

## II 參考資料



## 新潟県公共交通のあり方検討委員会 検討目的・スケジュール

### 1 目的

公共交通機関の撤退や廃止が相次ぐ中で、バスや鉄道、航空路など本来必要な交通機関をどのように維持していくのか、基本的な交通政策の再検討が求められていることから、地方分権の観点から公共交通のあり方(理念・負担のあり方等)について検討し、コンセンサス形成に繋げることを目的とする。

### 2 検討内容・スケジュール

第1回（平成21年10月28日）

テーマ「新潟県内の公共交通機関の現状について」

- 新潟県内の公共交通機関の現状と課題について
- 公共交通の維持に対する公的支援について
- 公共交通に関する自治体等の取組について

第2回（平成21年11月20日）

テーマ「公共交通の維持・確保に向けた取組と公共交通のあり方について」

- 国の新たな交通政策について
- 海外における公共交通の基本的な考え方と支援事例について
- 地域独自の財源確保について
- 地域が支える公共交通の事例について

第3回（平成22年2月12日）

テーマ「公共交通の理念・制度のあり方と今後の方向性について

～諸外国における公的支援の現状を通じて～

- 主要国における公共交通への国や自治体支援について
- 国等の動きについて
- ケーススタディ～離島航空路への支援を例に～
- 「新潟県公共交通のあり方検討委員会検討結果」骨子(案)について

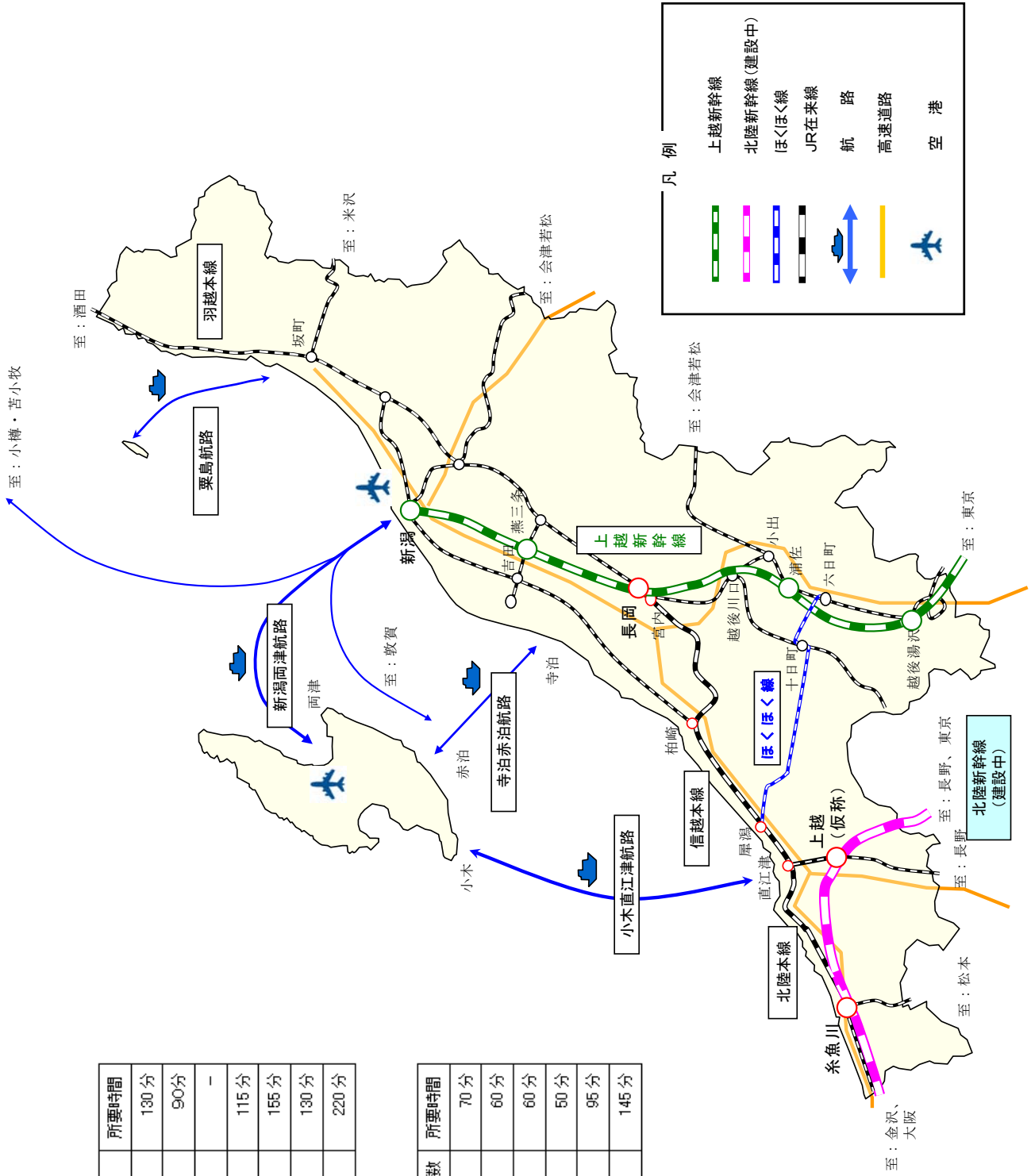
大串委員長から知事に対して中間報告（平成22年2月25日）

第4回（平成22年3月23日）

テーマ「新潟県公共交通のあり方検討委員会報告について」

- 新潟県公共交通のあり方検討委員会報告書(案)について

# 新潟県内の交通ネットワーク



定期航空路線(平成 21 年7月現在)

行き先	運行日	所要時間
ハワイ・フスコ	月・金	130分
ウラジオストク	日・木	90分
イルクーツク	運休中	-
ソウル	毎日運航	115分
上海	水・土	155分
ハルビン	日・月・水・金	130分
グアム	火・土	220分

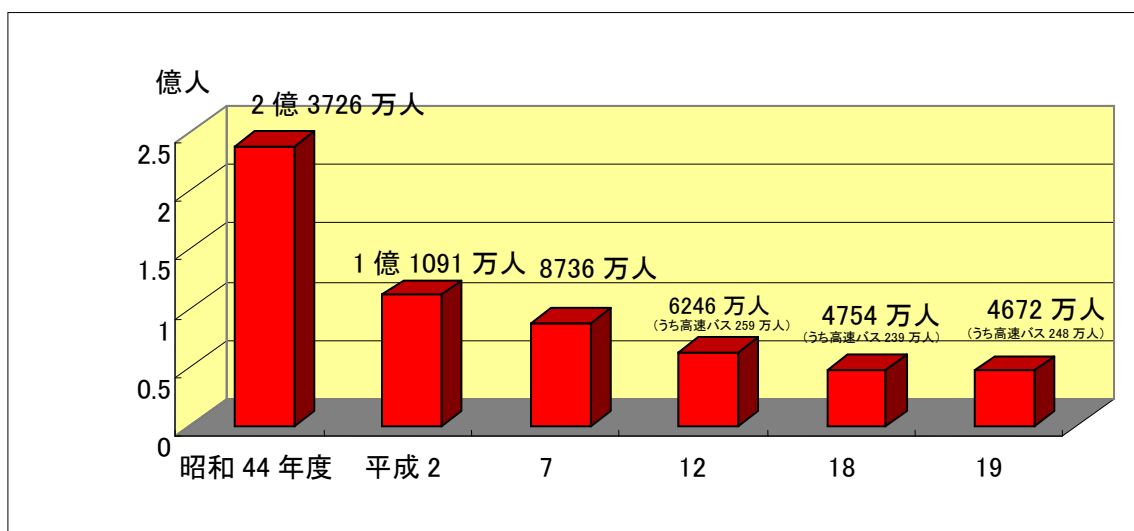
行き先	一日の運航便数	所要時間
札幌	3便	70分
大阪(伊丹)	10便	60分
名古屋(中部国際)	2便	60分
名古屋(小牧)	2便	50分
福岡	1便	95分
沖縄	1便	145分

## 路線バスの現状について

### 1. 利用者数

- 平成 19 年度の利用者数(高速バス利用者数を含む)は 4,672 万人で、ピーク時(昭和 44 年度)の約 2 割となっている。
- 利用者数は平成 13 年度から 19 年度の間、2 割以上減少しており、減少傾向は近年も続いている。

グラフ 1 利用者数の推移



(資料) 「北陸信越交通・運輸統計年鑑」(北陸信越運輸局)

- 注 1 利用者数は、民間の乗合バス利用者の数。ただし、道路運送法の改正に伴い、平成 18 年度以降の実績からは、廃止代替バス(市町村が自ら運行するものを除く)の利用者数も含む。
- 2 平成 9 年度以前は、高速バス利用者数が公表されていない
- 3 昭和 44 年度は、バスの利用者がピークを迎えた年

表 1 近年の利用者数の推移 (単位：千人)

	H13 年度	H14	H15	H16	H17	H18	H19
乗車人員 (指数)	59,205 (100)	52,911 (89.4)	51,376 (86.8)	47,941 (81.0)	45,723 (77.2)	47,535 (80.3)	46,719 (78.9)

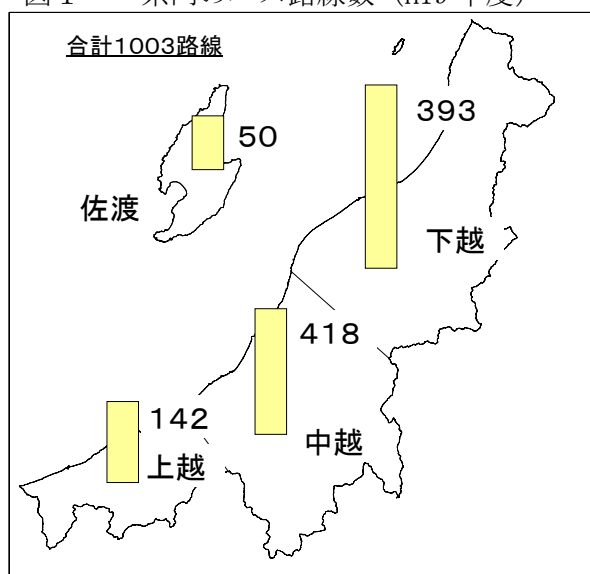
(資料) 同上

- 注 1 利用者数は、高速バスの利用者数を含む。
- 2 平成 18 年度以降は、廃止代替バス(市町村が自ら運行するものを除く)の利用者数も含む。

## 2. 路線数

- 県内のバス路線数は 1,003 路線(平成 19 年度)となっている。
- 平成 13 年度から 19 年度の間▲15%減少している。
- 平成 13 年度から 17 年度の間の利用者数の減少は▲24%だが、路線数は、▲12%の減少であり、1 路線当たりの利用者数が減少している。

図 1 県内のバス路線数 (H19 年度)



(資料) バス事業者への聞き取りにより交通政策課が作成 (表 2、表 3 も同じ)  
注 路線数は、乗合バスと廃止代替バスの路線数の合計 (高速バスを除く)

表 2 近年の路線数の推移

	H13 年度	H14	H15	H16	H17	H18	H19
路線数 (指数)	1,180 (100)	1,197 (101.4)	1,112 (94.2)	1,035 (87.7)	1,012 (85.8)	1,000 (84.7)	1,003 (85.0)

注 路線数は、乗合バスと廃止代替バスの路線数の合計 (高速バスを除く)

表 3 乗合バスの 1 路線当たり利用者数の推移

	H13 年度	H14	H15	H16	H17
路線数(ア) (指数)	654 (100)	648 (99.1)	619 (94.6)	595 (91.0)	573 (87.6)
利用者数(イ) (千人) (指数)	57,296 (100)	50,410 (88.0)	48,985 (85.5)	45,515 (79.4)	43,326 (75.6)
1 路線・1 日当たりの利用者数 (イ/ア/年間日数)	240 人	213 人	216 人	210 人	207 人

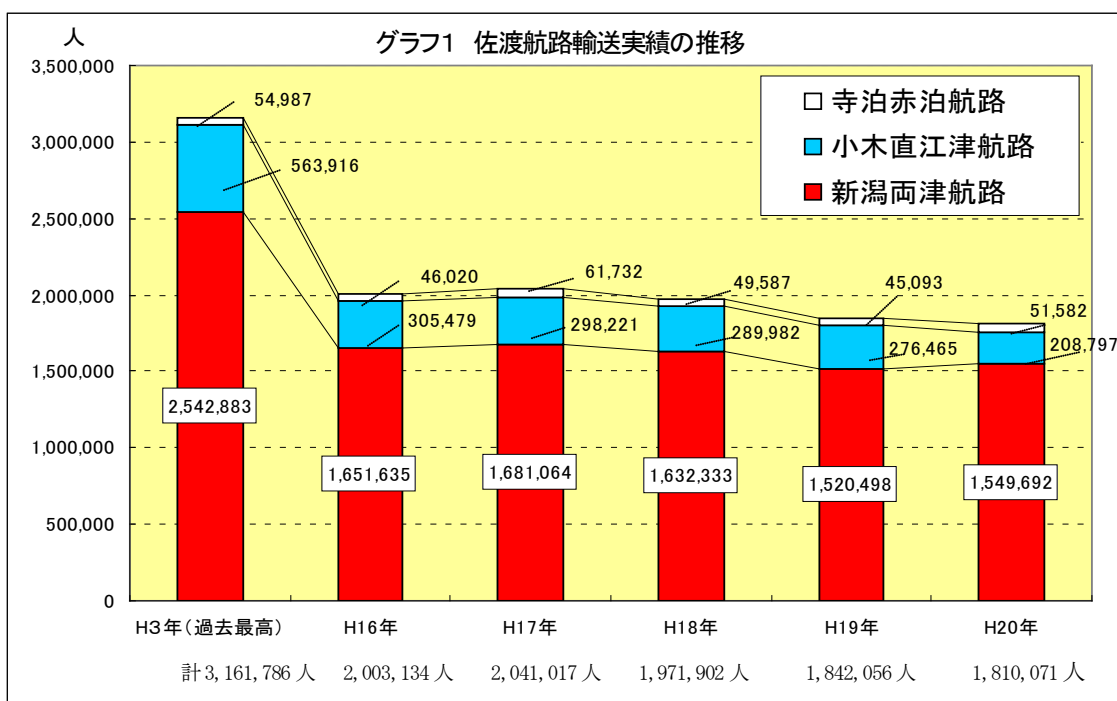
注 1 路線数は、民間バス事業者が運行する路線数 (市町村が運行又は委託運行させる路線を除く)

2 利用者数は「近年の利用者数の推移 (表 1)」から、高速バスの利用者数を除いたもの

## 離島航路の現状について

### 1. 佐渡航路の輸送実績の推移

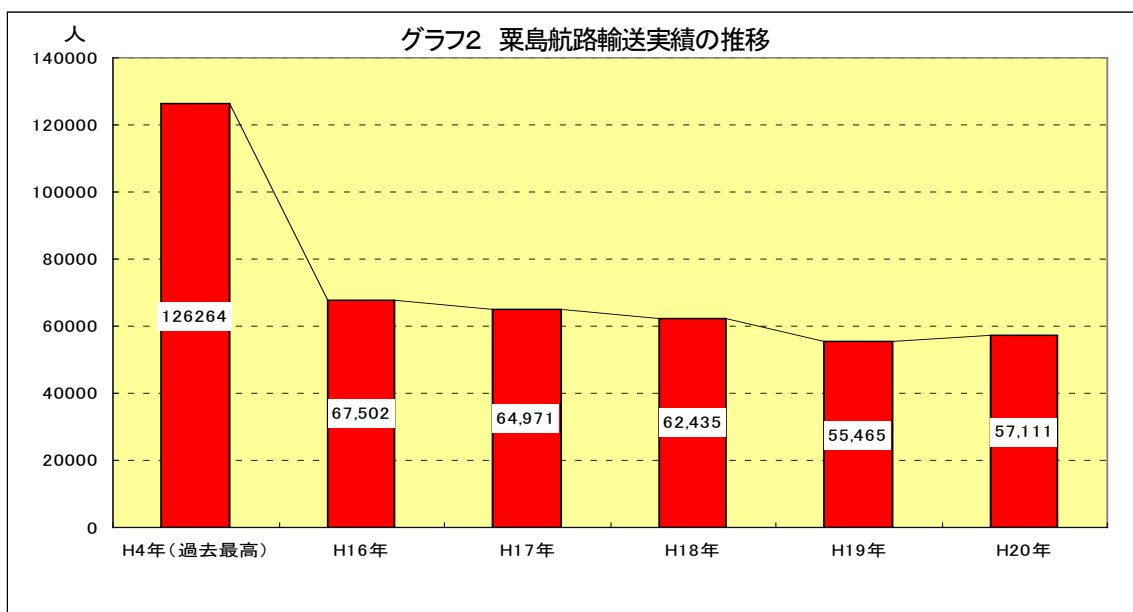
- 平成20年の利用者数は、181万人であり、過去最高であった平成3年の57%となっている。



(資料:佐渡汽船(株)資料)

### 2. 粟島航路の輸送実績の推移

- 平成20年の利用者数は、57千人であり、過去最高であった平成4年の45%となっている。

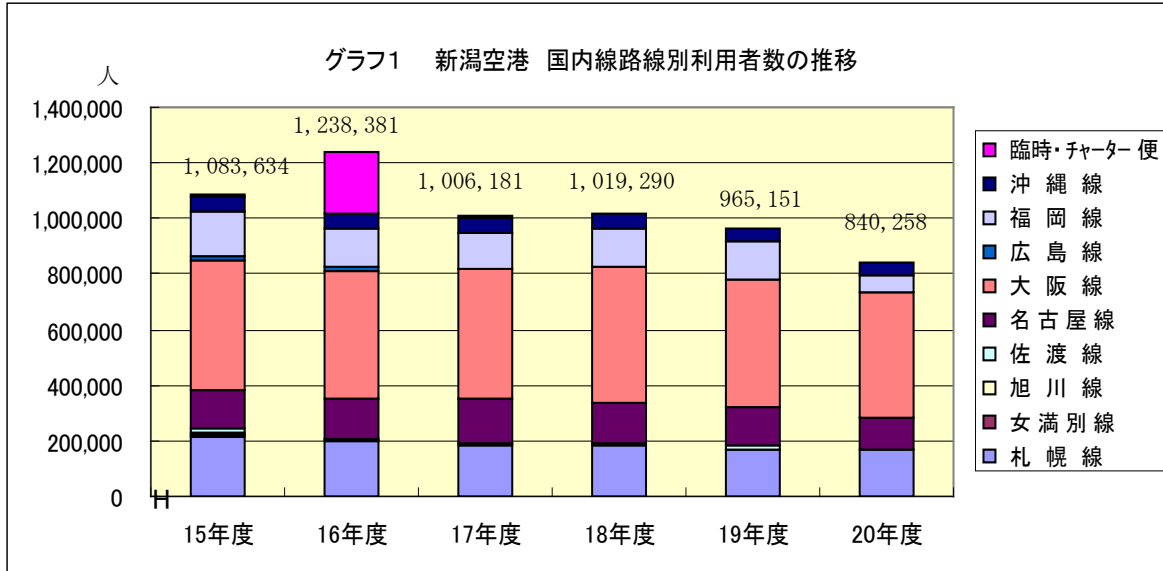


(資料:粟島汽船(株)資料)

## 航空路の現状について

### 1. 新潟空港国内線の利用状況

○ 新潟空港における国内線の利用者数は、19年度から100万人を割り込んでいる。

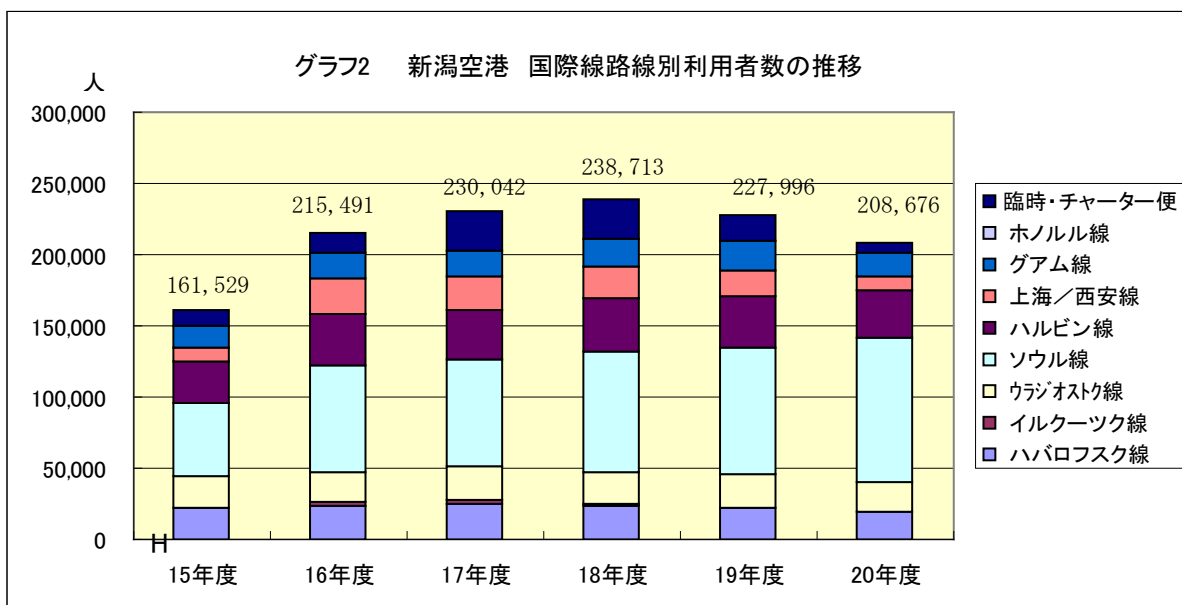


※注) 旭川線、女満別線は平成16年度から休止、佐渡線は平成20年度路線廃止、広島線は平成17年度から休止  
名古屋線は、中部国際空港、小牧空港の合計数値、大阪線は、伊丹、神戸の合計の数値

資料：新潟県空港課「新潟空港の利用状況」を基に作成

### 2. 新潟空港国際線の利用状況

○ 新潟空港における国際線利用者数は、ここ2年連続して減少している。



※注) イルクーツク線は平成19年度から運休、ホノルル線は平成15年度から、西安線は平成19年度から休止

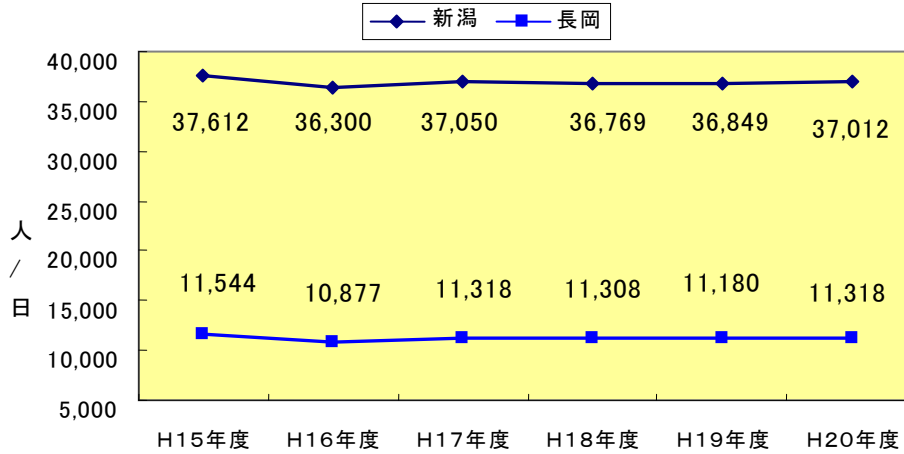
資料：新潟県空港課「新潟空港の利用状況」を基に作成

## 鉄道の現状について

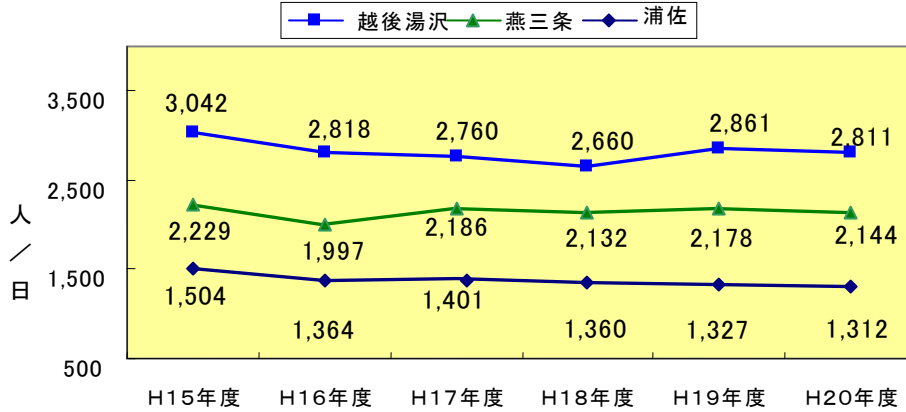
### 1. 新潟県内のJR主要駅乗車人数の推移

- 県内主要駅における近年の1日当たりの乗車人数は、一部の駅で大きく利用者が減少するなど、全体的に減少傾向にある。

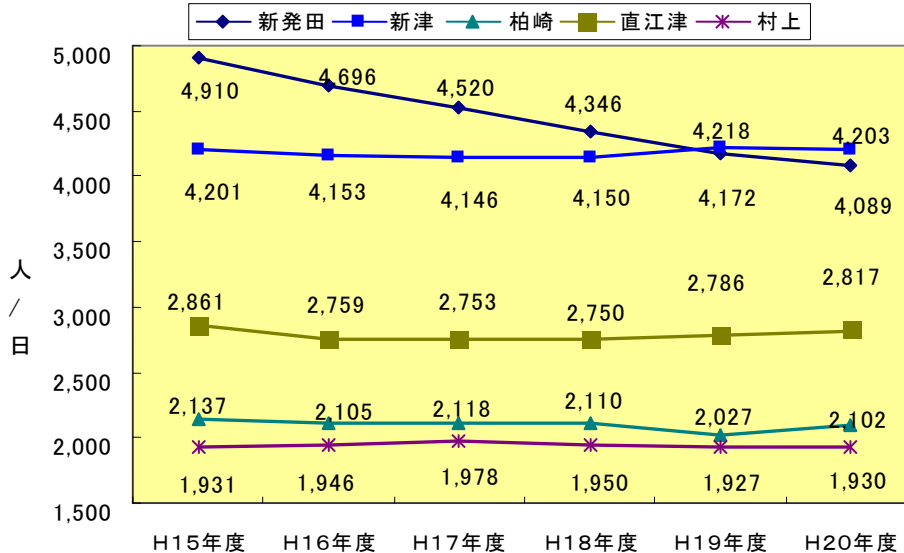
グラフ1 新潟県内JR主要駅の乗車人数の推移(新幹線駅①)



グラフ2 新潟県内JR主要駅の乗車人数の推移(新幹線駅②)



グラフ3 新潟県内のJR主要駅の乗車人数の推移(県内主要駅)

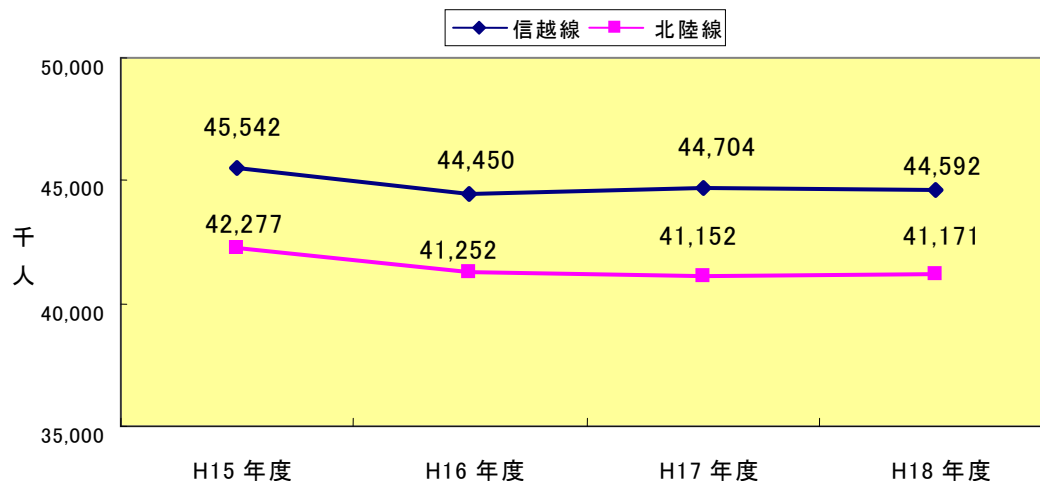


資料: JR東日本 HP 各駅の年度乗車人員(駅の改札を通過して乗車した人の1日平均の人数)

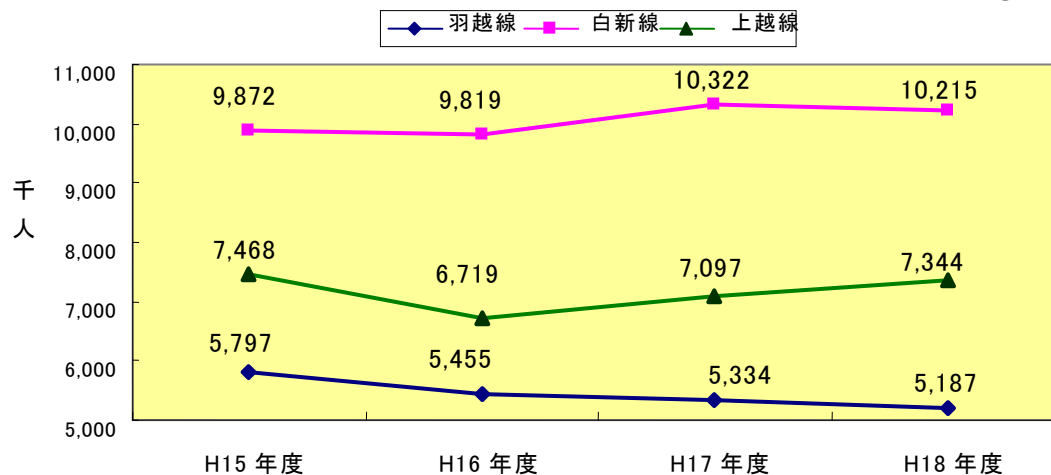
## 2. 北陸信越運輸局管内 路線別鉄道輸送実績

- 北陸信越運輸局管内のJR主要路線では、一部、輸送量が増加している路線がある。
- 北越急行(株)ほくほく線の普通列車は健闘している。

グラフ4 JR旅客の北陸信越運輸局管内路線別輸送実績①



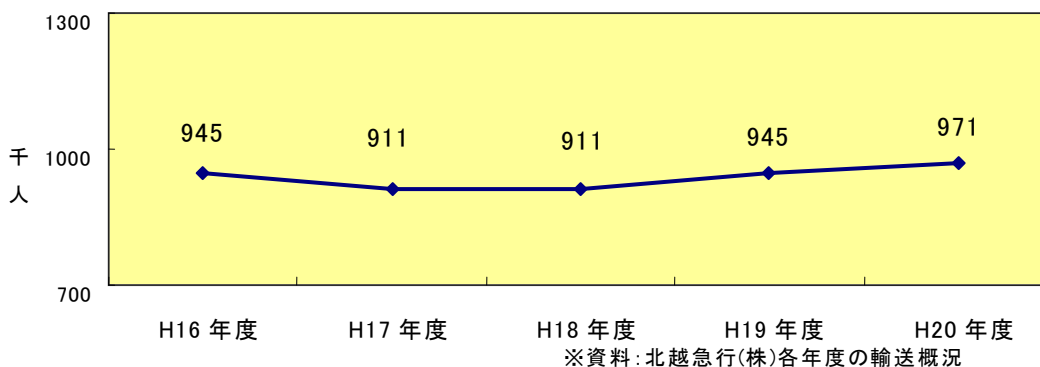
グラフ5 JR旅客の北陸信越運輸局管内路線別輸送実績②



※資料:北陸信越運輸局 平成19年度「北陸信越交通・運輸統計年鑑」

注) 数値は、各路線の北陸信越運輸局管内(新潟県、長野県、富山県、石川県)の路線全体での合計数

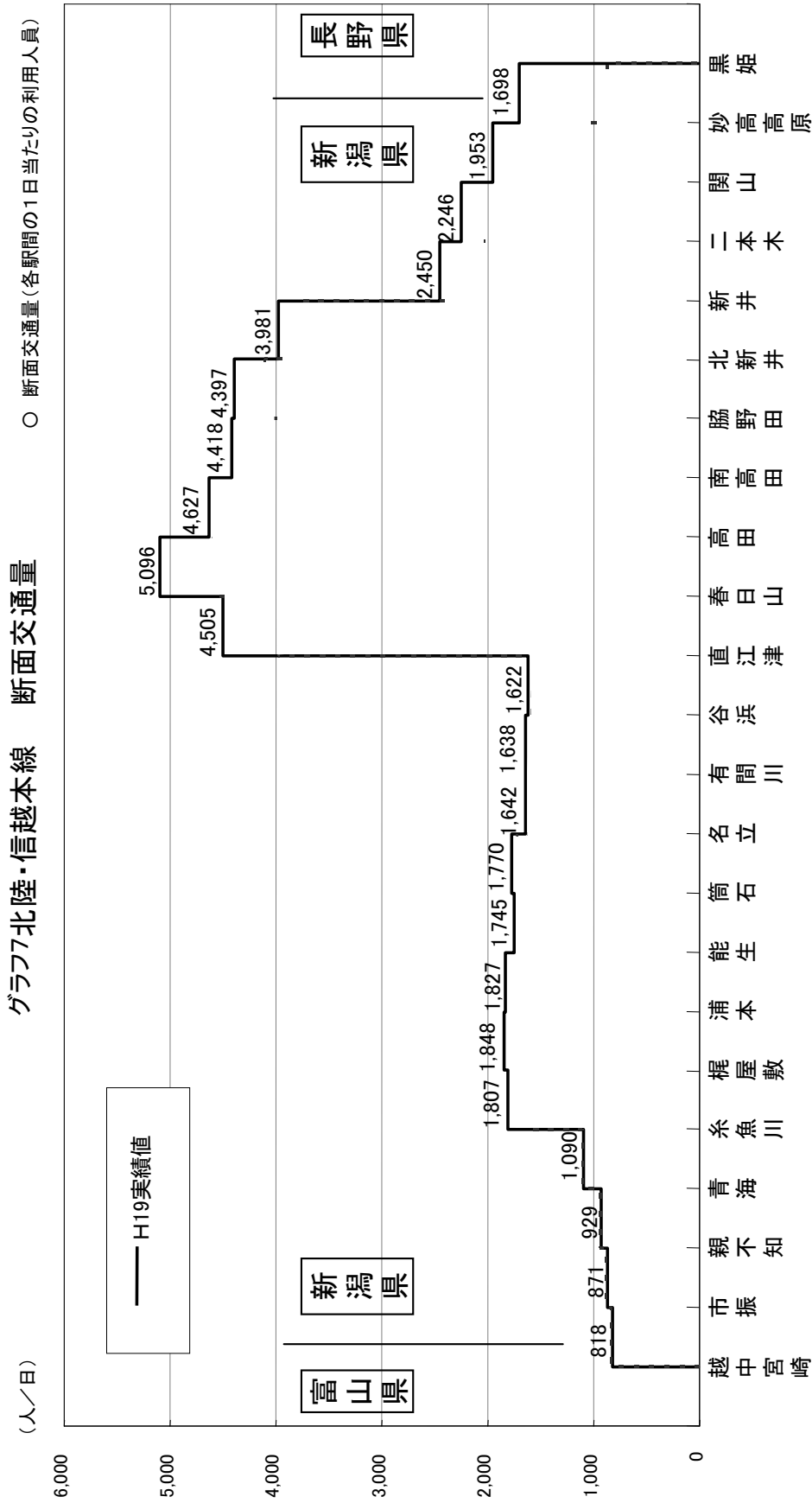
グラフ6 ほくほく線(普通列車)の輸送実績



※資料:北越急行(株)各年度の輸送概況

### 3. 並行在来線（信越本線・北陸本線）の現状

- JRから経営分離された後の並行在来線の経営は、厳しいものが予想される。  
（※ 通常、収支均衡となるためには、4,000人/日の輸送量が必要とされている）



資料: H21年度 新潟県並行在来線開業準備協議会「並行在来線に関する旅客流動調査」報告書  
注) 調査対象地域を特急で通過する利用者を除く。

特急から並行在来線に乗換える利用者、並行在来線を利用し幹線駅へアクセスする利用者を含む。

## 路線バスに対する公的支援について

### 1. 県内バス路線の種類

- 県内の路線バスは、「乗合バス」と「廃止路線代替バス」に区分される。

「乗合バス」：民間バス事業者が運行するバス

「廃止路線代替バス」：民間バス事業者が廃止した路線を市町村が運行するバス

- 県内の路線バスには、一定の要件の下で行政による支援制度がある。

「乗合バス」：国と県により事業者へ赤字補填する制度（国庫協調補助）

「廃止路線代替バス」：県により、路線を運行する市町村に対して赤字補填する制度（県単独補助）

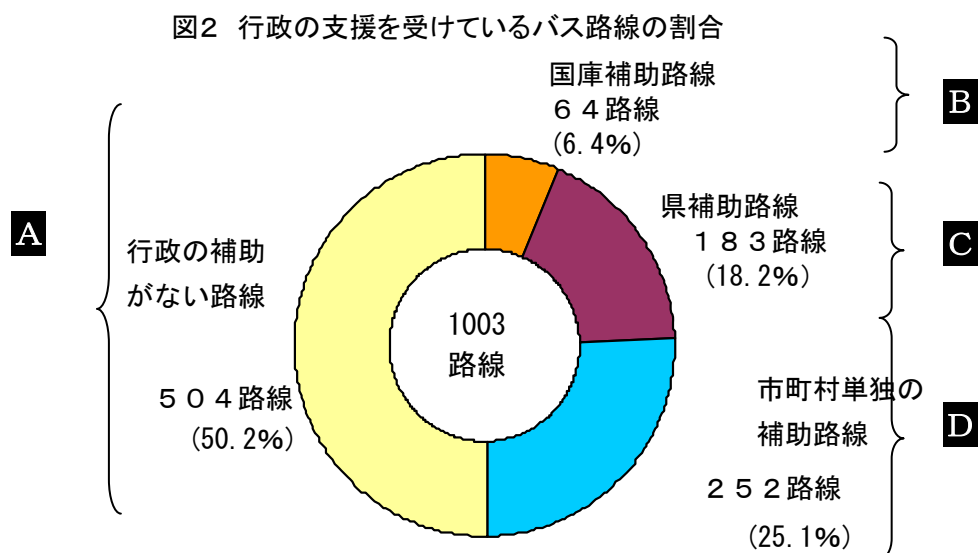
図1 県内バス路線の種類イメージ

		平均乗車密度 1運行あたり	運行回数 1路線あたり	
乗合バス	<b>A</b> 民間バス事業者が運行 (行政の補助なしで事業者が運行)	15人以上	6回/時間程度	
	<b>B</b> 民間バス事業者が運行 国+県により事業者へ補助	15人程度 ~ 5人	3回/日以上	維持のため公的支援のあるバス
廃止路線代替バス	<b>C</b> 市町村が運行 県独自制度により市町村へ補助 ※市町村自ら運行又はバス事業者に委託	5人未満 2人以上	2回/日以上	
	<b>D</b> 市町村が運行 市町村が自力で維持 ※市町村自ら運行又はバス事業者に委託	2人未満	最小 1回/日程度	

(注)平均乗車密度:路線の起点から終点まで、平均して常時バスに乗車していた人数

## 2. 行政の支援により維持される路線割合

○ 国・県及び市町村の支援により維持されている路線は、全路線の約半数(49.8%)。



(資料)バス事業者への聞き取りにより交通政策課作成  
注 路線数は、H19年度の数値

### <国・県の補助制度の概要>

**国庫協調補助** 乗合バス路線のうち、広域的・幹線的な路線の赤字を補てん  
(路線延長が10km以上、1日の運行回数が3回以上、平均乗車密度5人～15人程度などの要件)  
補助対象者：バス事業者 補助率：国1/2 県1/2  
H22 県当初予算額：260,336千円(補助金ベース)

### 県単補助

廃止代替路線のうち、準広域的・準幹線的な路線の赤字を補てん  
(路線延長が5km以上、1日の運行回数が2回以上、平均乗車密度2人以上5人未満などの要件を満たす路線)  
補助対象者：市町村 補助率：35～50%  
H22 当初予算額：298,577千円(補助金ベース)

### 3. 県バス補助路線の平均像

- 県バス補助路線の平均像は、定時定路線の大型バスで運行され、平均乗車密度は 2～3人、収支率は4割程度、路線収支の赤字を補助により補填して維持されている。

表1 県バス補助路線の平均的な運行状況

区 分	過疎以外	過疎地域
運行方式	バス事業者に委託	バス事業者に委託
車両の種類	大型バス	大型バス
路線延長	15.3 km	22.7 km
運行回数	4.0回/日	3.7回/日
平均乗車密度	2.7人	2.5人
経常収益 a	4,197千円	5,137千円
経常費用 b (1キロ当たり運行経費)	9,566千円 (259円)	12,975千円 (238円)
路線収支 a-b	▲5,369千円	▲7,839千円
1人当たり運賃 c	209円	311円
1人当たり費用 d	534円	808円
1人当たり路線収支 c-d	▲325円	▲496円
収支率 a/b	44.3%	40.7%
県補助額	1,501千円	2,854千円
市町村負担額等	3,868千円	4,985千円

(資料:交通政策課作成)

注) 表の数値は、県バス補助路線の1路線の平均値