

生活交通の活性化に関する指針

山口県地域振興部交通政策課

第1 生活交通の活性化に関する基本的な考え方

1 趣旨

県内において生活交通の主役である乗合バスは、地域住民の身近な公共交通機関であり、とりわけ、高齢者や児童・生徒、障害者などの移動手段として不可欠であることから、国と地方で適切に役割を分担しながら、路線の維持・確保に努めているところである。

しかしながら、近年、利用者数の減少や燃料価格の上昇などにより、乗合バス事業の経営状況は一層深刻になっており、厳しい財政事情により自治体による負担にも限界があることから、路線の廃止や減便に追い込まれる事態が生じており、今後もそうしたケースが増加することが予想されている。

一方、県内では多くの市町村で合併が行われたが、合併後の市町においては、広域化した行政区域の中で、中心部と周辺となった地域との間における生活交通を確保し、住民の利便性の向上を図ることにより、一体感のあるまちづくりを推進することが重要になっている。

このような状況の下で、地域の生活交通を持続的に確保し、活用していくためには、より負担の少ない交通体系への転換を図るなど、効率化に向けた取組を推進することが求められている。

こうした取組を進めるに当たっては、市町を主体として、事業者や住民との協働により進めることが肝要であり、各市町においては、地域において十分な協議・検討のもとに「地域交通活性化計画」を策定し、地域の生活交通を見直し、再構築することが強く望まれる。

2 生活交通を取り巻く現状

県内の乗合バスの輸送人員は、自家用車の普及や過疎化の進行等により、昭和40年度の155,456千人をピークにその後ほぼ一貫して減少を続け、平成16年度はピーク時の約1/5の32,364千人となっている。

こうした状況の中で、県内の乗合バス事業に対する国、県、市町からの助成額は、年間14億円を超え、全国的にも多額な財政支出となっている。

他方、自動車保有台数の増加や、道路整備の進展等を背景に、自家用車の輸送量は著しく増加しており、人々はマイカーで自由に移動することが可能となっている。

しかしながら、こうした利便性は享受できるようになったものの、交通渋滞の慢性化、交通事故の増加をはじめ二酸化炭素排出量の増加など、様々な社会問題が発生している。

3 生活交通活性化の意義及び目的

本格的な高齢社会を迎える中で、地域の全ての住民が安心して日常生活を営むためには、生活交通の確保は不可欠であり、その必要性は今後一層増すものと予想される。また、住民

の移動の自由が保障されることにより、様々な社会参加など豊かな生活が可能となるものである。

また、近年、地域再生が大きな政策的課題となっているが、合併市町をはじめ、地域で今後のまちづくりを行っていく上においては、地域間格差のない一体感のあるまちづくりを推進していく必要があり、生活交通の確保・充実が大きな課題として、その解決が求められている。

さらに、県人口が150万人を割るなど減少が続く中、交流人口の拡大が重要な政策課題となっており、交流人口の拡大を図るためには、地域資源の魅力創出、増大はもとより交通機関の確保・充実を図り、移動の利便性を向上させる必要がある。

また、こうした取組を着実に進めることにより、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、更には、二酸化炭素排出量の削減による環境対策など、様々な効果が期待できる。

4 活性化に向けた取組の方向性

生活交通は、単なる移動手段のみに止まらず、貴重な地域資源であり、まちづくりの基盤ともいえるべき重要な役割を果たしており、こうした観点に立って、活性化を図っていかなければならないと考える。

生活交通の利用状況を見ると、利用者の減少に加え、利用者が一部に限定されていることなどから、料金収入が減少し、その結果、コスト縮減のための減便等を余儀なくされ、こうしたことが利便性の低下を招き、利用者の減少に拍車をかけるといった悪循環に陥っている。

こうした悪循環を断ち切るためには、その地域の実情に応じ、住民のニーズに対応した住民に利用され、親しまれる地域交通へと再構築を図ることが重要である。

このような地域交通を実現する取組は、地域の実情を最も把握している市町が主体となり、事業者や住民との協働により進めることが大切であり、特に、地域住民がどれだけ主体的に参画できるかが鍵となると言える。また、必要に応じて、地域のNPO等と連携した取組や、ボランティアの活用等も有効である。

このように、貴重な生活交通を将来にわたって確保し、活性化していくためには、「地域で必要な交通は地域で守り育てる」という意識の下、地域が一丸となって、効率的で利便性の高い生活交通を実現していくことが重要である。

5 具体的な推進方策

(1) 市町の取組

各市町は、事業者や住民との協働により地域の交通について調査・検討の上、「地域交通活性化計画」を策定し、それを踏まえ生活交通の見直し、再構築を図るものとする。

(2) 県の取組

市町による生活交通見直しの計画から実施に至るさまざまな段階において、国と連携して積極的に情報提供や助言等を行なう。

また、県において総合的かつ戦略的に進められている中山間地域対策の重点施策の一つとして、生活交通システム整備が掲げられており、この取組と連携しながら適切な支援に努めることとする。

第2 計画策定に関する事項

1 策定にあたっての視点

(1) 持続可能な地域交通

生活交通を将来にわたって持続的に確保していくためには、路線維持に係るコストを縮減することが必要である。

このためには、徹底的な利用促進策を講じることにより、利用者増による収益の増加を図ることが重要である。

また、運行ダイヤ等の効率化はもとより、乗合タクシーやデマンド型交通の導入など、より効率的な交通体系への転換を含めた取組が必要であり、新たな交通体系を導入する場合は、NPOなどとの連携により運営コストを縮減することも検討課題となる。

(2) 地域主導型の生活交通

地域住民のニーズをしっかりと踏まえないと、見直した交通体系が実際には利用されない状況になりかねない。再構築に当っては、「自分たちの交通は自分たちで守り育てる」という意識を住民に強く持ってもらい、主体的に参画し、利用してもらうことが重要となる。

(3) 交通の見直しを通じたまちづくり

今後のまちづくりを推進していく上においては、生活交通抜きでは語れないものであり、地域の重要な資源として再認識する必要がある。

さらに、こうした住民参加による地域交通の見直しを契機として、住民主体のまちづくりを一層推進することが重要となる。

2 留意が必要となる事項

(1) 計画策定のための体制整備

計画を実効性のあるものとするためには、産業、観光の担当やスクールバス、福祉バス等の所管部署など、庁内における密接な連携体制はもとより、既存バス事業者、住民をはじめ、商店街、経済団体や企業など地域の関係者の計画段階からの参画が重要となる。

なお、こうした協議組織を適切に運営するためには、市町担当部局が、自らのビジョンを描きつつ、議論をリードすることが必要となる。

また、こうした観点から設置された協議組織は、道路運送法の改正により新たに規定された「地域公共交通会議」へと発展させることも可能である。

(2) 現状・ニーズの把握

先行事例の分析によると、他の地域の成功事例をそのまま導入しても利用者が伸びない事例が見受けられることから、その地域の実情に即したサービスを提供することが何よりも重要である。

住民アンケート調査等により、利用者の顕在的、潜在的ニーズを十分把握し、コスト的な問題も考慮して計画に反映するとともに、スクールバスや福祉バスをはじめとした各種

交通機関の現状を再確認し、運行状況の重複を見直し、地域全体として効率的な体系へと転換する必要がある。

(3) 住民との協働

これまででも示してきたように、地域全体の負担が最小限に抑えられる「地域主導型の生活交通」を実現するためには、住民との協働が鍵となる。計画策定のための協議組織への参画を求めることをはじめ、広報紙、ホームページや説明会等を活用して、検討の経過や結果の情報公開に努め、住民の理解を得て、意見を吸い上げながら進めることが大切となる。

さらに、「地域で必要な交通は地域で守り育てる」との気運の醸成を図るとともに、必要に応じ、簡素で効率的な交通システムを導入する際の運営主体となる住民組織の立ち上げ等にも配意し、真の「地域主導型の生活交通」へと誘導することも重要となる。

(4) 多面的な取組

公共交通の利用を効果的に促進することにより、CO₂削減など環境分野をはじめ、福祉分野、まちづくりの分野などへの副次的な効果も見込まれることから、他部署との連携を密にしながら、総合的な観点から推進する必要がある。また、そうした取組により住民に対する利用促進策もより理解の得やすいものとなる。

(5) 各種計画との関係

本計画の策定に当っては、市町の長期計画や部門別計画など各種計画との整合性を図る必要がある。特に、今後のまちづくりと密接に関連してくる事柄であることから、しっかりとした将来ビジョンを踏まえた取組が重要となる。

(6) 策定期間

生活交通をめぐるさまざまな状況を考えれば、できるだけ早期に策定し、実施に移っていくことが必要であるが、平成19年度の山口県生活バス路線対策事業費補助金の交付申請に先立って県に提出するものとする。

3 計画に盛り込むべき事項

計画に盛り込むべき事項を例示すると次のようなものになる。

(1) 現状の分析

- ・市町の概要（人口、年齢構成、人口推計、地区ごとの状況など）
- ・主要施設、道路の状況（公共施設、学校、病院、集客施設、商店等の分布状況とそれを結ぶ道路の現況、整備状況、混雑の状況など）
- ・交通の状況（鉄道、路線バス等の運行状況、スクールバス、福祉バスをはじめとするすべての輸送サービスの状況、利用動向など）
- ・移動の状況（住民等の通勤、通学をはじめとした移動の状況、その際の移動手段など）

- (2) 課題の整理
 - ・生活交通に係る課題の整理（路線の競合、接続の状況、利用動向、収支状況をはじめとした様々な分析による課題の整理など）
- (3) ニーズの把握
 - ・利用実態調査の分析
 - ・住民アンケート調査等の分析
- (4) 見直しの方向性
 - ・現状分析、ニーズ把握を踏まえた上での見直しの方向性、基本的な考え方
- (5) 交通体系全体のあり方
 - ・まちづくりの方向性を踏まえたあるべき交通の全体像
- (6) 具体的な見直し計画
 - ・見直し、再構築の具体的計画
 - ・地区ごとの計画
- (7) 利用促進方策
 - ・PRの方法
 - ・他部署（環境部門等）との連携によるキャンペーン等の実施の検討
 - ・商業施設などとのタイアップによる利用促進策の検討
- (8) 新たな交通体系を導入する場合の実施計画
 - ・課題への対応状況
 - ・運行主体の検討
 - ・運行計画
- (9) 採算性の検証
 - ・事業としての実現可能性
 - ・収支のシミュレーション
- (10) 実施に向けたスケジュール
 - ・準備、検討、試験運行、実施等のスケジュール