

誰がサービスレベルを決めるのか

RACDA総会 2022-0326

公共交通サービス「準公共財」⇔民営前提の法律

国鉄が…あなたの鉄道になります。

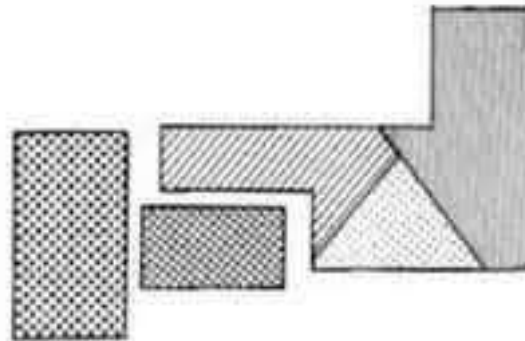
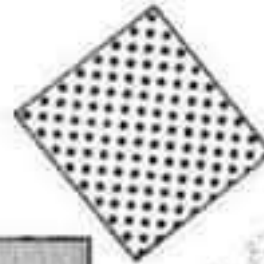
民営分割

ご期待ください。

○全国画一からローカル優先のサービスに変わります。

○明るく、親切な窓口に変身します。

○楽しい旅行をつぎつぎと企画します。



民営分割

ご安心ください。

○会社間をまたがっても乗りかえもなく、不便になりません。運賃も高くなりません。

○ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。

○ローカル線(地方線)もなくなりません。

自民党

62年4月を目指して新しい鉄道をみなさんと一緒に考える

2000人以下は廃止だとなるか

赤は山陽新幹線

青は残る可能性がある？在来線(四国は一部のみ表記)

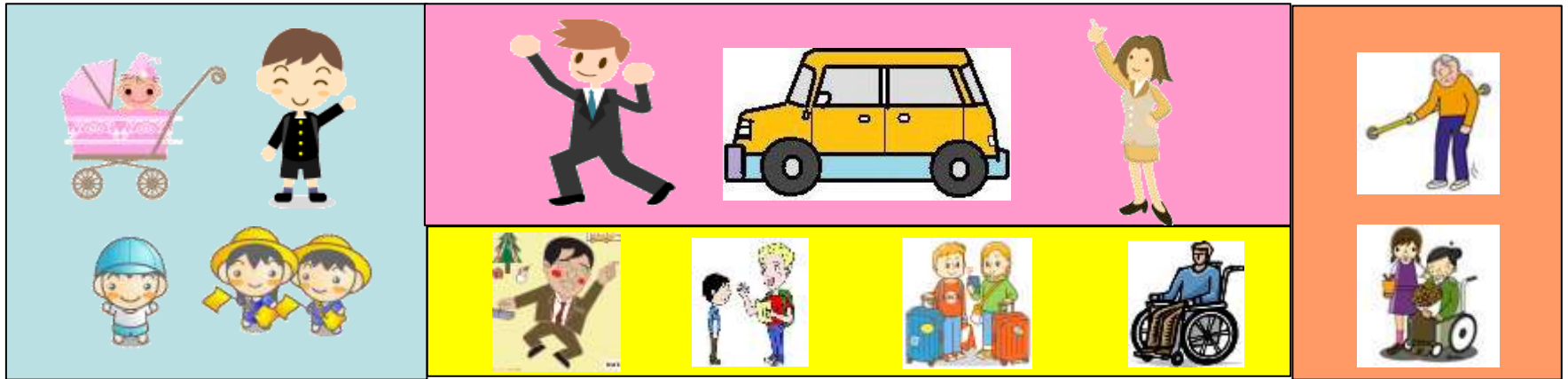


人生35年／85年は電車バスが必要

We use public transportation 35years/85years

20歳車購入

70歳免許返上



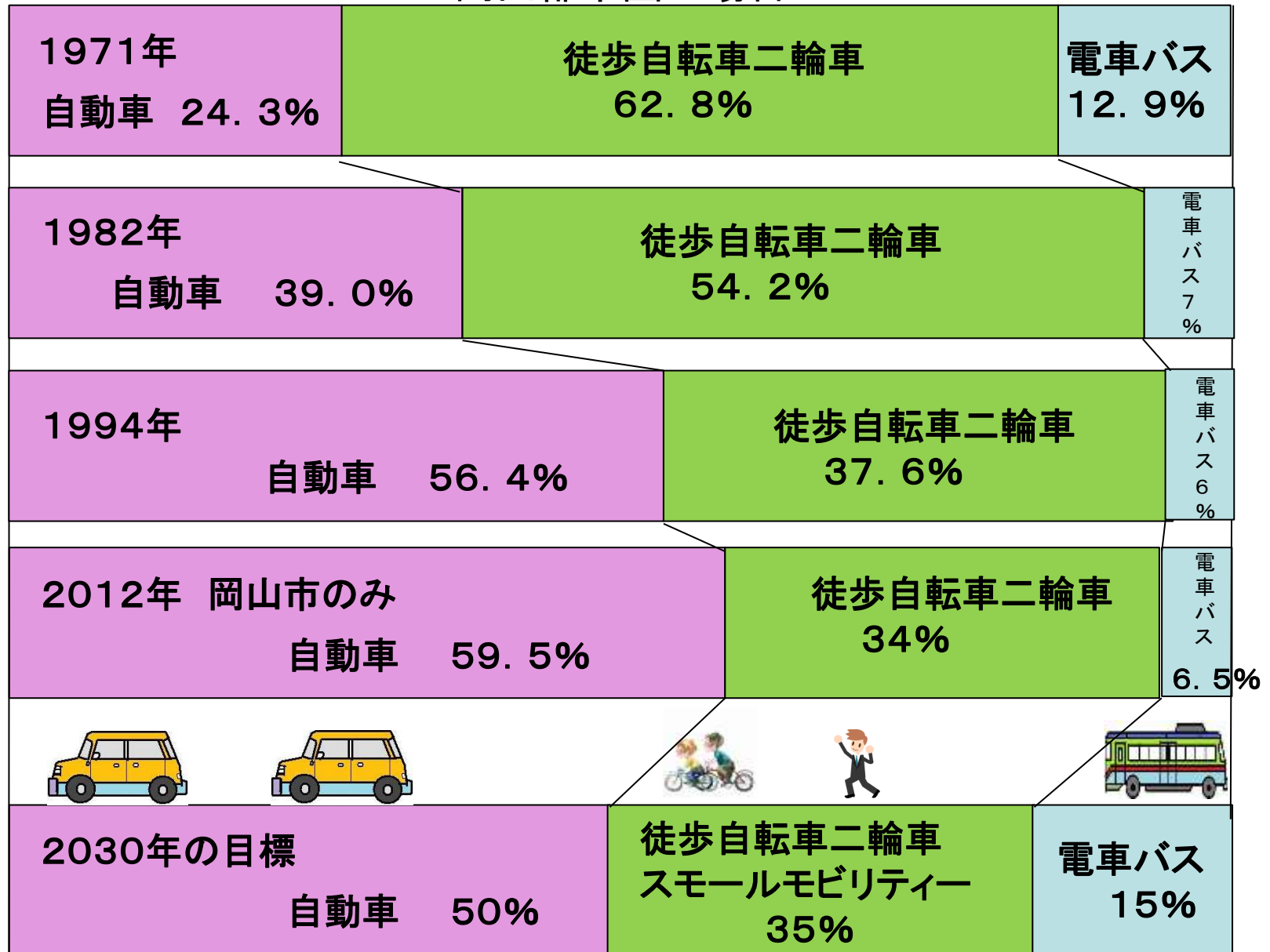
子供も学生も、車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば、公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通が必要

外国人も旅行者も、公共交通は必要

公共交通は道路やWi-Fiと同様の社会インフラ

都市圏の交通分担率目標が必要

岡山都市圏の場合



サービス水準と人口

人口増加を目指すモデル構築

一日30本、30分に1本あれば、人口増加と採算

- サービス水準の設定、一般財源1%、PSOモデル
主幹線60本、幹線30本、枝線15本、周辺9便
生活路線+通勤・通学+観光=路線バス

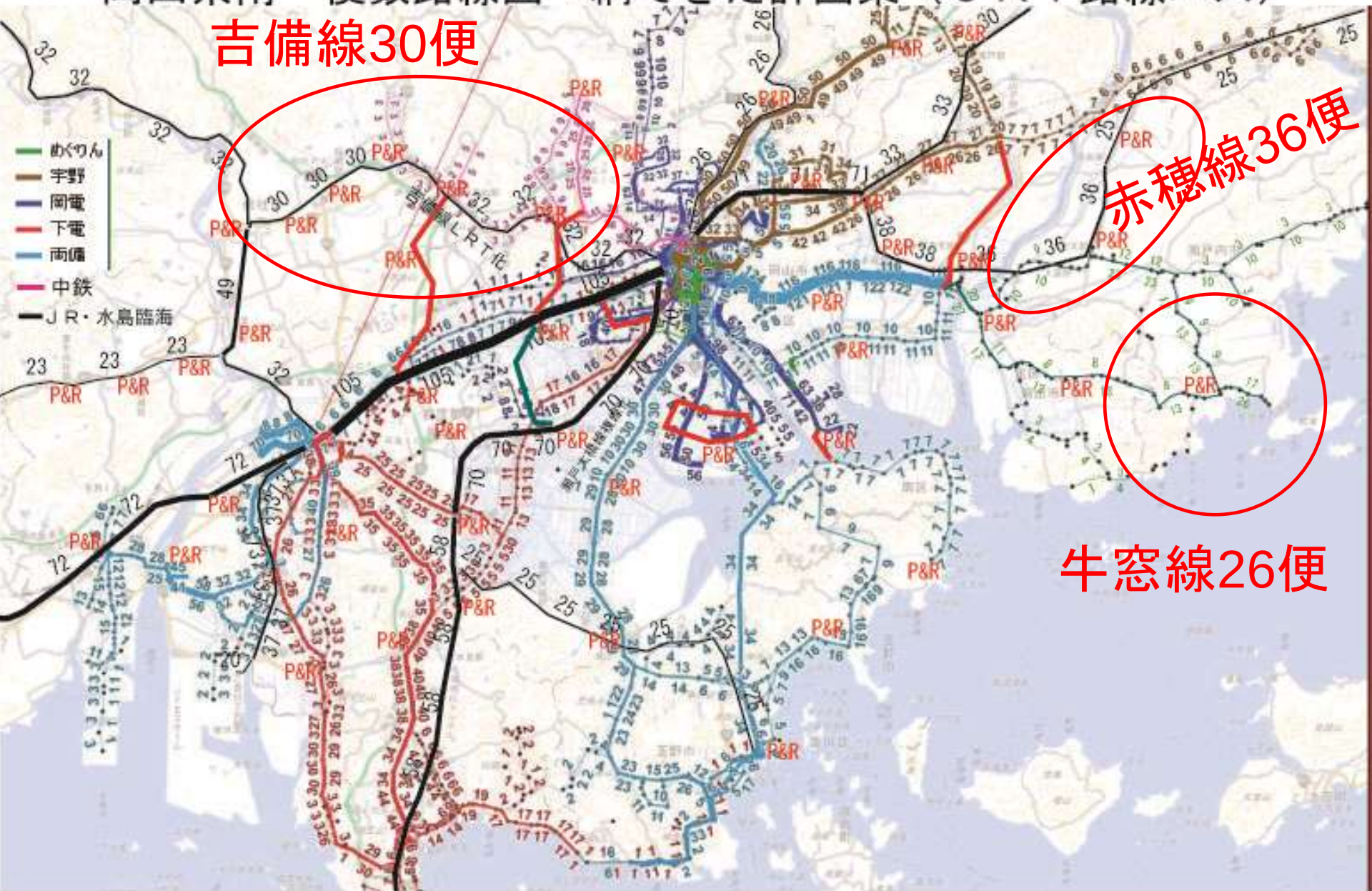
民間の事業者はサービス水準決定不可
立地適正化計画に準じ、通勤通学適用では
800m～2km範囲地図等作成して誘導
岡山市は30便以上を立地誘導

岡山県南・便数路線図 + 網できた計画案 (JR + 路線バス)

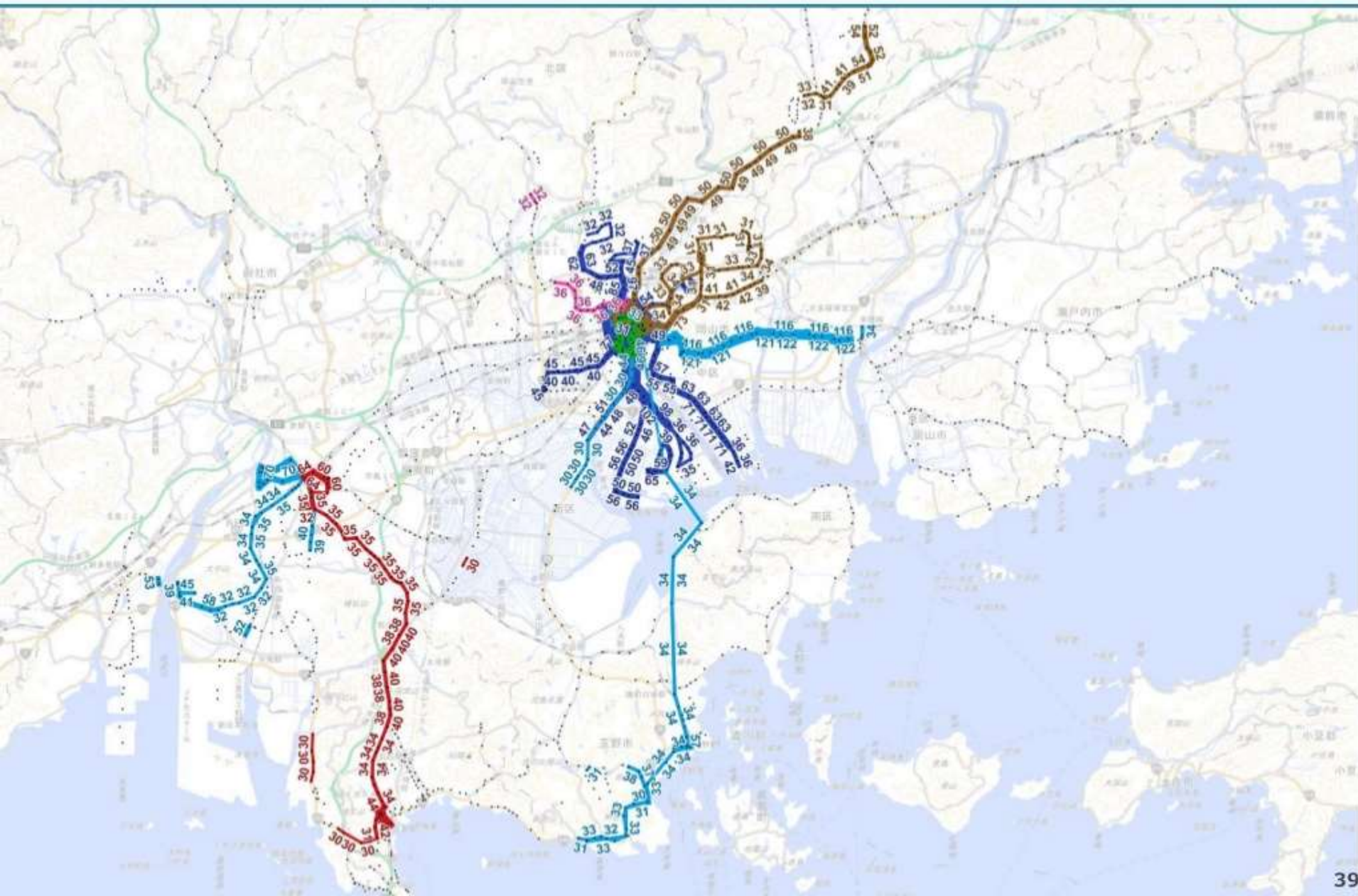
吉備線30便

赤穂線36便

牛窓線26便

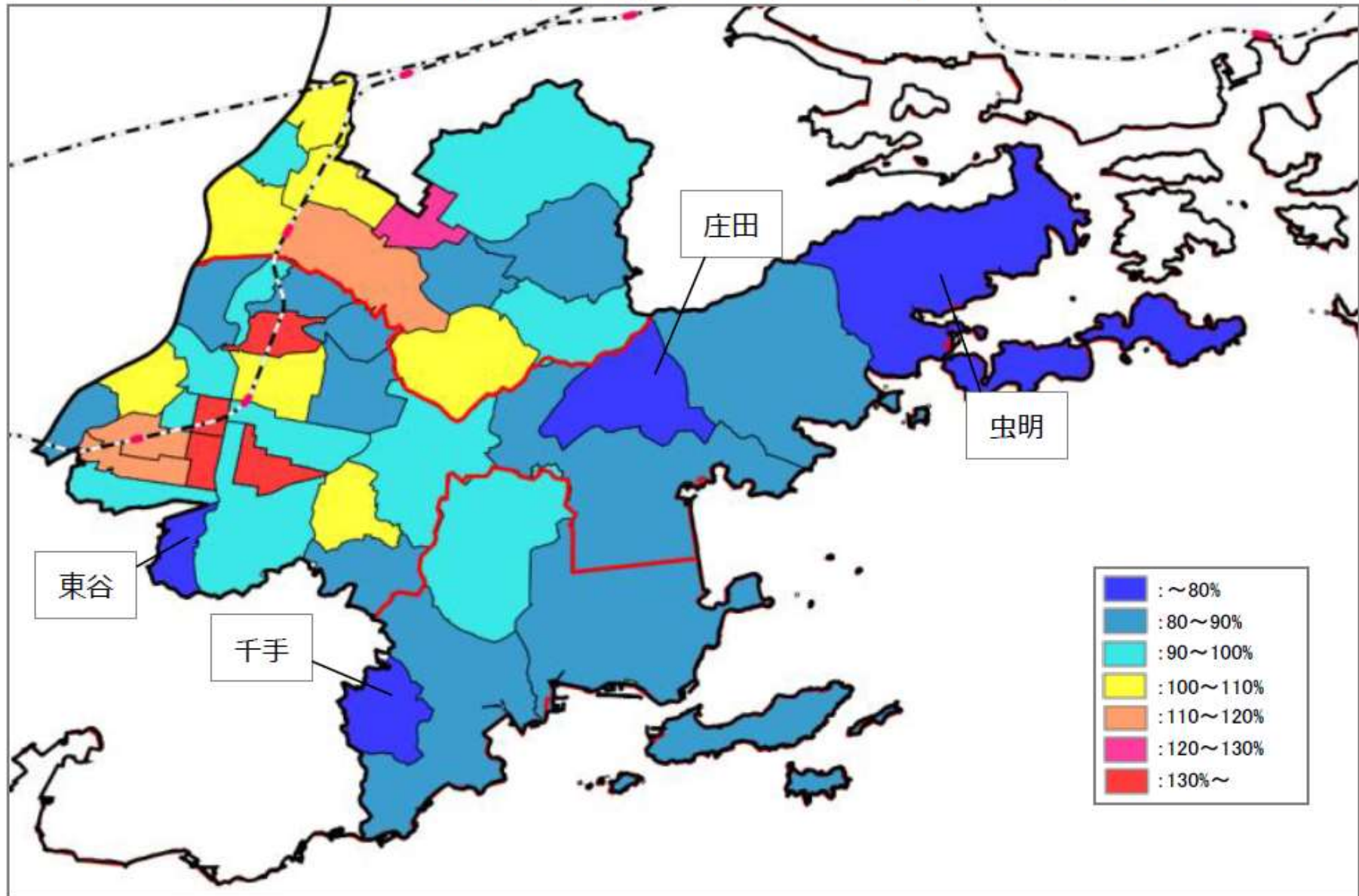


30往復以上の路線



瀬戸内市の人口動態・一人負け牛窓

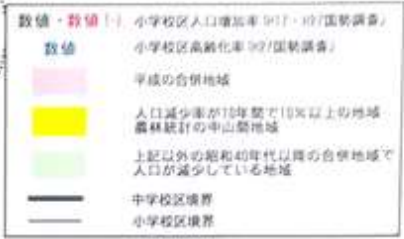
【各地域別の人口増減(2000(平成 12)～2010(平成 22)年)】



バス路線廃止
→高校生消滅
→地域人口消滅

平成30年1月16日開催
第1回 中山間・周辺地域の
振興に関する有識者懇談会資料

対象エリア（案）



H17年-27年
人口減少10%超

電車バスで人口増やせるんじゃないか

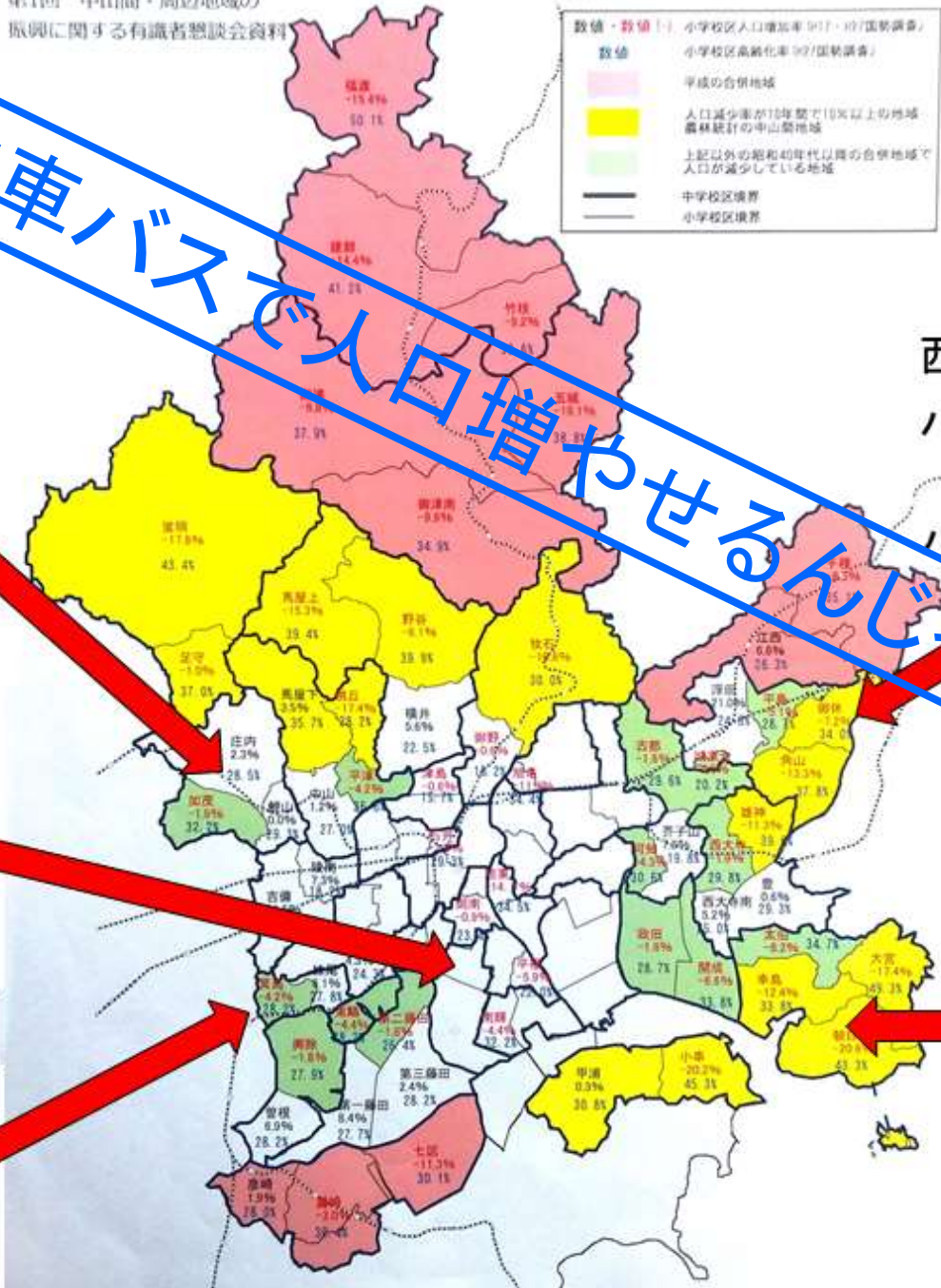
吉備線LRT化
一宮ももの里
バスプロジェクト

西大寺ー瀬戸駅
バス路線廃止の影響
が大きいのでは
バスルート復活必要

岡南地区
バス空白地帯
天満屋Happy
バスターミナル

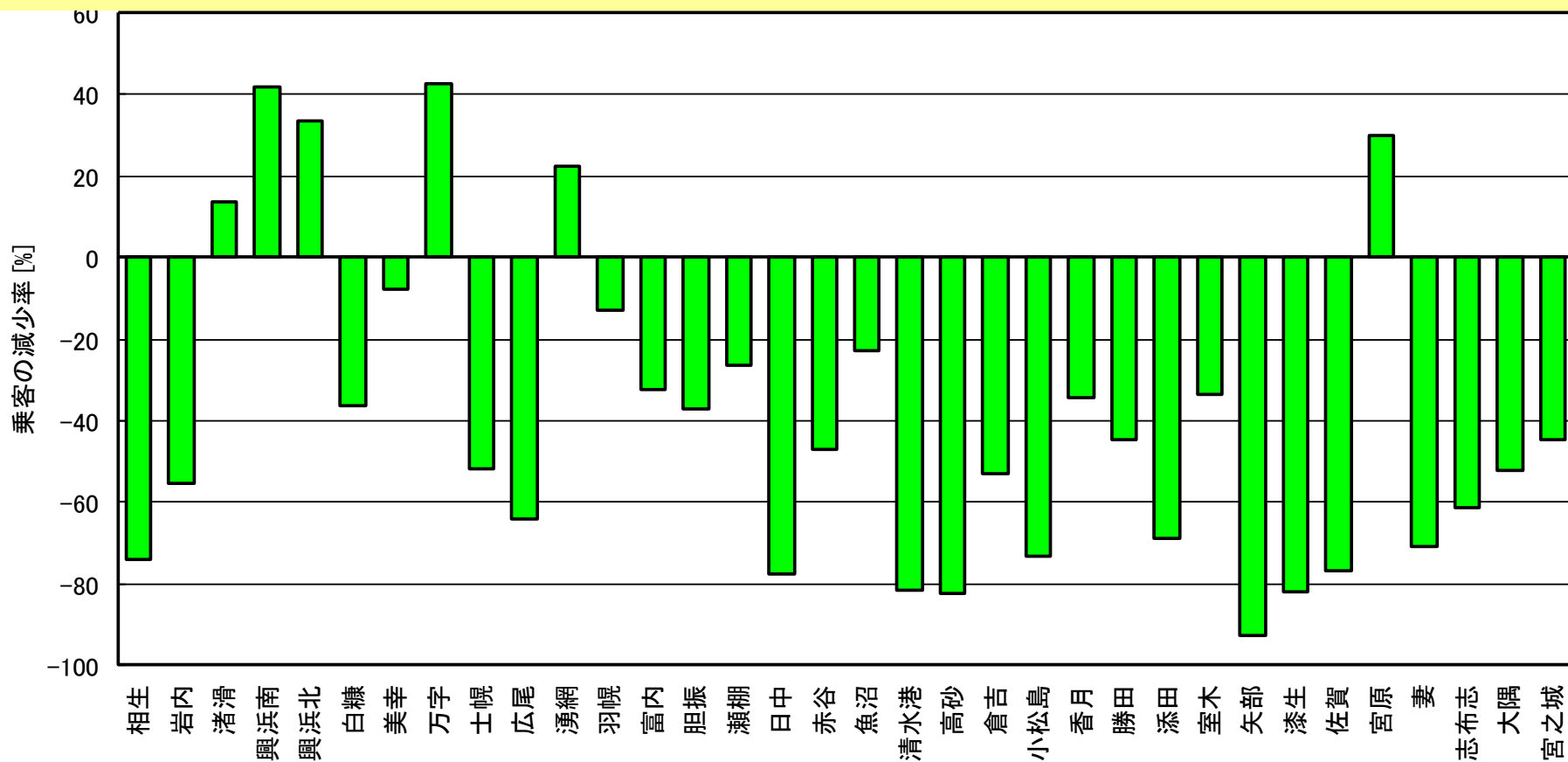
犬島10万人
プロジェクト
牛窓西大寺
瀬戸芸連動

瀬戸大橋線
完全複線化



「軌道に乗る」⇔「無軌道」

初期投資大だが覚悟が必要、→計画的まちづくり



バスは定時制、輸送力、バス停サビの面で、鉄軌道には及ばない
バス転換後70%以上で平均乗客は半減している

JRにも公費負担を、吉備線LRT

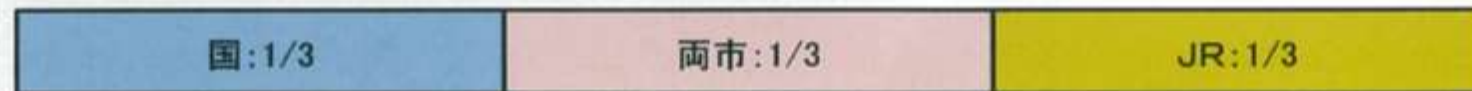
- 吉備線LRTのキモは、運行頻度30便→60便
- 運行費6億円、修理費1億の半分**5000万市負担**



<内訳>

※国費を最大限に活用することを前提としている

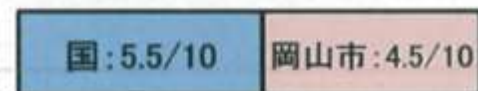
①地上設備、車両: 約171億円



②新駅設置等: 約25億円



③道路拡幅等: 約44億円



便数倍増、ピーク10分ヘッド
30m級12輦36億円、一部軌道化

2017瀬戸内市の交通予算の分析

一般会計	183億円、医療99億円、水道10億円		
市営バス	1836万円+補正615万円=2451万円		
路線バス	636万円	タクシー	600万円
通学バス	150万円		
前島フェリー	1930万円		
合計	5761万円+担当人件費	0.3%程度	
JRや路線バスがあるから、安くついているが			
牛窓方面バスが壊滅すれば、JR利用も現象			
JR邑久駅改修	6億4830万円	(スポット)	
道路建設	4億6412万円		

地元負担がされないならば

- 赤字補填はできないとしたら

8便×往復2×50人×200円×365日=5840万円

富山市の高山本線支援15年、4000万／年

「備前長船刀剣電車」のラッピングなどの広告費を負担
車両買取、維持費負担(公設民営)

駅を買取り、みどりの窓口

備前市は学習室・直営バス営業所

通学定期無償化→(4月から小中学生市営バス無料)

- 岡山市・倉敷市が岡山県南交通連合室設置

JR含めた便数・ダイヤ・バス接続・情報・営業スタッフ10人以上

山陽線瀬戸・和気減便問題とスクラムを組む

岡山市・瀬戸内市・赤磐市・和気町が関係

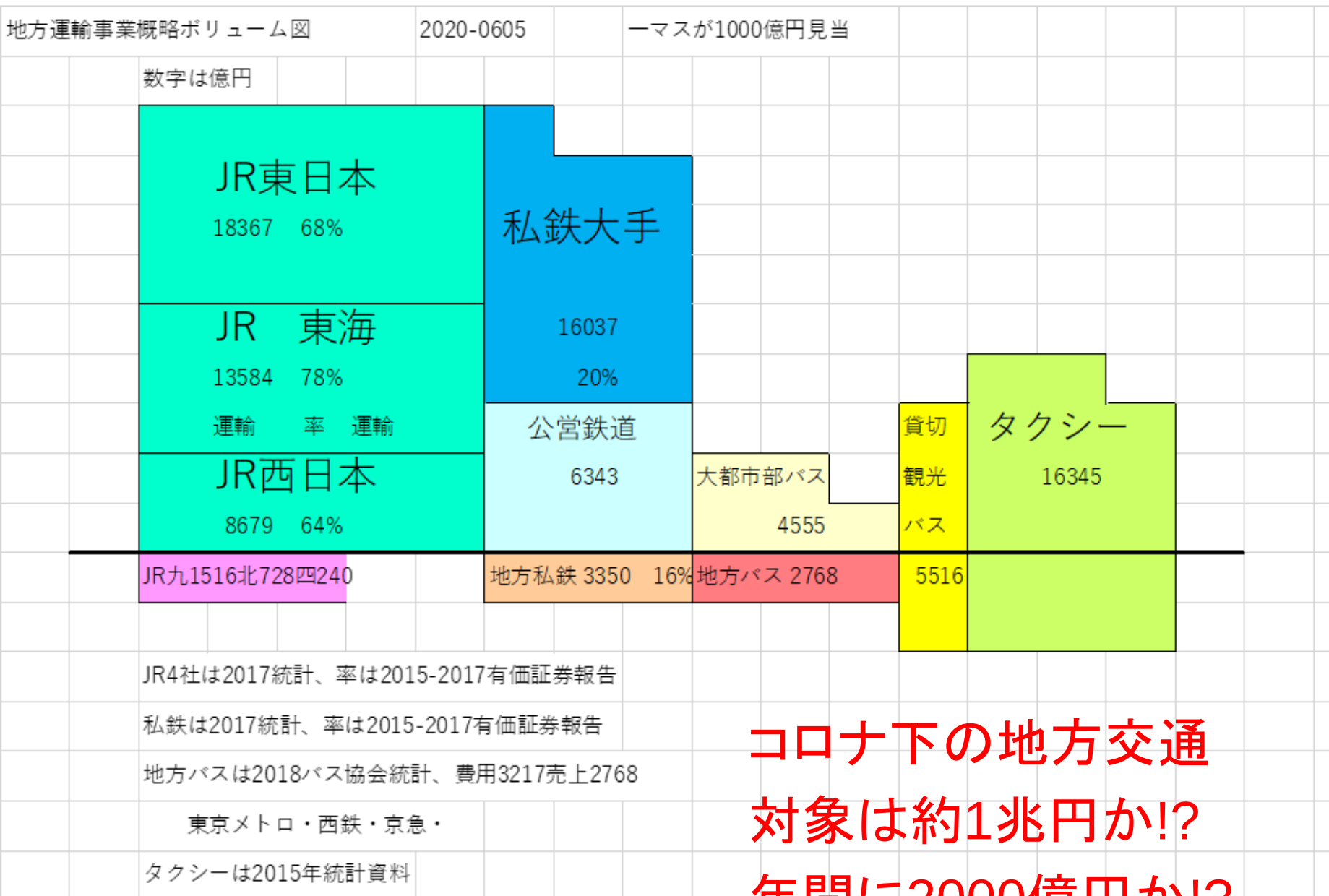
JRサービスダウンと各地の取り組み

- JR各地では無料の時刻表配布中止相次ぐ
- JR山陽線快速廃止、滋賀新快速減便

ミドル都市圏の立地適正化計画への影響大

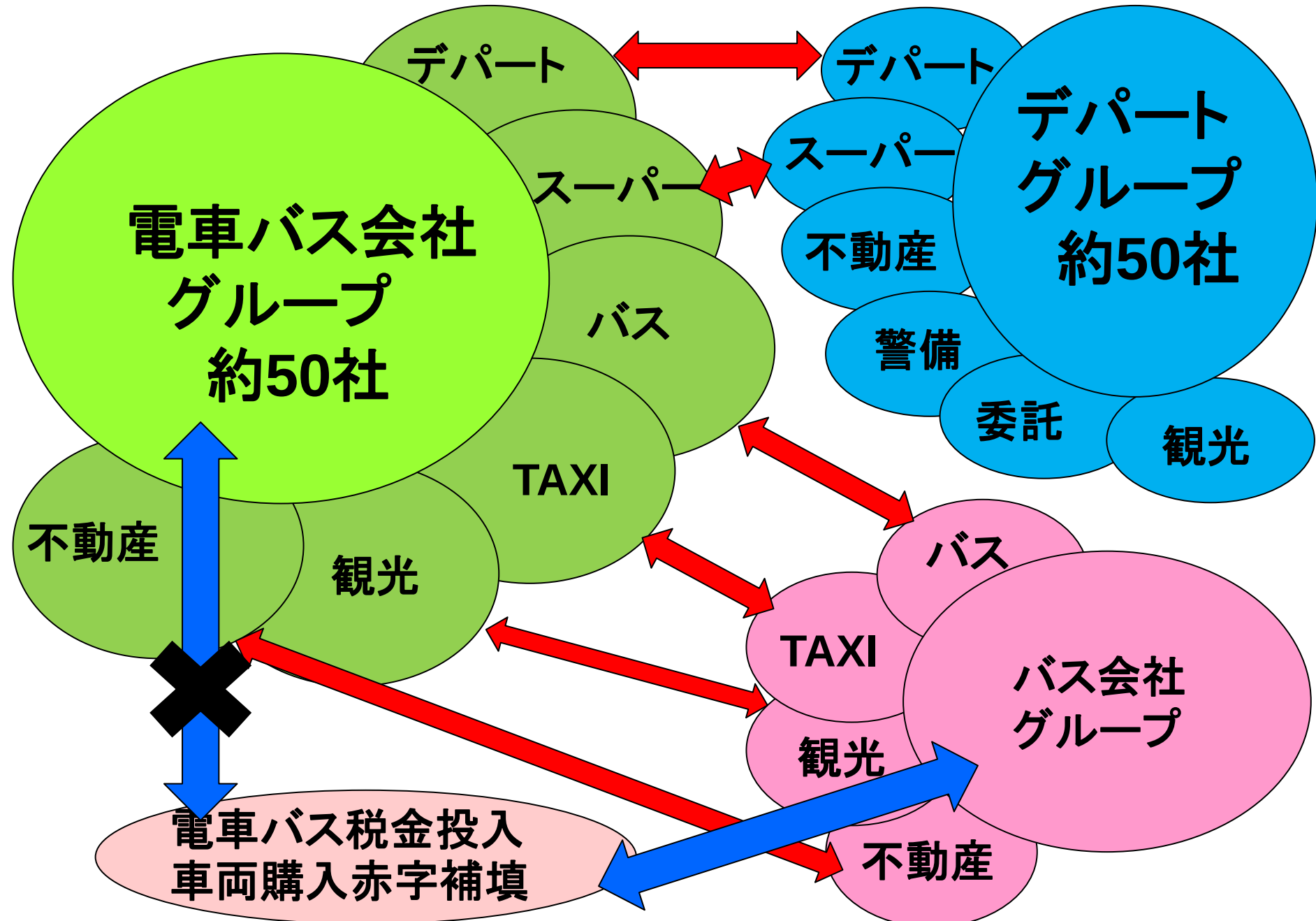
- トイレの廃止・維持コスト削減
- JR九州・駅名看板の廃止
- JR九州・混雑列車の座席撤去
- JR九州・特急列車の車掌廃止
- 駅の時計廃止
- 姫新線太市駅の民間企業本社立地
- 岡山市・野々口駅、迫川駅のトイレ整備

大手私鉄の内部補助前提の制度設計の限界



コロナ下の地方交通
対象は約1兆円か!?
年間に2000億円か!?

交通で食えない交通事業者と、税金投入を阻む財界事情



1. 早期に実施すべき具体的方策

①通学定期公費負担・子育て支援(事業者の割引負担軽減)。

②バリアフリー公費負担化(医療・介護費の軽減)。

③デジタル投資公費負担

④乗継運賃公費負担

グリーンリカバリー施策として活用

2. 短期間で創設すべき制度の提案

①地方自治体がサービス水準を決める

②一般会計の1%程度(地方交付税等)。

③広域総合調整機能(交通連合等)

鉄道・バス・データ・調整・営業各2名の組織

3. 検討を開始し、5年以内に改正すべき制度

①官民の責任分担の明確化、商業サービスと公共サービスの切分

— 公共サービス義務(PSO)と位置付け、受託等、契約で運行

— 鉄道の上下分離は官民の機能分離としPSOで積極活用。

②上記を実現する関連事業法の改正と十分な予算措置

岡山市バス電車無料デー

- 2019年 熊本桜町バスターミナル開業記念
- 2021年 岡山市コロナ対策で企画

対前週、日曜4万4千人増加し2.4倍 金曜3万3千人増加し1.6倍
デパート来店者数が40%増加、経済への好影響

- 2021年 高知市11月～1月週末無料デー
- 2022年 札幌市20日間16億3800万円予算化
- 公共交通の潜在能力、価格抵抗が大

単に自動車増加が、公共交通衰退の原因ではない
全国路線バス7000億、費用7500億、全部無料なら!!!

- 世界98都市電車バス無料、タリン、ダンケルク
税収・人口・渋滞・環境・教育・観光・貧困対策

犬島アートバス

- 両備バスは年間650万円の赤字で3月廃止
- 瀬戸芸・犬島海底ケーブルWi-Fi整備3億5千万
岡山市1億2300万、福武1億2300万、NTT1億0400万
- 山南統合校スクールバス5年1億8799万円
- 瀬戸芸向け、岡山駅直行バスは岡山市補助
そこで
- 西大寺活性化協議会窓口で
年間220日程度、2往復のバス設定
岡山市補助のため、入札基準作成
デマンドタクシーの仕組み利用を協議

路面電車駅前乗り入れの諸問題

- 地下街工事の消防法未確認、地下街補償拡大
- 路面電車信号の設計不備
- 費用43億円→倍増、工事期間3年近く伸びる
- 修景事業の中止、費用圧縮、国の補助拡大
- 費用66億円
- 市議会で市長陳謝
- 市議会全会派が代表質問で取り上げ
見直し論、延期し全面実施論など
- 市議会・都市環境委員会説明資料添付
- 予算案通過

路面電車駅前乗入Q&A (2015-1124)

1.岡山市が平面案を決めたが、RACDAとして歓迎

イオン開店後の都心への回遊性が活性化のポイントだが、県庁通り交通実験・歩行者空間化と路面電車駅前乗入は相乗効果が期待される。歩いて楽しいまちづくりには、路面電車があることは大きな魅力だ。

2.路面電車は本当に回遊性に寄与するのか

九州新幹線の開通時、熊本と鹿児島では路面電車を駅前広場に引き込んだ。北陸新幹線の開業時には、富山と高岡では駅舎の中まで路面電車を引き込んだ。外から来た地元の交通に不案内な観光客には、路面電車はとてもわかりやすい交通手段だと各都市は判断した。観光客にわかり易ければ、地元の人にはもっとわかりやすい。イオン来店で駅頭に立った買物客も、岡山城、後樂園といった都心の観光スポットや表町に回遊することは確実だ。

3.駅前の道路渋滞は心配では

イオン渋滞をかなり防げているのは、岡山駅の交通結節点能力が全国有数であるからで、東京大学のMATESというシミュレーターを岡山県警が採用し、コントロールできており、渋滞は防げる。イオンが自動車来訪者を増やそうとしているのは問題だが、イオン来店者の7割が自動車でなく公共交通で来ているのだから、イオン側ももっと公共交通来訪者への利便性強化をした方が効果的ではないか。

4. 駅前商店街は、売り上げが減るのか

むしろ逆に売り上げが増えるかもしれない。広島横川路面電車乗入や北九州モノレール延伸でも当初地元商店街は反対したが、結果的に交通結節点能力が強化されると、回遊客が誘発され、公共交通通勤客も増加し、お客がこぼれてくる。特に駅前商店街では、今まで見えなかった入口が電停正面に来るので、努力次第で大きな可能性を秘めている。現在の駅前電停の内、降車電停を残せば、駅前商店街には西川緑道公園と3箇所の電停で囲まれることになる。

路面電車の電停には駅舎がなく、岡山駅から駅前商店街が見えなくなることはない。

5. 駅前広場が狭くなる、桃太郎像や噴水が無くなるのでは

ランドスポットとしての駅前電停のデザインに工夫を凝らし、おしゃれな待ち合わせスポット変身させればいい。当然桃太郎像は移設して残すべきだろう。噴水も必要なら新たに作ることができる。後樂園と同じ芝生軌道などを採用して、後樂園のイメージを醸し出せばいいだろう。

6. バスの信号時間が減って、バスが遅れるのでは

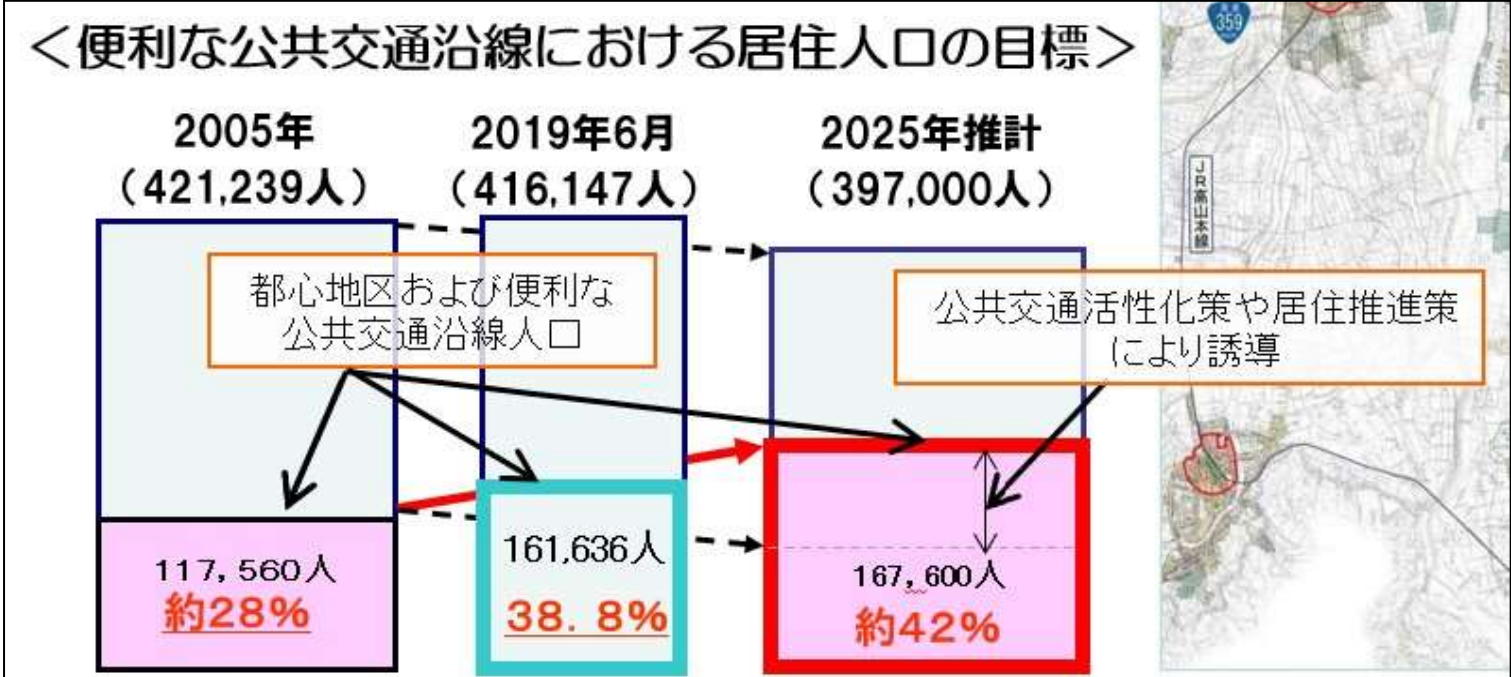
信号時間についてもMATESで予測可能なので、県警とも協議し、工夫次第で解決可能だ。駅前から出るバスの車線は4車線有り、これを3車線にした場合でも中央車線を右折にも使うのも一案。

岡山駅の交通結節点能力はJRが8方面に走る
全国有数、イオン進出
もその効果、固定資産
税増加が都市に寄与
路面電車駅前乗入れは
都心の能力高める



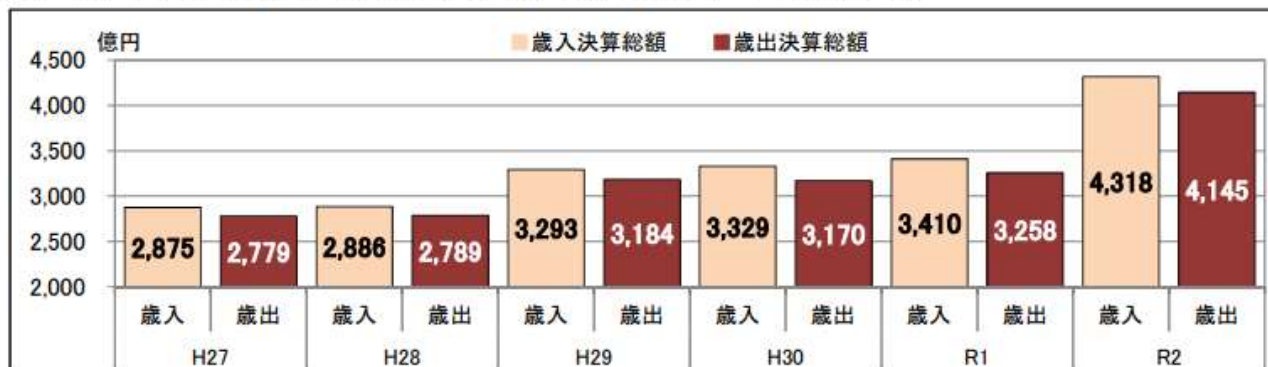
■2005年路面電車を廃止・岐阜市では、「柳ヶ瀬ブルース」で有名な柳ヶ瀬商店街の入り込み数は1992年に対して30%になり、中心市街地の人口も20%以上減少しており、下げ止まらない。中心市街地計画面積は170haから155haに縮小した。

■コンパクトシティのモデルとなった富山市では、路面電車が環状化し、最近富山港線をリニューアルした富山ライトレールと環状線が直通し、都心の再生に成功しつつある。都心人口と地価上昇は岡山の方が顕著だが、富山市ではさらに早くから「立地適正化計画」に着手し、公共交通沿線への人口誘導を着実に加速している



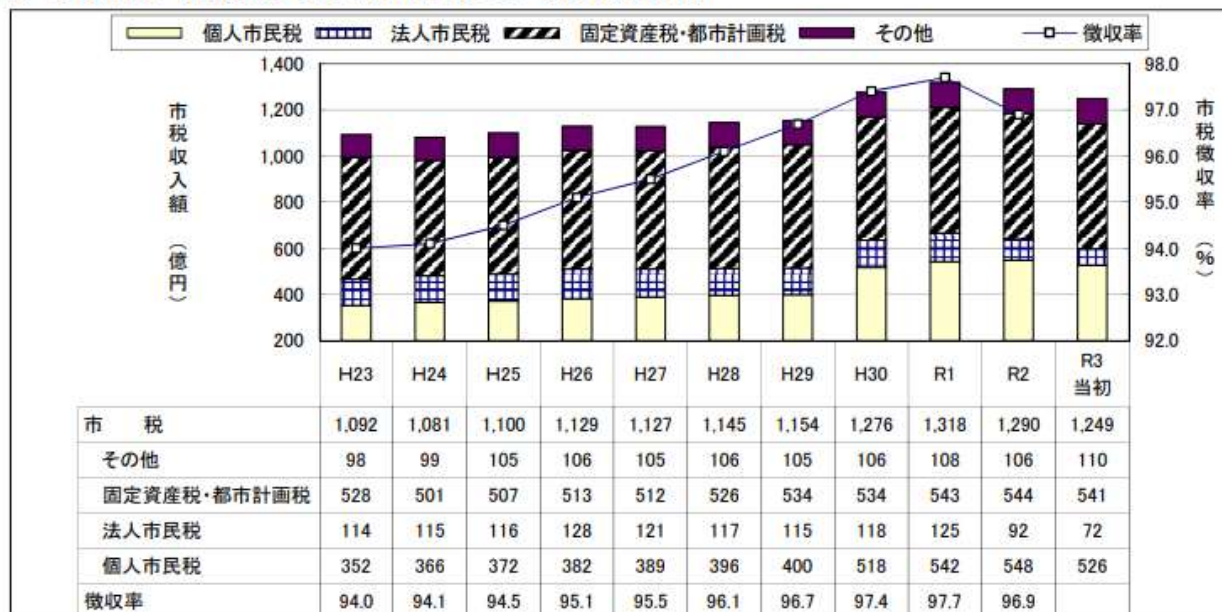
1 岡山市の財政状況

(1) 政令市移行後、歳入歳出決算の規模は年々増加傾向

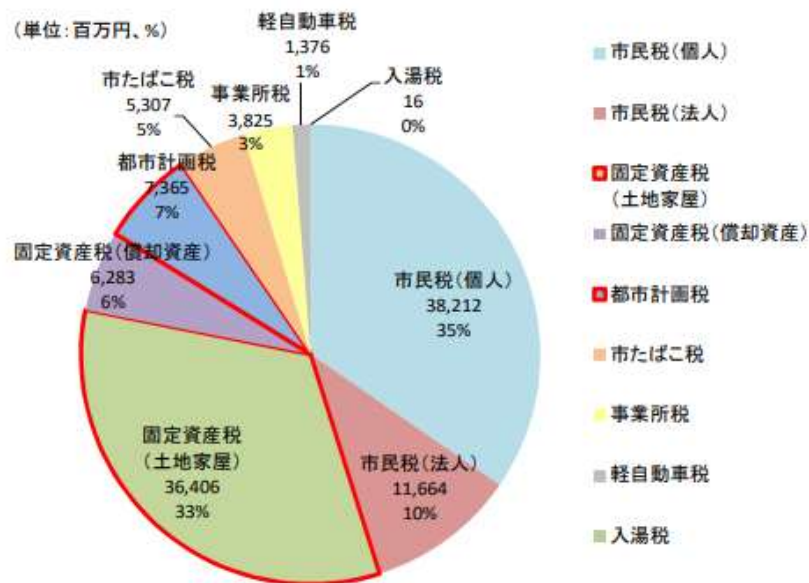


岡山市の財政規模は、少子高齢化の進展に伴う社会保障関係経費、子ども・子育て支援新制度など福祉関係経費、市有施設の長寿命化などにより年々増加の傾向にあります。(なお、令和2年度は、特別定額給付金 712 億円などの新型コロナウイルス感染症対策経費により大幅な増加となっています。)

(2) 市税収入は厳しい経済情勢により減収傾向

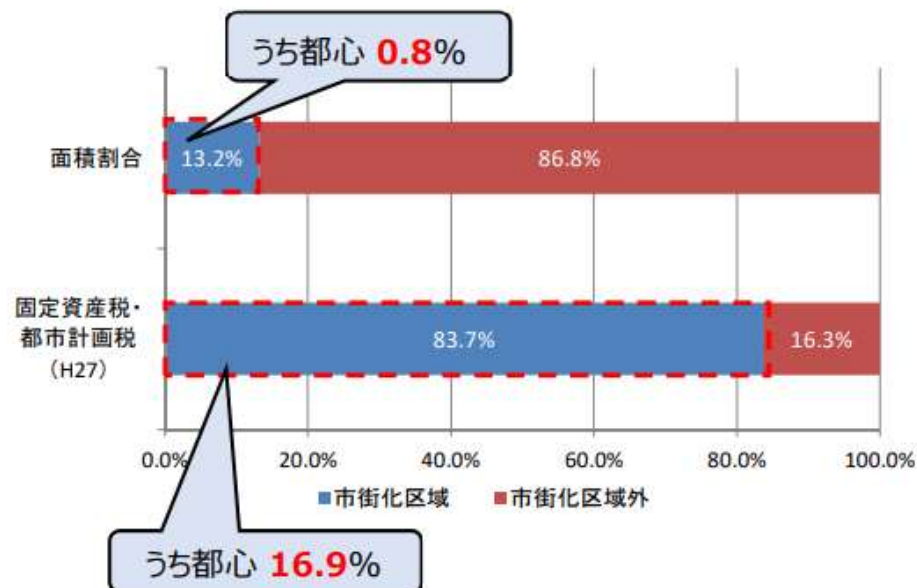


■本市の市税の内訳



資料：平成 27 年度当初予算書

■土地・家屋に係る固定資産税及び都市計画税の割合



資料：岡山市資料（平成 27 年 1 月）

固定資産税及び都市計画税の割合は、課税標準額の割合で算出した概算割合

固定資産税＝固定資産税課税標準額×税率 1.4%

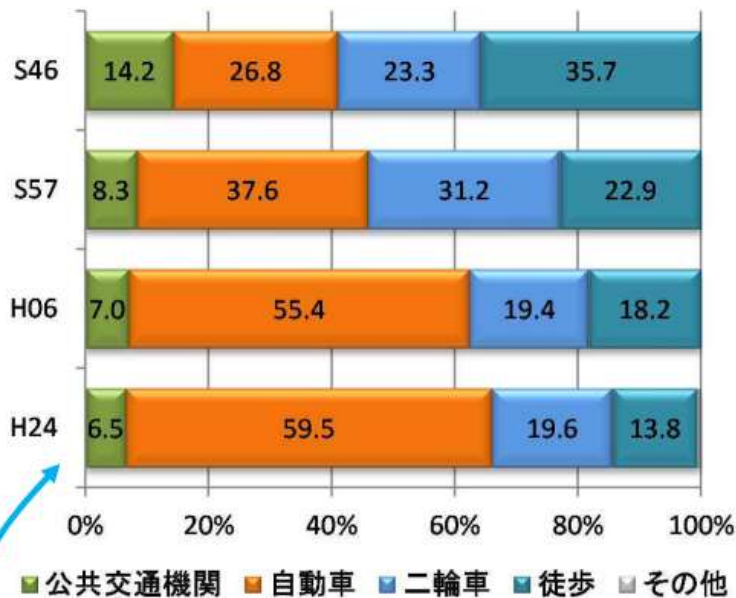
都市計画税＝都市計画税課税標準額×税率 0.3%

ミドル都市圏の交通・JRとバス

弱小政令市・中核市規模

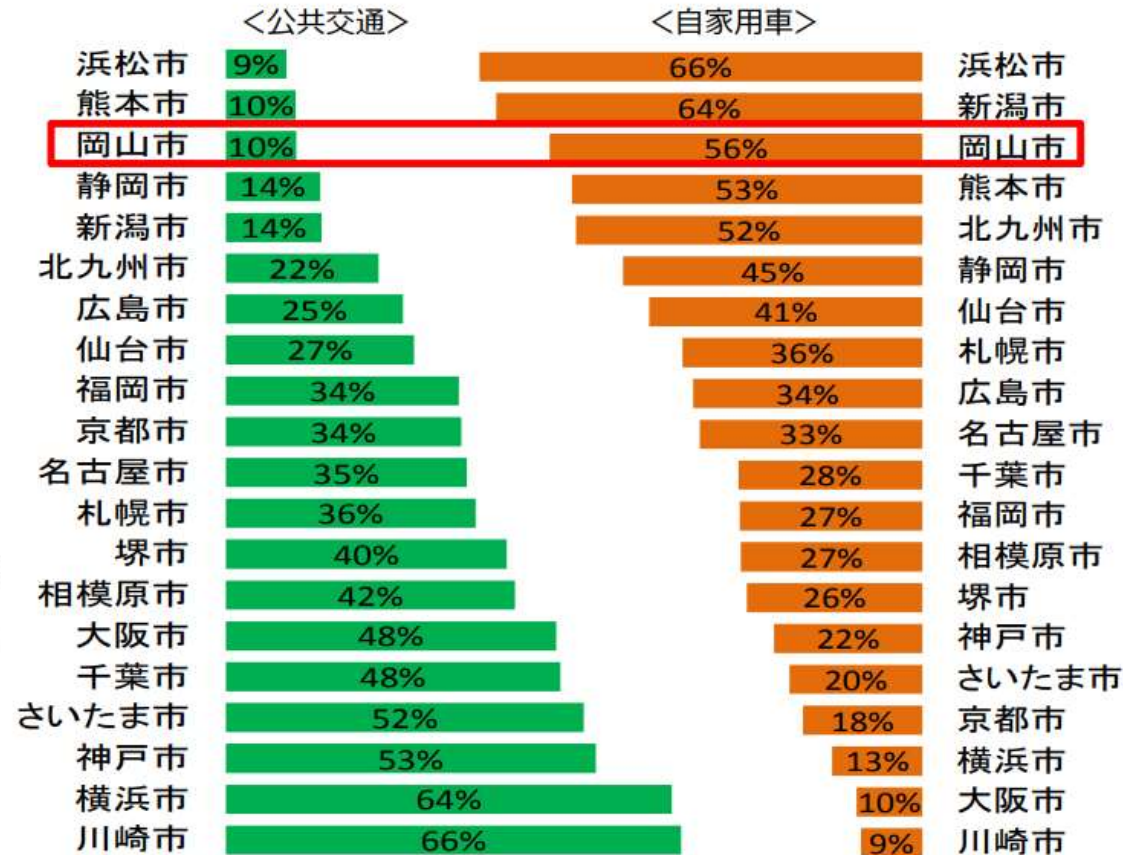
人口10万人毎にサービスレベル改善を

■ 岡山市の分担率の推移 (資料) H24PT調査



路線バスは約2%

■ 分担率の政令市比較(通勤・通学) (資料) H22国勢調査



LRT車両を迎える準備が進んでいます



未来へ
進むLRT

芳賀・宇都宮LRT
Haga-Utsunomiya LRT



車両基地の軌道・建築物工事が進んでいます

車両基地(下平出町、新4号国道西側)は、LRT車両を留置し、日常的な修理や定期点検などのメンテナンス、車両の運行管理などを行うための施設です。

現在、管理棟や検修庫の建物工事が進められているほか、LRT車両を留置するためのレールが敷かれるなど、LRT車両を迎える準備が着々と進んでいます。

今後、1編成目のLRT車両が車両基地に納入開始となり、全体で17編成が、順次、納入される予定です。



留置線跡を整備中。側走行する線を変更するための分岐器も設置されています。車両基地内のレールと架線柱。



安全・安心を目指して

近年頻発している豪雨災害対策として、LRT車両を水害から守るため、L型擁壁の設置や盛土により、車両基地の地盤を周辺より高くしています。

車両基地での工事現場見学会

LRT整備工事を身近に感じていただくため、車両基地の工事現場見学会を2月28日に実施しました。

車両基地の設備や工事について説明した後、実際に工事現場を歩いて見学しました。

参加者からは、「また見学会があれば参加したい」「車両を早く見たい」などの声がありました。

今後も、LRT車両の乗車体験や鬼怒川横りょうの渡り初めなど、市民の皆様が参加・体験できるイベントを実施していきます。



▲レールを間近で見学する様子



▲普段見ることができないものを
見られてよかった!

LRT整備工事進行中



▲おおよそ1kmほど離れたところから見た鬼怒川横りょう。橋の中央部分が2月28日に完成しました。(写真日は2月28日撮影)



▲(右側)東部車両基地北岸留置線。留置線のホームや屋根、スロープなどの工事が完了。



▲LRT車両の1編成が納入に当たって、内装も整えられ整備されています。



2023年 宇都宮ライトレール 開業 駅東口乗入れ

