

長崎市中心部の交通結節等検討会議資料

令和元年 8 月 20 日

九州運輸局



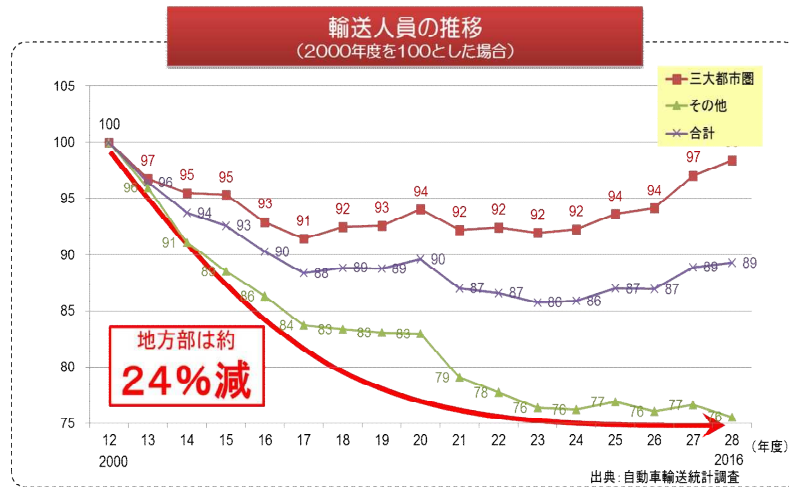
九州運輸局

運輸と観光で九州の元気を創ります



- 地域公共交通の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向にあり、全国の7割の事業者が赤字。
- 特に地方部のバス事業の収支率は、低い水準。また、低賃金、長時間労働などにより、自動車運転者を志望する人が減り、人手不足が深刻化。

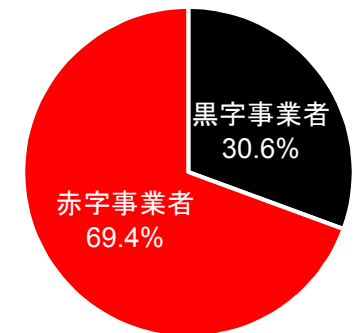
バスの輸送人員の減少



バス事業者の赤字割合

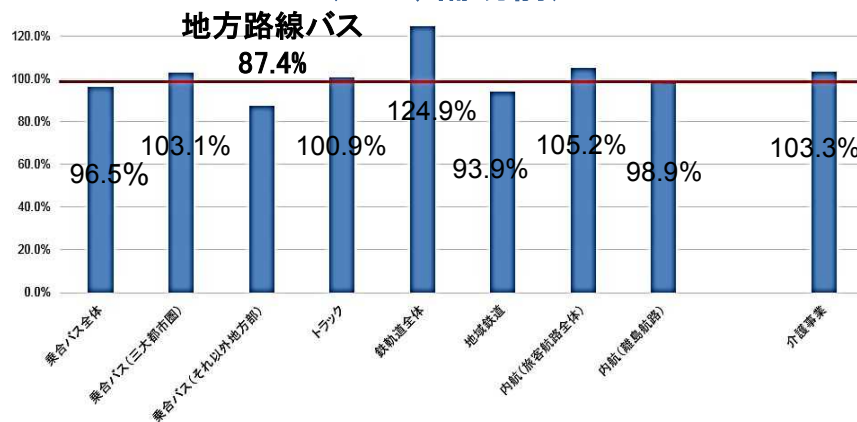
全国のバス事業者の約7割が赤字

2017年度 大都市・その他地域の別	事業者数		
	黒字	赤字	計
大都市部	51	29	80
その他地域	24	141	165
計	75	170	245

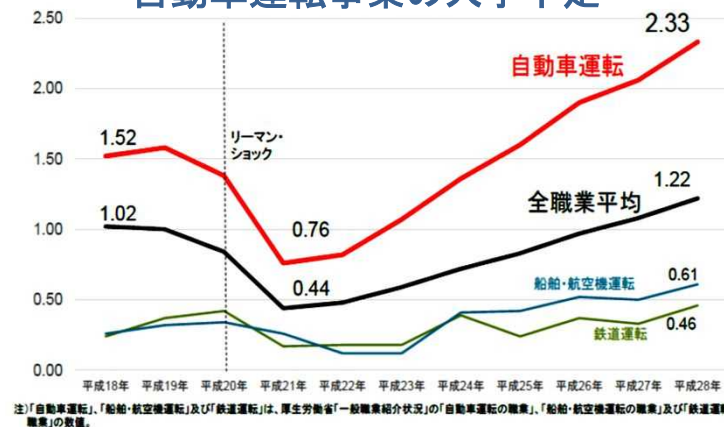


調査対象事業者: 保有車両30両以上の245者

他産業に比べ低い事業収支率 (H28、補助前)



自動車運転事業の人手不足



地域公共交通活性化・再生法の一部改正の概要

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）の具体化（法目的に追加）

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

H26.5.14成立
同5.21公布
(同11.20施行)

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク を再構築

改正法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

＜従来の地域公共交通総合連携計画に追加する事項＞

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

現行

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

地域公共交通再編実施計画

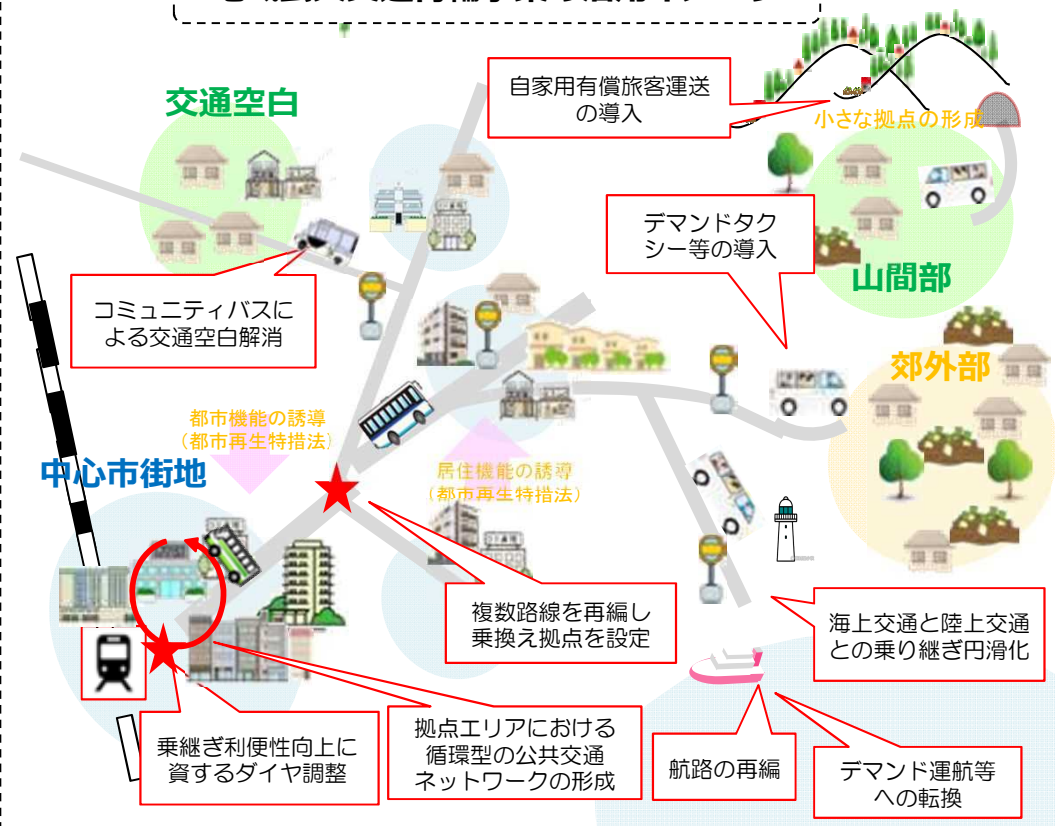
実施計画

実施計画

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域公共交通再編事業の活用イメージ



■人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展といった地域の実情を踏まえつつ、まちの規模を集約・適正化するコンパクトシティ化とともに、自治体・交通事業者・住民が一体となって、地域公共交通ネットワークを再構築し、持続可能なまちづくりを行うことが求められている。

●地域交通ネットワークの再構築

地域交通ネットワークを再構築するために策定される地域公共交通網形成計画についてその策定が順調に進んでいるほか、地域公共交通再編実施計画については、平成30年9月に大分県南部圏、九重町、平成31年2月に佐世保市を認定。

その他の地域においても具体的な交通再編が進んでいる。

【網形成計画策定件数：6件（H27.6）→ 94件（R1.6現在）】
 【再編実施計画認定件数：0件（H27.6）→ 10件（R1.6現在）】

◇エリア毎の主な課題

- 【都市部】 輻輳・競合するバス路線の再編
- 【過疎地域】 バス路線の確保維持、交通空白地域への対応
- 【離島地域】 離島内交通や離島航路の確保

大分県南部圏地域再編実施計画（平成30年10月～） （佐伯市、津久見市）

〔主な再編概要〕

交通結節点の新設と路線の分割を行い利便性を確保しながら効率化。

併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編する。



- 「熊本駅前」電停の軌道敷のサイドリザベーション化を実施し、安全性と利便性を向上。
- 市電電停の移設により、JR新水前寺駅と直結し乗換え利便性が大幅に向上。

〔日本鉄道賞表彰選考委員会 路面電車活性化賞〕

平成22年日本鉄道賞受賞

◎ 熊本市交通局 (熊本県熊本市)

「利用しやすい市電を目指して (九州新幹線全線開業に向けての取組み)」

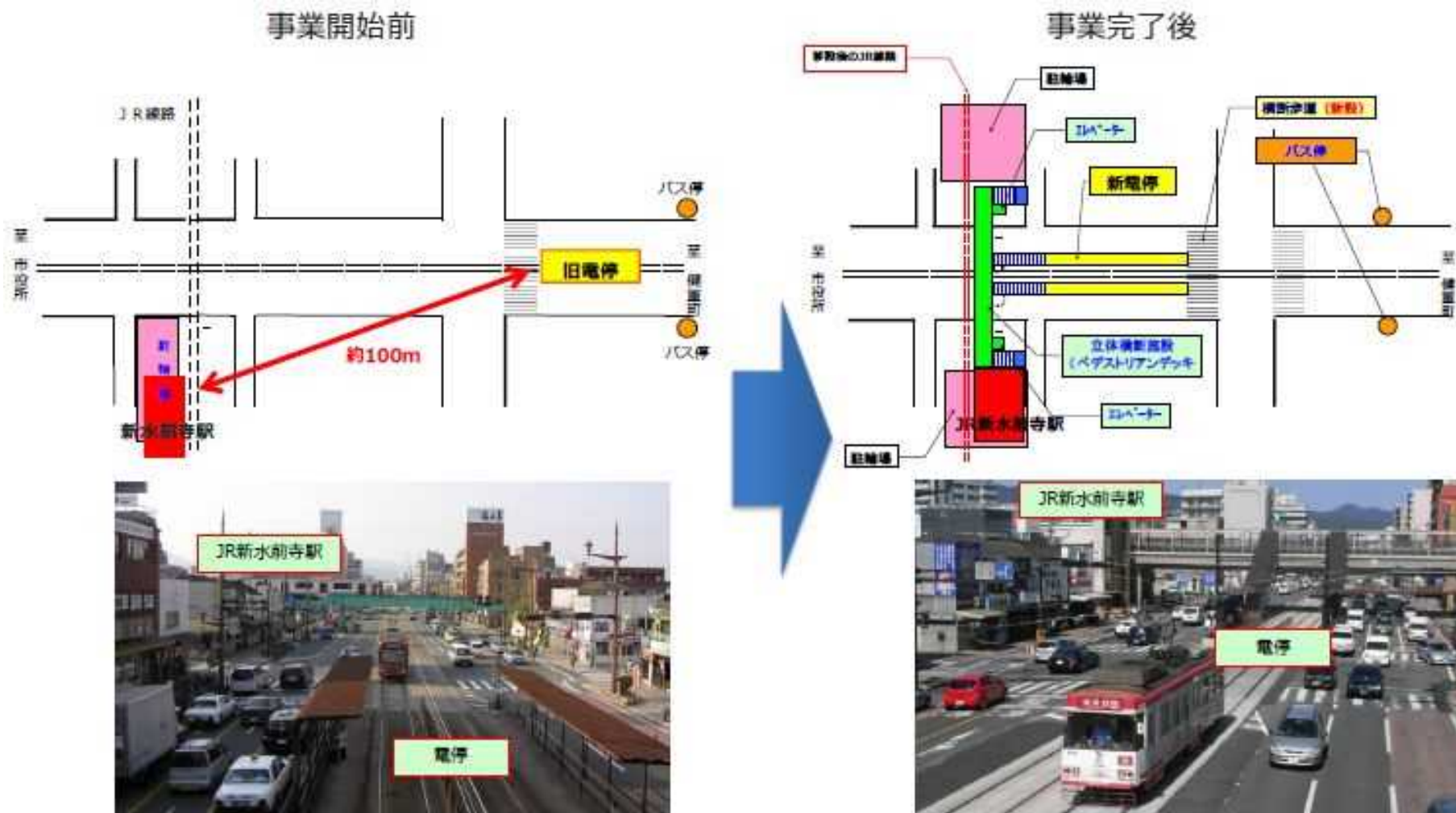
(選考理由)

本年3月の九州新幹線全線開業に向けて、道路中央にある軌道を歩道側に寄せる「軌道のサイドリザベーション化」を全国で初めて本格的に実施するとともに、JR新水前寺駅との乗り継ぎ円滑化、路面電車優先信号システムの導入、軌道敷の緑化、市電運行系統の名称の変更など、利用しやすくわかりやすい市電を目指して、路線全体の活性化を実施したことが評価されたものです。



出典:熊本市交通局
(公表資料を一部修正)

「JR新水前寺駅」と新水前寺駅前電停との結節 (平成23年度実施)



新水前寺駅前電停の利用者数が大幅に増加 (市電乗降調査結果)

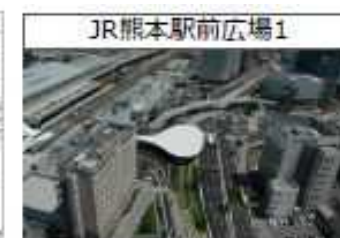
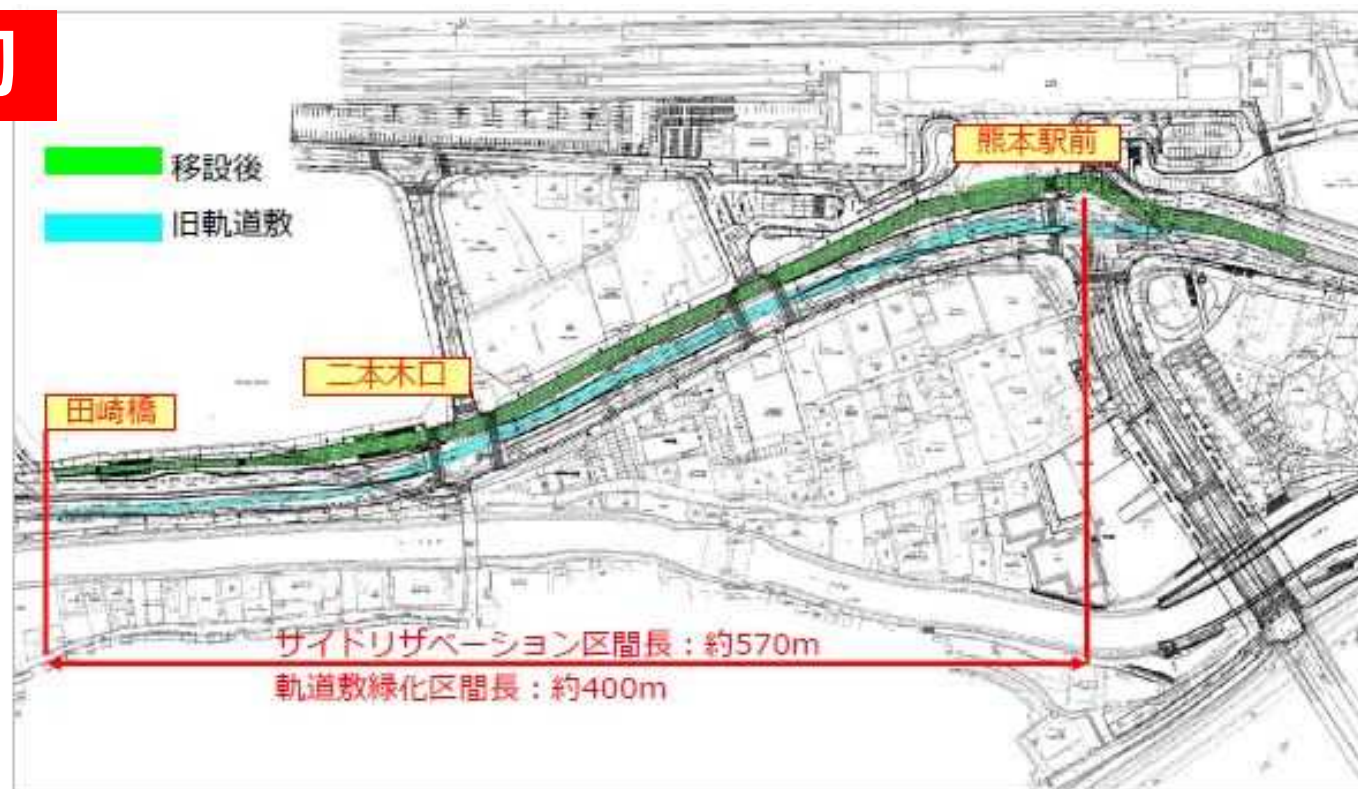
H22年度2,960人/日 ⇒ H29年度4,737人/日 (約1.6倍) に増加

出典: 熊本市交通局
(公表資料を一部修正)

「熊本駅前」電停の軌道敷のサイドリザベーション化(平成22年度実施)

- 道路中央部にあった軌道を片方の歩道に寄せることにより、路面電車の利用者が歩道から直接乗降できるように改善され、安全性と利便性が向上。
- サイドリザベーション区間のうち、交差点部等を除く約400mについて軌道敷を緑化。

日本初



- ・電停をJR熊本駅側に移設したことで、JRとの乗り継ぎ利便性が向上
- ・新幹線の開業や合同庁舎の移転等もあり、熊本駅前電停の利用者数が大幅に増加(市電乗降調査結果)

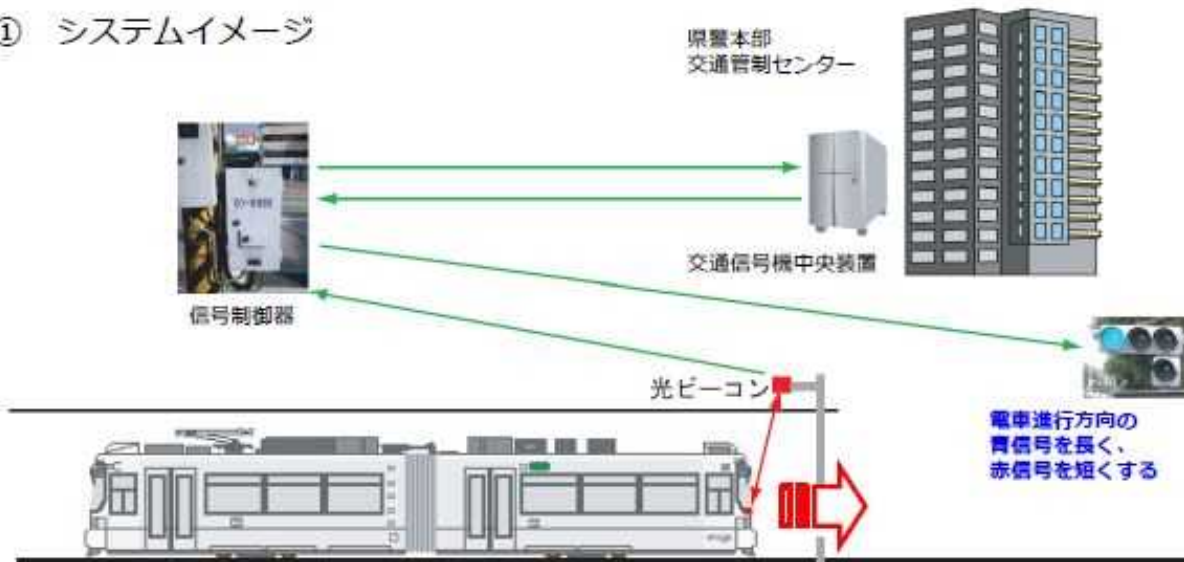
H22年度5,162人/日 ⇒ H29年度7,203人/日(約1.4倍)に増加

出典:熊本市交通局
(公表資料を一部修正)

路面電車優先システム導入 (平成22年度実施)

○ 平成23年の九州新幹線全線開業に合わせて、熊本駅・上熊本駅から中心市街地への利便性を高めるために、平成23年3月1日から運用を開始。

① システムイメージ



② 導入区間

熊本駅前 ~ 辛島町間
上熊本駅前 ~ 辛島町間

③ 導入効果

熊本駅前 ~ 辛島町 : 所要時間11分 → 約1分の短縮
上熊本駅前 ~ 辛島町 : 所要時間14分 → 約2分の短縮

○ 電車の接近を感知装置(光ビーコン)によって感知し、電車が信号機のある交差点に接近すると、電車の進行方向が青信号の場合には青信号時間を長くし、赤信号の場合には赤信号時間を短くして市電の信号停車時間を減らし、市電のスピードアップを図るもの。

出典: 熊本市、熊本市交通局
(公表資料を一部修正)

九州における交通結節の取組(大分駅)

○ 駅前に、方面別のバス乗り場を整備し、観光客等が利用しやすい環境を提供。



大分交通のりば 1番のりば 2番のりば 7番のりば

大分交通

1番のりば	
方面	行先
大分空港	大分空港行 特急バス「エアライナー」

高崎山・うみたまごへは
2番のりばより別府方面行乗車、高崎山下車。所要約21分。

大分港さんふらわあのりば、TOPS Bitts HALLへは
2番のりばより別府方面行乗車、王子港町下車。所要約12分。

別府港さんふらわあのりばへは
2番のりばより関の江・APU・国東行乗車、第三埠頭入口下車。所要約35分。

2番のりば	
方面	行先
5号地	新川經由5号地、中島經由5号地
別府国東	関の江
	鉄輪
	APU (立命館アジア太平洋大学)
	杵築バスターミナル
国東	国東
定期観光	国東・耶馬溪

7番のりば	
方面	行先
大分市内	にじが丘・青葉台
	スカイタウン高崎
	東八幡
	県立図書館
	杵原
	机張原

大分バスのりば

大分駅前3番	
方面	主な行き先
大分駅前	米田バイパス經由パークプレイス
加納經由明野	【加納經由各線】大分高校、情報科学高校 免許センター、けやき台、ジャパンセミコンダクター前、森田、根尾団地、資河内、大分警察、丸亀、法隆寺
下野	津屋橋、半田
上野	上野
元町經由10号線	大光団地(元町) 敷戸団地・豊和台(元町) 栗田団地(元町) 志國約塩(元町)
金浜南	ホルトホール・金浜南(上野ヶ丘中)

大分駅前4番	
方面	主な行き先
南大分	城南団地、県立病院、車中、志國約塩(大道) 長瀬(コミュニティバス)
大道經由10号線	大南団地(大道) 敷戸団地・豊和台(大道) 栗田団地(大道) 【急行】佐伯、白杵、道の駅おの(竹田方面線)

大分駅前5番	
方面	主な行き先
明鏡	富士見が丘・緑が丘 新野台、豊津原、わさだタウン(三葉メディカル) ふじが丘・田尻グリーンハイブ
大学病院	大学病院・新田入口・向之原駅

大分駅前6番	
方面	主な行き先
197号線	【急行】佐賀関、鶴崎 鶴崎經由資河内、広内、城南 佐高松、三佐、萩原經由パークプレイス 萩原經由大分警察、赤が丘、牧野由一聖塚 大分運動公園、岩田橋

大分駅前7番	
方面	主な行き先
図書館	県立図書館
大分交通	その他大分交通路線
鉄輪	※詳細は大分交通にお問い合わせ下さい。

出典:大分交通、大分バス
(公表資料を一部修正)

九州における交通結節の取組(連節バスの運行(福岡市))

- 福岡市と西日本鉄道は、平成28年8月から「都心循環BRT」(※)の形成に向け連節バスの試行運行を開始し、令和元年7月20日から、20～30分間隔を15分間隔に増便。
- 1台で通常の大形バスの1.5倍の旅客を運送することができるため、バス路線の再編・効率化による交通負荷の低減、渋滞緩和、運転手不足の解消等が期待される。

停車バス停



連節バス



運行ルート



(※)BRT(Bus Rapid Transit)は、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を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、地域の実態に応じ、連節バス等を中心とする交通体系を整備していくことにより、地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善が図られます。

路面電車南北接続事業

富山県>富山市



プロフィール

富山駅高架下で南側の富山地方鉄道富山軌道線と北側の富山ライトレール富山港線を接続することにより、富山駅を中心とした延長約 15.2km の L R T ネットワークを形成する

人口:	417,633 人(H28 年度末)
面積:	1,241.77 km ²
人口密度:	336.32 人/km ²
運営主体:	富山市、富山地方鉄道(株)、富山ライトレール(株)

モード	ステイタス	実施年
軌道		平成 27 年 3 月

効果

- ・ 富山駅を中心とした延長約 15.2km の L R T ネットワークを形成し、富山市が目指す「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を牽引。
- ・ 新幹線高架下から富山軌道線までの第 1 期事業（約 160m）が平成 27 年 3 月に完成し、新幹線開業に合わせて高架下への乗入れを開始。
- ・ 第 1 期事業（富山軌道線の高架下乗入れ）の完成により、雨や雪に濡れずに快適に短距離で乗継できるなど、新幹線及び在来線との乗継利便性が大幅に向上。富山軌道線全体の利用者数は、第 1 期事業開業前の平成 26 年度と比較し、平成 27 年度は約 11% 増、平成 28 年度は約 14% 増となり、予想以上の利用者数増加をもたらした。

ここに注目！

- ・ 新幹線の高架下に路面電車が乗入れ運行し、停留場を設置する形式は全国初。
- ・ 市内電車環状線化事業と同様、「上下分離方式」を導入し、富山市が「軌道整備事業者」として軌道整備及び車両の購入を行い、民間（富山地方鉄道(株)及び富山ライトレール(株)）が「軌道運送事業者」として車両の運行を行うもので、双方の役割を明確にするとともに、連携して事業を推進。
- ・ 軌道施設だけでなく、駅前広場や自由通路を含めて、統一したコンセプトでデザイン設計を実施する「トータルデザイン」の考え方を導入した。その中で、高架下の停留場空間は、東西の壁面にガラスを用い、西側壁面にはアートガラスを設置することで、L R V（路面電車車両）のショーケースのような空間を表現。
- ・ 第 2 期事業（富山港線の高架下乗入れ）は平成 32 年 3 月の完成を目指しており、接続後は富山市北部地域と中心市街地とのアクセスが向上し、さらなる利用促進が期待される。

もっと詳しく..

富山市 都市整備部 路面電車推進課 電話 076-443-2115

<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/romendenshasuishin/romendenshasuishin.html>

富山市 都市整備部 交通政策課 電話 076-443-2195

http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibibu/kotsuseisakuka/tosi_kotuseisakuka.html

路面電車南北接続事業概要図



第1期事業 (H27.3 完成)



出典：富山市

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

補助率：1／3



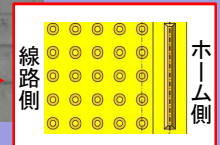
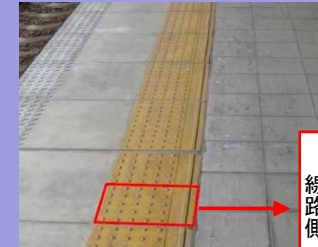
車椅子用階段昇降機



ホームドア



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



<連節バスの導入>

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1／2
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1／2