

生活交通サービスのあり方を 地域で考える

神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻

喜多 秀行

1



講演の内容

1. 交通基本法と地域公共交通
2. 社会資本としての地域公共交通
3. 地域公共交通計画の考え方
4. 公共交通だけで生活を支えられるのか？

(参考)地域公共交通計画の策定手順

-地域公共交通マスタープランと検討フレーム-

2



I. 交通基本法と地域公共交通

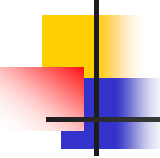
3



交通基本法に関わるいくつかの論点

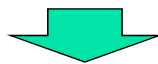
- 交通基本法案検討小委員会(2010.11～2011.1)および交通の諸問題に関する検討会(2011.9～)での論点のうち、地域公共交通に関連するものとして、
 - ①交通権・移動権をどこまで保障するか
 - ②住民負担、住民参加、財源をどのように考えたらよいか
 - ③整備を担うのは官か民か、国か地方か
- ①と②は密接に関係している。③はその下での制度設計のはなし。

4



交通権・移動権

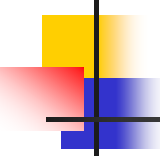
- 「健康で文化的な生活を営む権利」の一部として解すべき。
- 逆に言うと、「健康で文化的な生活を営む権利」と「交通権」とを分離して「交通権」のみを独立に議論することは、政策対応の自由度を狭めてしまう可能性があるため望ましくない。



- 健康で文化的な生活を営むための「**活動機会**の獲得水準」に着目

活動機会： 医者にかかる，買い物をする，授業を受ける，孫に会う，など生活を営む上で必要な諸活動を行う機会

5



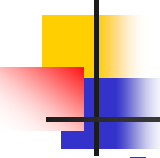
健康で文化的な生活を営むための 「活動機会の保障水準」

- 労働，教育，医療，買物，社交等は，健康で文化的な生活を営むために必要な活動である。
- 居住地で行うことができる活動もあるが，多くの場合，提供地点と居住地が離れており，空間的距離が克服されることで始めて活動の機会が**保障**されることが多い。

*人間の安全保障(Human Security): 危険・貧困等からの解放

- 距離の克服手段は大別して3つある。
 - 1)住民が提供地点へ出向く（交通政策）
 - 2)提供者が住民の居住地へ出向く
 - 3)住民と提供者が近接して立地する。

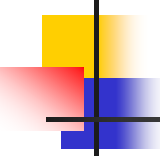
6



活動機会を保障するための政策手段

- 交通政策による「活動機会の確保」だけではなく、すべての政策手段を総動員することにより「必要とする活動機会の保障水準」を高める必要がある。
 - ex. 訪問販売, 往診, 移転支援
 - 下位計画としての交通計画
- 「移動権」「交通権」と言ってしまうと、交通政策のみで活動機会を実現しなければならないと限定してしまう可能性あり
- もちろん、住民による移動以外の手段で獲得できない活動機会もある。
 - ex. 街の空気を吸いに行く, 会合に出席する,
- この部分のみを指すのであれば、交通権といってもよいかもしれない.

7



交通権は誰がどこまで保障するのか

- 交通権は誰かから与えられるものか、どこに居住していても無条件に充足されるべきものか？
- 行政区域全域に対してあまねく均等に公共交通サービスが提供されなければならないのか？

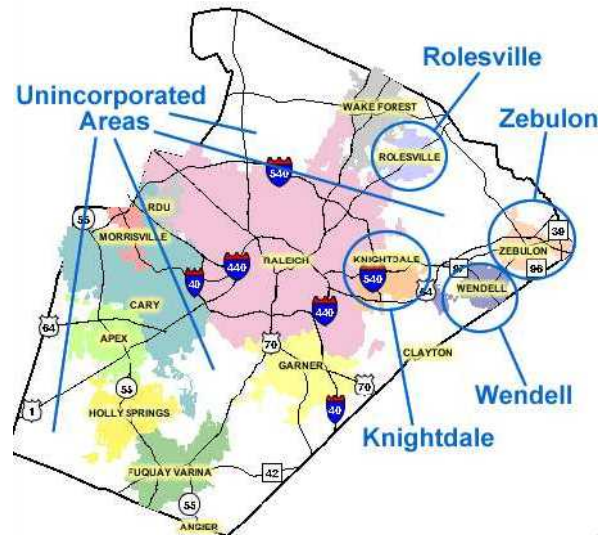
8

交通権は誰がどこまで保障するのか

- 米国にはどの市町村にも属さない場所 (un-incorporated area: 非法人地域) というのがある(州には隙間はない)。

ex. スタンフォード大学

- 開拓時代に荒野に入植した人々が徐々に集落をつくり、それをもとに市町村が形成された名残とも考えられる



9

交通権は誰がどこまで保障するのか

- 開拓当初は生活に必要なサービスを個人が個々に行っていた
- 複数の住民が共通して必要とするサービスについては共同で専門家にサービスの供給を委託し調達した方が合理的な場合あり.
- 地域住民が遍く必要とするいくつかのサービスについては、自治体という組織をつくってまとめて委託し提供されるサービスの対価として税を支払う.
- 日本でも考え方の基本は同じであるべき、自治体というものが住民とは独立して存在し、何でも面倒を見てくれるという思い込み.


10



交通権は誰がどこまで保障するのか

- 提供を委託したサービスは受け手側である住民が必要と考えて委託したものであり、決して誰かから与えられるものではない。
- したがって、自治体に対する住民の意識は、“自治体が何をしてくれるか”ではなく“自治体に何をしてもらおうか”であるはずである。
- とすると、そこで必要となるのは“委託するメリットとその対価の比較”
- 具体的には“自己調達した場合のサービスの量・質と対価のバランス”についての住民の選択である。

11



交通権は誰がどこまで保障するのか

- これまでは、過去からの積み重ねの結果として、暗黙の合意によりサービスの種類と対価が決定されていた場合も少なくない
- 一度原点に立ち戻り、今後、いかなる種類のサービスをどの程度の質・量で委託するのか、そしてそれにどれだけの対価を支払うのかという“委託すべきサービスの選択”が重要になるであろう。

(近年「新たな公」と呼ばれるもののうち「現在の公(=官?)」よりずっと前から存在していたものも少なくない)

12

交通権は誰がどこまで保障するのか

- 居住地選択の権利は誰もが有する。他者からの支援(所得移転)を前提とした居住地選択の権利までもがあり得るか。
- 移動する権利は誰にでもある。移動のために他者からの支援を求める権利もあるのか。
- 権利は社会契約に依拠するもの。社会契約(「健康で文化的な生活」のどこまでを相互扶助により保障するか)に立ち返り、必要な場合はその内容を選択し直すべき。
- その考え方を整理したものが地域公共交通計画である。
- 相互の負担によりどこまでのサービス(活動機会の獲得水準)を保障し合うかの決定は、住民の話し合いによる合意に基づききめられるべきものであり、費用負担のあり方を通じて、住民参加は必然的に必要となる。

13

地域公共交通計画策定の基本となる考え方

「活動機会の保障水準」と「そのための負担」の「組合せ」を住民が**選択**するという考え方

- ① 「活動機会の保障水準」と「支払ってよいと考える負担額」の組み合わせ
- ② 「サービス水準」と「提供コスト」の組み合わせ
- ③ ①の「支払意思額」と②の「提供コスト」を比較し最も“お得感”のある「サービス水準」を選択

↓
地域公共交通計画

↑
「移動権」の保障範囲を地域社会が選択することに他ならない

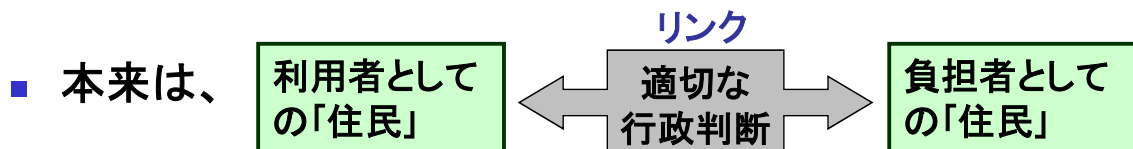
メニューづくりと選択支援の道具をつくる
(=計画の方法論)

→ とはいうものの、これは長期の話であり、喫緊の課題解決のための短期的対応ももちろん必要。(二層の計画) 14

地域公共交通計画策定の基本となる考え方

保障水準の選択プロセス (両者のすり合わせ)

- 従来は、“住民の要望を自治体の予算制約が刈り込む”という考え方が一般的 → 刈り込み限度としての「ミニマム基準」



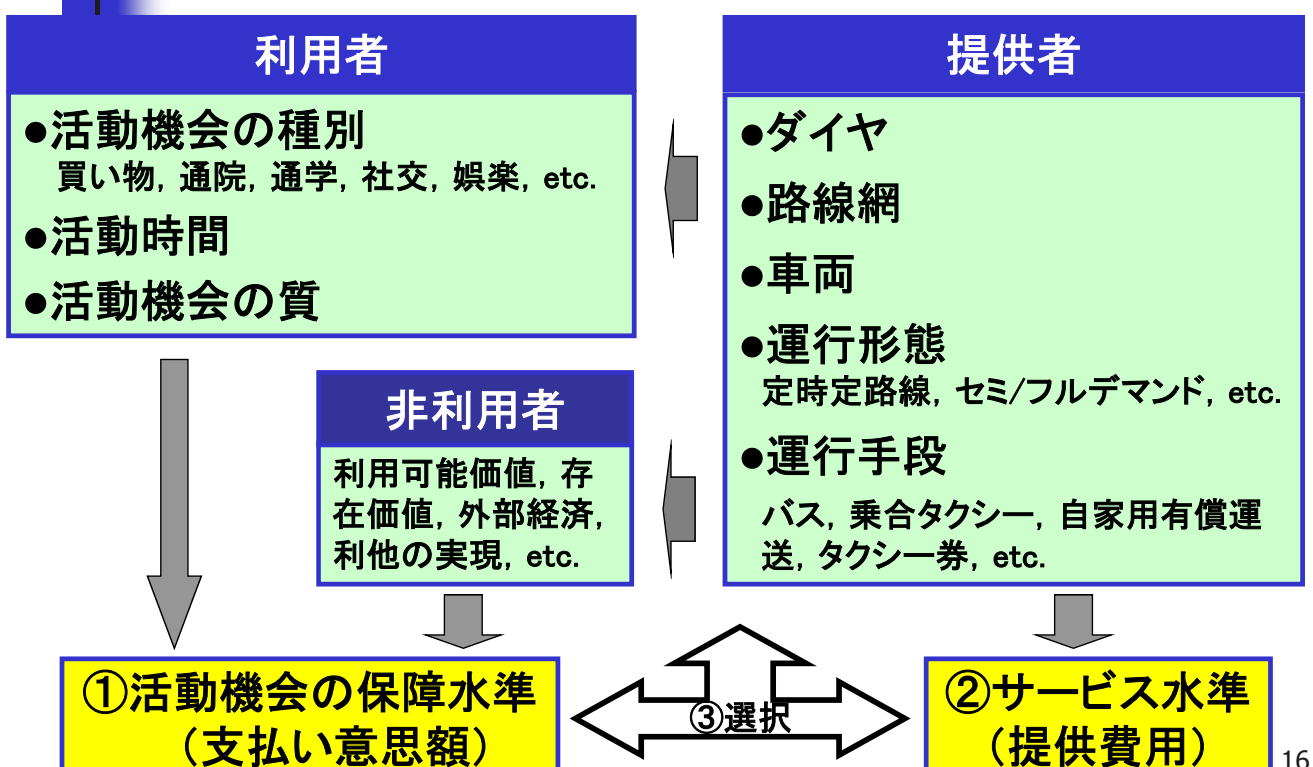
- 現実には必ずしもリンクしておらず、地域による主体的選択はできていない。

「わが国の地方自治ではこのリンクが欠如している」

(片山善博・塩川正十郎:「自治をつくる」、藤原書店、2011)

15

地域公共交通計画の検討フレーム



16

交通権は誰がどこまで保障するのか

- 集中居住や交通技術の高度化等による効率化なしには「健康で文化的な生活」が営める社会を維持できなくなる可能性が高い人口減少時代を迎え、地域公共交通計画を策定していないことによるさまざまな問題が顕在化しつつある。

→公共交通への依存度が高かった時代にあつては、民間事業者の事業意欲に委ねておくことにより、政府が乗り出さなくとも問題はさほど顕在化しなかった。

17

サービス供給基準とゾーニング

- 交通と都市・地域計画は表裏一体のもの。両者の連携がとれていないことが、公共交通が抱えるさまざまな問題の根っこにある

「居住地選択の自由」と「移動権」

都市計画が交通に及ぼす影響： 早い

交通計画が都市に及ぼす影響： 遅い

↓ ←(都市計画法制の緩さも原因)

都市・地域計画のしわ寄せが公共交通に及んでいる。

- 交通計画からまちづくり(住まい方)への有効な働きかけ方がないか。



交通計画にも(都市計画における区域区分のような)ゾーニングの概念を

ex.) 第一種公共交通サービス区域, 第二種…区域, 白地区域, 等

- 現在居住している住民に対しては経過措置(ターミナルケア)を。
- 将来にわたる人口減少の推移を直視し、問題を次の首長に先送りしない¹⁸

サービス供給基準とゾーニング

4段階の公共交通整備促進区域*

* 国際交通安全学会:地域公共交通と連携した包括的な生活保障の仕組み作りに関する研究報告書,2011

①重点整備区域

中心市街地と高密度居住地に対し、地域振興を勘案しつつ、1時間に4便程度の公共交通サービスがある区域

②整備促進区域

市街化区域や用途地域指定区域の全域に適用し、都市計画の理念に従って1時間に1便程度

③特定整備区域

必須活動機会の種類別に1日何便、何時頃といったキメ細かいサービス基準を地域特性に応じて住民参加の下で決定

④無指定区域

行政施策としての公共交通サービスは行わない

19

地域公共交通の整備は官か民か

小泉首相(当時)へ橋本高知県知事(当時)の問いかけ

■「民間でできることは民間で」

→「民間でやった方がうまくいくことは民間で」

→「民間だけでやった方がうまくいくことは民間だけで」

■公共交通においても「民か官か」だけでなく、民と官の適切な分担というものを工夫すると、どちらか一方だけでやるよりうまくいく場合が多いと思われる。

- ✓ .どこにどれだけのサービスを提供すべきかについて住民の合意をとり、将来にわたって安定的にサービスを提供することを保証する役割、 →(官)
- ✓ 車両をスケジュールどおり安全に運行する役割 →(民)
- ✓ NPOや住民に委ねるとうまくいく部分もある。

20



Ⅱ. 社会資本としての地域公共交通

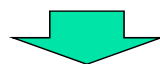
21



公共交通と行政の役割

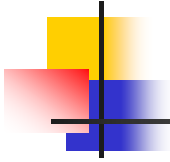
各家庭に自家用車が普及するまで

- 公共交通の役割は現在に比べて格段に大きく、多数の利用者が見込めた。
- 路線バス事業にはそれなりのうまみがあり、事業者が積極的に事業を展開・拡大するインセンティブが存在。
- 事業者が事業意欲に基づいて事業を展開するのに任せれば、住民が必要とする交通サービスが確保できる時代。



- 行政(国)の役割は、主として、過当競争による不効率が生じないように需給調整政策を講じること。

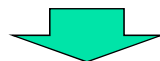
22



公共交通と行政の役割

モータリゼーションの進展後

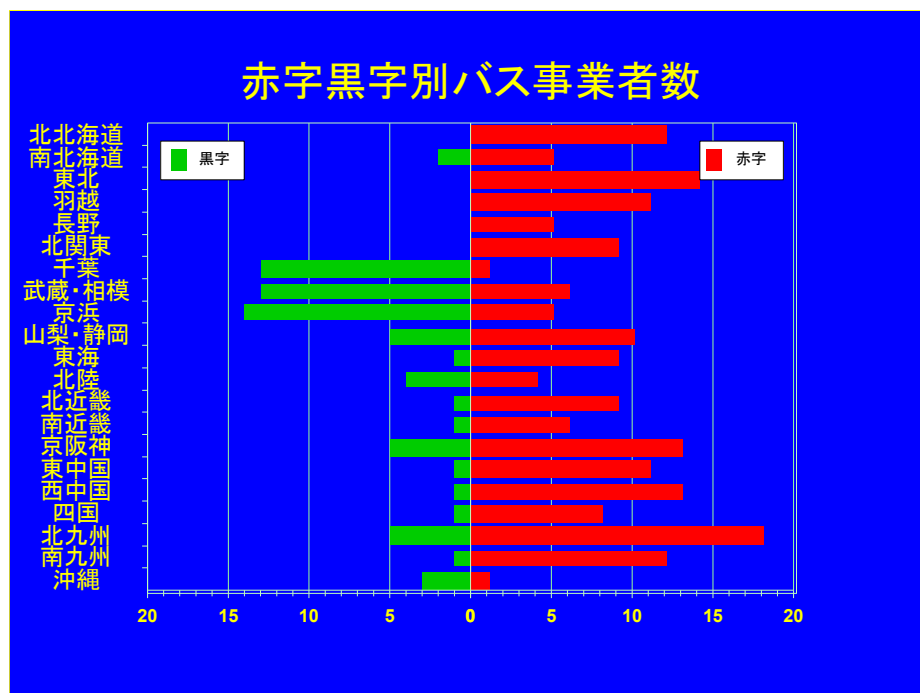
- 利用者が激減し、交通産業としての交通事業者が事業を維持できない状況の発生



- 行政(国)が市場を整備し、あとは交通事業者に任せておけば必要な公共交通サービスが住民に提供される、というよき時代の終焉



赤字基調の乗合バス事業

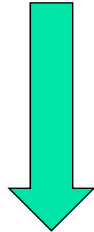


多くの地域で公共交通がビジネスとして成り立たなくなっている。²⁴

産業資本から社会資本へ

公共交通がビジネスとして成り立たない地域

(利潤追求を目的とする)民間事業者に委ねるだけでは社会的に必要なサービスが供給されえない。



「社会資本」の定義

“私的動機にのみ委ねた場合, 過小供給となってしまう財またはサービス”

* 私的動機: 利潤追求

公共交通は“社会資本(インフラ)”と捉えるべき



- ガソリンスタンド, 行商なども同じ
- 某市の市長: 何であいつのバス会社を助けてやらなければならないのか….

インフラとして整備(=公共調達)するための計画づくり
→社会資本整備計画としての地域公共交通計画

25

地域公共交通計画の必要性

河川や道路(社会資本)を整備するには河川計画や道路計画を策定する。

なぜか？

- 社会資本整備が公的主体により実施され, その財源として税が投入される
 - 整備計画が効率的かつ効果的であることを示し, 社会的合意を得ることが欠かせない
 - 公の意思としての計画
- 技術的, 経済的, 社会的観点から検討し, 最良の案が選択される.
 - 別途、豪雨により破堤した箇所へ応急的な対応を行うことはありうる
 - 応急的な対応ばかり: “場当たり行政”のそしりを免れない²⁶

地域公共交通計画の必要性

どの高さまで堤防を築けばよいのか？

- (局所的には、対岸の堤防より50cm高くすればよい)
- 地域として、どのような順序でどの高さまで整備するのか

ある協議会でのひとコマ

- 委員A(公募委員): 計画づくりに500万円も使うより、バス事業者に頼んで最も効果的なところにバスを走らせてもらったほうがよっぽどマシだ。
- 委員B(バス事業者): 市の方でどこにどれだけ走らせればよいかを決めてもらえれば走らせることはできるが、事業者が決めることはできない。
- 委員C(市役所): どこにどれだけ走らせるのがよいかを決める判断基準がないため、今の段階では示せない。

→ 住民からの要望に担当者が個別に悩まなくてよくなる

地域公共交通整備についてはどうか？

- 社会資本である地域の公共交通に対して現在どこまでの整備計画が策定されているのか。
- 赤字が生じた路線にその都度欠損補助を投入するというのは、まさに場当たり行政
- インフラであるなら、公の意思としての整備計画が必要

自治体の現状は？

- 意識の高い自治体とそうでない自治体に二極化の様相
- 低い自治体に見られる共通点
 - ① “計画策定の必要性”に対する認識の不足
 - ② “計画技術の必要性”に対する認識の不足
 - ③ 「事業計画と交通計画の取り違え」

① “計画策定の必要性”に対する認識不足

「基本方針」を定めることの重要性

- 個別対応では「早い者勝ち」「声の大きい者勝ち」になりがち
- 長期にわたる全体的な「維持可能性」を見通し難い
- 首長の“公約を破るわけにはいかない”の一言で、思考停止に陥る

→ 首長が選挙公約に掲げた“コミュニティバス”の運行に汲々とし、持続可能な施策を打ち出し得ない自治体もある。

29

② 「計画技術の重要性」に対する認識不足

- “技術者数の不足”よりも、むしろ“技術の必要性に対する認識の不足”が問題

「計画技術」の重要性に対する認識の不足

- 「よい政策」「よい計画」を策定するためには「それなりの技術」が必要。
- 例えば、橋梁の設計技術を持たない人が橋梁設計を行うことはあり得ない。
- しかし、「計画の策定」を、特段の計画技術を持たない人が行うことはしばしば見られる。
- “頑張れば何とかなる”と考える人も。
→ 設計に関していえば、頑張っても素人には限界がある。 30
- 認識不足は自治体上層部にも多い(担当者の総替え等)

③事業計画と交通計画との取り違い

主役の交代

国＋事業者



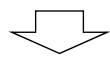
自治体＋住民

国による補助行政

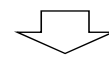
事業者が公共交通サービスを提供することへの支援

自治体による直轄行政

事業者からサービスを調達しながら自ら住民に対して公共サービスを供給



(策定すべき計画)



事業者による
交通事業計画

地域(自治体, 協議会)による
地域公共交通計画

31

③事業計画と交通計画との取り違い

平成19年10月の地域公共交通活性化・再生法

“交通サービスの円滑かつ確実な提供”を目的に追加。
事業者管理の法律→交通政策のための法律

	事業計画	交通計画
事業者	事業者による 事業計画	
自治体	自治体による 事業計画	自治体による 交通計画

32



③事業計画と交通計画との取り違え

事業計画と交通計画の違い

地域交通計画に必須の要素で交通事業計画に含まれない事項

- 公共交通サービスと他の行政サービスとの連携・分担関係の仕分け
- 自助，共助，公助を含む国，自治体，住民，事業者間の協働のあり方
- 地域間公平性の考え方と路線網・サービス水準選定の方針 etc.

事業計画と交通計画とを混同し，従来交通事業者が策定してきた「事業計画」を単に自治体が代行し，それをもって「交通計画」を策定したと考える例が少なくない。

33

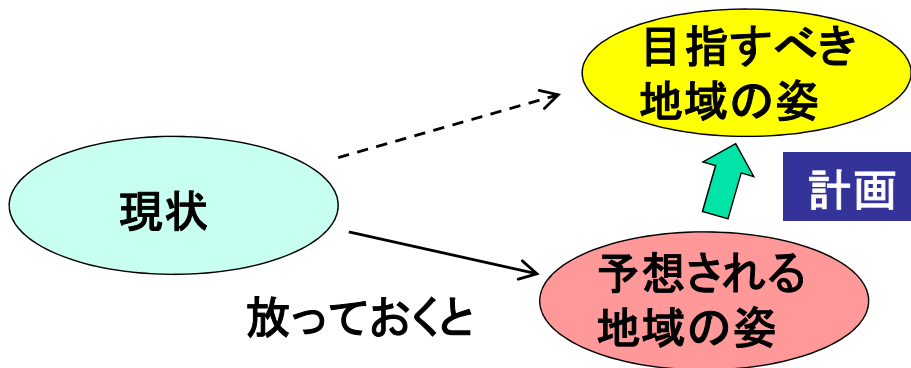


Ⅲ. 地域公共交通計画の考え方

“計画”とは？

「計画を策定する」という概念に対する認識
が必ずしも共通でない。

→ 現場における混乱のひとつの原因



35

地域公共交通計画とは

地域公共交通計画：

- 目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画
- “地域公共交通計画”は単独では存在し得ない。

まちづくり



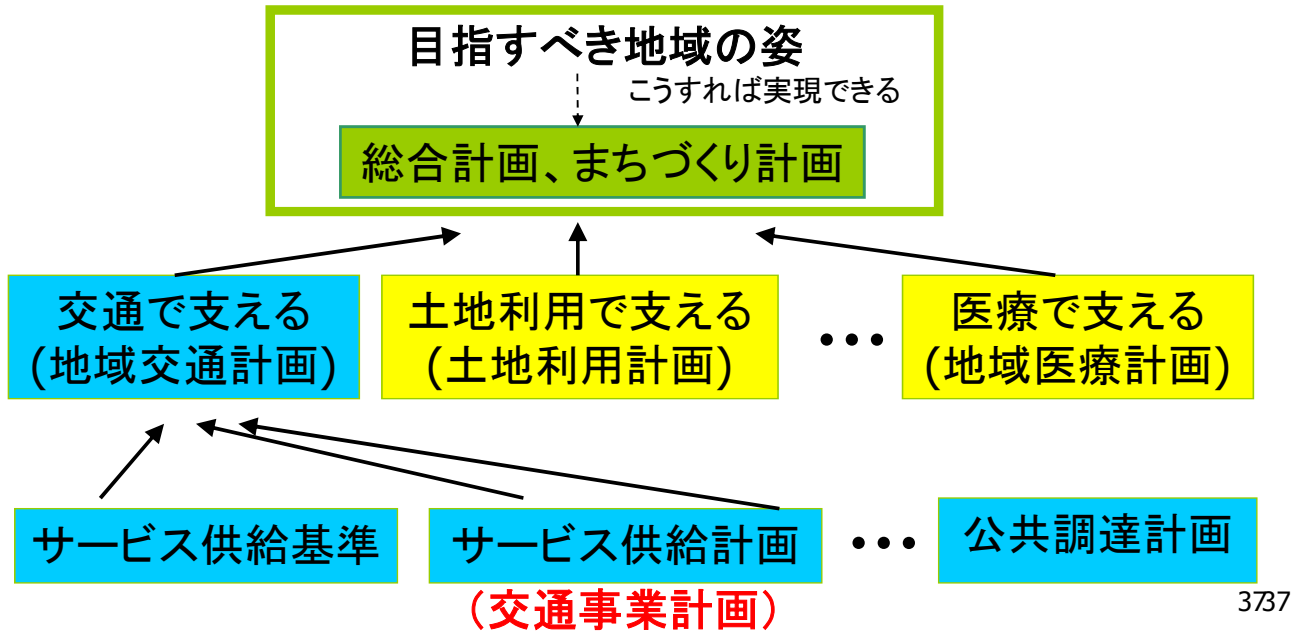
公共交通サービス

活動を保障／移動能力を確保
安価な提供手段／提供主体
費用負担

36

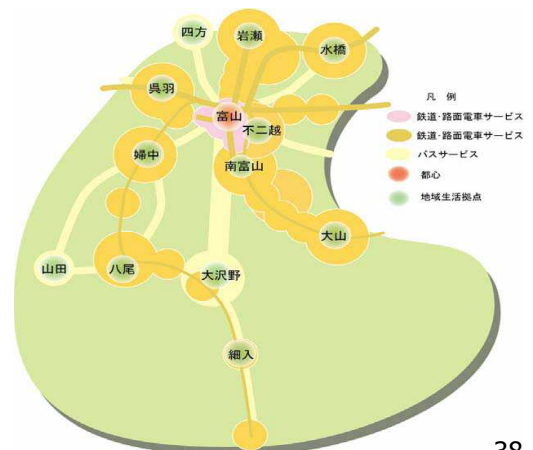
地域公共交通計画とは

- 上位の“まちづくり計画(自治体が目指す姿)”の**どの部分をどの**ような交通で実現するか, を示したものが地域公共交通計画,



下位計画としての地域公共交通計画

- 活気ある中心市街地の形成
→ 中心市街地に出かけやすい交通システム
- 「団子と串」型都市圏の形成
→ 効率的な“団子間の移動”と快適な“団子内の回遊”



下位計画としての地域公共交通計画

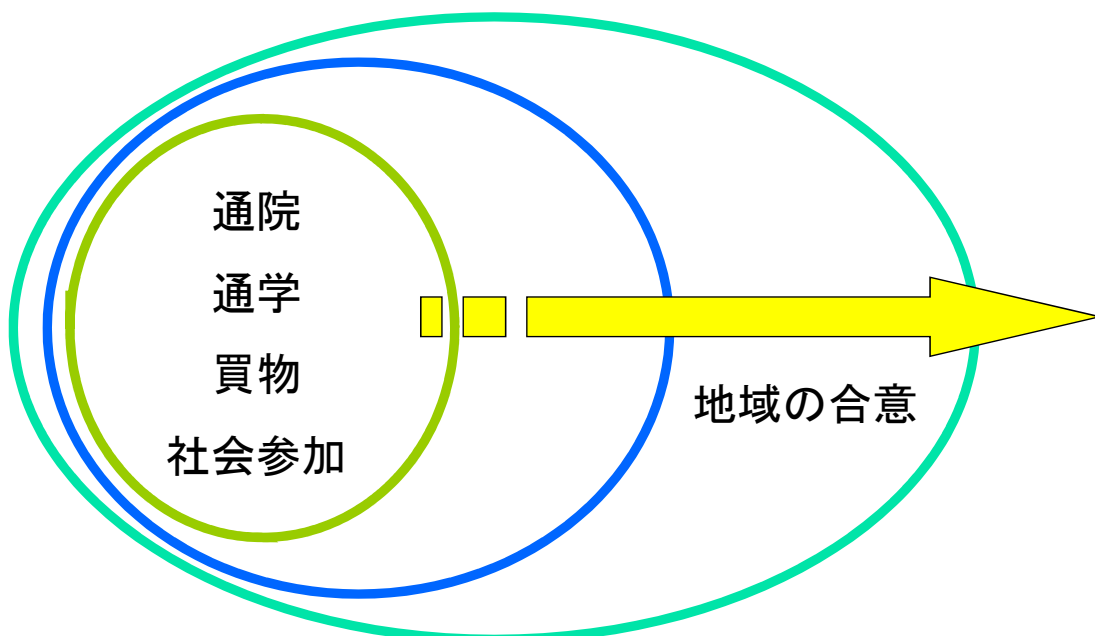
- 都市の形態(ex. 団子と串), 空間的機能分担等は「手段」
- 便数, 路線密度等の「サービス特性の水準」はより下位的手段
- それによって実現される“生活の質”およびその要素となる「**活動機会の保障水準**」に着目すべき

ex. 体調の悪い時には医者に診てもらえる,
日々生活する上で買い物に困らない,
高校でクラブ活動ができる

- 選択された「活動機会の保障水準」の実現は, 医療, 教育, 土地利用等の「行政分野横断的観点に立った政策選択」により行うべき

➡ その中で交通システムが分担すべき範囲を明らかにする.³⁹

活動機会の保障水準





「政策コスト」としての認識

このように考えると

公共交通サービスの確保に必要な費用を「赤字」ではなく「政策コスト」として認識できるようになる

学校統廃合の例:

- 人口減少と財政逼迫により、中学校を統廃合
- 統廃合に伴い必要となる通学ための交通手段を自治体の予算で整備
- 住民と自治体にとって“最良の方策”として通学のためのバスが選択されたのであれば、“採算がとれないから実施を見送ろう”ということにはならない。

他にも... ・人工透析施設の廃止と通院の足の確保, etc.

41



「政策コスト」としての認識

- 非マイカー利用者にとって、公共交通は移動のための手段というよりは、買い物や通院といった基礎的な生活活動を支えるための手段。
- 公共交通サービスのための予算を削減する場合には、運行によって支えられてきた健康で文化的な生活も実現できなくなってしまうことに意を払うべき。
- “公共交通サービスの存続か廃止か”ではなく“**公共交通サービスによる保障か他の政策手段による保障か**”の**選択**であることを認識することが大事。

ここにこそ、政策を競い「仕分け」で選択を！

- 事業運営の効率性を高めることはこのために必要なものであり、補助金の節減や“公共交通の活性化”のためではない。

42

下位計画としての地域公共交通計画

明らかにすべきは

“あるべき
街の姿”



提供すべき
交通サービス



あるべき路線・
ダイヤ・運賃設定”

しかるのち、**民間事業者に委ねるべき部分は委ねる**との考え方
をとるべき。

活性化すべきは「地域公共交通」ではなく「地域社会」！

地域公共交通計画の策定範囲



“交通圏”単位で

43

下位計画としての地域公共交通計画

民間事業者に委ねるべき部分は委ねる

- 同じ資金を投入するのであれば“補助”（路線設定等に関する当事者能力を持たない）ではなく“運行委託”（提供すべきサービスを定め、路線設定等も主体的に行う）を基本とすべき。
- 漫然と運行委託することは避けるべし。
ex. よくわからぬまま“言い値”で欠損補助をする

生活交通サービスの計画フレームは、PFIのフレーム
と同じ構造を有している

- “補助なし”路線であっても、地域が策定した路線網計画に沿ったものが実現するよう努めるべき。

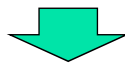
44

よりよい計画づくりのために

(財)国際交通安全学会編:「地域でつくる公共交通計画
—日本版LTP策定のおてびき」, 2010

* LTP: Local Transport Plan

- このような問題に対応し, 地域公共交通計画をより有意義なものとしていくためには, 地域公共交通計画の意義や必要性, そのあり方などに対する共通の認識を形成し, 計画策定の趣旨に則った計画づくりを行うことが大事.
- そのような計画に盛り込まれているべきと考えられる標準的な内容と構成を「ひな型」として整理し, それを検討するためのプロセスと併せて提示.



・総合連携計画策定の際の「ひな型」として活用
・既存計画の見直しにも

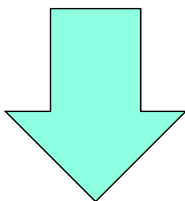
45

地域公共交通計画の策定手順

地域公共交通
マスタープラン

1. 地域公共交通マスタープラン

望ましい公共交通システムを選ぶに当たっての考え方 (master plan/ vision)



2. 地域公共交通計画の策定プロセス

望ましい公共交通システムの選び方 (planning process)

地域公共交通
計画
(LTP*)

3. 地域公共交通計画の内容構成

選んだ結果 (plan)

* LTP: Local Transport Plan

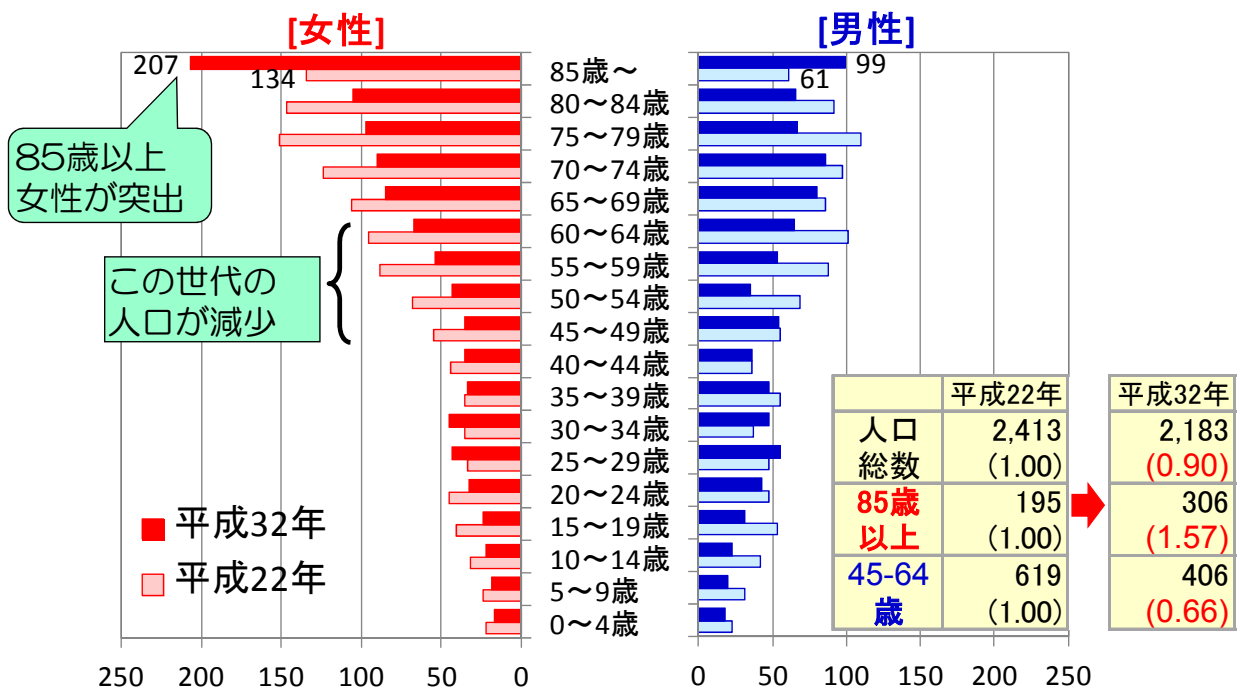
46

IV. 公共交通だけで生活を 支えられるか？

47

著しい高齢化の進展の例

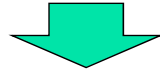
＜10年後の性別・年齢別人口の予測結果＞（奈良県H村）





高齢化の進展に伴う問題

- 奈良県H村では、今後10年間に**85歳以上人口が1.6倍**に増加、**85歳以上女性**の人口が**突出**して多くなる。
- 同時に**45～64歳**(高齢者を介助する世代)が**0.66倍**に減少…年齢別の人口構成がアンバランスに。

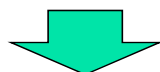


- 運転免許を持っていても、自動車の運転が困難な人、健常であっても、バイクや自転車に乗れない人、一人ではバスに乗ることが困難な人 などが増加。
- 加えて、車で送迎したり同行者がいれば外出できても、送迎者や同行者がいないために外出できない人も増加。

49

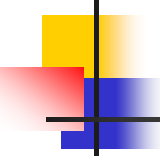


高齢化の進展に伴う問題



- このような状況が進展すると、公共交通サービスを必要とする人は増加すると見込まれる。
- しかし、公共交通サービスを提供するだけでは解決できない問題も含まれる。
- 外出しなくても買い物や受診の機会が得られる生活支援サービスの検討、自動車や公共交通で「遠出」しなくても生活に必要な活動機会が得られるまちづくりなど、総合的な視点からの対応が必要である。

50



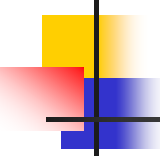
外出するために必要なもの

交通手段が整備されていれば外出できるわけではない。

(「目的地への移動」機能に関する「基本的潜在能力」の想定)

- 支度をする(服を着る, 靴を履く, 荷造りをする, 戸締まりをする)
- 行き先までの「地図」(道すじ)を認知する
- 最寄りのバス停・駅まで歩く
- バスに乗る, 電車に乗る, バス・電車を乗り換える
- 終着駅から目的地まで歩く
- 外出先で食事をする
- ついでに買い物をして帰る, 友人と会う

51



公共交通だけで進むと...

- 将来におけるサービス提供コストが増大し, ひいては, 暮らしを守るためのサービスの維持ができなくなるという本末転倒な状況も.
- 遠く離れた中心地区の大規模サービス施設(ex.大型スーパー)へ行くようになると周辺地区に存在した小規模サービス施設(ex.個人商店)が立ち行かなくなり, ちょっとした用をたすのにも中心地区へ出かけなければならなくなる.
- その結果, 中心地区以外は人が集まる場所もなくなり, 不便で活力のない地区へと衰退していく.
- 公共交通があってもそれを利用できない住民は他人の手を借りないと生活できなくなる.

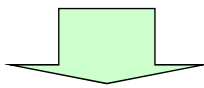
etc.

52

実態はどうなっているのか

人の生活を脅かすマクロ要因

- ① 過疎化(疎ら化)
- ② 高齢化
- ③ 人口減少



- 今年度は「**高齢化**」に焦点をあてて調査を実施
- 生存に必要な食料調達と診療を対象に、どのような手段を使っているか／使い分けているかなどを把握

53

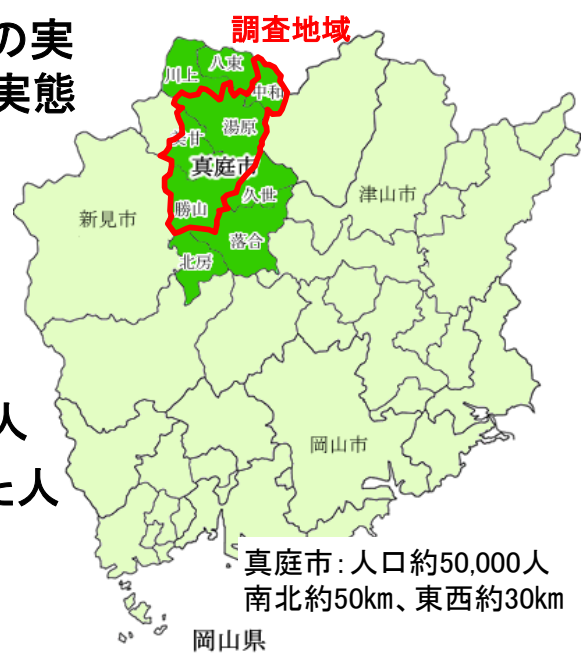
生活と交通に関するアンケート調査の概要

◇目的： 過疎地域における活動の実態や生活支援サービスの利用実態を明らかにする。

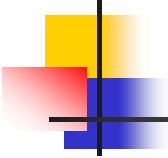
◇調査地域：岡山県真庭市
(湯原・中和・勝山・美甘地区)

◇対象者：概ね65歳以上の市民
・湯原・中和：病院に受診に来た人
・勝山・美甘：市役所から依頼した人

◇調査方法：聞き取り調査



54



生活と交通に関するアンケート調査の概要

◇調査項目：

<個人属性>

- ・性別、年齢、居住地、家族構成
- ・運転免許の有無、送迎できる人の有無
- ・健康状態、外出能力、交通手段の利用能力 など

<買い物・通院の実態>

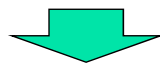
- ・買い物の主な行き先、頻度、利用交通手段
- ・買い物の方法(同行者の有無、家族等の協力状況等)
- ・買い物支援サービス(配達、移動販売車等)の利用状況
- ・定期的な通院の頻度、通院の交通手段 など

55



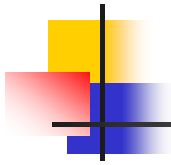
分析の目的

- 公共交通のサービス水準だけでなく、家族構成や送迎者の有無、身体的な機能の制約、交通手段の利用能力など、様々な個人の属性と活動実態の関連を分析。



- 過疎地域の人々の活動機会を包括的に保障するため、「どのような人に対してどのようなサービスを提供するか」「交通サービスと生活支援サービスをどのようなバランスで提供するか」を検討する。
- その実現に向けて、どのような具体策があり得るかを検討する。

56



分析の視点

- 分析に際し、次の個人属性に着目。

家族構成	①一人暮らし ②夫婦のみ ③他の家族と同居(①・②以外)
利用交通環境	①マイカー族・・・マイカーを自由に利用できる人 ②送迎族・・・ 家族や近所の人に送迎してもらえる人 ③公共交通族・・・マイカーが利用できず、送迎する人もいない人
外出能力	①自分自身で無理なく外出可能 ②体はつらいが何とか一人で外出可能 ③介助があれば外出可能 ④外出不可能
交通手段の利用能力	①自分自身で車を運転可能 ②自分自身で自転車・バイクを運転可能 ③自分自身で公共交通を利用可能 ④自分自身で長い距離を歩行可能 ⑤自分自身で短い距離なら歩行可能 ⑥介助があれば短い距離を歩行可能 ⑦介助があれば車に乗車可能

①～⑦に複数該当する場合は、集計の際、①→⑦の優先順位で最も上位にくるもので代表させた。

57



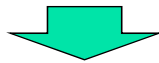
分析の視点

- 買い物の方法、買い物支援サービスを次のように区分

自分自身が買い物に行く	①自分一人で行く ②家族と同行 (同居する家族と一緒にいく) ③別居親族が同行 (別の場所に住む子供などと一緒に行く) ④家族・親族以外が同行 (近所の人やヘルパーと一緒にいく)
他の人が代行する	①同居家族が買い物 ②別居親族が代行 (別の場所に住む子供などが届けてくれる) ③家族・親族以外が代行 (近所の人やヘルパーが届けてくれる)
買い物支援サービスを受ける	①購入商品の配達 (店で購入した商品を配達するサービス) ②電話注文による配達 (電話・FAXで注文した商品の配達) ③生協等の個別配送・共同購入 ④移動販売車 ⑤給食サービス (自宅まで食事を配達するサービス)

分析の視点

- 個人属性と買い物の方法・支援サービスの利用状況の関係を分析

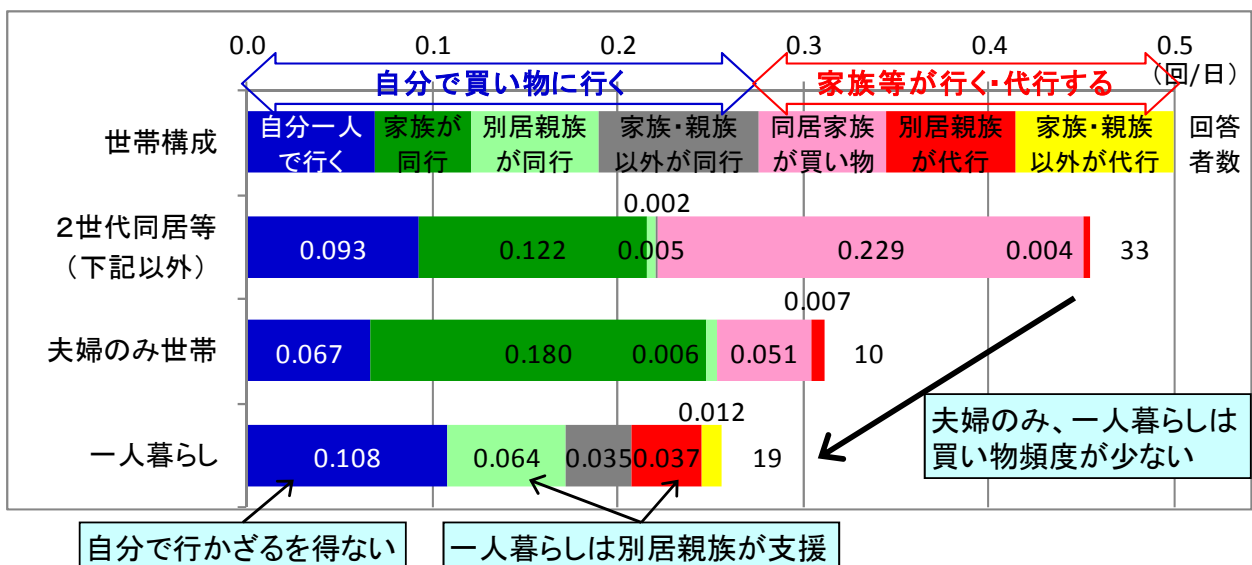


- 次のような視点から分析を行う。
 - ・家族構成、マイカー利用の可否、身体的な能力などの違いにより、買い物の方法や頻度に違いはあるのか。
 - ・外出が困難な人ほど、買い物支援サービスをより多く利用するのか。
 - ・受けている制約の種類によって、利用するサービスにどのような違いがあるのか。

59

買い物の方法

<世帯構成と買い物の方法>



自分で行かざるを得ない

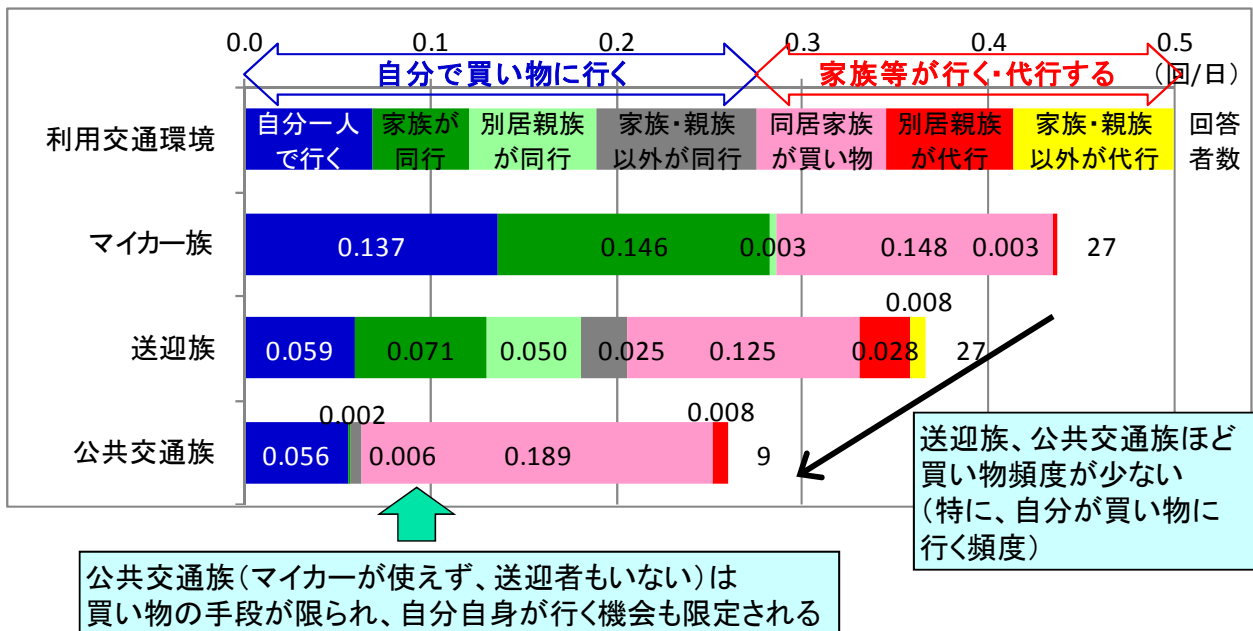
一人暮らしは別居親族が支援

夫婦のみ、一人暮らしは買い物頻度が少ない

60

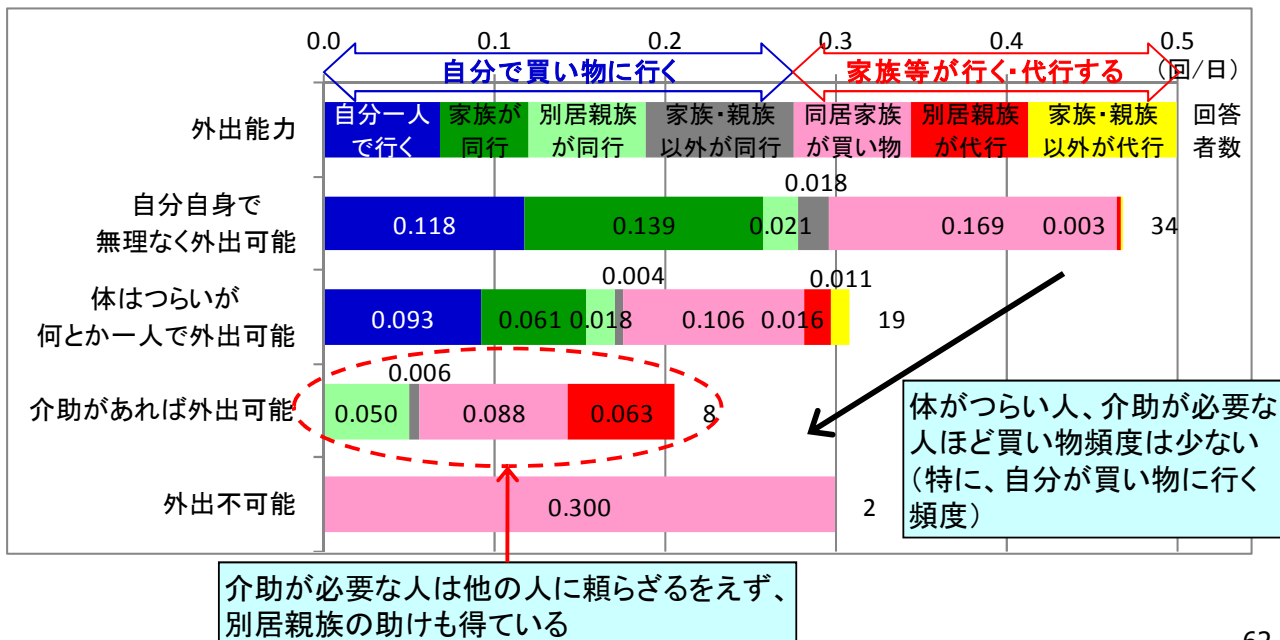
買い物の方法

<利用交通環境と買い物の方法>



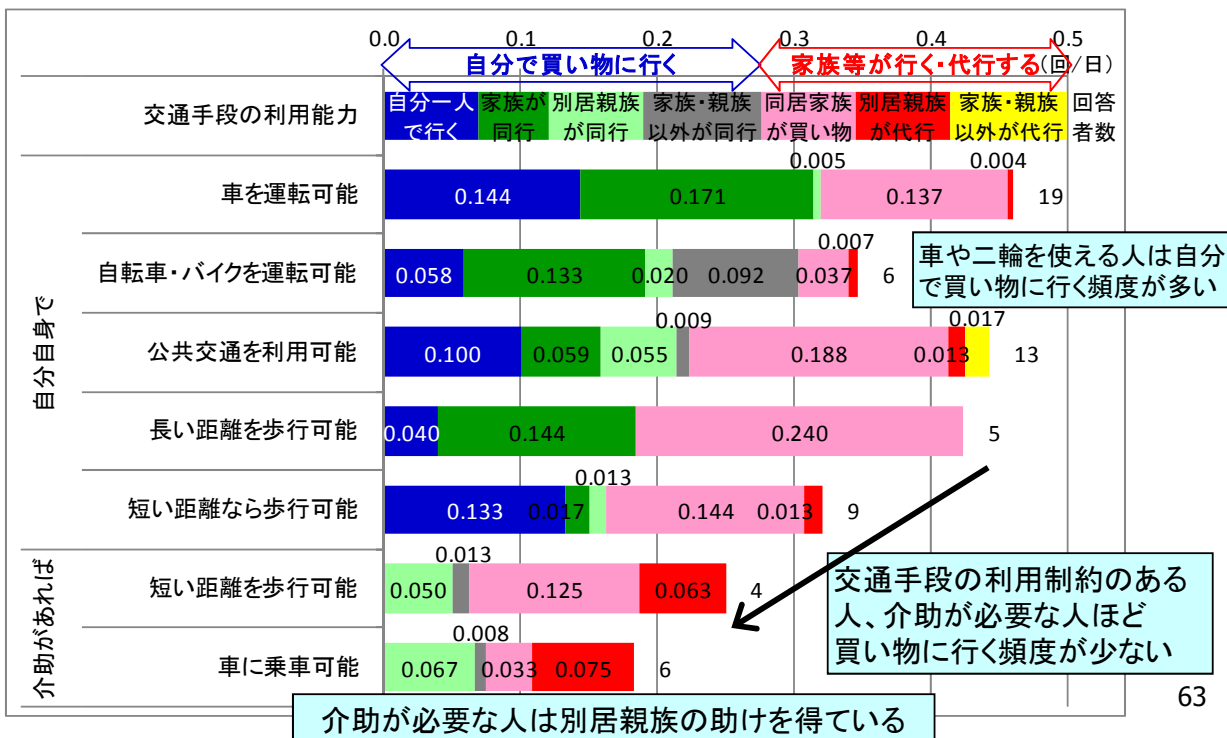
買い物の方法

<外出能力と買い物の方法>



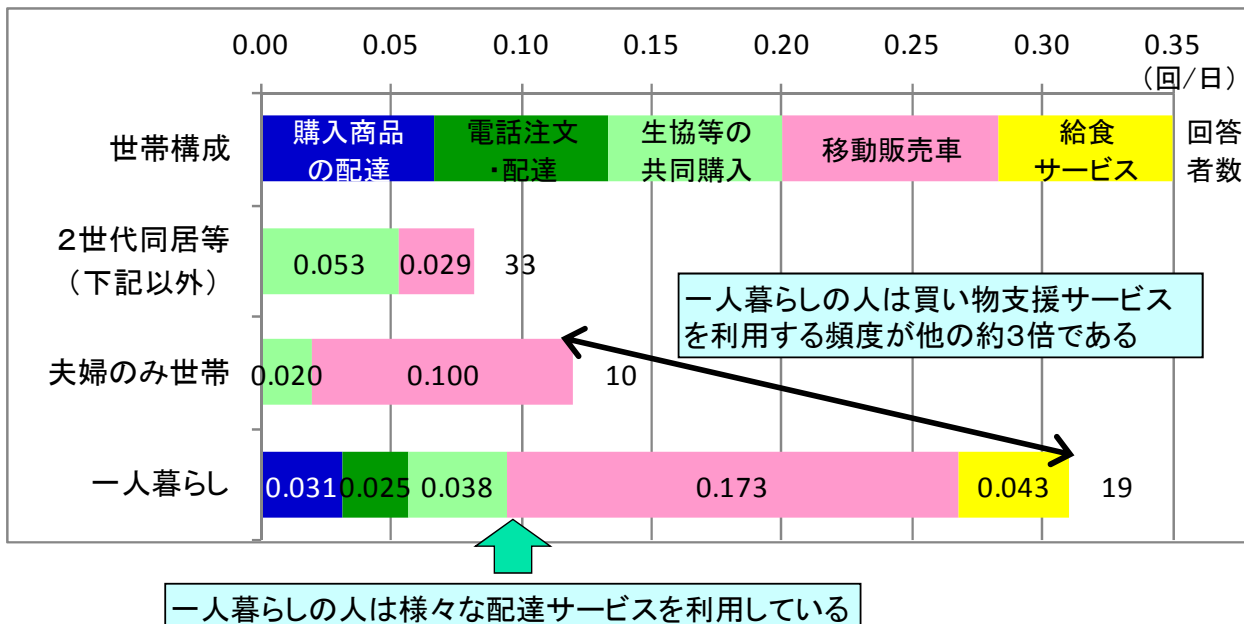
買い物の方法

<交通手段の利用能力と買い物の方法>



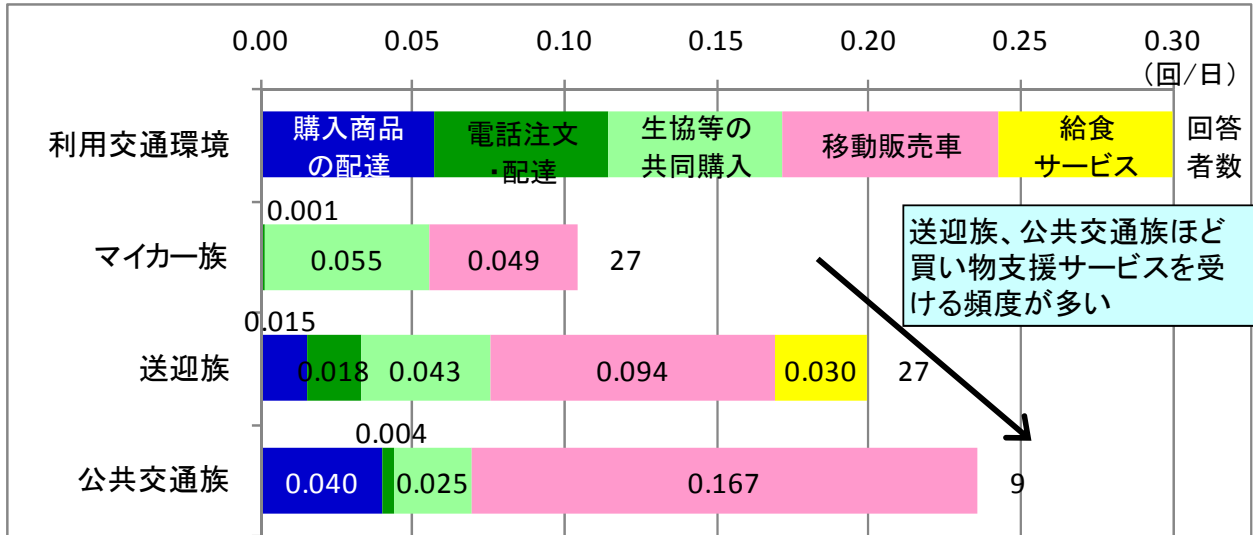
買い物支援サービスの利用状況

<世帯構成と買い物支援サービスの利用状況>



買い物支援サービスの利用状況

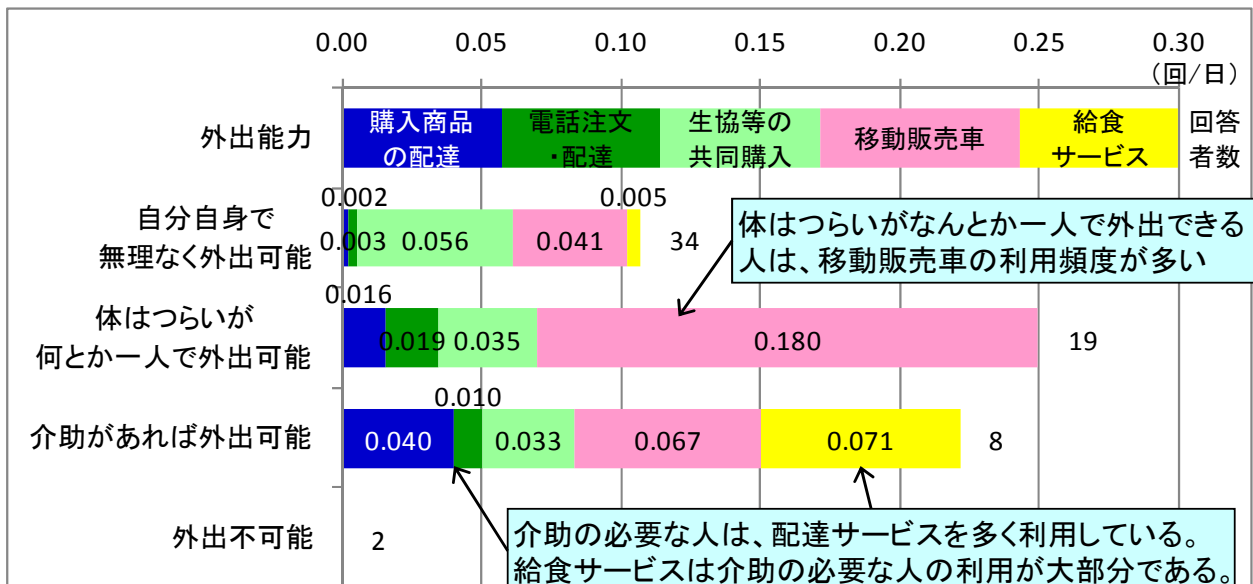
＜利用交通環境と買い物支援サービスの利用状況＞



65

買い物支援サービスの利用状況

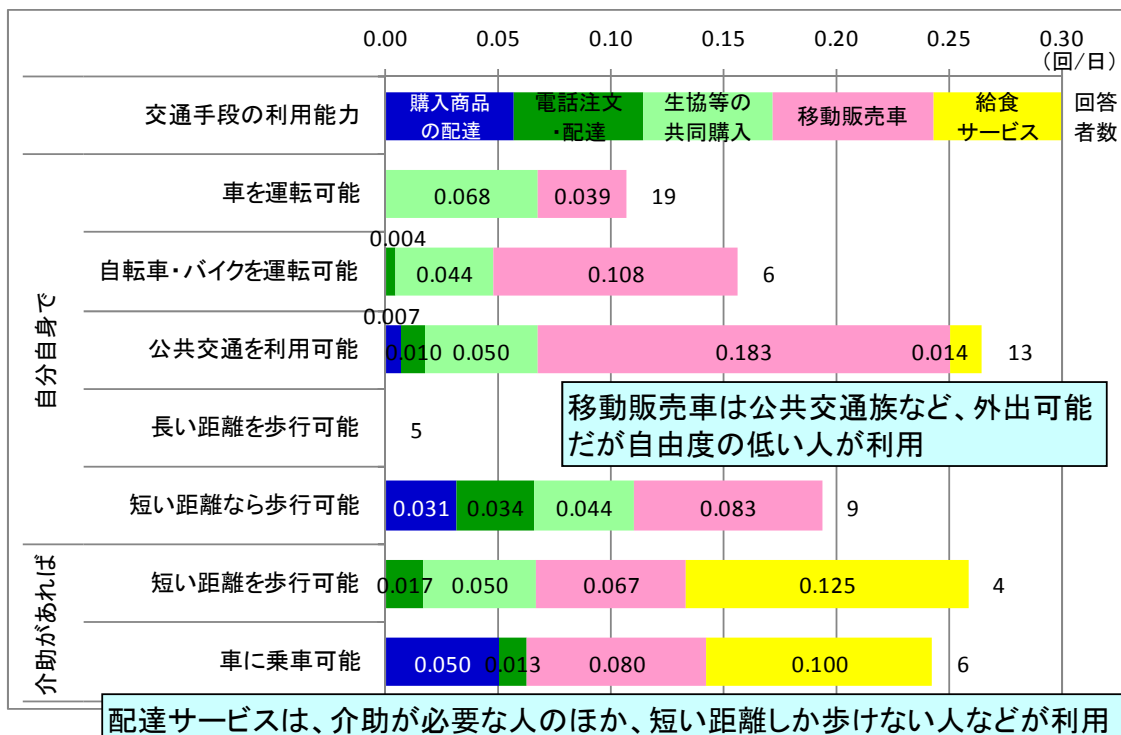
＜外出能力と買い物支援サービスの利用状況＞



66

買い物支援サービスの利用状況

＜交通手段利用能力と買い物支援サービスの利用状況＞



67

分析結果

◇ 買い物の方法について

- 制約の少ない人(他の家族と同居している人、マイカー族、無理なく外出できる人)ほど、買い物に行く頻度が多く、制約のある人(一人暮らし、公共交通族、介助が必要な人)ほど、買い物に行く頻度が少ない。
- 一人暮らし、送迎族、介助が必要な人は別居する親族が買い物のための送迎や買い物を代行する頻度が多い。
- 一人暮らしの人は、買い物の頻度が少ないにもかかわらず、自分一人で買い物に行く頻度が高い。これは、選択肢が限定されていること、援助する人が少ないことなどの表れと考えられる。

68



分析結果

◇ 買い物支援サービスの利用状況

- 制約の少ない人ほど買い物支援サービスの利用頻度は少なく、制約のある人ほど、その利用頻度が多い。
- 購入商品の配達や電話注文による配達サービスは、公共交通族、外出に介助が必要な人という自動車での移動ができない人や単独で行動する機会が多い一人暮らしの人がより多く利用している。
- 移動販売車は、介助の必要な人の利用も少なくないが、公共交通族や「体はつらいが何とか一人で外出できる」という、外出可能であるが困難を伴う人の利用頻度が多い。
- このように、制約の内容により利用するサービスが異なる。

69



分析結果

このように、身体的な機能や利用可能な交通手段など個人の属性に見合った方法により、買い物していることが明らかになった。→ **利用できるものを何とか組み合わせ
て懸命に生きておられる**

- これは、公供交通の整備が住民の生活をかなりの程度支援していることを示唆している。
- しかし同時に、単に公共交通サービスを提供すれば買い物の機会が保障される訳ではなく、公共交通だけでは生活を支えることのできない住民がいることが明らかになった。これは、買い物支援サービスなどを含めた包括的な対応が必要であることを傍証している。
- 今後は、どのような人に対してどのようなサービスを提供すれば活動機会が保障できるか、その方法を具体化することが一つの課題と考えられる。

70



まとめ

- 「移動権」は「生存権」の一部として捉えるべき。それをどこまで保障するかは地域社会の合意に基づく。その具体的内容は「地域公共交通計画」の策定を介して検討することが望ましい。
- 地方部や過疎地域では、地域公共交通は「社会資本」と捉えるべき
- 社会資本を整備する際には、整備計画の策定が必要。
 - 地域の公共交通については『地域公共交通計画』
- 地域公共交通計画は下位計画である。どこまでを「地域の足の確保」で対応するか、分野横断的な観点から効率的な役割分担(地域公共交通の守備範囲)を考えるべき



まとめ

- “公共交通サービスの存続か廃止か”ではなく“公共交通サービスによる保障か他の政策手段による保障か”の選択であることを認識することが大事
- 選ばれた施策を実施するための行政投資は政策的経費。
- 公共交通サービスの充実だけでなく、外出能力の低下等に即した包括的な生活支援のしくみを構築し、関係者と協働して「目指すべき地域の姿」の実現を。

例えば：(株)アトム電器のようなしくみを地域のさまざまな商店に
→食料品店、ガソリンスタンド、等

関連情報



交通政策インターネット意見交換制度

財団法人 運輸政策研究機構

【目的・業務内容】

運輸政策研究機構・公共交通支援情報センターでは、公共交通に関する各種調査研究を行ってきた当機構の知見、ノウハウ、文献等の蓄積を活かして、今後の地域における公共交通活性化等を支援するため、国土交通省や関係機関と連携しつつ、以下の業務を行っています。

- (1) 地域での検討の参考となる事例等の情報提供
- (2) 公共交通活性化に関する研修やセミナーの開催
- (3) 公共交通活性化に関する地域からの相談受付

Ex. ・地域公共交通アドバイザー派遣制度
・利用者の広場 etc.

公共交通支援センター

検索

73

参考文献

- 国際交通安全学会(編):
- 「地域社会が保障すべき生活交通のサービス水準に関する研究」報告書
- 平成21年3月

国際交通安全学会

検索

→「研究調査報告書」→「H073」

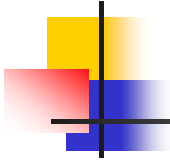
- 土木学会(編):
- バスサービスハンドブック **在庫僅少**
- 平成18年11月

バスサービスハンドブック

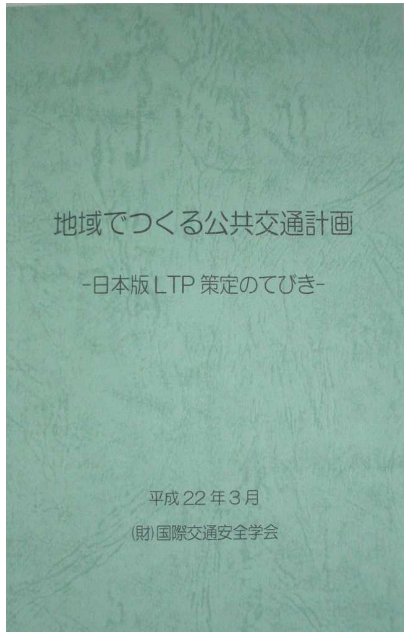
検索



74



(参考)本書の入手法



国際交通安全学会

検索



Information

2010.05.07

「地域でつくる公共交通計画 -
日本版LTP策定のおびき-」を
発行しました



(無料, ただし送料負担)