

都留市公共交通の現状分析等

平成21年6月29日

都留市役所総務部政策形成課

目次

はじめに	1
1 全国の状況	2
(1) 交通サービスのニーズの変化	2
(2) 運転免許保有者数の推移	2
(3) 公共交通のサービス低下	3
(4) 市町村における交通の実態	3
(5) 交通事業者の厳しい経営状況	4
(6) 協議会等の設置状況	4
(7) 高齢化率	5
2 都留市の現状分析	6
(1) 利用客数	6
(2) 平均乗車密度 ※各系統の始点から終点まで平均して乗車した人数	8
(3) 輸送量 ※運行回数×平均乗車密度	9
(4) 経費について	11
(5) 都留市負担額	12
参考資料	14
都留市地域公共交通の経緯	15
地域公共交通会議の設置の流れ	16
コミュニティバス・デマンドバス・乗合タクシーとは？	18
平成21年6月道路交通法改正～高齢者対策～	19
地域公共交通～目指すべき目標の明確化～	22
自治体のはまりやすい落とし穴（例）	24
都留市内18路線運行系統図	25
都留市外出支援施策	26
地域公共交通活性化・再生総合事業	27

(参考文献：地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方報告書(国土交通省総合政策局))

はじめに

平成 14 年 2 月の道路運送法の改正により、需要調整規制が撤廃され、路線バスの営業の参入・休廃止が原則自由化され、バス事業の規制緩和が行われた。路線からの退出や見直しが活発化し、地方公共団体の企画や補助によって運行されるコミュニティバスやデマンド交通などが増加した。また、地域公共交通確保の財政負担は、年々増加傾向となっている。地域住民が N P O を設立して運行するケースも出始めた。

本市においては、15 年 4 月バス事業者から県協議会に単独維持困難の申し出があり、15 年 9 月に「都留市生活交通対策懇話会」を設置し、基本的には路線の廃止を行わず、減便・路線再編成で対応などの意見が市長へ報告され、その後、16 年 1 月、市とバス事業者協議のうえ、現在の 18 系統で運行となった。

地域の実情や利用者のニーズに応じた旅客輸送サービスの普及を促進するため、平成 18 年 10 月道路運送法が改正された。地域が必要と考える公共交通については、地域交通会議を発展させた新たな協議組織「地域公共交通会議」設置により、路線新設・変更等の手続きに加え運賃設定についても上限認可制から届出制に弾力化された。地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者（地域公共交通会議）が必要と合意した場合、市町村、N P O による運送サービス提供が可能となった。

全国的にもバスの利用が年々減少しており、路線運行の採算も悪化し、民間バス事業者による維持が困難になる一方で、高齢化率が上昇する中、自動車を利用できない高齢者が相対的に増加することも予想される。

本市でも路線バスの利用客が減少の一途を続けており、路線の存続には、これまで以上に市の財政負担が求められる状況となっている。路線バスを始め、本市にふさわしい公共交通のあり方を検討するためには、まず、本市の公共交通の現状を分析し、ビジョンを明確にすることが大切であり、バスを利用する人も、また、しない人も含め、都留市地域公共交通会議と連携し、多様な視点から検討を加え、多くの市民の理解と納得が得られる方途を見出す必要がある。

事業者のみならず行政や市民も含む地域全体での取り組みが必要不可欠であり、交通会議で検討した結果を通じ、「地域公共交通活性化・再生総合事業」の導入等についても検討を図っていくものである。

1 全国の状況

(1) 交通サービスのニーズの変化

自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的な公共交通の利用者は減少傾向となっている。

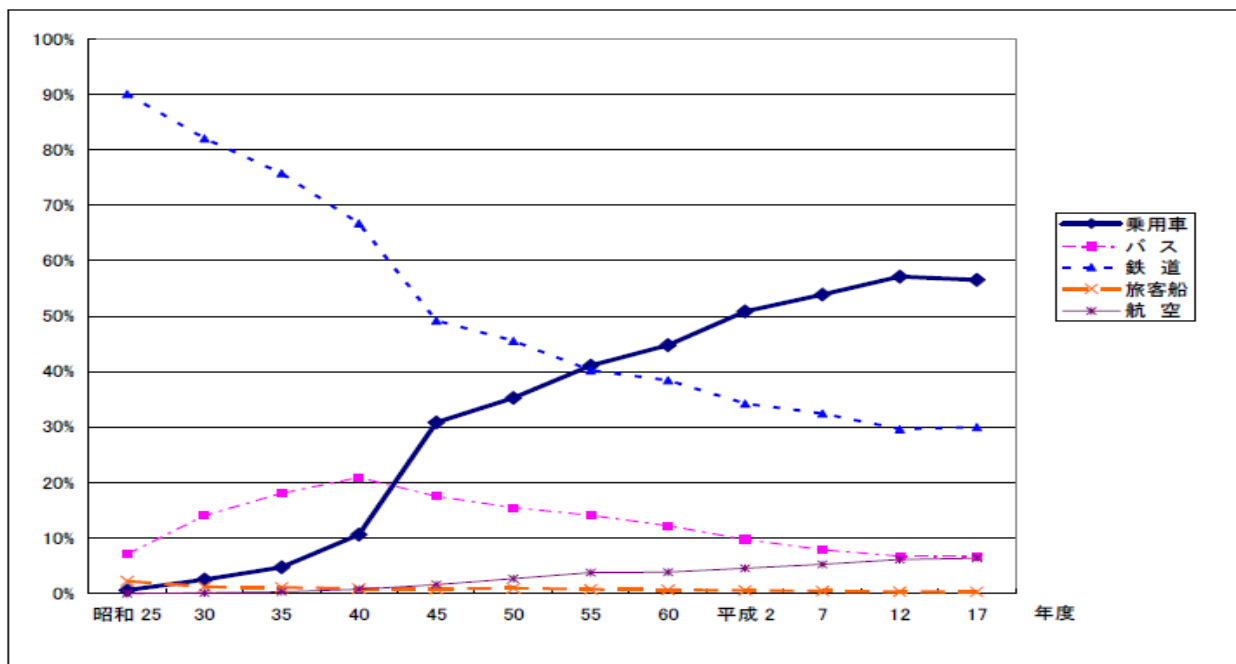


図 1 国内旅客輸送の機関別分担率の推移 (人キロベース)

出所) 「陸運統計要覧」(平成 18 年版) より作成

(2) 運転免許保有者数の推移

平成 18 年 8 千万人へ達する数値となっており、昭和 51 年 3 千 5 百万人の 2 倍以上の保有者数となっている。65 歳以上の保有者数は年々増加傾向となっている。

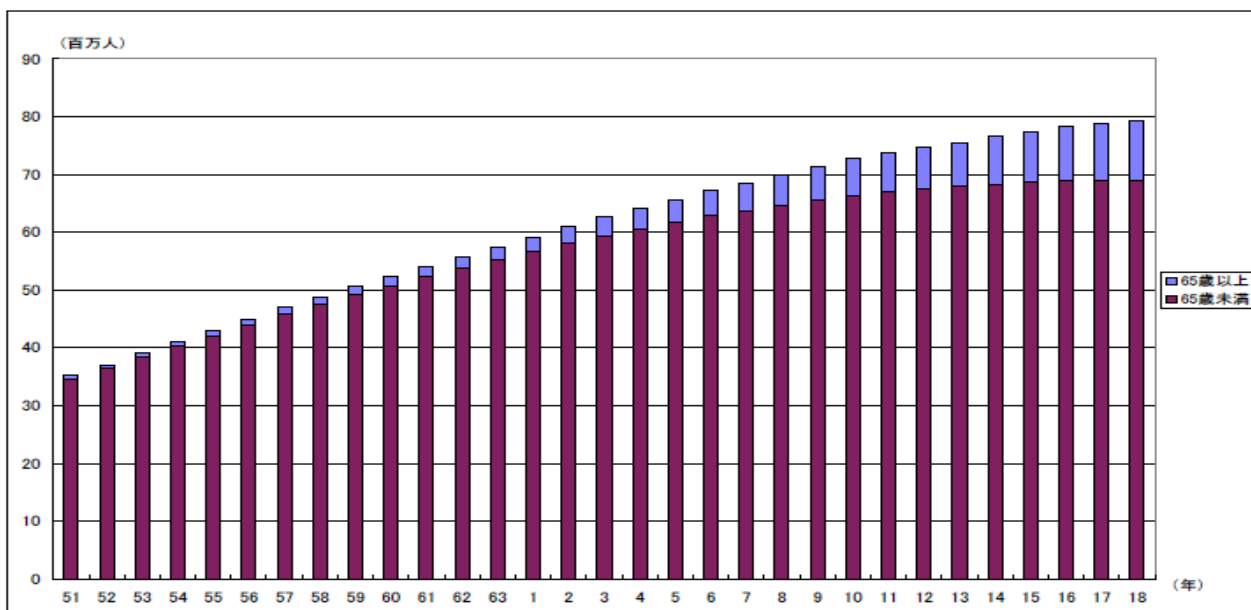


図 2 運転免許保有者数の推移

出所) 警察庁「警察白書」(平成 18 年、19 年版) より作成

(3) 公共交通のサービス低下

近年、地方において公共交通のサービス低下が著しい。最近の約30年間（昭和50年度から平成16年度）で、3大都市圏以外のバスの輸送人員は約31億4千万人の66%の減となっている。

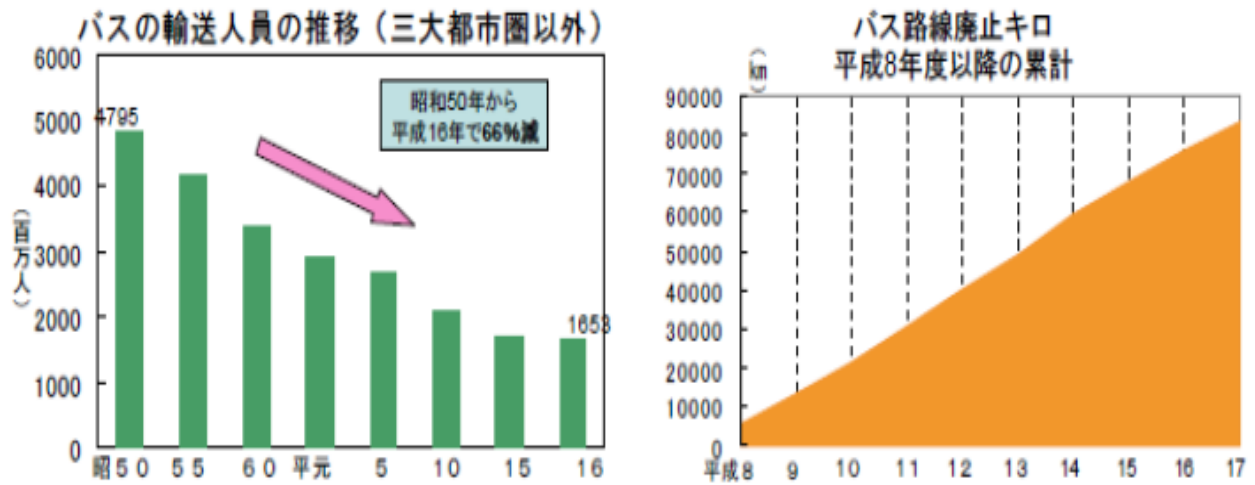


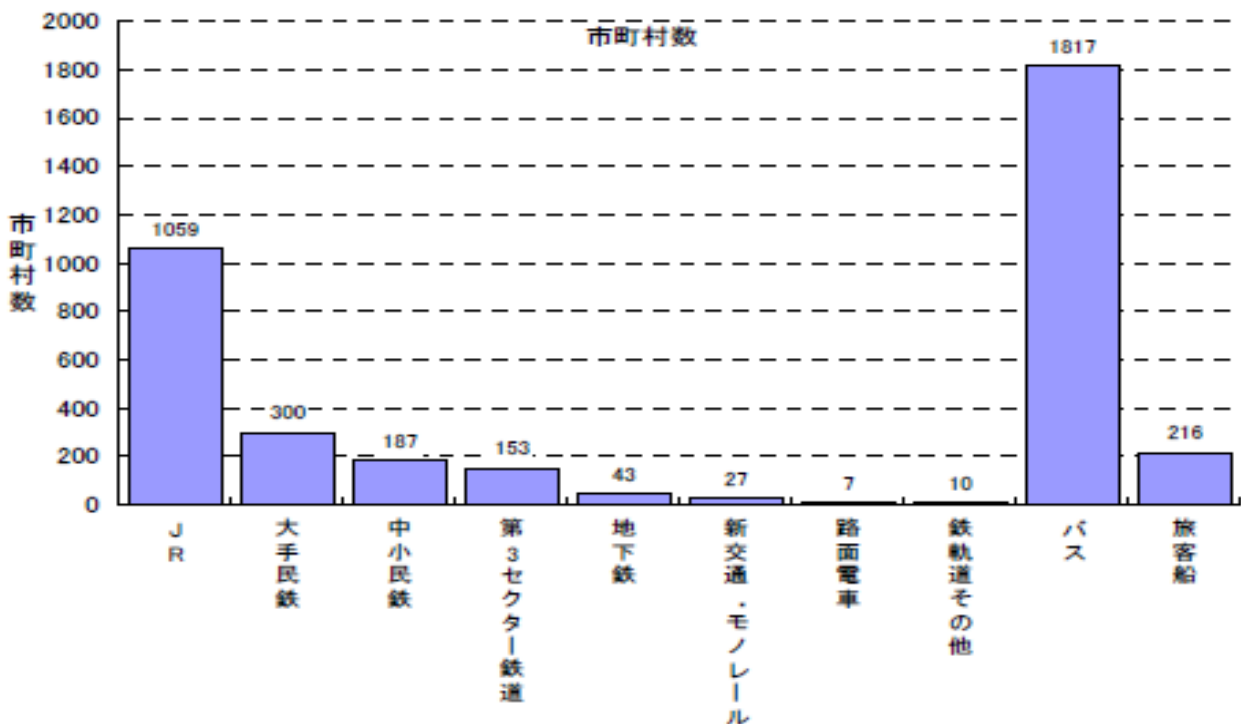
図4 バスの輸送人員の推移と路線廃止キロ

出所) 国土交通省資料

(4) 市町村における交通の実態

我が国の全1823市町村（平成19年度現在）のうち、ほぼすべての市町村（1817市町村）にバスが存在している。バスが地域公共交通の主体となっている。

※バスが存在しない市町村は、沖縄等の島嶼部である。



(5) 交通事業者の厳しい経営状況

地域公共交通を担う事業者の経営状況を見ると、乗合バスについては保有車両 30 両以上の乗合バス事業者において民間事業者の 67%、公営事業者のすべてが赤字となっている。乗合バス事業者については、以下に示すとおり民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出している。

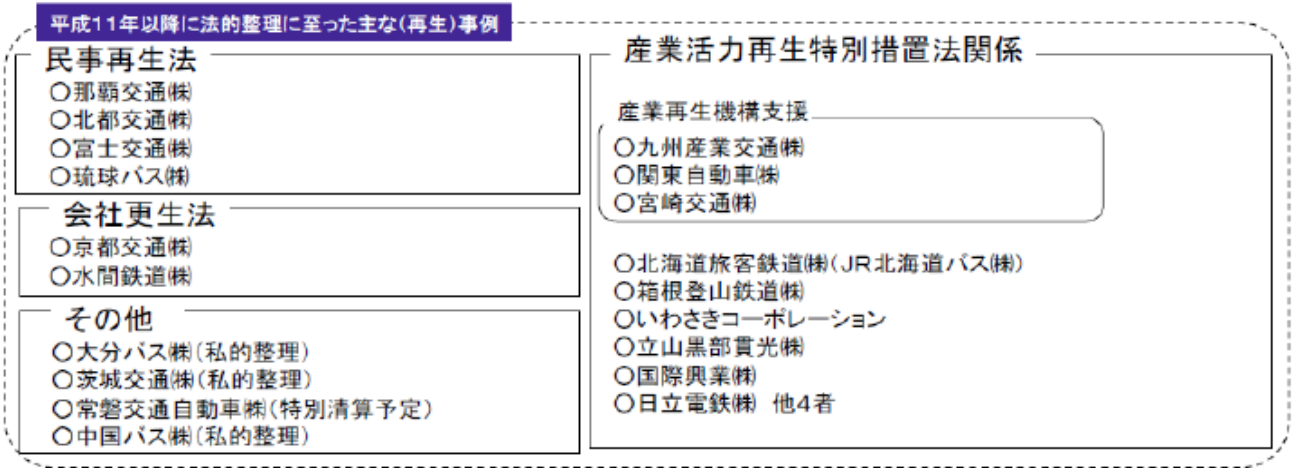
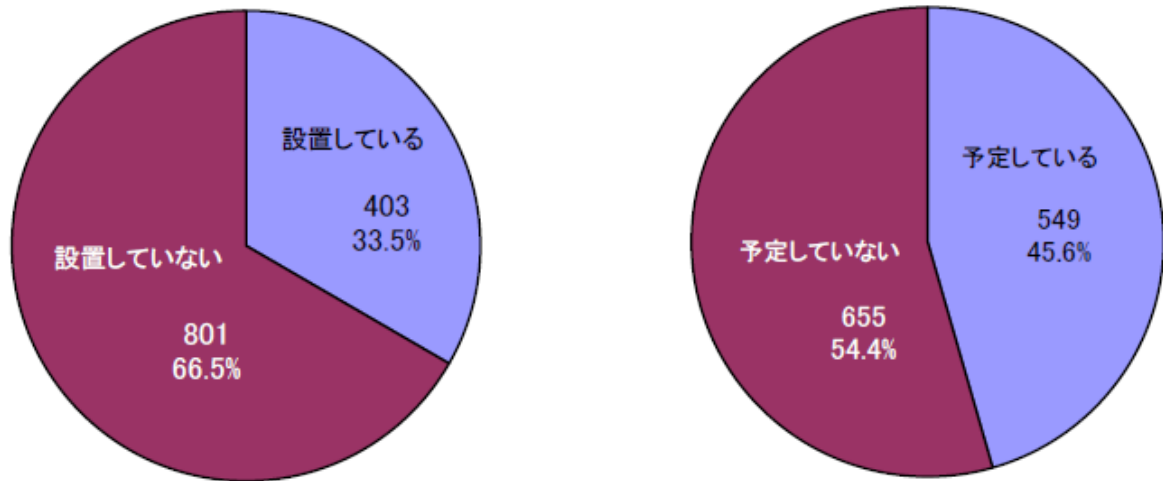


図 6 バス事業者の法的整理の状況

出所) 国土交通省資料

(6) 協議会等の設置状況

国土交通省の平成 19 年 10 月の市町村アンケート（回収数 1,207 : 66.2%）によると、403 市町村（33.5%）が地域公共交通に関する協議会をこれまでに設置している。今後の設置については 549 市町村（45.6%）が予定しており、活発化することが見込まれる。



これまで（過去 3 年）の設置状況

今後の設置予定

図 20 協議会の設置状況（過去 3 年）および設置予定

出所) 市町村アンケート（平成 19 年 10 月）

市町村が設置・参加を検討・予定している協議会としては、道路運送法に基づく地域公共交通会議が最も多く、324市町村ある。

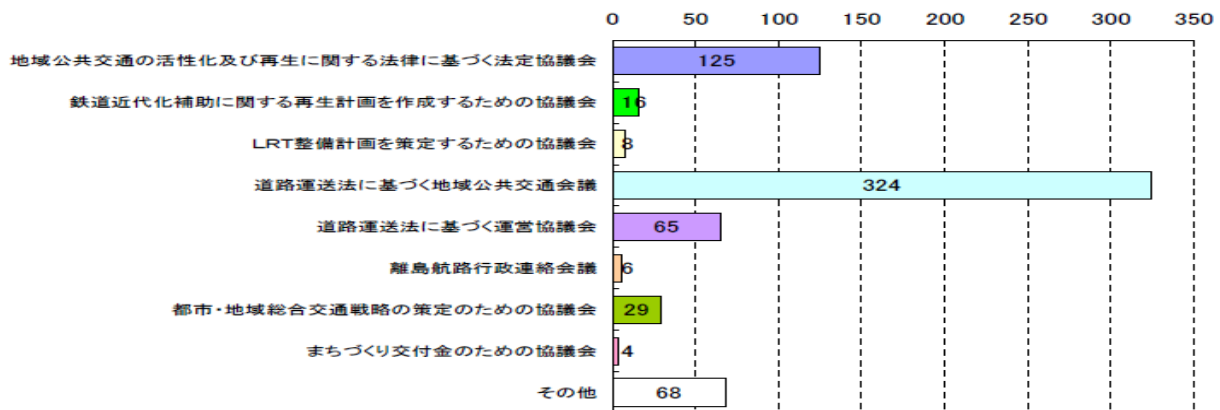


図 21 設置・参加を検討・予定している協議会

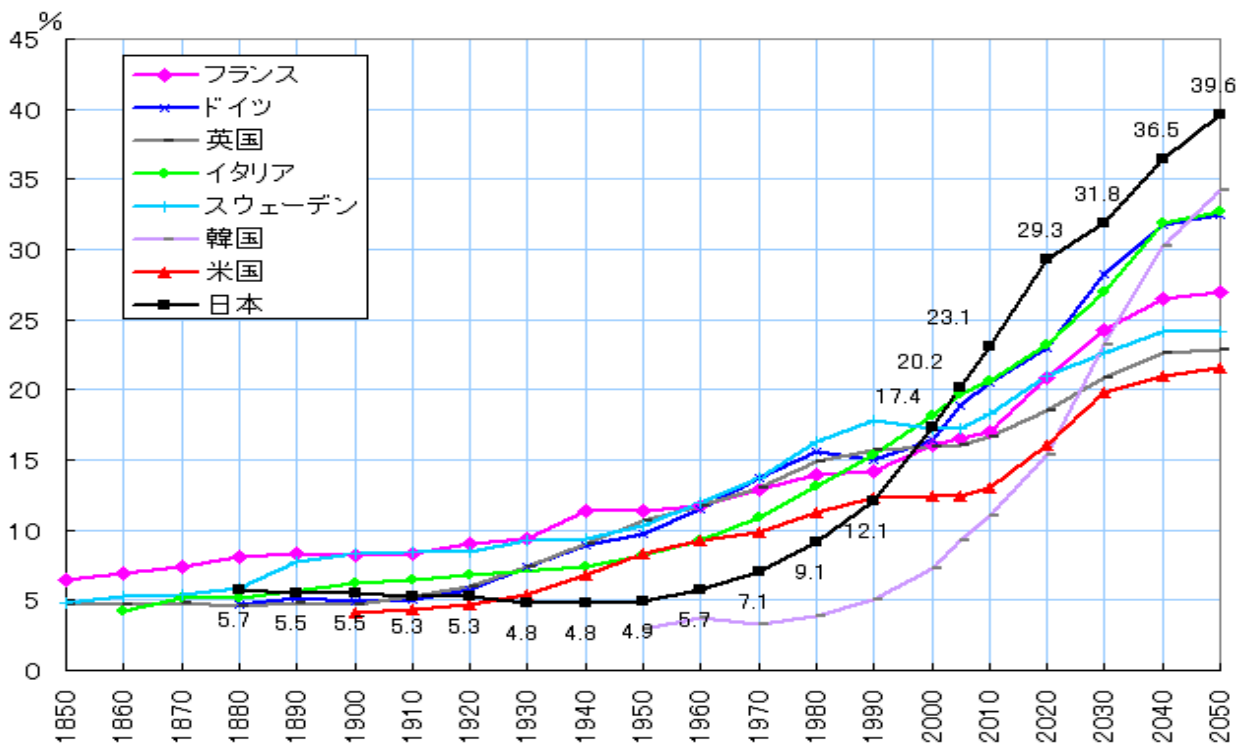
出所) 市町村アンケート (平成 19 年 10 月)

注) 複数回答

(7) 高齢化率

日本の高齢化率は、1935 年の 4.7% が過去最低であった。その後、1950 年 - 1979 年までの出生率低下によって、社会の高齢化が進んだ。また、それ以降も死亡率の低下、少子化等の要因が複合的に関わり、現在も、高齢化率は上昇しつつある。2008 年には 22.1% を記録した。2025 年には、30% になると予測されている。

主要国における人口高齢化率の長期推移・将来推計



(注) 65歳以上人口比率。1940年以前は国により年次に前後あり。ドイツは全ドイツ。
 日本は1950年以降国調ベース (2005年迄は実績値)。諸外国は国連資料による。
 日本推計は「日本の将来推計人口 (平成18年12月推計、出生中位 (死亡中位) 推計値)
 (資料) 国立社会保障・人口問題研究所「人口資料集2009」、国連「2008年改訂国連推計」

2 都留市の現状分析

平成 15 年 4 月にバス事業者より県協議会に対し、「単独維持困難の申し出」があり、協議した結果、平成 16 年 1 月の新ダイヤより、8 路線 25 系統の運行から、現在の 6 路線 18 系統へと変更された。市民の移動手段として、バスを頼りにしているお年寄りや児童生徒などの交通弱者と呼ばれる市民の足の確保のため、「都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱」に基づき、バス事業者に対して毎年補助を行っている。

17 年 2 月には、市民意識調査で市内循環バスの要望が比較的多かったことから、コミュニティバスについての調査を実施し、シミュレーションをバス事業者の協力により行った結果、営業として成り立つほどの利用客が望めず、採算性に乏しいことが判明している。

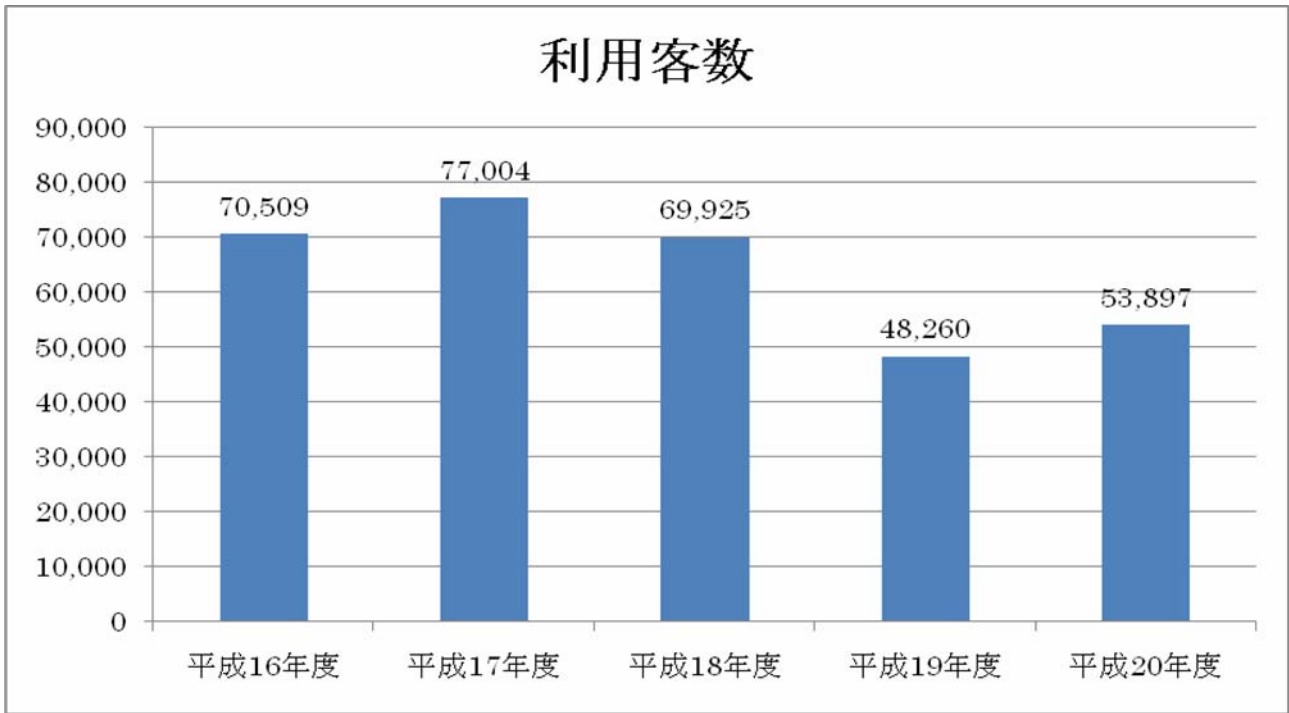
都留市の公共交通の現状を以下により分析し、ビジョンを明確化することにより、本市にふさわしい在り方を模索するための資料とする。

(1) 利用客数

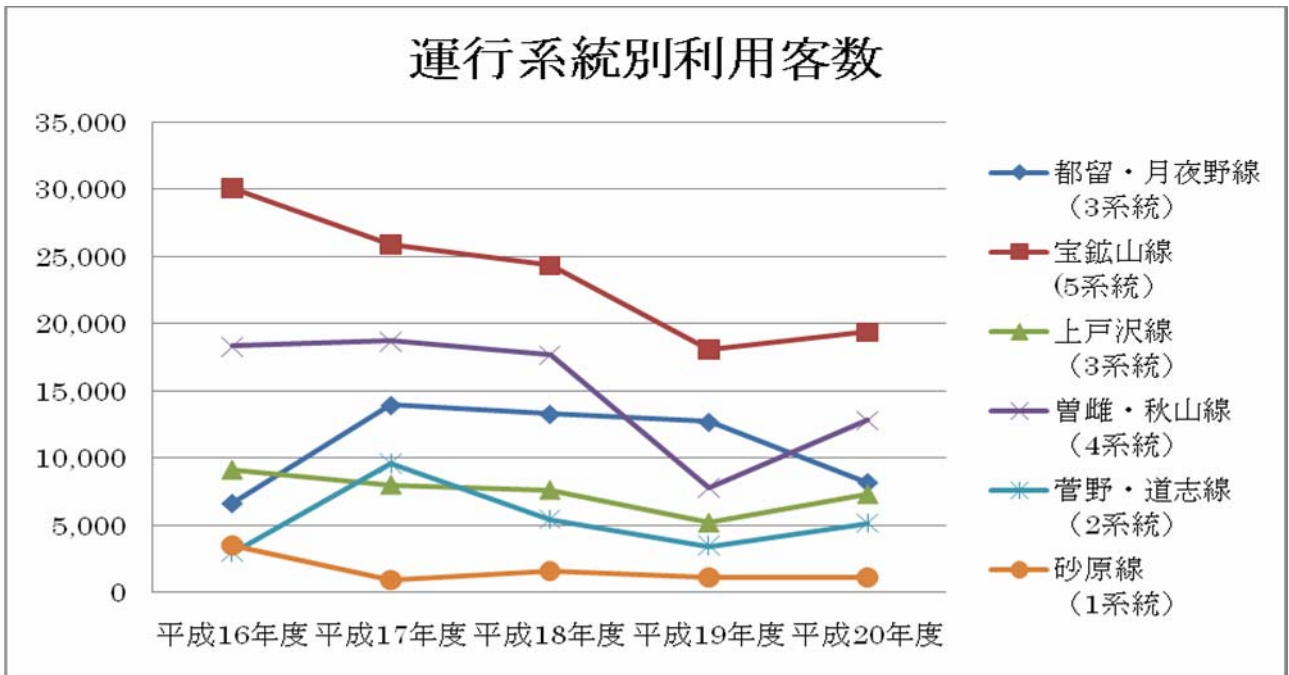
平成 20 年度は利用客数が 5 万 3897 人であり、平成 16 年度 7 万 509 人と比べると、1 万 6612 人の大幅な減少となっている。公共交通から自家用車へと移動手段がシフトされてきており、また、バス事業者の厳しい運営状況により減便などが影響し、利用客数が減少しているものと思われる。

利用客数(人)

運行系統名	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
都留・月夜野線 (3 系統)	6,609	13,946	13,285	12,687	8,170
宝鉦山線 (5 系統)	30,066	25,885	24,322	18,098	19,399
上戸沢線 (3 系統)	9,123	8,009	7,619	5,186	7,306
曾雌・秋山線 (4 系統)	18,291	18,712	17,692	7,743	12,810
菅野・道志線 (2 系統)	2,957	9,574	5,426	3,465	5,103
砂原線 (1 系統)	3,463	878	1,581	1,081	1,109
合 計	70,509	77,004	69,925	48,260	53,897



運行系統別に見ると、宝鉱山線が大幅に減少しており、平成16年度3万66人に対して、平成20年度1万9399人と1万人強の減少となっている。他の系統も運行形態の改正や、減便などの影響により減少傾向となっていることが伺える。



(2) 平均乗車密度 ※各系統の始点から終点まで平均して乗車した人数

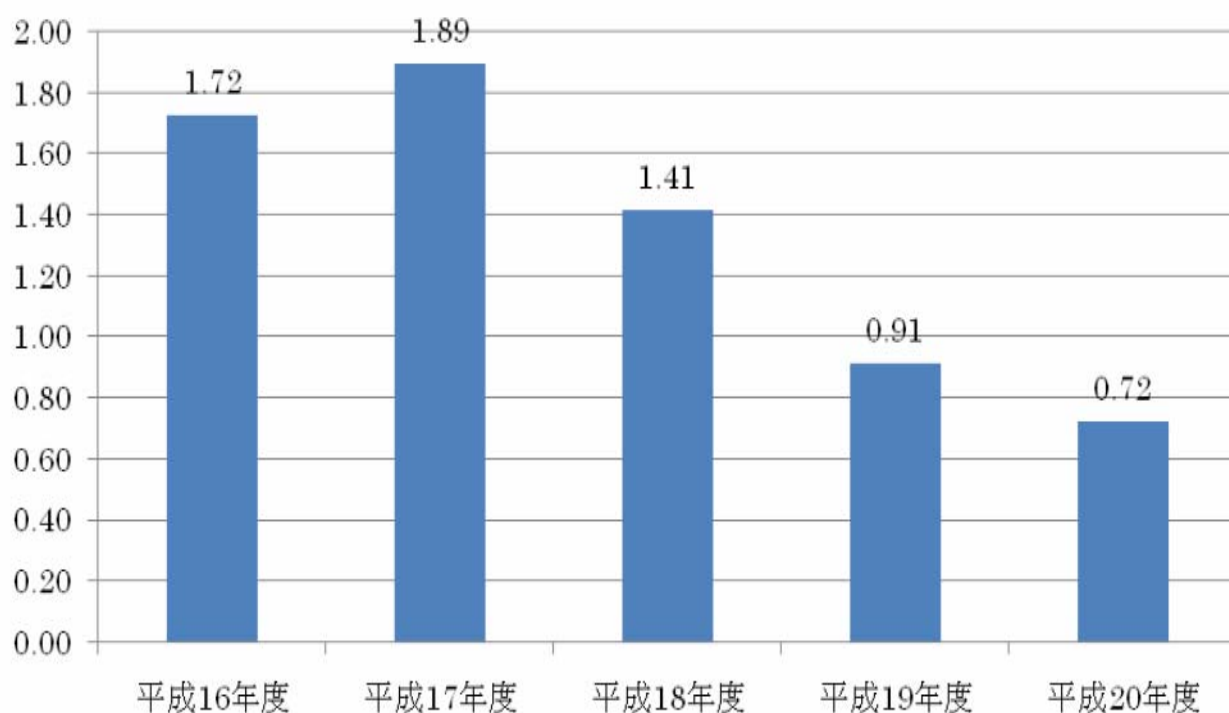
平成 16 年度は、市内全体として 1.72 人であったが、平成 20 年度 0.72 人と 1 人未満となっており、バスに乗っている人が、平均して 1 人いないという現実となっている。

18 系統で見ると、平成 20 年度では、1 人台が 6 系統、1 人未満が 12 系統と 6 割以上が 1 人乗っていない状況である。

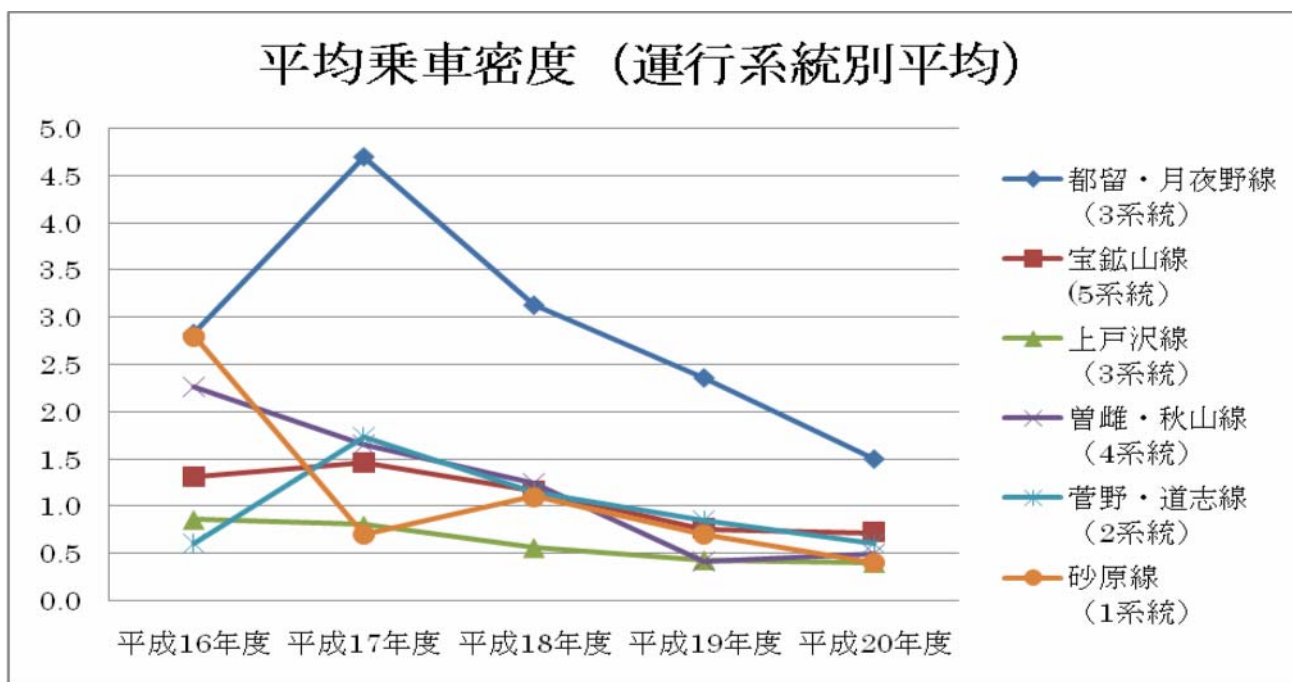
平均乗車密度(運行系統別平均)

運行系統名	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
都留・月夜野線 (3 系統)	2.8	4.7	3.1	2.4	1.5
宝鉱山線 (5 系統)	1.3	1.5	1.2	0.8	0.7
上戸沢線 (3 系統)	0.9	0.8	0.6	0.4	0.4
曾雌・秋山線 (4 系統)	2.3	1.7	1.3	0.4	0.5
菅野・道志線 (2 系統)	0.6	1.7	1.2	0.9	0.6
砂原線 (1 系統)	2.8	0.7	1.1	0.7	0.4
合 計	1.72	1.89	1.41	0.91	0.72

平均乗車密度 (全体平均)



運行系統別で見ると、上戸沢線と砂原線が 0.4 人で最も少なく、18 系統では、15 号線の都留市駅～市立病院（禾生駅前経由）～曾雌線が、データ上 0.0 人で、限りなく 0 人に近い状況となっている。唯一、都留・月夜野線が 1 人以上の 1.5 人で、これは、桂高校生徒の乗車があることによるものである。



(3) 輸送量 ※運行回数×平均乗車密度

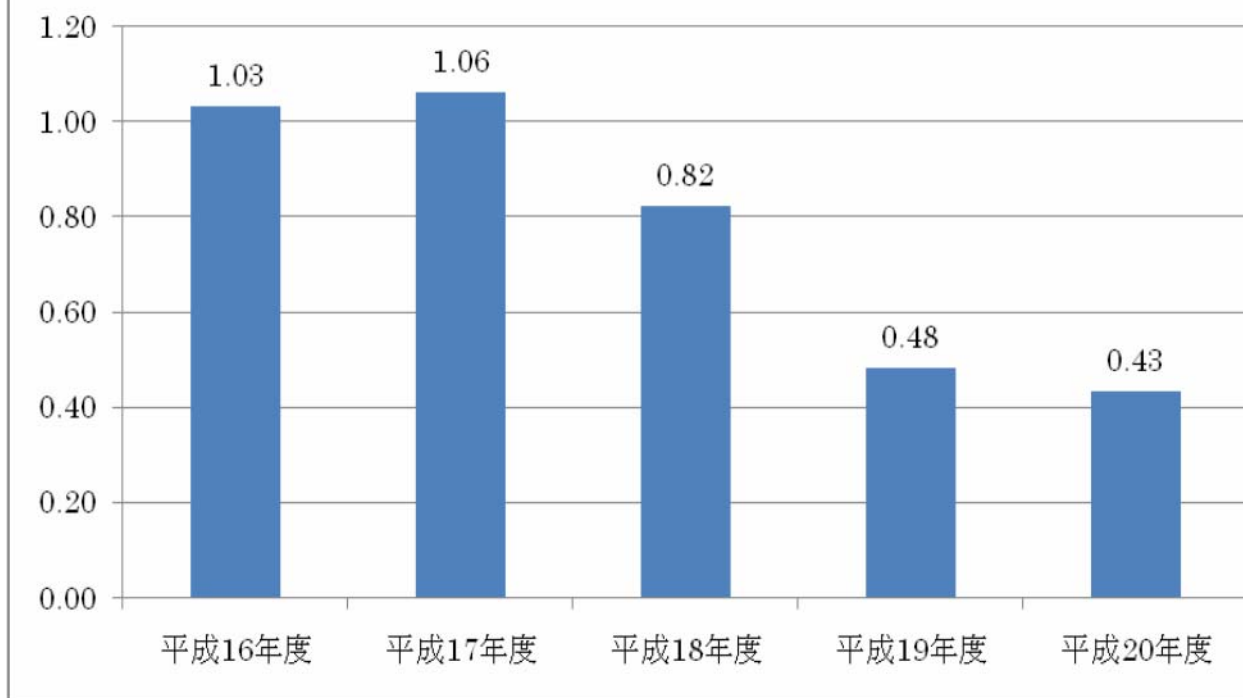
平成 16 年度は、市内全体として 1.03 人であったが、平成 20 年度 0.43 人となっており、輸送量の面からも大幅な減が見られる。

18 系統で見ると、平成 20 年度では、1 人台は 1 系統のみで、1 人未満が 11 系統と 9 割以上が 1 人の輸送力がないことが伺える。

輸送量

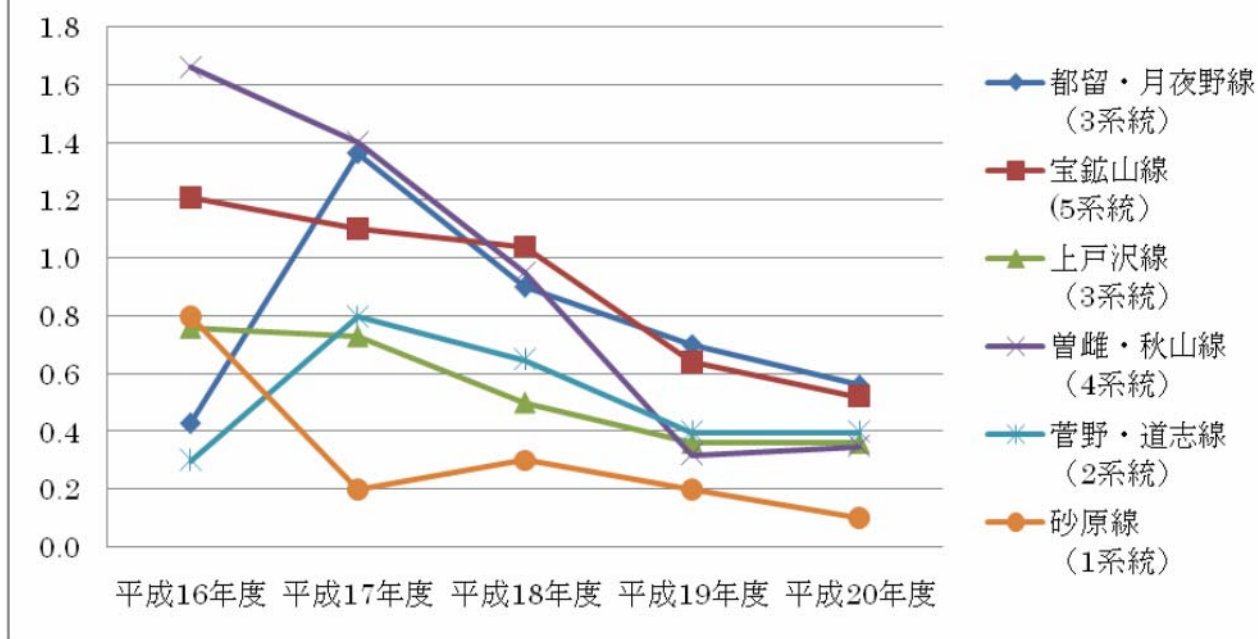
運行系統名	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
都留・月夜野線 (3 系統)	0.4	1.4	0.9	0.7	0.6
宝鉱山線 (5 系統)	1.2	1.1	1.0	0.6	0.5
上戸沢線 (3 系統)	0.8	0.7	0.5	0.4	0.4
曾雌・秋山線 (4 系統)	1.7	1.4	1.0	0.3	0.4
菅野・道志線 (2 系統)	0.3	0.8	0.7	0.4	0.4
砂原線 (1 系統)	0.8	0.2	0.3	0.2	0.1
合 計	1.03	1.06	0.82	0.48	0.43

輸送量（全体平均）



運行系統別で見ると、砂原線は、平成16年度0.8人だったが、減便も影響し平成20年度は0.1人の輸送量となっている。曾雌・秋山線は、平成16年度1.7人の輸送量があったが、平成20年度は0.4人となっている。他地域間を渡る路線は、輸送量が重要であるが、都留・月夜野線においても、運行系統別では最も多いが、0.6人に留まっている。

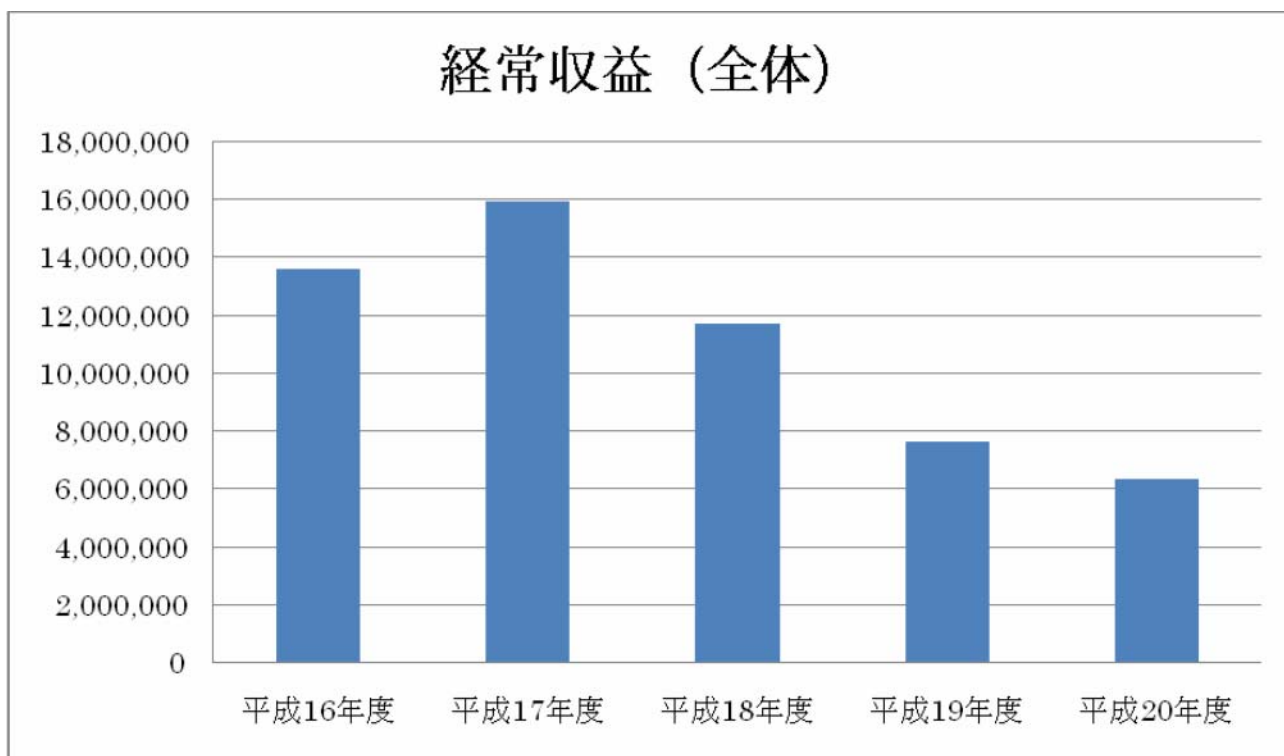
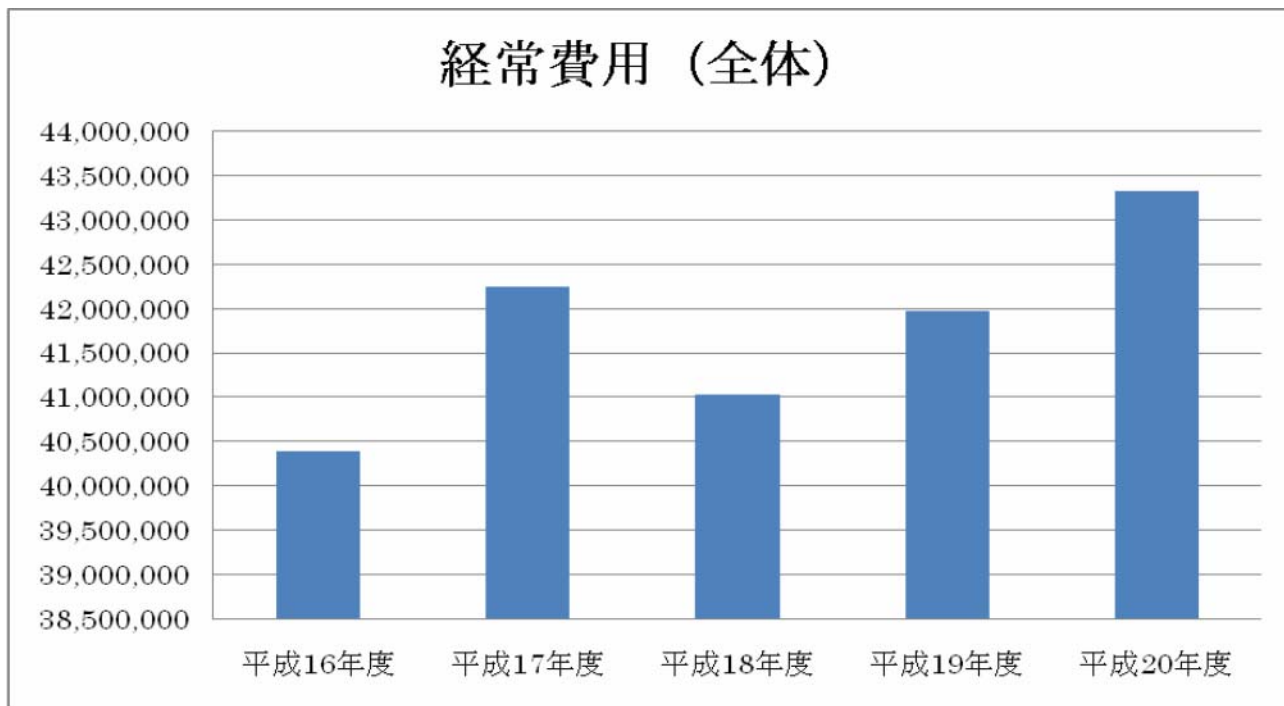
輸送量（運行系統別平均）



(4) 経費について

経費面を見た場合、経常費用は年々伸びてきており、特に平成20年度においては、燃料費の高騰などの要因も加わり、大幅な増となっている。

経常収益は、先に述べたとおり、利用客数が平成16年度から1万6612人の大幅な減少となり、下記のグラフでも分かるように、今後更なる減収が予想される。収益を上げるため料金の改定も考えられるが、料金が上がることにより利用客も減ることも予想されるので、慎重な対応が必要である。



(5) 都留市負担額

市内 18 系統のバス路線の補助対象経費（都留市分）に対して、「都留市生活バス路線維持費補助金交付要綱」に基づき、16 年度より負担している。（15 年度は県補助及び単独補助を行っている）

補助対象経費は、年々増加傾向となっており、交付要綱に基づき、補助対象経費の額の 1/2 に相当する額以内の額を事業者との話し合いにより補助しており、平成 20 年度は燃料費の高騰などの要因が加わり、1400 万円と補助開始から最大の負担となっている。

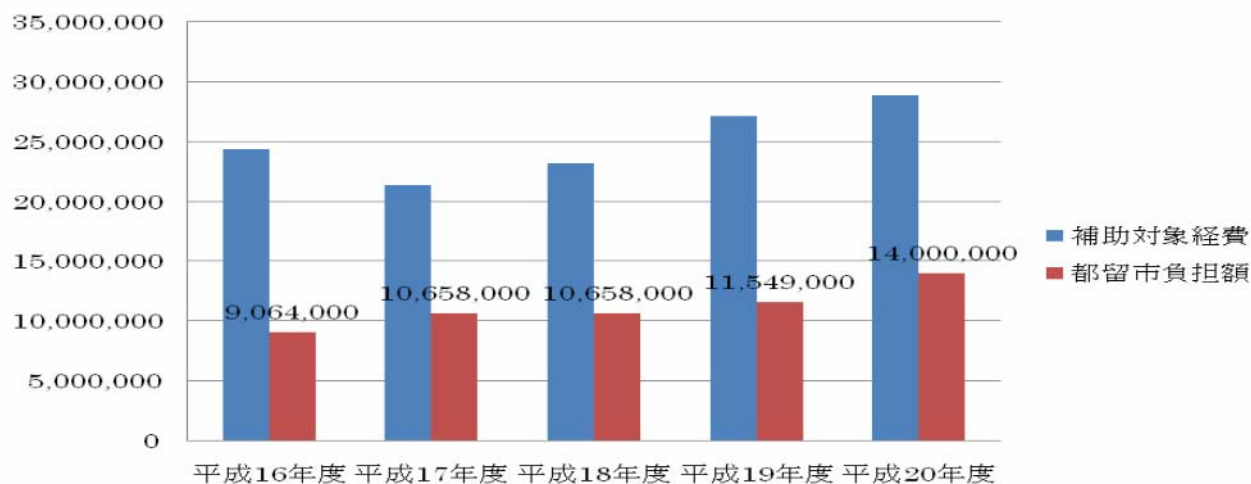
今後、経常経費の増加、経常収益の減少が予想される中、更なる減便等が行われ、利便性が下がり利用者数が減少となる悪循環を招くことにより、負担額すなわち税金の投入が増えることが危惧される場所である。

補助対象経費（都留市分のみ）及び都留市負担額

（単位：円）

運行系統名	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
都留・月夜野線 (3 系統)	1,412,667	875,059	1,262,408	1,684,019	2,248,384
宝鉱山線 (5 系統)	6,835,422	6,487,733	7,434,987	8,462,596	9,035,461
上戸沢線 (3 系統)	3,515,467	3,394,194	3,474,285	3,943,282	4,101,523
曾雌・秋山線 (4 系統)	9,614,894	6,726,694	7,297,520	8,494,537	8,689,788
菅野・道志線 (2 系統)	2,669,059	3,293,571	3,261,788	3,953,266	4,148,184
砂原線 (1 系統)	255,847	539,133	457,972	508,003	574,142
合 計	24,303,356	21,316,384	23,188,960	27,045,703	28,797,482
都留市負担額	9,064,000	10,658,000	10,658,000	11,549,000	14,000,000

都留市負担額



運行系統別で見ると、補助対象経費すなわち赤字額が宝鉦山線が最も多く、平成16年度から220万円の増となっている。砂原線においては、倍増となっている。曾雌・秋山線は16年年度まで県補助対象路線が含まれていたが、17年度から現在の路線となっており、平成17年度と比べると約200万円の増となっている。

今後各路線とも、補助対象経費（赤字額）は伸びることが予想され、路線再編・減便など対応策が、事業者により提示される可能性があり、生活バス路線の維持について、都留市地域公共交通会議で検討する必要がある。また、都留市にふさわしい地域公共交通を模索することも重要となってくる。

