

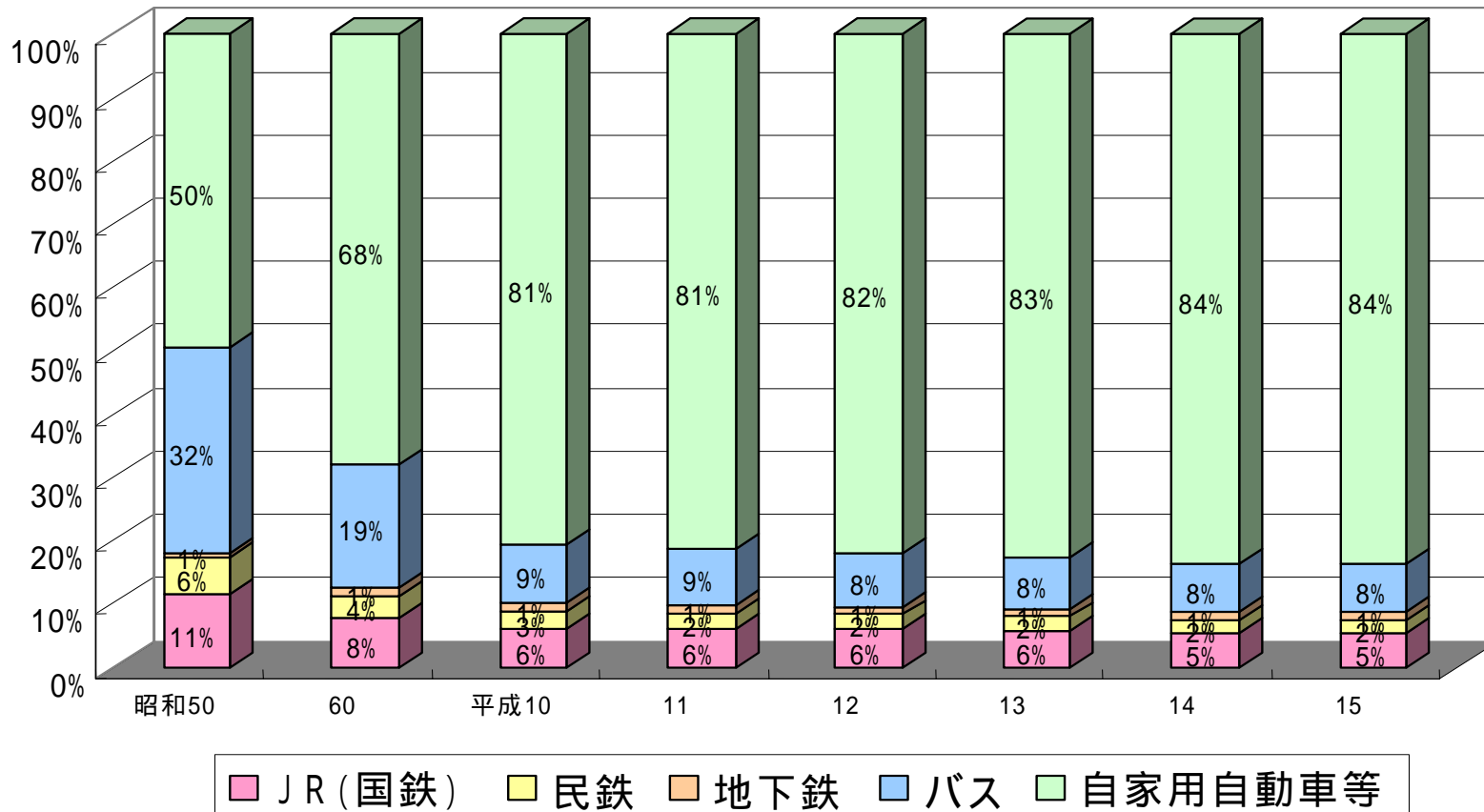
地域公共交通の活性化・再生について

平成19年1月
国土交通省

公共交通からマイカーへシフト

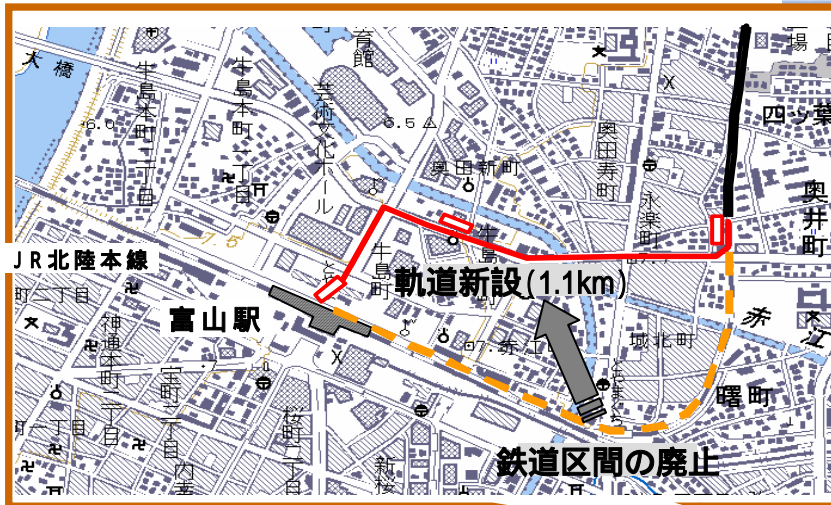
三大都市圏以外での昭和50年	平成15年にかけての輸送分担率
・自家用自動車等	50% 84% (34%増)
・公共交通	50% 16% (34%減)

各交通機関の輸送分担率の推移(三大都市圏以外)



LRTの整備（富山港線LRT化事業の事例）

- ・JR富山港線（全長8 km）をLRT化（全長7.6 km）し、併せて新駅の設置、運行ダイヤの増発などのサービスレベルの向上を図り、富山市北部地域と富山駅を結ぶ（平成18年4月29日開業）



多様な主体からの支援

国、自治体の支援

- LRTシステム整備費補助（約7億円）
- 路面電車走行空間改築事業（約8億円）
- 幹線鉄道等活性化事業費補助（約0.2億円）等

JR西日本からの富山市の街づくりへの協力金

（13.9億円）

富山市、富山県、地元企業からの出資

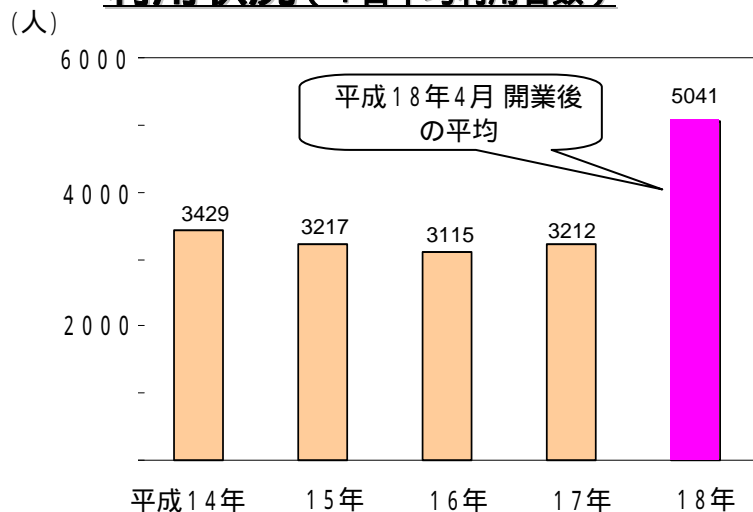
（出資比率

市：約1/3、県：約1/6、地元企業：約1/2）

市民からの寄付金

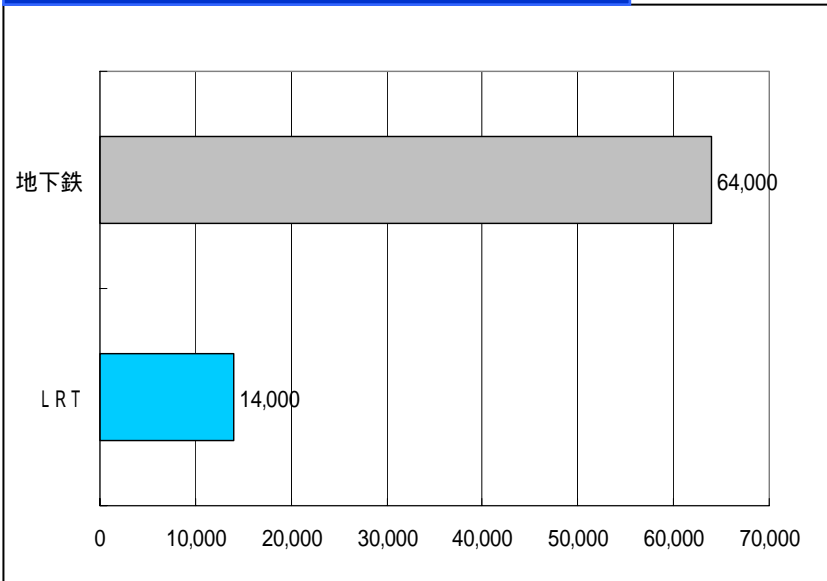
- 電停内ベンチの記念寄付の募集
- 電停内広告の募集
- 新電停の名称の募集（ネーミングライツ）
- 富山港線路面電車事業助成基金の創設

利用状況（1日平均利用者数）

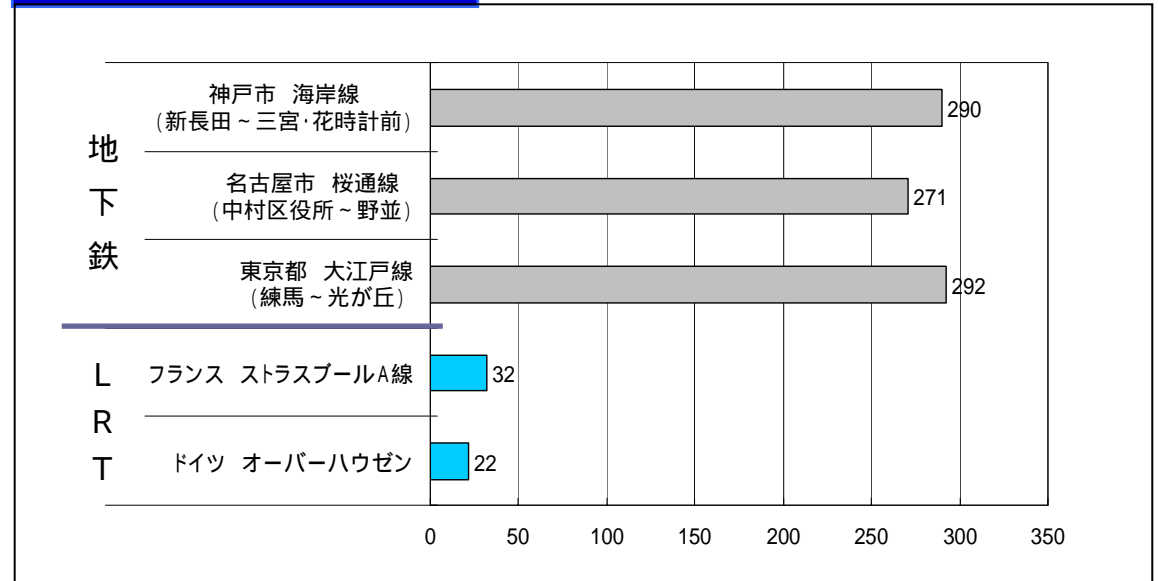


地下鉄・LRT建設コスト等

最大輸送力[片道当たり](人/時)



1km当たり建設費(億円)



車両1編成価格[おおよその目安]

	車両	乗車定員	車両1編成価格
地下鉄	東京メトロ10000系電車	1,518人	12億円(10両)
LRT	広島電鉄グリーンムーバーmax	149人	3.2億円(5両)
	富山ライトレール	80人	2.3億円(2両)
連節バス	神奈川中央交通ツインライナー	128人	0.6億円
バス	大型ノンステップバス	約70人	0.2～0.25億円

BRTの整備（藤沢市における日本型BRT整備の事例）

・地域の多様な主体による検討、支援により、新たな公共交通システム導入が実現

課題

湘南台駅への新たな鉄道の乗り入れにより湘南台駅利用者が倍増（5万人 10万人）
公共交通の不便な藤沢西北部地域の存在

新たな公共交通システム導入検討委員会
(H15.5～)

藤沢西北部地域支線バス交通協議会
(H16.1～)

大量輸送の連節バス「ツインライナー」と支線バス「ふじみ号」による新たな公共交通システムを導入(H17.3～)

【運行路線イメージ】

自宅の近く：
フィーダー（支線）バス

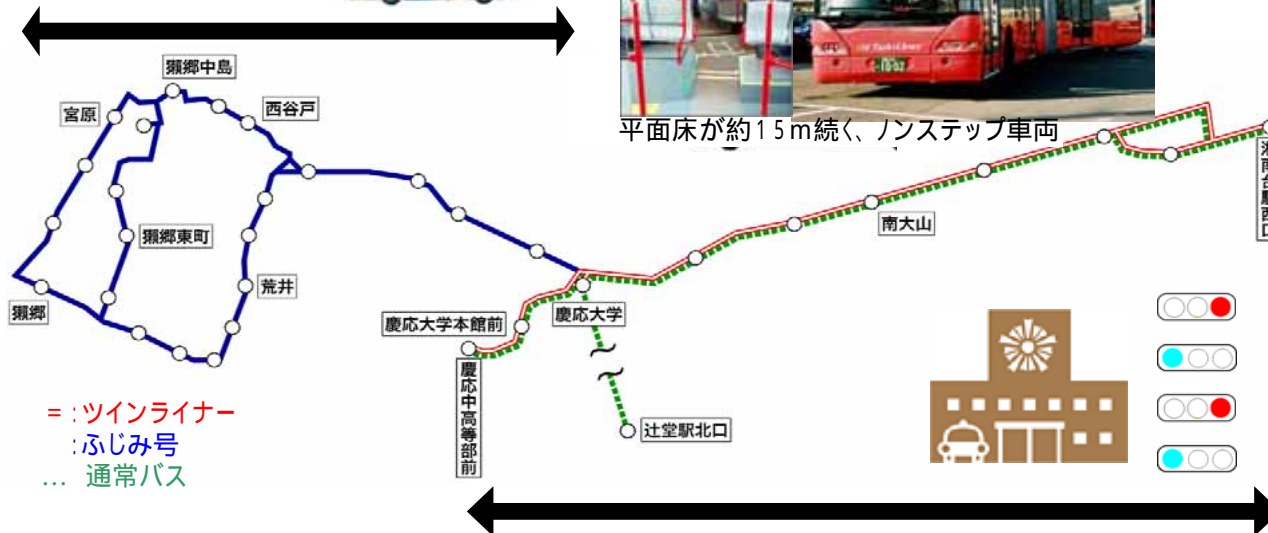
32人乗り



129人乗り



平面床が約15m続く、ノンステップ車両



< 多様な主体による支援 >

- ・県警がPTPS整備
- ・県、市、国土交通省がツインライナー・PTPS車載機、バスロケーションシステム導入、支線バス運行費、バス停整備費を補助
- ・道路管理者が車両通行を特認（道路法）
- ・関東運輸局が車両規格を特認（道路運送車両法）
- ・県警、道路管理者が走行環境を整備

**駅前の混雑緩和・定時性確保
(14分 8分)と公共交通不便
地域への支線バス網整備を実現**

通常バス路線：通常バス&ツインライナー
PTPS（公共車両優先システム）を強化

日本型BRTの推進

連節ノンステップバスやPTPS(公共車両優先システム)の一体導入や乗り継ぎ施設の整備を促進

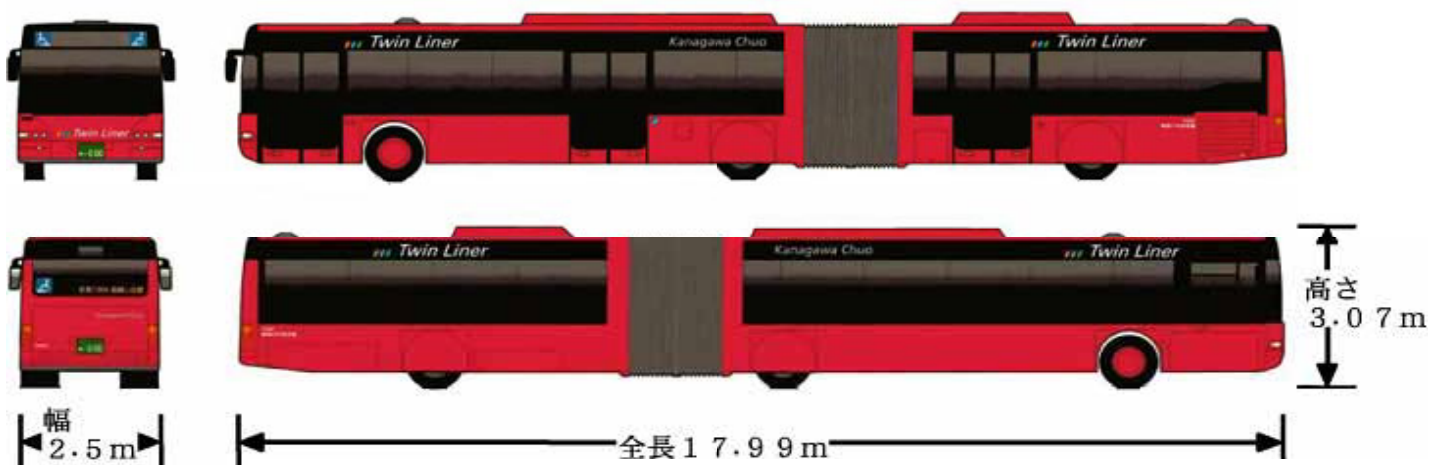
<連節ノンステップバスの特徴>

大量輸送が可能(定員129名)

平面床が約15m続く、ノンステップ車両によるバリアフリー対応

最小回転半径が通常のバスとほぼ同じで、一般の道路を走行可能

通常のバスより環境負荷の少ないエンジンを採用



	通常の路線バス	連節バス (ドイツから輸入)
定員	約70名	約130名
値段	約2,000万円	約6,000万円

オムニバスタウンについて

- ・オムニバスタウンは、バス交通を活用したまちづくりを通じ、安全で豊かな暮らしやすい地域の実現を図ることを目的として国土交通省、警察庁が連携して創設した制度
- ・市町村を中心とする関係者の一体的な取組としてオムニバスタウン計画を作成し、関係機関が連携して支援

オムニバスタウン計画に盛り込む基本的な施策

バス走行環境の改善

- ・バス専用・優先レーンの整備、公共車両優先システム(PTPS)の整備、交通規制 等

バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善

- ・パークアンドバスライド、道路整備、バスターミナルの整備・改善 等

バスの利便性等の向上

- ・バスロケーションシステムの整備、ノンステップバス等バス車両の導入、バス停整備、コミュニティバスの運行、乗継・共通運賃制度、バスカード導入 等

バスの社会的意義の認識の高揚

- ・広報、バス利用促進のイベントの開催 等

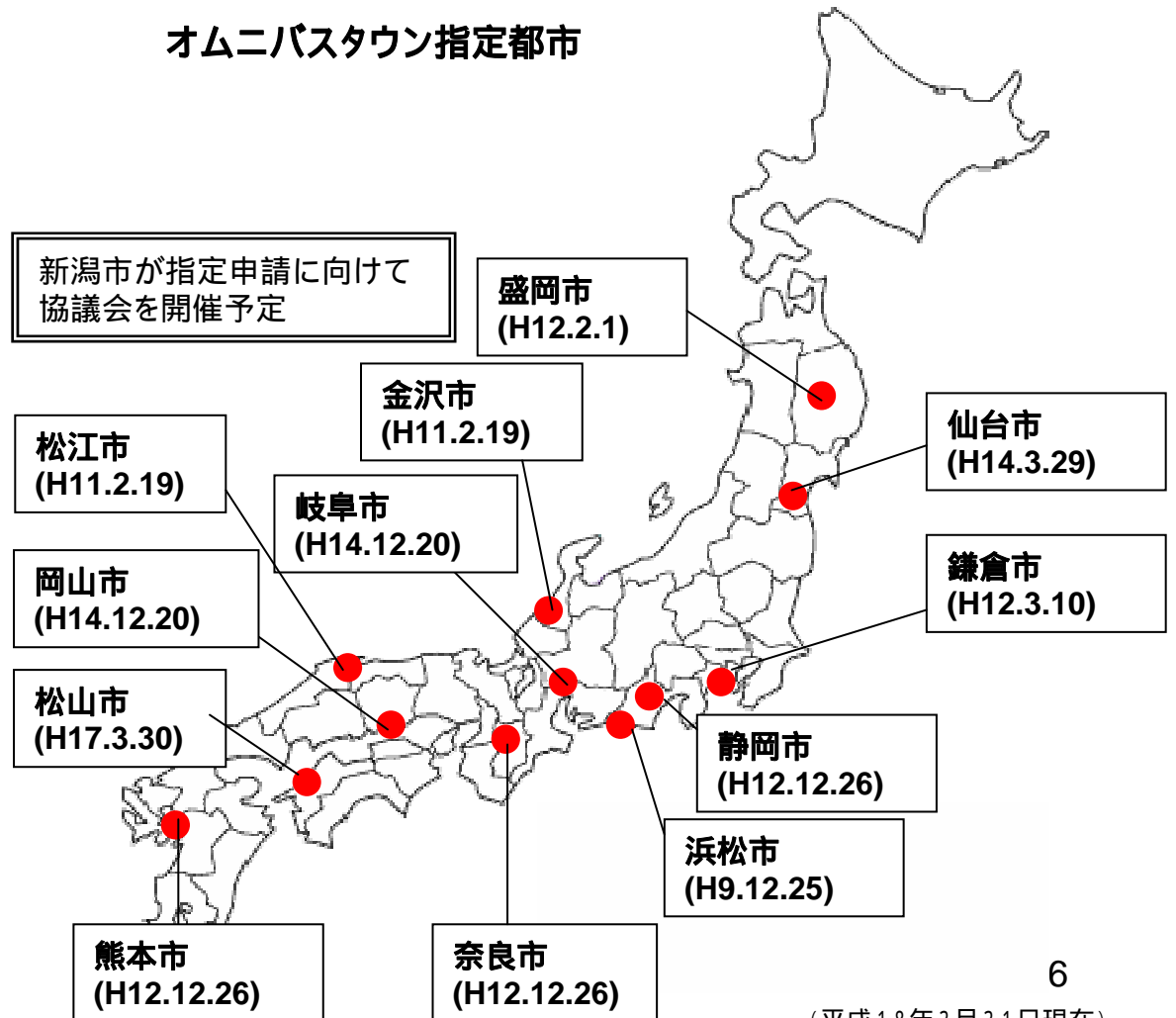
バスロケーションシステム

屋根付きバス停



<写真:盛岡市の事例>

オムニバスタウン指定都市



海上運送サービスの改善（津市）

- ・津と中部国際空港との航路を開設（平成17年2月）
- ・同航路へバリアフリー化された高速船（市が建造）を投入
- ・港湾施設（浮棧橋、旅客船ターミナル等）を整備

多様な主体の連携により、高度な運送サービスが実現

< 快適なアクセス航路 >

交通の利便性の向上を図るため、平成14年1月より、学識経験者、地方公共団体、事業主体等を構成員とする協議会において、海上アクセスについての検討を実施

平成17年2月より、津と中部国際空港とを直結する航路を開設



利便性の大幅な向上

例：鉄道との比較

- ・約半分の所要時間
(約1時間30分 約40分)
- ・約7割の料金
(2,700円 1,890円)

< 高速船の使用 >

船内は完全なバリアフリー設計

車いす専用座席完備

波による船体の揺れが少なく、30ノットで航行が可能



< 関係主体の連携 >

船舶は市が建造し、運航会社に貸渡し

県と市が港湾施設(浮棧橋、旅客船ターミナル等)を整備



通勤に利用する乗客も発生するなど、地域における公共交通の利便性が大きく向上

乗継の改善（富山市、廿日市市の事例）

・鉄軌道とバスのホームを一体化するなどの交通結節点改善により、乗り継ぎ利便が向上

～ 富山県富山市 岩瀬浜駅における乗継円滑化
(H18.4～)

富山ライトレールの開業と併せてフィーダーバスの運行を開始し、スムーズな乗換を実現。



～ 広島県廿日市市 鉄道とバスのホーム一体化
(H18.6～)

広島電鉄宮島線と、新興団地などを結ぶ広電バス、および廿日市市内を循環する市営さくらバス(コミュニティバス)とで共用され、乗り継ぎ利便向上。

広島電鉄宮島線平良駅利用者数
： 開業前(18年5月)約5.2万人
開業後(18年8月)約6.4万人

データ:広島電鉄提供 磁気カードによる乗降人数による



地方鉄道の再生（三岐鉄道・北勢線の事例）

- ・三岐鉄道・北勢線は、沿線自治体による支援、国による支援、周辺住民の取組が一体となって路線の維持・再生を実現

三岐鉄道・北勢線における維持・再生事例（三重県）



平成15年4月：三岐鉄道営業開始
(近鉄は、鉄道施設を無償譲渡)

国・自治体による総合的な支援

・沿線自治体による支援

- 自治体が用地取得、三岐鉄道に無償貸与
- 運営費補助
- 施設整備への補助

・国による支援

- 公共交通活性化総合プログラム
関係者の合意形成
- 幹線鉄道等活性化事業費補助
施設整備による所要時間短縮
- 鉄道軌道近代化設備整備費補助
サービス改善設備の整備
- まちづくり交付金
駅前整備、駐輪場整備、P & R

周辺住民の取組例

- ・「ひと駅いちテーマ」として、周辺住民
が自ら主体となった駅の運営の実施

DMV (Dual Mode Vehicle) について

- ・DMVとは、道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、「モードインターチェンジ」という走行モード変換装置を介して、道路と線路の双方を自由に走行できる車両
- ・線路内は鉄道用の車輪により走行するが、道路用後部タイヤが線路に接し駆動する仕組み

DMVの特徴

運営費、メンテナンスコストの削減

- ・車両燃費が鉄道車両の約 1 / 4
- ・車両保守費が鉄道車両の約 1 / 8

車両の導入コストの削減

- ・車両購入費が鉄道車両の約 1 / 7

他交通機関への乗継の解消

J R 北海道資料より



DMVの開発状況

H18.7 ~ 「共同検討会」の設置 (国土交通省・J R 北海道)

技術面・安全面の課題に対応したガイドラインの作成

H18.9 ~ 「技術評価委員会」の設置 (専門家等)

ガイドラインの安全性関係部分に関する助言

H19.4 ~ 「試験的営業運行」を計画中 (J R 北海道)

今後の課題

線路上運行時の走行位置の検知

輸送力拡大のために必要となる、(1) 連結運行時の安全確保、(2) 連続運行時の安全確保