での利用状況が低迷する区間の見直しを行いつつ、上限運 賃の設定、公共交通空白地域の解消、乗継ぎ利便の向上を図り、利用者増加を見込む。

【計画区域】八代市全域

【計画期間】平成29年10月~平成32年9月



- ・3系統中2系統が労災病院止まりとなっていたため、全系統を 八代市役所までの運行とし、市街地へのアクセスを向上
- ・平野・栗林団地、東陽スポーツセンターを経由することで交通 空白地域を解消
- 重複する新八代線を廃止し種山線に統合

〇 産島線・東町線

- ・路線定期運行をデマンド運行(区域運行)へ変更
- ・産島線:イオン八代を経由
- 東町線: 労災病院、新八代駅を経由

〇平和町線

•北平和町地区、北原町地区、植柳新町地区、植柳下町地区、 ゆめタウン八代、八代市役所を経由する循環型の路線へ

〇大門瀬線

- ・他系統と重複が発生していたため朝・夕のみの運行とし、通勤・ 通学需要に対応
- ・日中は日奈久下西町までの運行とする日奈久温泉ライン(金剛 経由)及び「日奈久温泉駅~坂本駅」を運行する乗合タクシーを 新設

*まちバス:八代駅、ゆめタウン八代を経由するルートに変更 ・みなバス:福正元町を経由するルートに変更

〇上限運賃、均一運賃化

- ・上限運賃200円、均一運賃150円(循環バス・乗合タクシー)の設定
- ・わかりやすい運賃設定により利用者増加を見込む

38

塚原

再編前 浜砂橋

五鳥市地域公共交通再編実施計画

🥝 国土交通省

○ バス路線の効率的な見直しとともに乗合タクシー運行による交通空白地区の解消、航路につい ても海上タクシーを利用したデマンド運航を取り入れるなど、陸上及び海上交通の一体的な再編 により持続可能な公共交通ネットワークを再構築する。



海上交通: 航路の再編

旅客定員が12名以下の船舶を使用し、予 約(デマンド)により運航(一部除く)する。

○富江~黒島航路

○奈留~前島航路

旅客船を使用した定期運航から、人の運送を する貨物定期航路事業へ転換、効率化を図る。

陸上交通:バス路線の再編他

路線統合や幹線系統と支線系統及び航路との接続見直しな ど連携強化し、利便性の向上を図る。

○観音平・樫の浦線の整備と運行

・同一路線を運行する2路線の統合による効率化。

○三井楽地域内の交通整備と運行

- ・低利用路線(貝津線)の曜日デマンド運行の導入と幹線系統 バスと一体となった全体的なダイヤ見直し。(利便性の高いダ イヤ編成のため、新規車両導入による運行体制の強化)
- ○その他、奈留、富江、岐宿の各地区において交通再編実施

八女市地域公共交诵協議会 (福岡県八女市)

H25大臣表彰受賞

取組み(功績)の概要 『乗合タクシーを導入して交通空白地域を解消し、同じ経費で市民生活の質向上を実現』

- 〇既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等の見直しや、乗合タクシーの導入で、地域の公共交通を抜本的に再編した。
- ○地域間の移動は路線バス、地域内の移動は予約型乗合タクシーと役割分担し、交通空白地域を解消した。
- 〇市町村合併前の各市町村の交通対策予算と同等の額で、高水準の交通施策を実現し、飛躍的な効果を上げた。
- ○アンケートや広報取材等で、市民が生活の質の向上を実感していることが明らかになった。

○事業内容

- 1. 幹線路線パスを維持し、予約型の乗合タクシーの運行
- 6町村が合併し、別々であった政策を計画策定から再編・統一を図り、 広域移動を可能にする幹線路線バス2系統と、そこに接続する「予約型 乗合タクシー」の連携によって、交通空白地域を解消。



2. 導入前と同等程度の経費で飛躍的な成果

- ・乗合率を高め、効率的な運行システムを目指すとともに、ほぼ同じ経費 で大幅なサービスアップを実現。
- ・運賃(無料~100円→300円)を値上したが、年間の利用者数は増加し ており、目標も達成している。

3. 乗合タクシーの利用促進

- ■住民との対話を重要視し、現在に 至るまで90回を超える住民説明会 を実施。
- ・市内の主な病院や商業施設(29 カ所)を訪問しポスター掲示や利用 者のサポート(予約代行等)を依頼 するなどの取組を実施。



広報やめH23.10月号

4. 市民が生活の質の向上を実感

- ・平成23年8月の市民アンケートで、利用者の80%が「暮らしが便利になっ た」、38%が「外出機会が増えた」と回答。市民に交通空白解消と生活の質 の向上を実感していただいた。
- ・平成24年7月の九州北部豪雨で幹線道路が寸断され、路線バスが運休 した時も、乗合タクシーは1日も休まず運行し、災害にも強く市民生活の安 心安全を支える乗り物としても高評価を得ている。

41

柏原校区自治協議会・西日本鉄道㈱・福岡市(福岡県福岡市)

H29大臣表彰受賞

地域住民の発意により、生活交通確保に向けた検討を開始。福岡市、交通事業者との協議を重ね、市の補助金 を活用した試行運行を実施。関係者の努力が奏功し、その後市の補助金を活用しない、交通事業者単独による 本格運行が実現。地域主体の生活交通確保のモデル事例となっている。

取組の概要

1. 地域・交通事業者・行政の連携協力

- ・生活交通条例(H22制定)に基づく施策として、地域主体の検討 への経費補助、専門的なアドバイスなどを実施
- •回送バスの一部を営業車両として地区内へ乗り入れることで、 経費を圧縮し、持続可能な運行内容とした。
- バスの地区内乗り入れ実現にむけて、運行に支障がある箇所に は警察、道路管理者の協力により道路改良等を実施
- •駐停車規制はないが、路上駐車があると運行に支障がある箇所 には、地域が駐停車禁止を呼び掛ける看板を設置

2. 3者が適切な役割のもと利用促進策等を実施

バス通信発行、定期集会でのバス利用呼びかけ 公民館行事をバスダイヤに合わせるなど

(交涌事業者) バス停新設、利用促進チラシのポスティング、 地域住民を対象にしたバスの日イベントなど

アンケートのとりまとめ、チラシ作成支援など

3. 地域を支える路線バスとして定着

- 3 者の努力により利用が定着し、本格運行が実現(市補助無し)
- •定期券等の利用枚数も試行運行開始前に比べ倍増 •バス友が形成され、地域住民相互の見守り的な役割も生じるな
- 地域コミュニティの向上にも貢献 •現在も、定期的に3者で協議し、 課題の共有を図っている

もっとバスの利用を CHARLE CO

2000 / S2755 TEON SAL HERE SHE TO LAKE THE SALE OF THE METERIA AN / P パス通信の発行[地域]





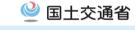




新規乗り入れ区割



グリーンスローモビリティ



グリーンスローモビリティ

電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

Green

Slow

Public



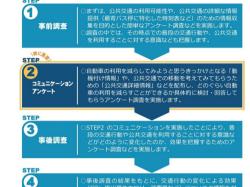
- ○足許の地域公共交通は依然として厳しい状況。
- 〇高齢化、生産年齢人口の減少、人手不足が加速。
- 〇近年は免許返納、アクティブシニア、観光業の盛り上がりも ある。
- →時代の変化に対応し、地域公共交通の活性化にいま、 取り組む必要。
 - あわせて、公共交通も選択してもらえるような環境づくり、意 識形成が求められている。

- モビリティマネジメント(MM)とは、コミュニケーションを中心として、1人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す交通施策。
- 二酸化炭素排出量削減や運動不足の解消、経済席、自動車事故の危険性など、様々な面から 人の心理に訴えることで、無理のない範囲で自発的に自動車の過度な利用を控えるよう促す。

【MMの主な対象】

居住者	者 職業や年齢等にかかわらず地域固有の交通問題の 改善が期待できる	
学校	学校教育等を通じて、児童・生徒に働きかけることにより、将来の交通のあり方の改善等が期待できる市町村の職員が「出前講座」等を行うケースが目立つが、学校の先生が社会科等の授業の一環として実施することも考えられる	
職場・ 交通に占める割合が高い通勤交通や業務 企業 率的に抑制することが期待できる		
特定路線	バスや鉄道等、特定の路線の利用者や沿線住民等 を対象とすることにより、当該路線の効率的な利用 促進が期待できる	
転入者	公共交通の利用も念頭に新しい生活を始めてもらう ことで、自家用車に過度に依存しないライフスタイル の形成が期待できる	

【自発的な行動の変化を促すTFP(注)の流れ】



(注) トラベル・フィートバック・プログラム

モビリティマネジメントについて②

🥝 国土交通省

44

46

○ モビリティマネジメントの取組みは九州内各地で実施されており、都市圏の交通・環境負荷軽減、 学校教育における公共交通利用の教育、高齢者を対象にした外出促進等、多様な取組みが存 在。

【豊後大野市「大人の社会見学」】





- ・地方部では、高齢者でも公共交通の使い方が分からない方が多く存在。
- ・大学生や地元の高校生が主体となって 公共交通を利用した外出体験を実施 する「大人の社会見学」を開催。
- ・開催後、取組みを行った路線だけでな く、口コミによって他路線の利用者数も



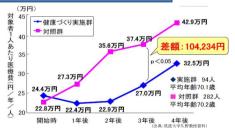
公共交通がもたらすメリット

🥝 国土交通省

45

○ 公共交通には、交通利便の確保の他にも、福祉や教育面等様々なメリットが存在。

健康になる(医療費の削減)



○運動する人は、運動しない人より年間10万円も医療費が低い

コミュニティ形成につながる

福岡県南区柏原3丁目にバスが乗り入れたことに伴い、地区内でバスを定期的に利用するようになった方々から

- これまで挨拶したこともなかった人と 知り合いになることができた
- ・日々、お互いの確認・声かけをする ようになった

等の効果が聞かれる ※平成29年度国土交通省大臣表彰案件

フィードバック

〇公共交通への取組みが、地域のコミュニティ形成にも波及

おでかけを誘発し、消費が増える

【富山市におけるマイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較】

(国山川285176)(12) 村川省已五六久巡村川省の府員门勤比较					
		マイカー	公共交通		
	中心市街地での平均 滞在時間(分/日)	113分	128分		
	来街時に2店舗以上立 ち寄る人の割合	30%	47%		
	中心市街地での平均 消費金額(円/日·人)	9,207円	12,102円		

○公共交通利用者はまちなかでの滞在時間が長く、消費が多い

その他(松江ノーマイカーウィーク参加者の感想)

- ○電車、バスの車窓から眺める景色が新鮮で、松江の良さを再 発見できた。
- ○移動中に秋の気配など自然の趣を感じた。また、交通事故の 心配がなく、ゆったりと移動できた。
- ○車だと、ついカーナビや音楽に気を取られてしまうが、徒歩で出 かけると会話が増え、親子の触れ合いにつながってよかった。
- ○普段クルマでは通ることのない道を歩き、新たな道の発見や歩 行者の車に対する気持ちも分かった。歩行者の気持ちになり、 今後運転していくようにしたい。
- 〇景色、<u>町のにおいが普段と違って感じられた</u>。新鮮だった。 47

● 駅

〇沿革

日田彦山線

68.7km

出典:国土地理院地図(電子国土Web)

不通区間 添田~夜明 29.2km ·明治32.7.10 田川伊田~豊前川崎間開通

・昭和32.10.1 香春~田川伊田間が開通

- **| はじめに**
- II 九州ののりもの
- ||| 公共交通を取り巻く課題
- Ⅳ 地域と交通(特に鉄道)
- V さいごに

日田彦山線の被災状況

🤐 国土交通省

〇平成29年九州北部豪雨に伴う災害箇所(日田彦山線 添田~夜明)



筑前岩屋駅構内 55k070付近



宝珠山~大鶴間 61k983竹本橋梁付近



期間降水量

 $(7/5 \sim 7/6)$

75

(280)

雨量計

添田

彦山

大行司

日降水量

7/5 7/6

20 55

208

280

210

※大行司の雨量計は7/5(15:49)以降、計測不能

1時間当たり

最大降水量

12

111

日田彦山線(不通部分)の収支状況(2016年)

. 802

数遊舎ひごさん プロ 豊前桝田 経過

🥝 国土交通省

49



長崎・五島産業汽船の破産

❷ 国土交通省





地域における鉄道の位置づけに関する調査概要

❷ 国土交通省

【調査実施の背景・趣旨】

- 地域公共交通活性化の取組みにおいて、鉄道に関する議論はあまり活発ではない
- 今後、地方部における鉄道のあり方が大きな課題となることが見込まれる
- → 地域公共交通における鉄道の位置づけや認識、維持・活性化の方策を調査

【調査状況】

〇 市町村へのアンケート	9/13開始	鉄道沿線152市町村中、109市町村から回答
〇 各県へのヒアリング	10/15開始	7県全てヒアリング済
〇 鉄道事業者へのヒアリング	11/22開始	対象11事業者にヒアリング済

- → 引き続き、優良事例の調査や有識者インタビューを行った上で、3月目途でとりまとめ・公表
- → とりまとめ後、鉄道事業者や地方公共団体等を対象として、本調査に関する報告会・勉強会を 各地域で開催予定

53

1 沿線市町村の現状認識について

🥝 国土交通省

【市町村アンケート①】

問 地域の鉄道の年間利用者数を知っていますか?

知っている 78市町村(72.9%)

知らない 29市町村(27.1%)

問 地域の方々の鉄道利用目的は何ですか?・・・他都市への通勤通学、買い物、通院 など その利用目的を、何を根拠として把握されていますか?

> 感覚としてそのように考えている 52市町村(48.6%)

その他 53市町村(49.5%) (事業者や利用者から聴取 等)

無回答 2市町村(1.9%)

利用者数や利用目的について、調査の実施や鉄道事業者との連携などにより、 適切に把握する必要がある

1沿線市町村の現状認識について

❷ 国土交通省

【市町村アンケート②】

問 鉄道が存続する必要があると認識していますか?

存続する必要がある 107市町村(100%) (日常の移動手段、観光振興や地域振興、都市計画等の面などで必要)

問 鉄道が存続する取組みが必要と考えていますか?

取組みは必要 92市町村(86.0%)

取組みまでは必要ない、わからない 15市町村(14.0%)

→ 必要と認識しつつ行動に移せていない場合が存在している 関係者との連携により、具体的な取組みにつなげる必要がある

②交通マスタープラン(網形成計画等)での鉄道の取扱い



【市町村アンケート③】

問 各沿線地域で策定した公共交通網形成計画について、以下を満たしていますか。

〇 鉄道の役割を位置づけた

44市町村(73.3%)

〇 鉄道活性化の事業を位置づけた

31市町村(54.9%)

〇 鉄道に対する分析をしっかりと行った

13市町村 (21.7%)

※網形成計画を作成中又は作成済と回答した 市町村(60市町村)を母数としている

【鉄道事業者ヒアリング(現時点版)】

問 公共交通網形成計画について、どのように考えていますか。

- ・計画策定プロセスに参画できていない、構成委員としての依頼もない
- 回答・どうしても地域内のバスやタクシーに視点が行きがちである
 - ・鉄道を組み込んだ計画策定は、広域的な観点からも県の関与が必要 など
- 鉄道に対して十分な課題検討や活性化の取組みができていない傾向にある

(注)鉄道事業者へのヒアリング結果は各者にヒアリングした結果をまとめて記載している(全ての会社が同じ内容を回答したわけではない)ことに留意する必要。

56

目次



- はじめに
- 九州ののりもの
- 公共交通を取り巻く課題
- 地域と交通(特に鉄道)
- さいごに

③鉄道事業者と地方公共団体との今後の連携について



【市町村アンケート4】

問 鉄道事業者と連携が必要と考えていますか?

その他 8市町村(7.5%)

必要と考えている 99市町村(92.5%)

内訳

・ダイヤ見直し等事業内容の変更に関する事前相談

鉄道事業者の積極的なまちづくりへの協力

市町村による将来像計画策定への鉄道事業者の参加

・市町村による鉄道維持のための積極的な対策の実施

70市町村(65.4%)

59市町村(55.1%)

33市町村(30.8%)

24市町村(22.4%) など

【鉄道事業者ヒアリング(現時点版)】

問 県や市町村に対し、どのような協力をお願いしたいですか?

・鉄道事業者と一緒になって支える機運の醸成

回答

・行政・地域住民・団体が一体となり"地域活性化"を図ること

・存続を訴えるのみならず、具体的内容に踏み込む計画づくり、地域づくり など

地域と鉄道事業者ともに、双方の立場・お願いを理解し、連携して取組む必要がある

(注1)アンケートに回答があった市町村数は109であるが、全ての設問に対して回答していない場合等があったため、合計値が109未満となる場合がある。 (注2)鉄道事業者へのヒアリング結果は各者にヒアリングした結果をまとめて記載している(全ての会社が同じ内容を回答したわけではない)ことに留意する必要。

57