

第 2 回検討委員会 協議資料



総社市吉備線整備方針等検討委員会

平成 27 年 7 月 7 日

資料目次

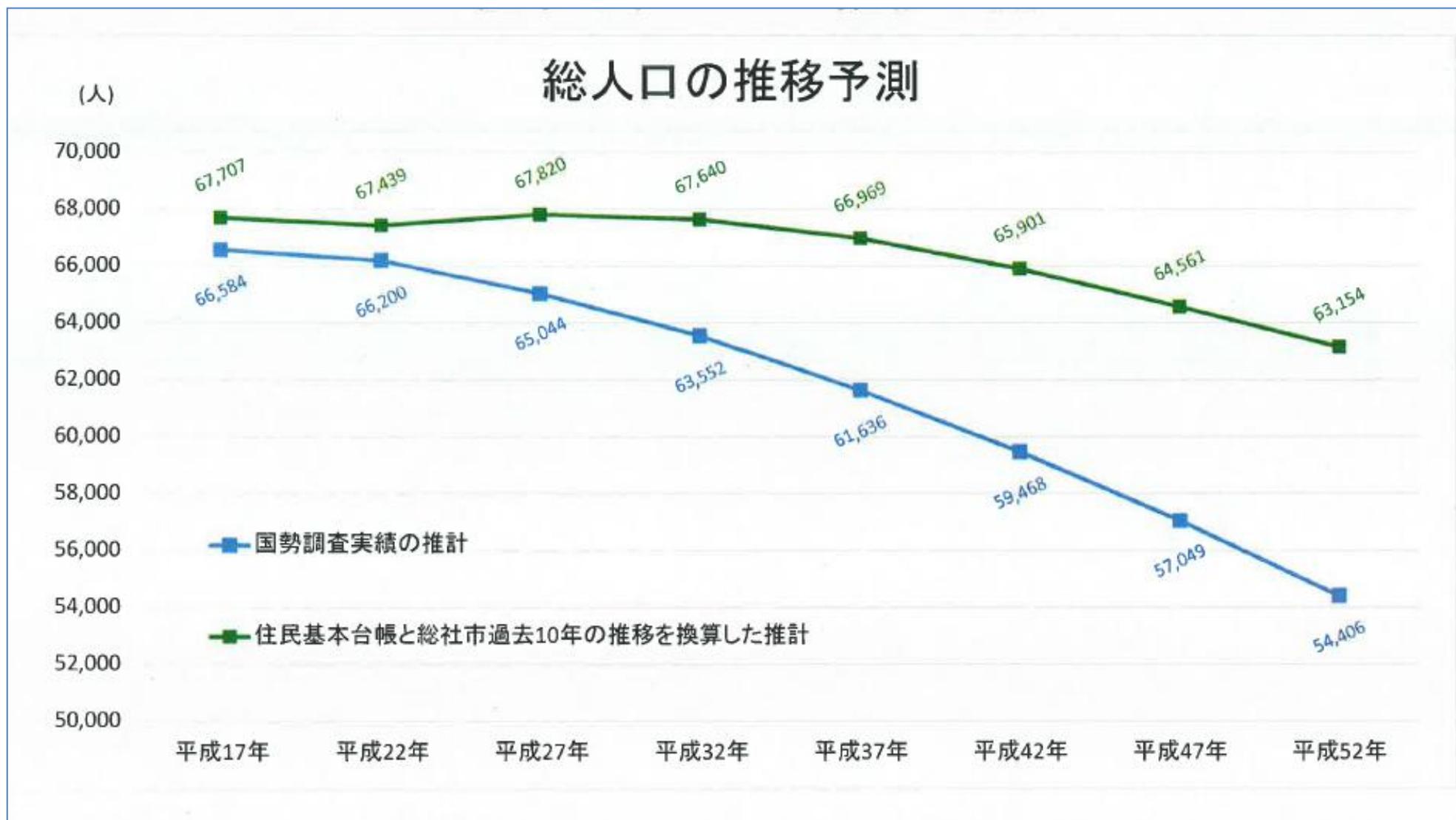
1. 吉備線 LRT 化のメリット・デメリット	2
2. 将来人口推計	3
3. 吉備線沿線（小学校区）の人口推移	7
4. 観光客数の推移	8
5. 整備経費と負担割合	9
6. 高齢者・障がい者への対応	10
7. 吉備線沿線のまちづくり	13
8. 今後のスケジュール	15

第2回の検討委員会では、第1回会議で委員の皆さまからお寄せいただいたご意見に基づいて資料を作成しております。総社市の現状・将来推計・LRT計画の進捗状況等をご確認いただき、協議の参考としていただければと考えております。なお、本日の会議では、LRT化のメリット・デメリットを論点とし、課題解決策をご検討いただければと存じます。（事務局）

1. 吉備線 LRT 化のメリット・デメリット

対 象	メリット	デメリット
行 政	<input type="checkbox"/> 将来に向けたまちづくりへの寄与（まちづくりの起爆剤になる） <input type="checkbox"/> 都市機能を有した街を将来に渡すことができる <input type="checkbox"/> 車社会からの脱却・車両電化による環境負荷軽減 <input type="checkbox"/> 観光面での魅力創出、集客増 <input type="checkbox"/> 地価下落抑制、沿線立地企業・就業者数の増	<input type="checkbox"/> 財政負担増（費用対効果検証、設備更新費用想定要）
事 業 者	<input type="checkbox"/> 運行経費の軽減 <input type="checkbox"/> デザイン性に優れた LRT 車両導入によるイメージアップ	<input type="checkbox"/> 初期投資必要 <input type="checkbox"/> 人口減に伴う輸送量減の懸念あり（採算ベース確保、赤字リスク）
沿線住民	<input type="checkbox"/> 駅周辺の活性化 <input type="checkbox"/> 交通モード転換による交通渋滞の解消 <input type="checkbox"/> クルマに乗れない人の外出機会増加 <input type="checkbox"/> 駅までの距離が近くなる（新駅を設置した場合）	<input type="checkbox"/> 踏切の閉じる回数が増える
周辺住民	<input type="checkbox"/> 中心部で得た税収を周辺地域に分配 <input type="checkbox"/> 車と並存することで使い分けができる	<input type="checkbox"/> 沿線住民のみの受益が向上する感覚をもつ <input type="checkbox"/> 中心市街地への集客増による格差発生
通勤・通学者	<input type="checkbox"/> 高頻度運行（便数の増） <input type="checkbox"/> 快適な移動ができる（乗り心地） <input type="checkbox"/> 新駅設置により利用機会が増加	<input type="checkbox"/> 乗車定員の減（便数増で補う） <input type="checkbox"/> 別改札設置による利便性低下（運行主体が替った場合） <input type="checkbox"/> 別料金移行に係る運賃増（運行主体が替った場合）
高齢・障がい者	<input type="checkbox"/> 高齢者、障がい者、交通弱者の利便性向上（バリアフリー化） <input type="checkbox"/> 高齢者の外出促進（健康寿命の延伸）	
観光客	<input type="checkbox"/> 駅間が短くなることによる観光地へのアクセス向上 <input type="checkbox"/> 車両の柔軟な活用（自転車持込）による観光スタイルの広がり	
課 題	<input type="checkbox"/> 「まちづくり」に繋げるための法規制等をクリアする必要あり <input type="checkbox"/> LRT 駅から広がる二次交通、観光地への導線、乗り継ぎ易さの検討が必要	

2. 将来人口推計



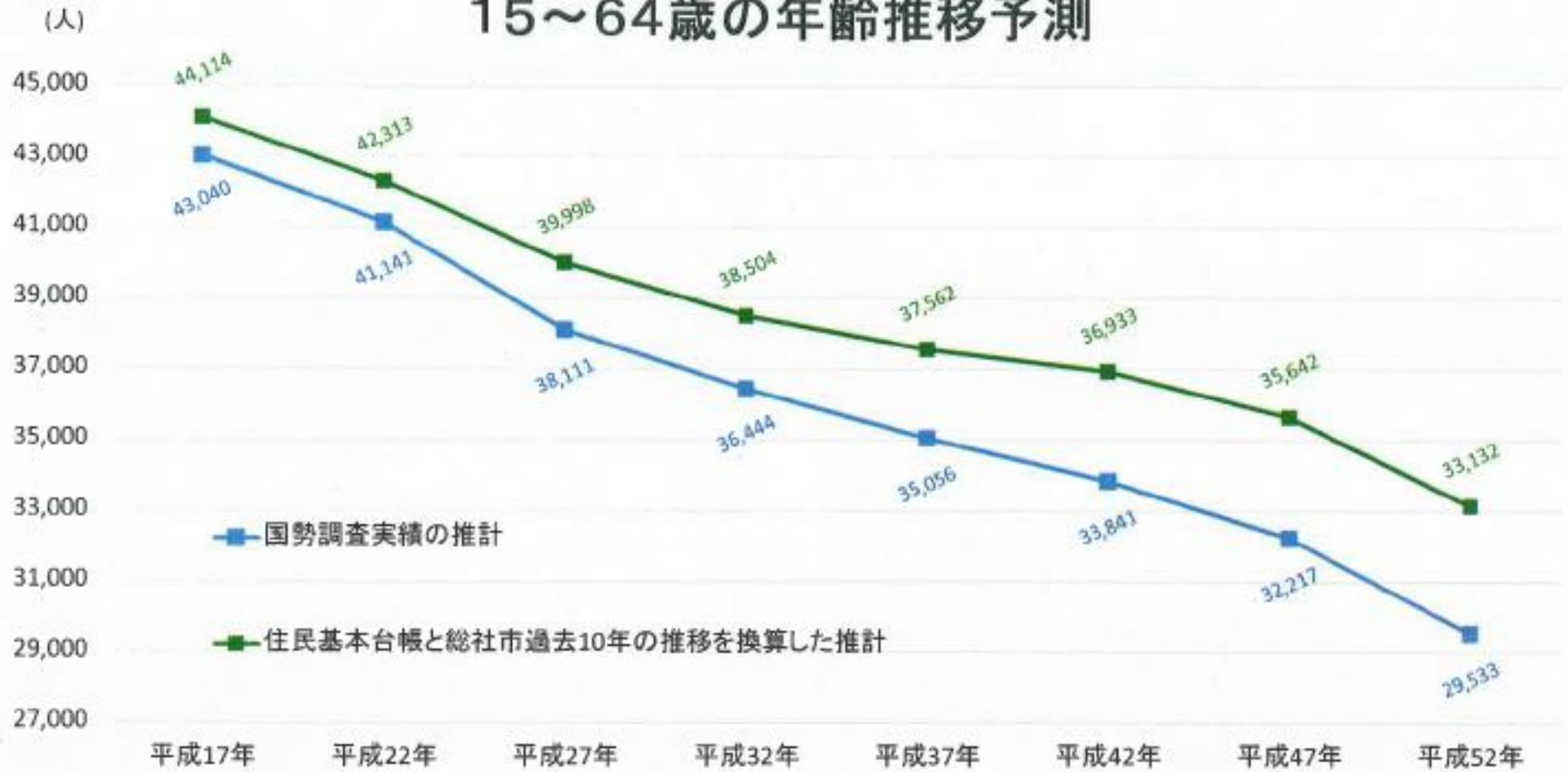
資料提供：政策調整課

0～14歳の年齢推移予測



資料提供：政策調整課

15～64歳の年齢推移予測



資料提供：政策調整課

65歳以上の年齢推移予測

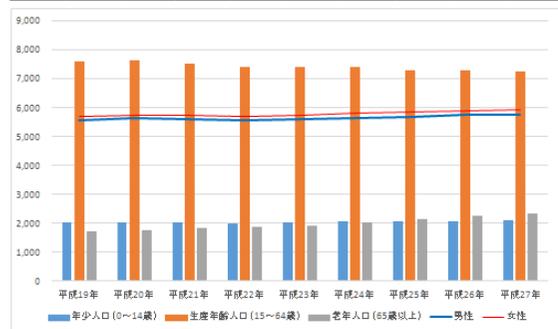


資料提供：政策調整課

3. 吉備線沿線（小学校区）の人口推移

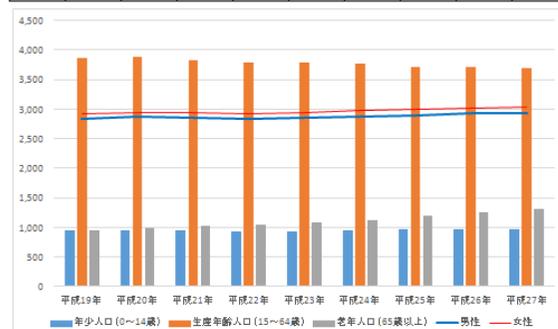
常盤小学校区

年齢	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	2,017	2,019	2,026	2,009	2,014	2,053	2,069	2,085	2,091
生産年齢人口(15～64歳)	7,586	7,634	7,514	7,413	7,405	7,299	7,282	7,282	7,244
老年人口(65歳以上)	1,716	1,770	1,843	1,891	1,934	2,018	2,146	2,267	2,351
男性	5,577	5,647	5,610	5,569	5,592	5,636	5,667	5,744	5,767
女性	5,686	5,726	5,729	5,707	5,737	5,813	5,830	5,885	5,921
合計	11,319	11,423	11,383	11,313	11,361	11,477	11,514	11,634	11,686
前年増減		104	-39	-70	48	116	37	120	209



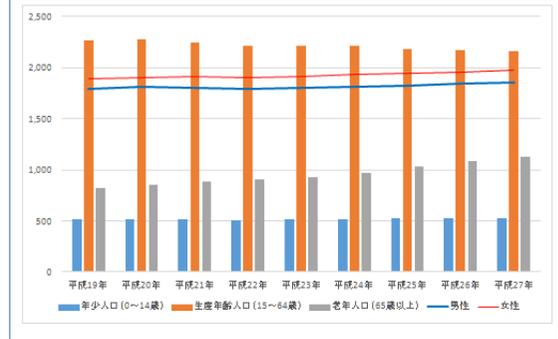
中央小学校区

中央	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	942	944	948	939	942	960	968	975	978
生産年齢人口(15～64歳)	3,870	3,894	3,833	3,782	3,782	3,778	3,723	3,715	3,695
老年人口(65歳以上)	957	987	1,028	1,055	1,079	1,126	1,197	1,264	1,311
男性	2,845	2,881	2,862	2,841	2,853	2,875	2,891	2,930	2,942
女性	2,919	2,939	2,941	2,929	2,944	2,984	2,993	3,020	3,039
合計	5,770	5,825	5,808	5,776	5,802	5,863	5,888	5,954	5,984
前年増減		55	-17	-32	26	61	24	66	121



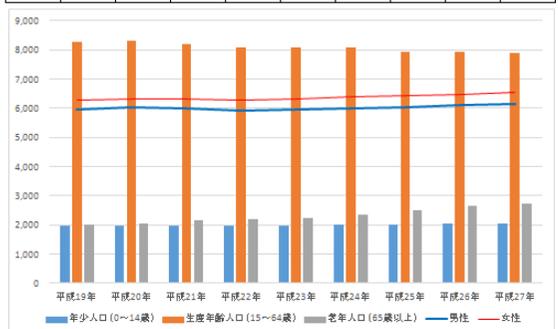
総社北小学校区

北	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	512	513	515	510	512	522	526	530	531
生産年齢人口(15～64歳)	2,265	2,279	2,243	2,213	2,213	2,211	2,179	2,174	2,163
老年人口(65歳以上)	825	851	885	909	930	970	1,032	1,090	1,130
男性	1,794	1,817	1,805	1,792	1,799	1,813	1,823	1,848	1,856
女性	1,895	1,908	1,910	1,902	1,912	1,938	1,943	1,962	1,974
合計	3,602	3,643	3,644	3,633	3,655	3,703	3,736	3,793	3,824
前年増減		41	1	-11	22	48	34	57	121



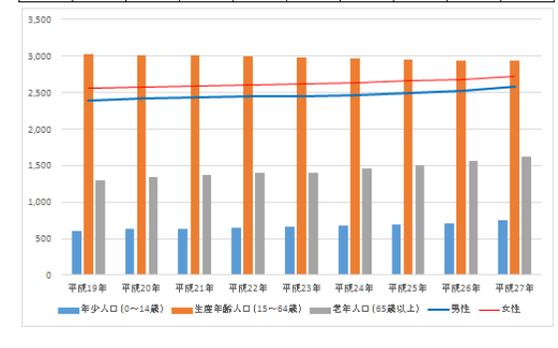
総社小学校区

総社	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	1,979	1,981	1,988	1,971	1,976	2,014	2,030	2,045	2,052
生産年齢人口(15～64歳)	8,267	8,320	8,189	8,079	8,079	8,071	7,955	7,937	7,895
老年人口(65歳以上)	2,002	2,065	2,150	2,207	2,256	2,355	2,503	2,644	2,743
男性	5,949	6,023	5,984	5,941	5,965	6,012	6,045	6,126	6,152
女性	6,273	6,316	6,321	6,297	6,329	6,413	6,432	6,492	6,533
合計	12,249	12,365	12,327	12,257	12,312	12,440	12,488	12,626	12,689
前年増減		117	-38	-70	55	128	48	138	249



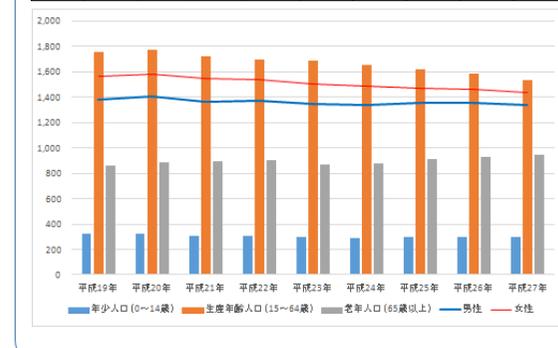
総社東小学校区

東	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	607	628	633	643	660	677	697	709	747
生産年齢人口(15～64歳)	3,024	3,016	3,014	2,995	2,984	2,965	2,947	2,942	2,939
老年人口(65歳以上)	1,299	1,340	1,370	1,409	1,409	1,454	1,510	1,561	1,617
男性	2,386	2,425	2,442	2,453	2,450	2,465	2,499	2,532	2,579
女性	2,562	2,575	2,589	2,606	2,615	2,641	2,660	2,682	2,724
合計	4,929	4,984	5,017	5,048	5,063	5,097	5,154	5,213	5,303
前年増減		54	33	31	5	44	57	59	206



阿曾小学校区

阿曾	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
年少人口(0～14歳)	323	323	306	307	295	291	295	299	295
生産年齢人口(15～64歳)	1,758	1,770	1,717	1,697	1,686	1,652	1,616	1,585	1,536
老年人口(65歳以上)	860	888	891	903	871	876	910	926	943
男性	1,376	1,403	1,366	1,373	1,349	1,334	1,351	1,351	1,336
女性	1,565	1,578	1,548	1,534	1,503	1,485	1,470	1,459	1,428
合計	2,941	2,981	2,914	2,907	2,852	2,819	2,821	2,810	2,774
前年増減		40	-67	-7	-55	-33	2	-11	-36



資料提供：政策調整課

5. 整備経費と負担割合

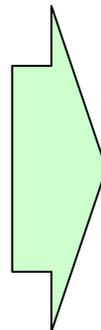
上下分離方式で運営の場合（計画素案 P18 参照）

項 目		経 費	備 考
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラ部：停車場、盛土・橋梁等 ・ インフラ外：軌道、電力線路、信号通信、変電所、車両基地等 ・ 車両 		16,000,000 千円	LRT 整備に係る共通部分（国費補助あり） 負担割合については、岡山市・JR 西日本と協議中
関連施設（総社市試算）	駅前広場（服部・東総社）	50,000 千円	総社市独自の整備
	新駅・アクセス道路（1 駅あたり）	150,000 千円	総社市独自の整備

6. 高齢者・障がい者への対応

現 況

吉備線 東総社駅



新 駅

富山ライトレール



<現状からの変更点>

- ◆ プラットホームがなくなる … 低床車両のため
- ◆ 歩道橋撤去 … 車椅子でも自力で乗車可能
- ◆ 駅舎撤去 … 併せてトイレもなくなることが課題
- ◆ 駅前広場 … 駅前広場の形状を検討の必要あり

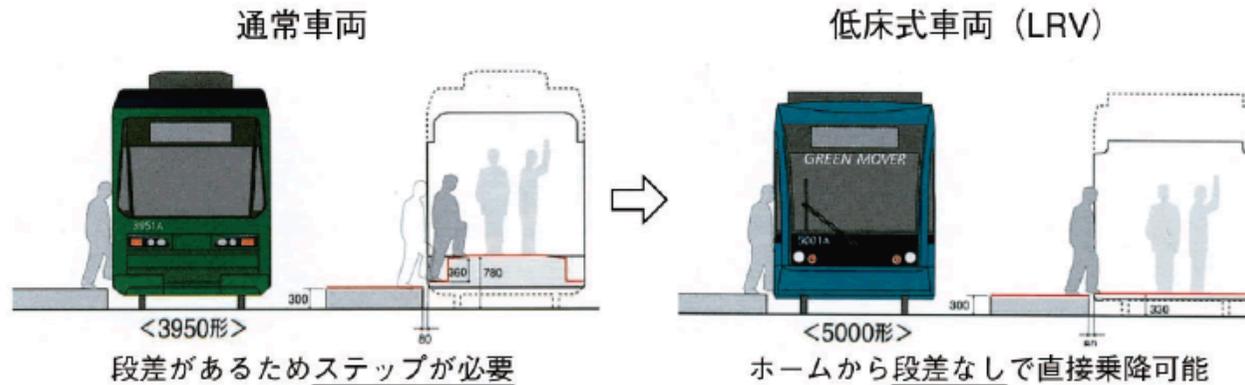


(参考) 障害者白書 平成 24 年度版より引用

LRT (Light Rail Transit) システム

LRT システムとは、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、道路 空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システムです。低床で車内に段差のない LRV (低床式車両) の導入や電停へのスロープ整備等の段差解消の取組によりバリアフリー化を図り、高齢者や障害のある人も安心して利用できるようになります。

路面電車車両と LRV の違い (床の高さが 780mm → 330mm)



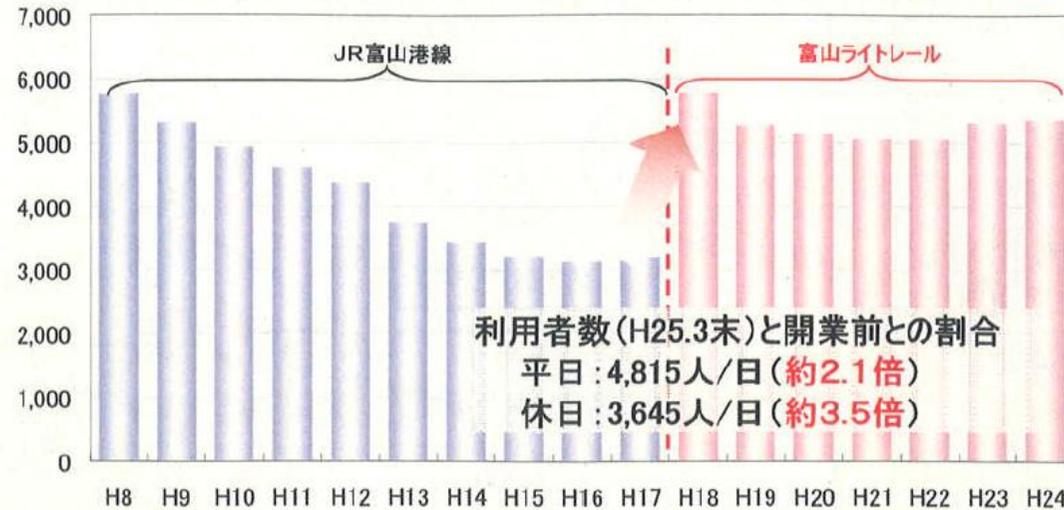
段差のある場合



段差のない場合

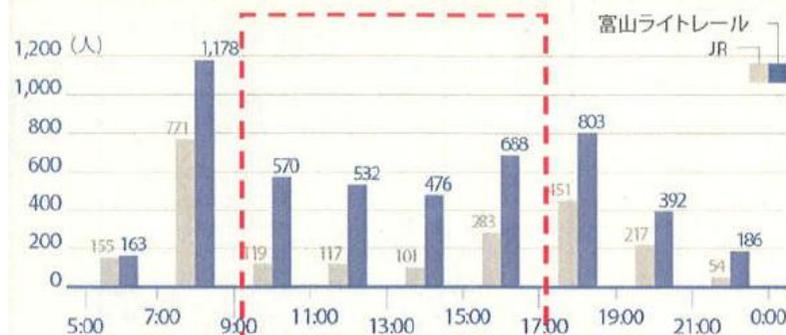
(参考) 富山ライトレールの実績

■開業前と比較して、利用者数が平日で約2.1倍、休日で約3.5倍へと大幅に増加

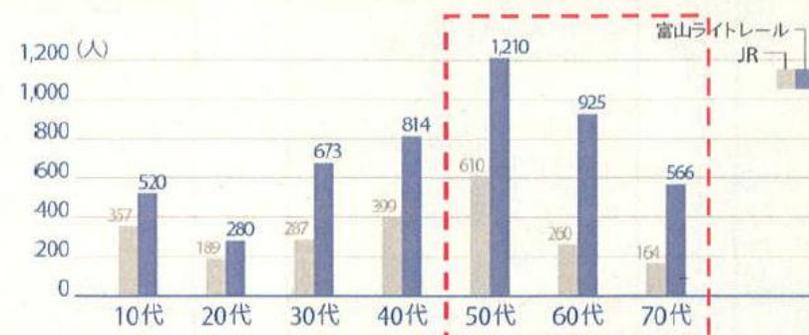


■日中の高齢者の利用が増加(ライフスタイルの変化)

1日あたり 時間帯別の利用者数の変化(平日)



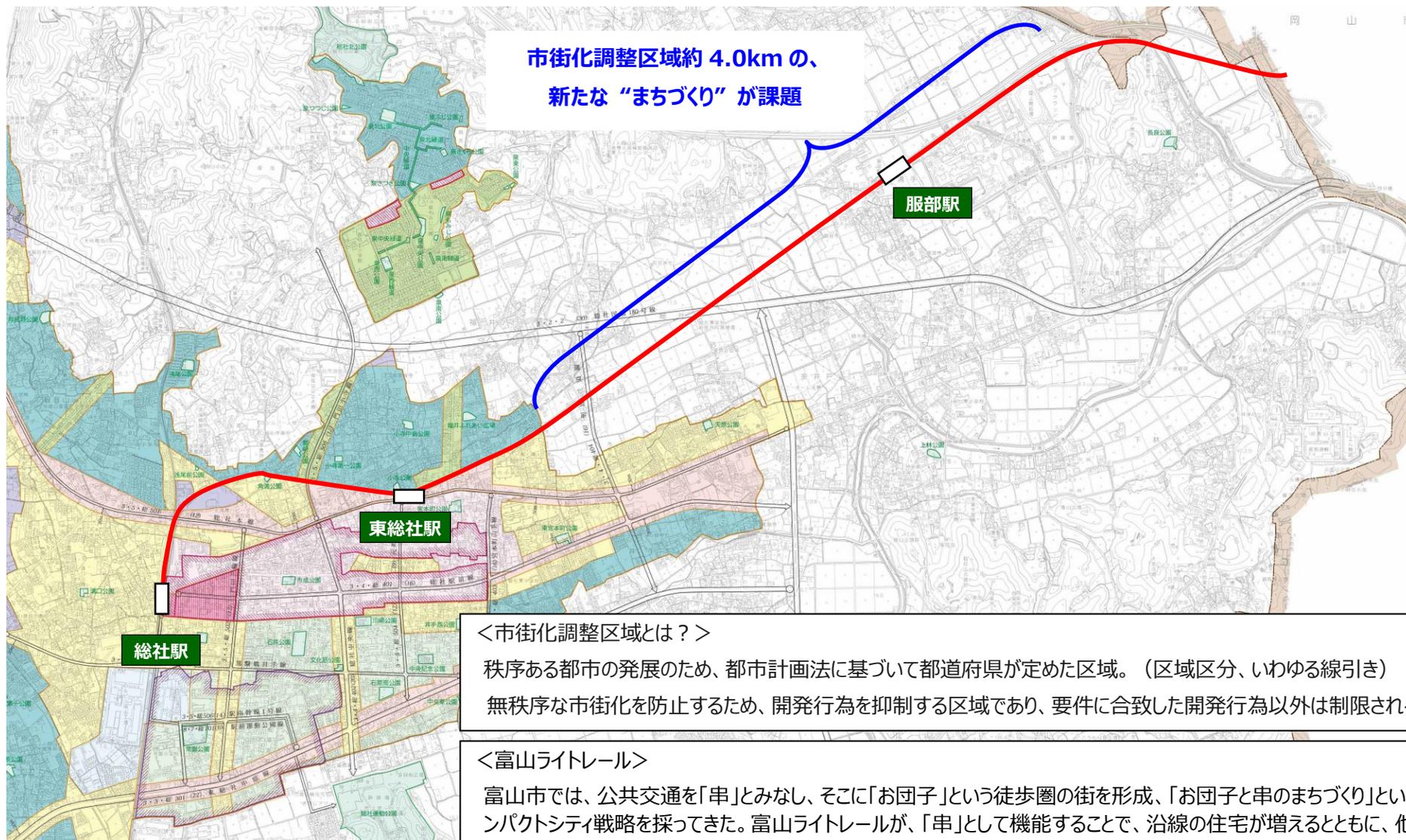
1日あたり 年代別の利用者数の変化(平日)



資料提供: 富山市

7. 吉備線沿線のまちづくり

総社市の市街化区域（図中着色部分）



<市街化調整区域とは？>

秩序ある都市の発展のため、都市計画法に基づいて都道府県が定めた区域。（区域区分、いわゆる線引き）
無秩序な市街化を防止するため、開発行為を抑制する区域であり、要件に合致した開発行為以外は制限される。

<富山ライトレール>

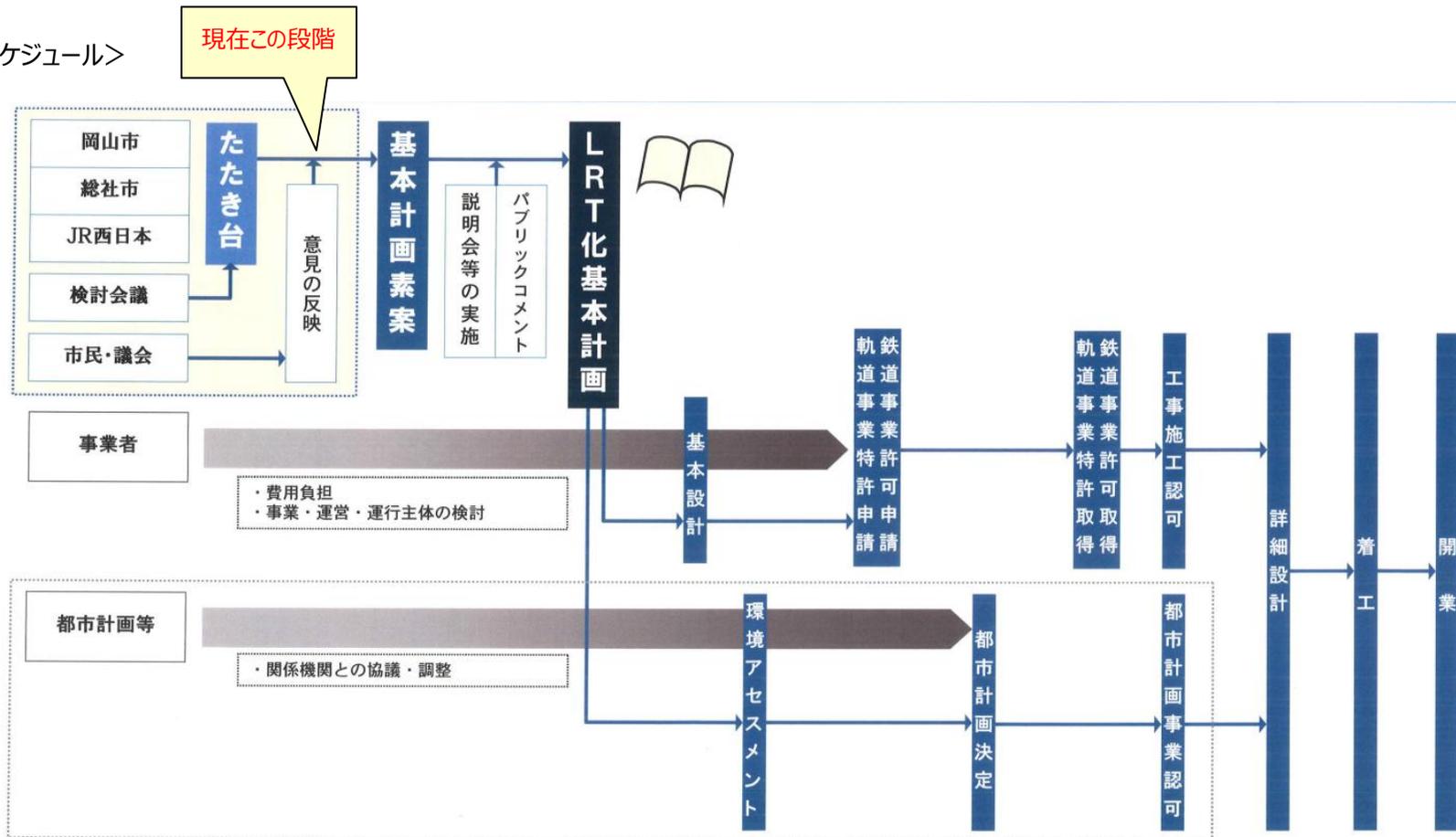
富山市では、公共交通を「串」とみなし、そこに「お団子」という徒歩圏の街を形成、「お団子と串のまちづくり」というコンパクトシティ戦略を採ってきた。富山ライトレールが、「串」として機能することで、沿線の住宅が増えるとともに、他の鉄道やバスの沿線に比べ商業用地も有意に増加し、地価の下支えにも寄与している。

8. 今後のスケジュール

＜岡山市・総社市・JR 西日本の三者 WG で検討中の事項＞

- ・ 段階的な整備を踏まえた利用者数の予測や整備効果の検討
- ・ 段階的な整備の具体的な内容
- ・ 具体的な目標年度（LRT 化の時期）の決定
- ・ 事業運営スキームと運行事業者の決定
- ・ 吉備線 LRT 化に関連するその他の取組内容の検討

＜今後のスケジュール＞



(参考) 計画素案の新聞記事

2014.10.30 山陽新聞

吉備線 LRT 化が最適と位置付け 岡山市など計画素案第 1 弾公表

岡山、総社市と JR 西日本は 30 日、JR 吉備線の LRT（次世代型路面電車）化構想について、事業実施の是非を含めて議論のたたき台とする計画素案の第 1 弾を示した。沿線の現状と課題を分析し、公共交通を軸に都市機能を集約したコンパクトシティーを実現する必要があると強調。鉄道のまま電化するなど他の整備手法と比較し、LRT 化が最適との結論を導いた。

素案第 1 弾は沿線地域について、人口や医療・商業施設の分散が進み、両市内の他地域に比べてバスや鉄道の運行本数が少なく公共交通の利用率が低いと指摘。人口減少や高齢化が進む中、地域の活力を維持するため、駅を核に住民や施設の集積を促すまちづくりが必要とした。吉備線の機能強化によって両市にまたがる吉備路の観光資源の活用も進むと見込んだ。

機能強化の手法は、LRT 化▽鉄道のままの電化▽専用道を走るバス高速輸送システム（BRT）化一の 3 案を提示。それぞれのメリット、デメリットを説明し、LRT 化の優位性を示した。

素案第 1 弾は同日、岡山市内で開いた検討会議（座長・阿部宏史岡山大副学長）の初会合で公表。両市と JR 西日本に住民代表、観光関係者らを加えた委員から意見を聞いた。反対意見はなかったが「LRT とはどんなものか、市民の理解が進んでいない。積極的に情報を発信すべきだ」「まちづくりのイメージも盛り込んだ計画にしてほしい」といった声が上がった。

LRT 化の運営主体、費用分担、日程などを盛り込んだ計画素案第 2 弾は 12 月 25 日の次回会合で示す予定。

吉備線は岡山―総社間を結ぶ単線の 20・4 キロ。

(2014 年 10 月 30 日 21 時 16 分 更新)



吉備線 LRT 化に向けて開かれた岡山、総社市、JR 西の関係者らによる検討会議



2014.12.25 山陽新聞

吉備線 LRT 化 160 億円超必要 岡山市など、計画素案第 2 弾公表

JR 吉備線の LRT（次世代型路面電車）化を検討する岡山、総社市と JR 西日本は 25 日、計画素案第 2 弾を公表した。1 時間当たり 4～6 本の運行頻度を目指し、車両購入や線路の整備などを進めた場合、開業までの初期投資として少なくとも 160 億円程度が必要とした。運営主体など事業のスキーム（枠組み）は 6 パターンの例示にとどめた。

同素案によると、利用者が時刻表を気にせずに利用できる運行頻度を目指し、間隔を 10～15 分に設定。朝夕のピーク時は 1 時間当たり 6 本、非ピーク時も 4 本を確保し、現行のピーク時 2～3 本、非ピーク時 1～2 本から倍以上に増やす。

実現には架線の設置、低床車両の購入、ホームの新設、行き違い設備の増設などが必要とし、初期投資額を試算した。ただ、駅の増設についてはさらなる議論が必要として加味していない。

LRT 化で利便性が向上し、1 日当たり約 1 万 500 人（2012 年、JR 西日本調べ）の吉備線利用者が増えていけば、運行本数をさらに増やしたり駅を増設したりと段階的にハード整備を進める考えも盛り込んだ。

6 パターンの事業スキームは、民間事業者が整備・運営して両市と国が補助金などで支援する「民間事業方式」▽線路などインフラを行政、運行を民間事業者が担う「上下分離方式」▽事業者を募る「PFI 方式」―など。民間事業方式は「効率性、安全性が確保されやすい」「収支悪化で事業者が撤退した場合、市が対応できない」というように各パターンのメリット、デメリットも説明している。パターンごとの官民の事業費負担は示していない。

計画素案は事業実施の是非を含め、LRT 化の議論のたたき台とするため、両市と JR 西日本が策定。10 月に吉備線沿線の現状と課題をまとめた第 1 弾は、同線の機能強化を図る手法として「LRT 化が最適」とした。第 2 弾は 25 日、岡山市内で開いた検討会議（座長・阿部宏史岡山大学副学長）で明らかにした。



JR 吉備線の LRT 化の計画素案第 2 弾が示された検討会議



両市と JR 西日本は今後、基本計画案の作成に入り、駅数など LRT 化の具体像づくり、スキームの絞り込みを進めていく。吉備線は岡山―総社間を結ぶ 20・4 キロ。

(2014 年 12 月 25 日 13 時 24 分 更新)

地域の公共交通

生活者視点で再構築急げ

政府は初となる2015年版「交通政策白書」を決定し

た。地方創生が叫ばれる中、縮小が進む地域の公共交通ネットワークを移動手段としてだけでなく、まちづくりと一体で再構築する重要性を説く内容となっている。

急激な人口減少や少子高齢化、車社会の進展などに伴う利用者減で、地域における公共交通は厳しい状況に置かれている。白書によると、JRや大手私鉄などを除く地域鉄道の輸送人数は1990年度の5億1千万人から13年度には、4億人にまで減った。路線バスは13年度までの5年間で6463キロが廃止され、多

くの地域で移動に困難が生じている。

岡山、広島県内でも井笠鉄道バスや備前バスの路線廃止に直面し、行政を中心に代替運行に乗り出さざるを得なくなったのは記憶に新しい。

自動車を運転できない高齢者や子ども、障害者らにとって、公共交通機関は欠くことのできない移動手段である。喫緊の課題となってきた高齢ドライバーの免許返納の受け皿ともなる。

公共交通の衰退が進めば、生活が脅かされる。利用者の減少が交通機関のサービス低下や、不採算路線の廃止などを招き、それがさらに利用者

を減らす「負の連鎖」を断ち切らなければならぬ。

そのために白書は、自治体を中心になって集約型などのまちづくりと一体で地域公共交通ネットワークの再構築を

も必要になると説いている。

地域公共交通を充実させる必要性や、再構築の方向などにはうなずける。公共交通を地域の基幹となるネットワークとし、交通分野だけでなく、医療・福祉や観光といった課題にも対応することで、地域社会全体の価値の向上につなげたい。

白書は、LRTの導入を軸にして居住地域を沿線周辺に誘導する集約型のまちづくりを目指す富山市など、各地の先進的事例も紹介している。

工夫をこらした取り組みの数々からは、地域を思う気持ちとともに、衰退する地域公共交通への危機感がひしひしと

伝わってくる。

富山市のLRTは、岡山ー総社間のJR吉備線のLRT化と同時に構想が発表されたが、岡山は出遅れた。富山では路面電車の環状化や富山駅内への乗り入れといった岡山と同様の課題も、既に実現している。ここに至って岡山市は吉備線LRT化や駅乗り入れに向けて力を入れ始めており、取り組みが急がれる。

新たな可能性を秘める地域公共交通の再構築だが、民間事業者に依存した独立採算制では限界がある。道路や図書館などと同じ公共財として、欧米のように行政が支援する割合を高めることも必要だ。

社説

図るよう提言する。次世代型路面電車(LRT)や、需要に応じた「デマンド交通」といった地域の課題に対応した多様なサービスの提供で、利便性と魅力の向上を図ること

求められる

地域公共交通の 再構築

解説 ワイド

交通政策白書を初作成

交通政策白書のポイント

- ・高齢化社会は地域公共交通の市場拡大の好機にもなる
- ・利用者減がサービス低下や路線廃止につながるが、さらなる利用者減を招く負の連鎖を断ち切る
- ・まちづくりと一体となった交通ネットワークづくりを進める
- ・観光客の利便性向上や地域間交流の活発化も期待

規模縮小に強い危機感

まちづくりと一体的な整備促進へ



住民主導で交通空白地域を解消
すでに地域公共交通の再構築に向けて取り組んでいる地に踏み切り、公共交通空白地域が発生。住民生活への影響が懸念され、そのため、市独自の輸送サービスを導入、市民の生活の足を確保している。

具体的には、市街地中心部を循環する「コバス」が市街地の回遊性を確保し、路線バスが市の中心部と地域の拠点をつなぐ役割を担う。住民生活への影響が懸念され、そのため、市独自の輸送サービスを導入、市民の生活の足を確保している。

政府は、このほか、交通関連のデータや重要な政策テーマを分析した「交通政策白書」を閣議決定した。交通政策基本法(2013年制定)に基づき初めて作成され、高齢化や人口減少の進行で衰退が危ぶまれる「地域公共交通」について主に取り上げている。その内容を解説する。また、地域公共交通の再構築に向けた視点を横浜国立大学の山村文彦理事・副学長(教授)に聞いた。

高齢化や人口減少、事業者の経営悪化など、地域公共交通の動向を輸送人員で示すと、路線(乗り合)バスは65億人(1990年)から4億人(2010年度)に減少。地域鉄道は5・1億人(90年度)から4億人(13年度)に減少。利用者は大きく落ち込んだ。その結果、交通事業者による不採算路線からの撤退が相次いでいる。代替輸送手段がない状態や路線バスが廃止された距離は、09・13年度の5年間で約6400kmに及ぶ(表参照)。鉄道でも、09・14年度の15年間で37路線、約754kmが廃止になるなど、地域の公共交通ネットワークの縮小が目立つ。白書はこうした現状について、人口減少に伴う利用者の

路線バスの廃止状況

年度	廃止路線(km)
2009	1856
10	1720
11	842
12	902
13	1143
合計	6463

減少がサービスの低下や路線の廃止を招き、さらなる利用者減少につながる。負の連鎖に陥っていると指摘する。

※国土交通省まとめ

地域公共交通は「自動車を運転できない人々にとって欠かせない存在」である。その衰退が進むと、自動車が運転できない高齢者にとっては生活の足が奪われ、大きな影響を受けるとは必至だ。内閣府の「高齢者住宅生活意識調査」では、多くの高齢者が買い物や通院に不便さを感じている結果が出ている。都市規模別で見ると、小規模な都市や町村ほど交通機関の不便さを感じている人が多い。

この点は、高齢者の自動車運転と密接に関連する。警察庁の「運転免許統計」によると、高齢者の免許証返納件数は年々増加しているが、「代替交通手段に関する懸念から返納を感ずっている人が多く」。

一方で白書は、課題克服に向けた取り組みが、地域公共交通の市場拡大につながり、観光客の利便性向上や地域間交流の活発化など、交通網の再構築による新たな効果にも期待を示す。その上で、自治体を中心に、まちづくりと交通網の整備を一体的に進める必要性を指摘している。具体策として、「LR1(超低床路面電車)」や「R1(バス高床輸送システム)」などの導入も掲げている。初期投資の大きさを懸念だが、今国会で「改正地域公共交通活性化・再生法」が成立した。民間投資の呼び水となるような国の出資制度を設け、円滑な整備の後押しが期待される。

この点は、高齢者の自動車運転と密接に関連する。警察庁の「運転免許統計」によると、高齢者の免許証返納件数は年々増加しているが、「代替交通手段に関する懸念から返納を感ずっている人が多く」。

一方で白書は、課題克服に向けた取り組みが、地域公共交通の市場拡大につながり、観光客の利便性向上や地域間交流の活発化など、交通網の再構築による新たな効果にも期待を示す。その上で、自治体を中心に、まちづくりと交通網の整備を一体的に進める必要性を指摘している。具体策として、「LR1(超低床路面電車)」や「R1(バス高床輸送システム)」などの導入も掲げている。初期投資の大きさを懸念だが、今国会で「改正地域公共交通活性化・再生法」が成立した。民間投資の呼び水となるような国の出資制度を設け、円滑な整備の後押しが期待される。

地域によっては、急激な高齢化や人口減少、事業者の経営悪化など、地域公共交通の動向を輸送人員で示すと、路線(乗り合)バスは65億人(1990年)から4億人(2010年度)に減少。地域鉄道は5・1億人(90年度)から4億人(13年度)に減少。利用者は大きく落ち込んだ。その結果、交通事業者による不採算路線からの撤退が相次いでいる。代替輸送手段がない状態や路線バスが廃止された距離は、09・13年度の5年間で約6400kmに及ぶ(表参照)。鉄道でも、09・14年度の15年間で37路線、約754kmが廃止になるなど、地域の公共交通ネットワークの縮小が目立つ。白書はこうした現状について、人口減少に伴う利用者の

2015.6.9

高齢化で公共の「足」確保が急務と強調 交通政策白書

高齢化社会は、地域公共交通にとって市場拡大のチャンス。政府は9日の閣議で、お年寄りが運転しなくても便利に暮らせる社会を目指し、次世代型路面電車（LRT）などによる生活の足確保が重要とする2015年版交通政策白書を決定した。高齢化や人口減などに対応するため、13年に制定された交通政策基本法に基づく初めての白書。

白書によると、JRや大手私鉄などを除く地域鉄道の輸送人数は、1990年度の5億1千万人から13年度には4億人に減少。路線バスは13年度までの5年間で、採算性悪化により6,463キロが廃止され、代替交通機関がない状態という。高齢ドライバーの免許返納率や死亡事故の割合は増加傾向にあり、地域公共交通の充実は交通安全上重要だと指摘した。

まちづくりと一体となった交通ネットワークづくり、LRTやコミュニティバスなどの普及を進めるべきだと強調している。

2015.6.10

高齢者に「生活の足」を 初の交通政策白書、閣議決定

政府は9日、高齢者をはじめとする交通弱者が運転をしなくても暮らしやすい社会を目指し、LRT（次世代型路面電車）やコミュニティバスなど、生活の足の確保が必要とする平成27年度版交通政策白書を閣議決定した。白書は25年に制定された交通政策基本法に基づくもので、今回初めてまとめられた。

白書によると、採算性の悪化などで、JRや大手私鉄などを除く地域鉄道の輸送人数は2年度の5億1千万人から25年度は4億人に減少。乗り合いバスも25年度までの5年間で計6,463キロの路線が廃止された。

白書では、人口減による利用者減がサービス低下や路線廃止を招き、それがさらなる利用者減につながるという負の連鎖に陥っていると指摘。地域の課題に対応した交通ネットワークの再構築が必要としている。

また、地域公共交通の充実が「観光客の利便性向上や地域間交流の活発化」にもつながると訴えた。

政策立案の参考という位置づけのため費用面の言及はなく、第三セクターが車両を保有し、運送事業者がタクシー事業を行う「上下分離方式」（島根県津和野町）、LRT沿線に都市機能を集めたコンパクトなまちづくり（富山市）など先進事例を紹介している。

平成 26 年度 交通の動向 第 189 回国会（常会）提出

第 2 節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(1) バス交通の利便性向上と LRT、BRT 等の導入

【交通政策基本計画における記載】

○コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補充・代替する公共交通機関である LRT・BRT 等の導入を推進する。

【5】 LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合） 【2013 年度 24.6% → 2020 年度 35%】

前節（1）の取組を推進することにより、コンパクトシティの形成と合わせた地域公共交通ネットワークの再構築を各地域で実現していくに当たっては、その根幹となる地域内幹線交通の確保と利便性向上により、当該地域全体としての交通の円滑化・効率化を図ることが不可欠となる。



阪堺電気鉄道

LRT は、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させるとともに、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力を持った、人や環境に優しい公共交通システムである。バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するものとして、各都市で導入が検討されている。

こうした LRT の導入に向けた取組を地域公共交通確保維持改善事業、低炭素化に向けた公共交通利用転換事業、社会資本整備総合交付金等により総合的に支援しており、2014 年度は、富山地方鉄道、阪堺電気軌道等において低床式路面電車（LRV）の導入が進められるとともに、札幌市において路面電車の既設路線を接続するループ化整備や、福井鉄道及びえちぜん鉄道における路面電車と鉄道の相互乗り入れ整備が進められるなど、各都市で公共交通ネットワークの再構築等が進められた。

BRT は、連節バス、公共車両優先システム（PTPS[®]）、バス専用道、バス専用通行帯等と組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムであり、2014 年度末時点で、全国で 16 箇所導入されている。

BRT の導入については、新たな自動車行政小委員会において、コンパクトシティの形成に資する自動車交通ネットワークのあり方について議論する中で、その役割に関して検討を行った。

また、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しや PTPS、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進した。



平成 27 年度 交通施策 第 189 回国会（常会）提出

第 2 節 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(1) バス交通の利便性向上と LRT、BRT 等の導入

【交通政策基本計画における記載】

○コンパクトシティ化などの都市構造転換等に併せ、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を促進するため、バス交通の利便性向上を図るとともに、道路交通を補充・代替する公共交通機関である LRT・BRT 等の導入を推進する。

【5】 LRT の導入割合（低床式路面電車の導入割合） 【2013 年度 24.6% → 2020 年度 35%】

LRT・BRT システムの整備及びそれらに関する IT システム等の高度化について、地域公共交通確保維持改善事業における地域公共交通法一部改正法の枠組みを活用した事業に対する補助率のかさ上げにより、支援内容を充実する。

また、2014 年度に引き続き、個別の交通実態等を勘案しつつ、バスや路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直しや公共車両優先システム（PTPS）、バス専用通行帯等の整備を行うなど、関係機関・団体等と連携して、公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進する。

