

Ⅲ 福山市

Ⅲ-1. 公共交通を軸とした将来都市像とまちづくりの基本的方向

【背景・問題意識】

○市街地が拡散、低密で自動車中心型の都市構造。以下の問題意識が存在。

①バスのサービス水準低下・路線廃止、高齢化の進展 ⇒ 移動制約者が増加

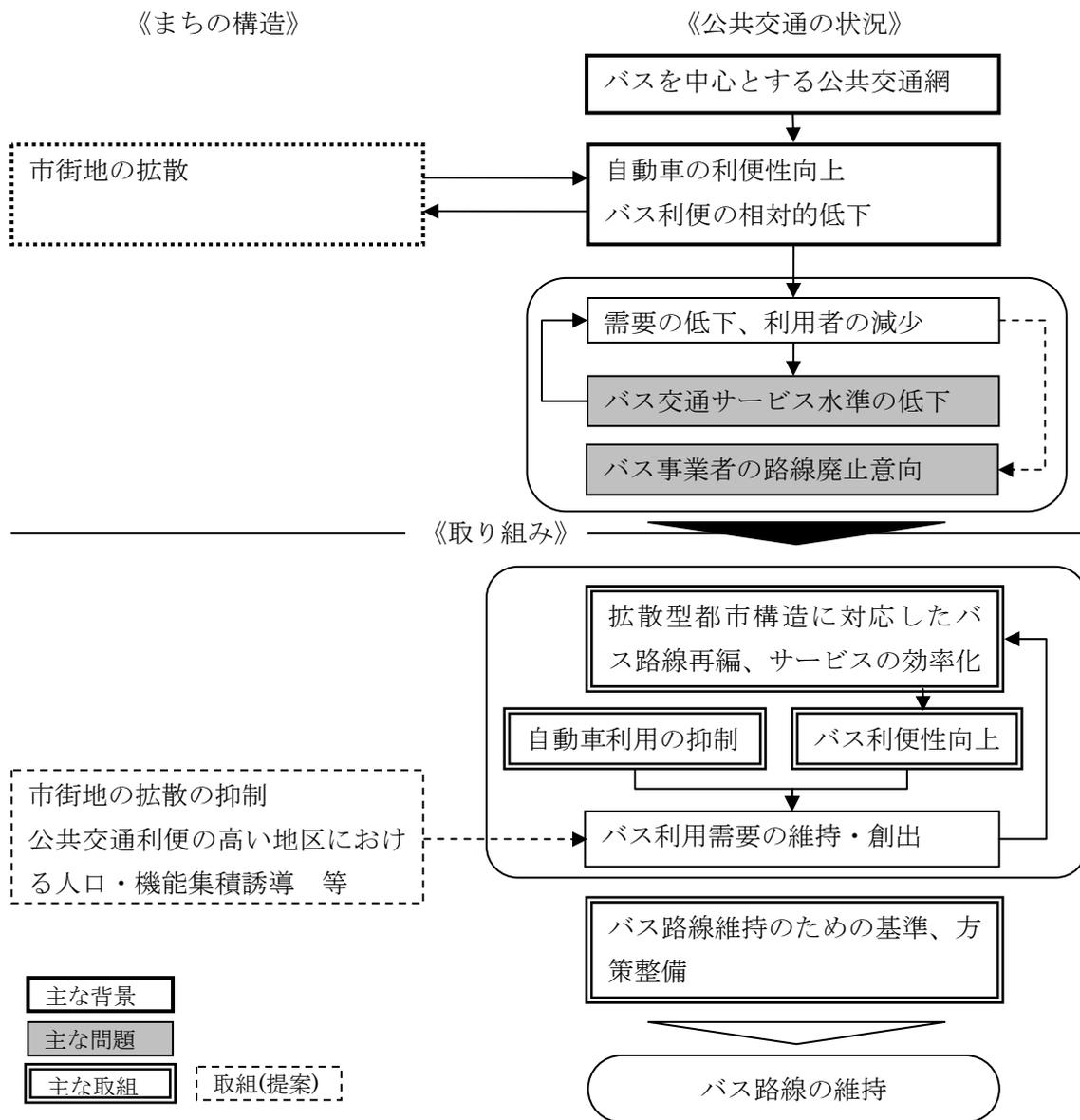
②自動車利用の増加 ⇒ 交通渋滞の慢性化、環境負荷の増大

【基本的方向】

○拡散型の都市構造に対応したバス路線の再編により、バス運行の効率化を図り、バス路線を維持する。

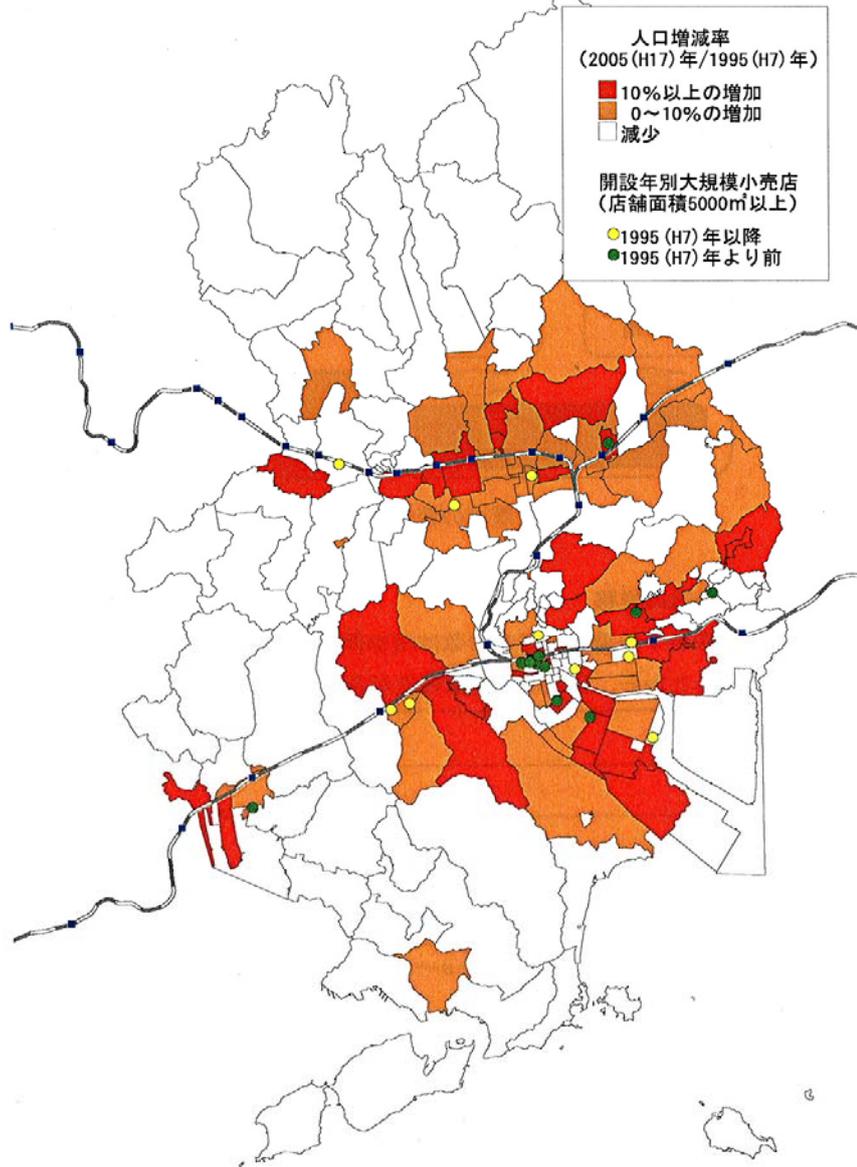
○自動車利用の抑制、バスの利便性向上により、バス利用需要を維持・創出する。

■背景と基本的方向



■市街地の拡散

- ・市中心部と周辺部で人口が減少し、中心部から離れた地域で人口が増加している。

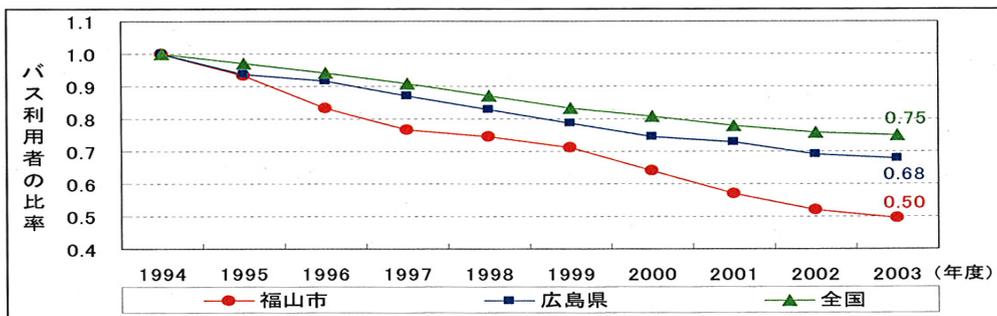


資料：住民基本台帳，全国大型小売店総覧 2005

図 町別人口密度増減 (1995年(平成7年)→2005年(平成17年))

■バス利用者数の推移

- ・全国及び広島県全体と比べても、利用者数の減少が顕著である。



資料：統計「ふくやま」

図 バス利用者の推移

Ⅲ-2. 公共交通体系の構築

【取り組みの概要】

- バス路線を幹線と支線を明確にした形で再編し、バス運行の効率化を図る。(平成18年度より順次推進)
- 乗合型の公共交通として路線を維持すべき最低限の需要基準の設定、最低限の運行回数基準の設定により、事業者から路線廃止意向が出た場合の対応を明確化。住民主体路線による運行など、路線維持のための新たな方式の創設。

【公民の役割分担】

- 公共が市民ニーズ等の把握、関係事業者間の調整を行い、路線の再編を誘導。採算性の低いものの維持すべき路線については公共が必要な支援を行う。

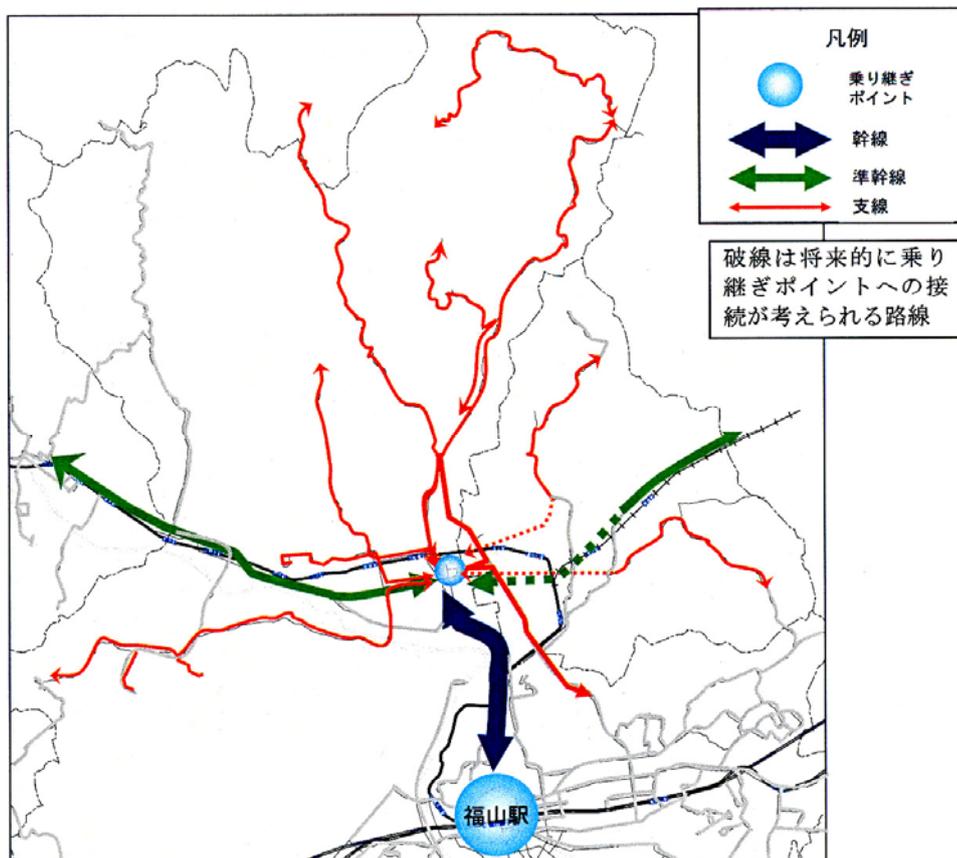
自治体：コーディネーターとしてバス交通ビジョンを策定し、民間バス事業者を調整
路線維持のために必要な支援を実施

事業者：採算性を考慮してバス事業に参入し、運行サービスを実施

【課題・提案】

- ・バスレーンの設置など幹線バスのサービス水準の向上
- ・路線再編にあたっての事業者間の調整
- ・自動車利用の抑制 バスへの転換の誘導

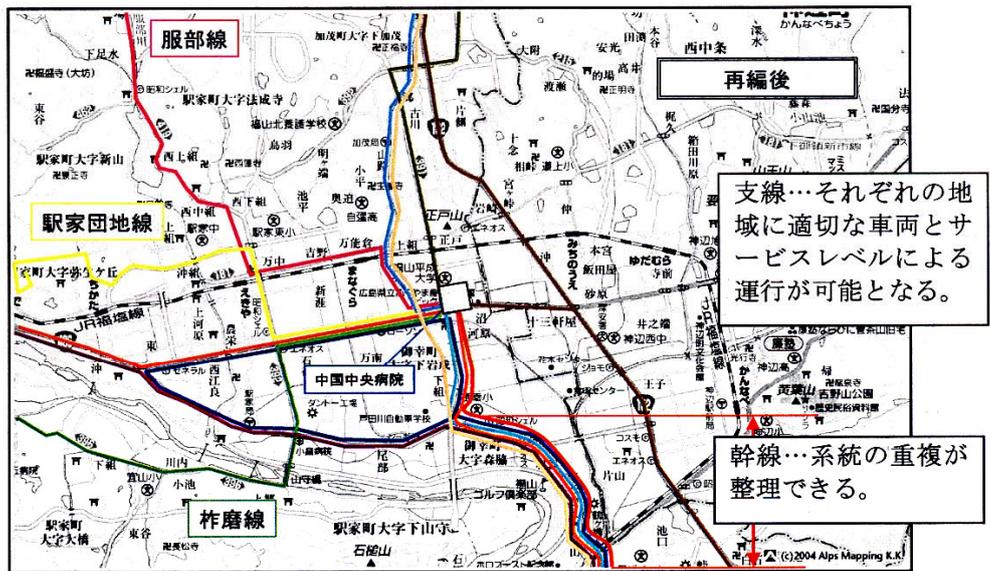
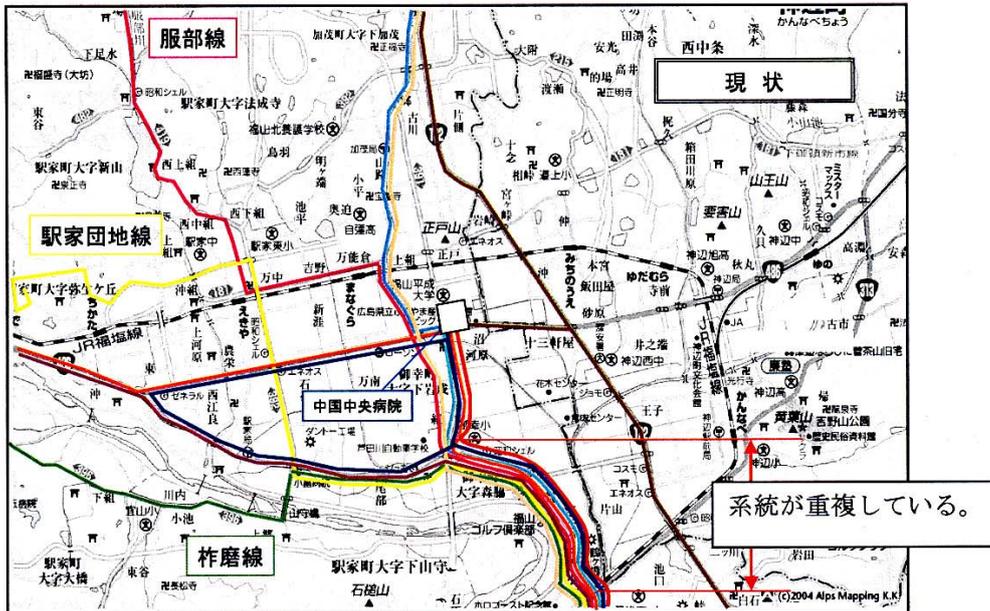
■北部ゾーンのバス路線の再編イメージ



■北部ゾーンにおける路線の再編（H18年度の取り組み）

② 再編対象路線

2006年度（平成18年度）中に実施する再編では下図に示す3路線を対象とする。



③ 運行内容

| | 幹線 (福山駅～中国中央病院) | 支線 (中国中央病院～ 再編対象3路線) |
|------|---------------------------------------|-------------------------------|
| 運行回数 | 朝夕ピーク時間帯は4回/時、 その他の時間帯は2回/時を基本とする。 | 最低運行回数(3回/日)を基本に、 住民と協議する。 |

■最低需要基準・最低運行回数の設定

最低需要基準

…乗り合い型の公共交通として維持すべき、合理的な最低限の需要の基準

⇒基準以下の路線については、個別サービスが合理的と判断し公共支援による維持は行わない

最低運行回数

…維持を図る路線について、行政サービスとして確保すべき最低限の運行回数の基準

⇒最低限運行回数の維持のために必要な経費については、行政が支援

a. 最低需要の基準

一般乗合路線(4条路線(※1))...
経常費用の32.5%以上の収益があること

委託路線(21条路線(※2))...
経常費用の30.0%以上の収益があること

○一般乗合路線については、バス運行対策費福山市補助金交付要綱に基づくもの

(国・県の補助金算定は経常収益率が55%以上であることを前提)

○委託路線については、バス運行対策費広島県補助金交付要綱に基づくもの

(2004年度(平成16年度)20%から30%へ改定)

※1 4条路線…道路運送法第4条に規定される一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持つ事業者が、一般的な乗合バスを運行する通常の路線

※2 21条路線…一般貸切旅客自動車運送事業者が道路運送法第21条の例外規定により、乗合バス事業を運行する路線

b. 最低運行回数の基準

準幹線…5回/日(日祝日3回/日)
支線…3回/日(日祝日2回/日)

※幹線については、需要が多く、運行回数の増加などサービスの充実により更に利用者の拡大を図る路線であるので最低運行回数を設けない。

通勤・通学、もしくは通院に朝1便、買物や通院帰りに昼1便、通勤・通学帰りの夕方1便、合計3便を、行政責任で維持すべき最低限必要な運行回数とする。

準幹線については、この発展性もしくは利用促進の視点を含め、5回の運行回数を維持することとする。

利用実態等により最低運行回数の基準によりがたい場合は、(仮称)生活バス交通利用促進計画推進委員会の意見をふまえ、必要な調整を行う。

■最低需要基準に満たない地域における住民主体による路線維持の考え方

- ・最低需要基準に満たない路線は、行政サービスとして確保する必要はないと判断し路線を廃止。
- ・こうした路線のうち、地域住民が主体となって運行計画を立案し、利用者増を図ることで、最低需要基準以上の収益確保が可能な場合は、行政が一定の範囲内で支援を行う。(住民主体路線)

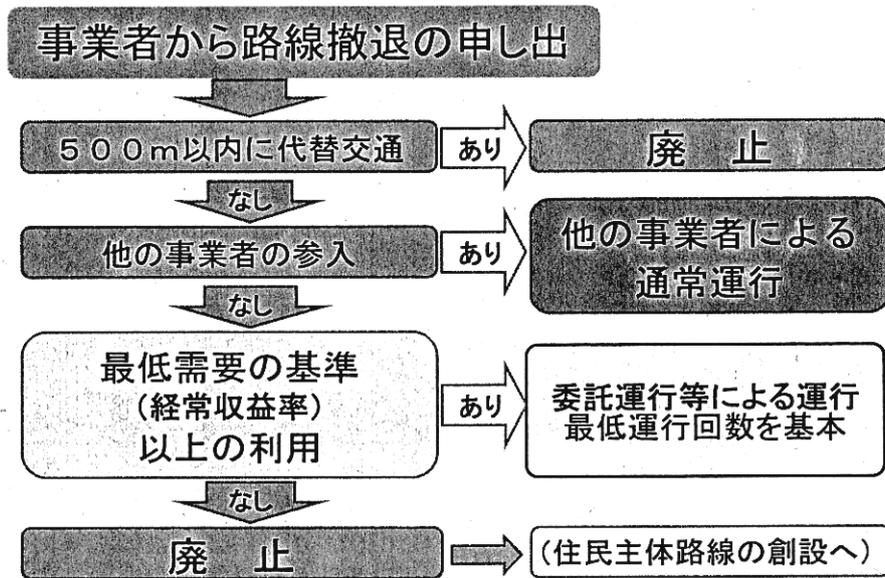


図 退出路線の申し出があった場合の対応フロー

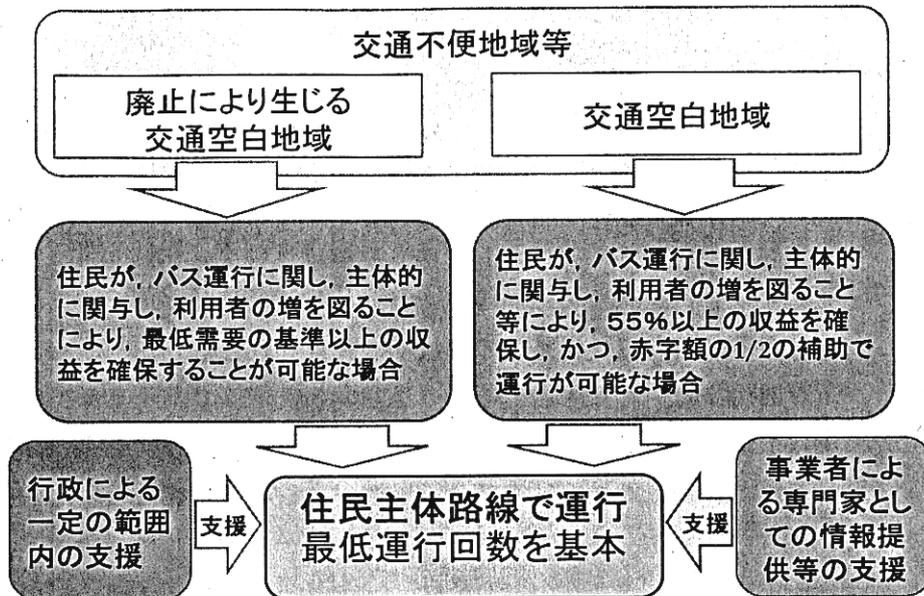


図 住民主体路線について