生産性向上の取組についての適用可否

(地域間幹線系統確保維持計画9. 関連)

平成29年6月12日付けで国土交通省自動車局旅客課から通知された「地域間幹線系統バス「生産性向上の取組」の進め方等について」において、検討にあたって求められている内容に対し、本協議会として資料を整理。

- (1) 取組の検討にあたって以下のA～D)について求められている。
- A) 全ての系統について、少なくとも通達別添「路線バスの生産性向上の取組事例」で示した全ての取組事例と同様の取組について検討。
 - B) 輸送量が補助要件下限(15人/日)に近い系統(過去3年間で1回でも実績輸送量が15人/日未満となった系統、又は平均乗車密度が5人未満の系統等)は、代替輸送手段への見直し等を検討。(バス系統として維持する必要がある場合は、その個別具体的な理由を整理。)
 - C) 自治体が回数券等の購入を行っている系統のうち、実際の乗車人数が下限(15人/日)を下回る系統は、代替輸送手段への見直し等を検討。(バス系統として維持する必要がある場合は、その個別具体的な理由を整理。)
 - D) 上記A～D)の検討に限らず、地域の状況に応じた取組を積極的に検討。

これを踏まえ、補助対象路線ごとに以下の内容について整理。

- ・ 「路線バスの生産性向上の取組事例」(事例1～4)の適用の可否と適用できない場合の理由
- ・ 輸送量が補助要件下限に近い系統について、代替手段へ見直さず、バス系統として維持する必要がある理由

- (2) 取組の効果目標として、増収額、費用削減額、収支改善率等の数値目標を設定することを求められている。それに対し、本協議会の計画において掲げる「輸送人員の維持または増加」等の目標の妥当性の根拠として、以下のデータを整理。

- ・ 各路線の輸送人員の推移
- ・ 沿線市町村の人口推移(人口の減少は、利用者数に一定の影響を与えるため)

番号	事業者名	系統名	備考
1	南海バス株	美木多線	
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
<p>【堺市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の運用上効率的なダイヤで運行しており、荷物を積み下ろしするような時間を設けていない。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。 ・当社労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能。 			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否(実施済)
<p>【堺市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西区役所前での乗継をなくし、堺東駅等の商業エリアと接続することにより、利便性の向上及び効率化をはかる。(平成29年8月26日に路線の再編済。) <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に福泉高校、西区役所、南区役所(いずれも堺市)へ立ち寄りを行っており、近辺に追加できる商業施設や公共施設がない。 			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
<p>【堺市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に沿線小学校において路線バスを通学に利用しており、他に混乗できそうな他の交通手段は見当たらない。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。 			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	否
<p>【堺市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この路線のエリアでは観光利用できそうな箇所は見当たらない。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線運行上に観光活用ができそうな箇所は見当たらない。 			
代替輸送手段への見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			

番号	事業者名	系統名	備考
2	南海バス(株)	天野山線	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
<p>【河内長野市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用車両が当該路線専用ではないため、バス車両の改修が特定の車両に限定できないことや、高齢化が進む中で座席を減らしてしまうと、利用者が混雑している時にかえって不便を強いてしまう結果になると思われる。 ・過疎地ではないため、宅配需要も多く、宅配業者にとっても該当路線だけを貨客混載にするメリットが薄いと思われる。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。 ・当社労働条件上、乗務員に荷物のチェックを行わせることは不可能。 			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	否(実施済)
<p>【河内長野市】 ※再編済</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山間部(特に和泉市横山校区等)の住民にとって、買物、通院、通勤、通学のためには欠かせない移動手段であるため、幹線系統と輻輳する他路線同士を調整(統合)することにより、幹線系統の安定的な運行を目指している。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部槇尾中学校発着便を旭ヶ丘へ乗り入れを行うなど、再編を行っているが、現時点で他に立ち寄りできる商業施設・公共施設等がない。 			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
<p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。 			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	実施中
<p>【河内長野市】 ※対応済(引き続き、企画乗車券の周知・広報)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線にある天野山線金剛寺で行われた落慶法要やそのイベント等へのアクセス方法として、バスの利用をPR。 ・文化財担当で作成したガイドブック「河内長野ヒストリップ」(平成30年3月発行)の天野山金剛寺の特集ページにおいて、バスでのアクセス方法をPR。 ・バス利用促進を目的とした企画乗車券(バス1日乗り放題モックルカード・ワイドモックルカード)の広報のため、乗車有効区間を示したマップや、沿線の観光施設等でカードを提示した場合に有効な割引情報等を記載したチラシ・ポスター等を平成25年度から毎年、作成・配布。 ・外からの来訪者にも興味をもってもらえるよう観光地の写真やモデルコースを掲載するなど、掲載内容も工夫。 ・また、カード提示者への特典協賛事業者も28年度は前年度まで5事業者だったものを24事業者、29年度は26事業者、30年度は32事業者にまで拡充。 ・隣接市と連携し、市HPで天野山線の観光・買物スポットや天野山線を利用したアクセス方法、時刻表等を掲載し、PRを実施。 ・人口減少が進む中、生活路線としての地域住民の利用だけではバス路線の維持は困難なことから、上記のような取組みを通して、既に、観光利用の混乗を実施。 <p>【南海バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線上に観光地の天野山金剛寺があるが、すでに河内長野市内限定1日乗車券「モックルカード」がある。 			
代替輸送手段への見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
<p>当路線は、通勤や買い物等で利用する沿線の地域住民の生活交通手段として欠かせない路線である。また、観光地の天野山金剛寺を訪れる利用も多く、代替輸送は困難である。</p>			

番号	事業者名	系統名	備考
3	南海ウイングバス(株)	山直線	平均輸送密度5人未満
4	南海ウイングバス(株)	東ヶ丘線	平均輸送密度5人未満
事例1(貨客混載の取組)		適用(可or否)	否
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の所、物流事業者やその利用者からの具体的な要望が無い。 <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。 ・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。 ・バス運行中、乗務員に荷物のチェックを行わせることは困難。 			
事例2(バス路線の再編)		適用(可or否)	検討
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路泉州山手線の延伸や拠点の形成に合わせて公共交通ネットワークの再編を進め、拠点に形成される交通結節点を中心に地域特性を活かした人・物・情報が行き交う地域拠点、広域交流拠点の形成を促進し、公共交通による市内外のアクセス改善を図る。 <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸和田市と交通ネットワークのあり方について連携をしていきたい。 			
事例3(路線バスへの混乗化)		適用(可or否)	否
<p>【南海ウイングバス】【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。 			
事例4(地域住民の生活利用と観光利用の混乗)		適用(可or否)	可
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年度、終点停留所である道の駅愛彩ランドにシェアサイクルを設置。異なる交通モードを組み合わせることで観光利用との相乗効果を図る。 <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者として協力できることがあれば、岸和田市と連携をしていきたい。 			
代替輸送手段への見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は岸和田市内地域拠点と市外の拠点を連絡し、通勤、通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的での移動を支える路線として生活利用に欠かせない路線となっている。また、通勤・通学利用も多く、代替輸送は困難である。 			