

地域公共交通のあり方を考える

福岡大学工学部社会デザイン工学科

辰巳 浩

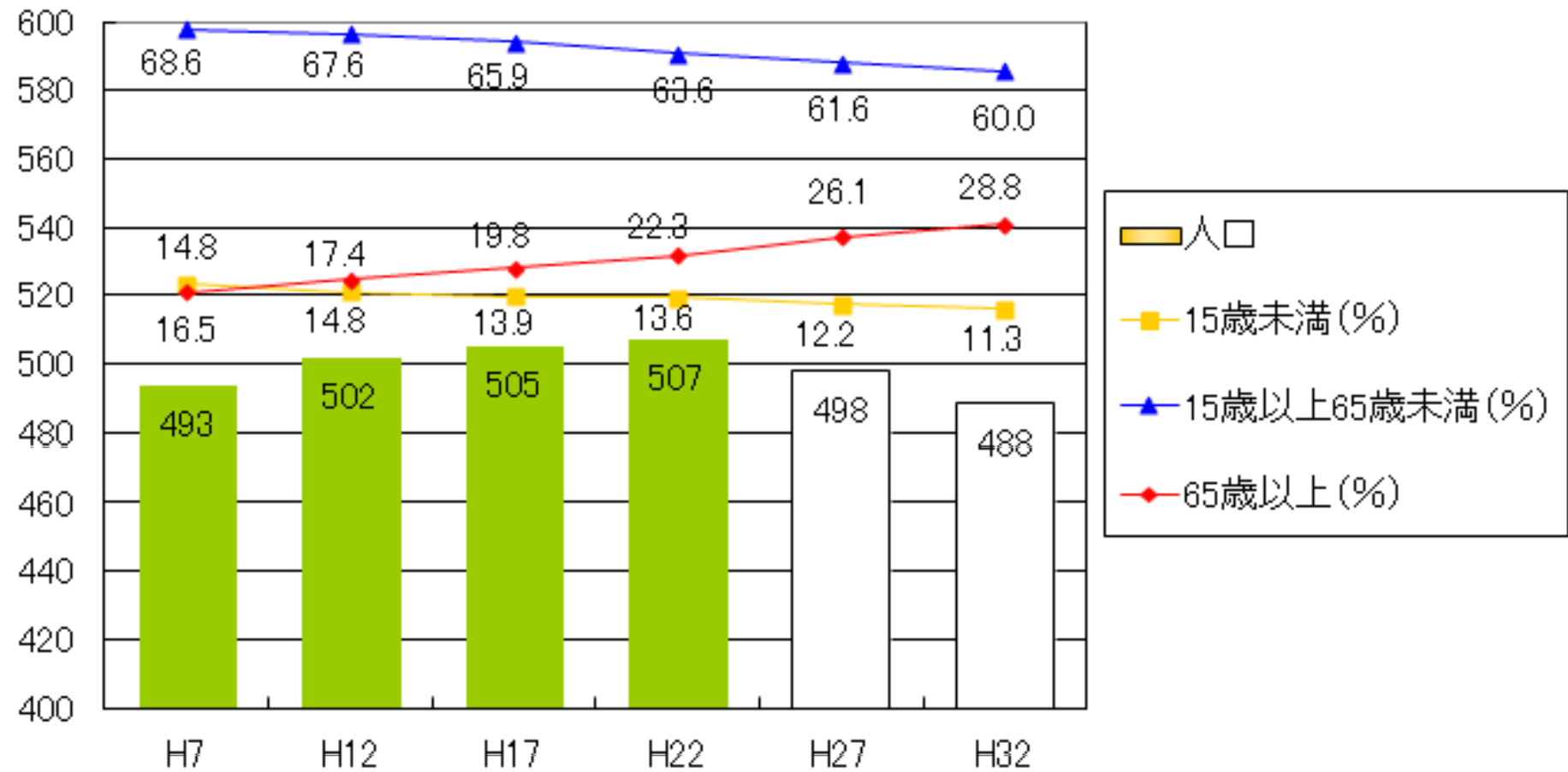
目次

1. 公共交通を取り巻く環境
2. 地域公共交通について考える
 - 2.1 地域公共交通に関する検討のきっかけ
 - 2.2 地域公共交通検討の際の主な選択肢
 - 2.3 地域公共交通が必要な人々とは
 - 2.4 地域公共交通はなぜ必要か
 - 2.5 自治体による地域公共交通導入の際の留意点
 - 2.6 地域公共交通の評価について
 - 2.7 地域のモビリティ確保のために
3. 事例紹介(筑前町福祉バス)

1. 公共交通を取り巻く環境

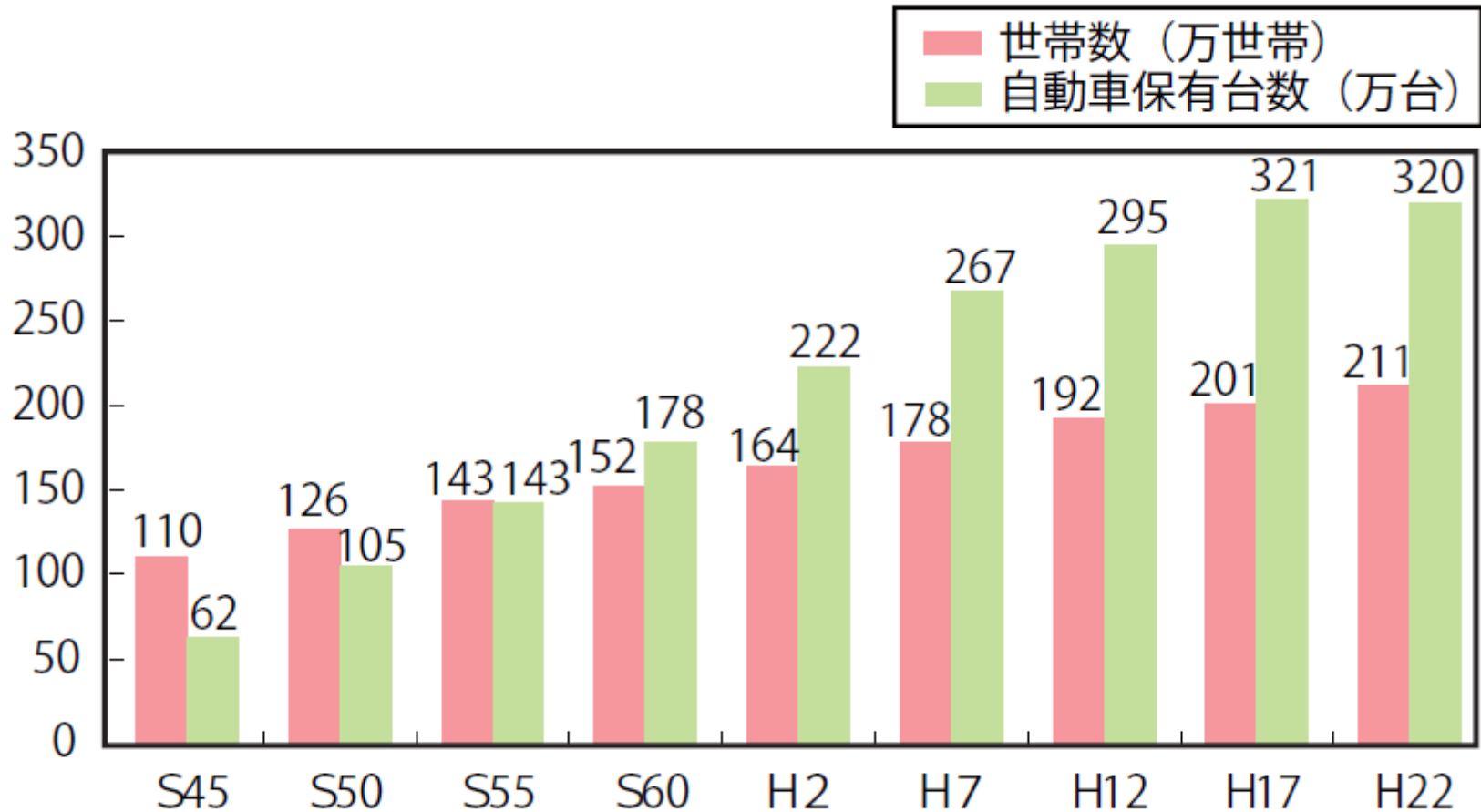
福岡県の人口推移と将来予測

(万人)



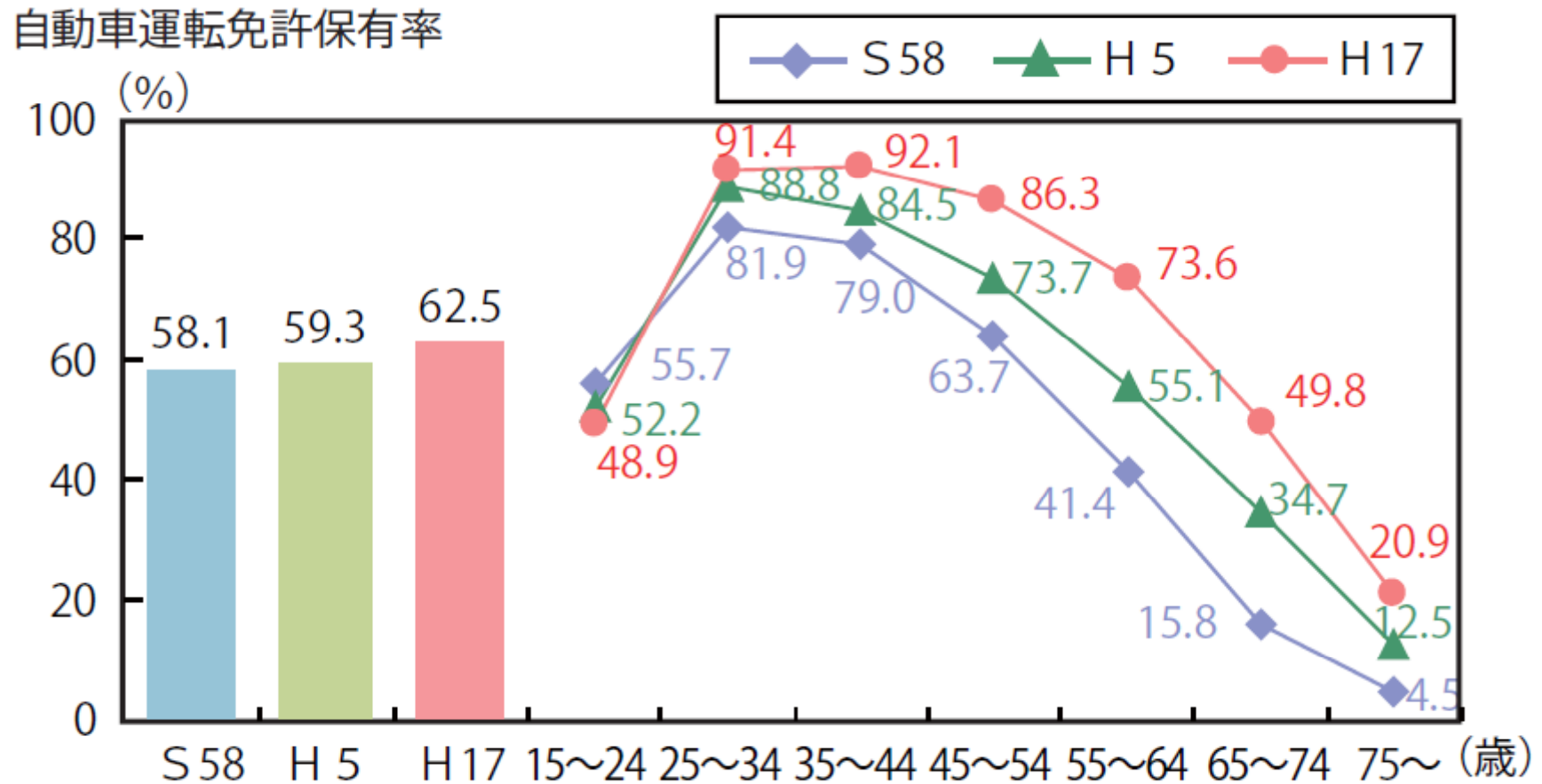
資料: 国勢調査

福岡県の世帯数と自動車保有台数の推移



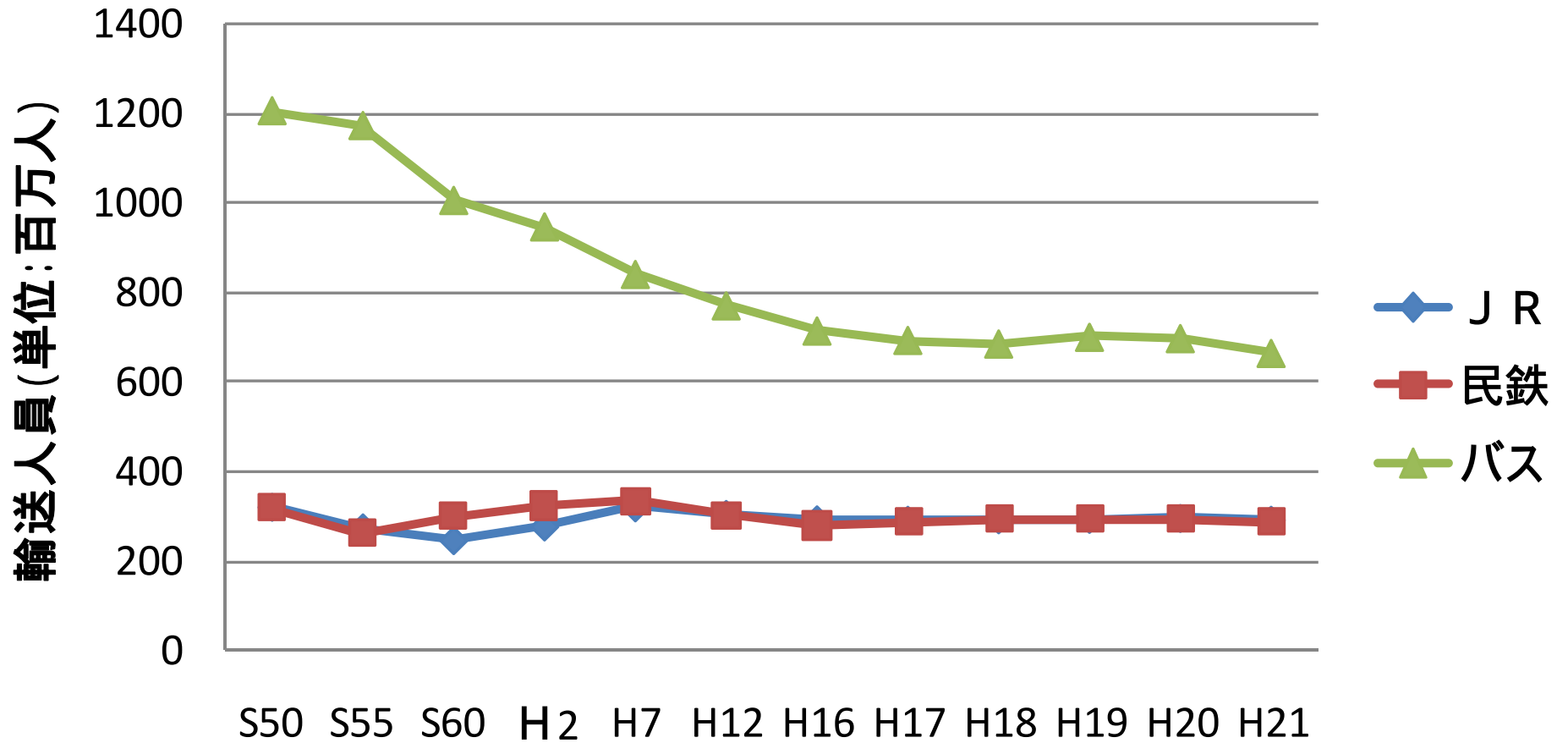
資料：国勢調査、九州運輸要覧

運転免許保有率の推移(北部九州圏)



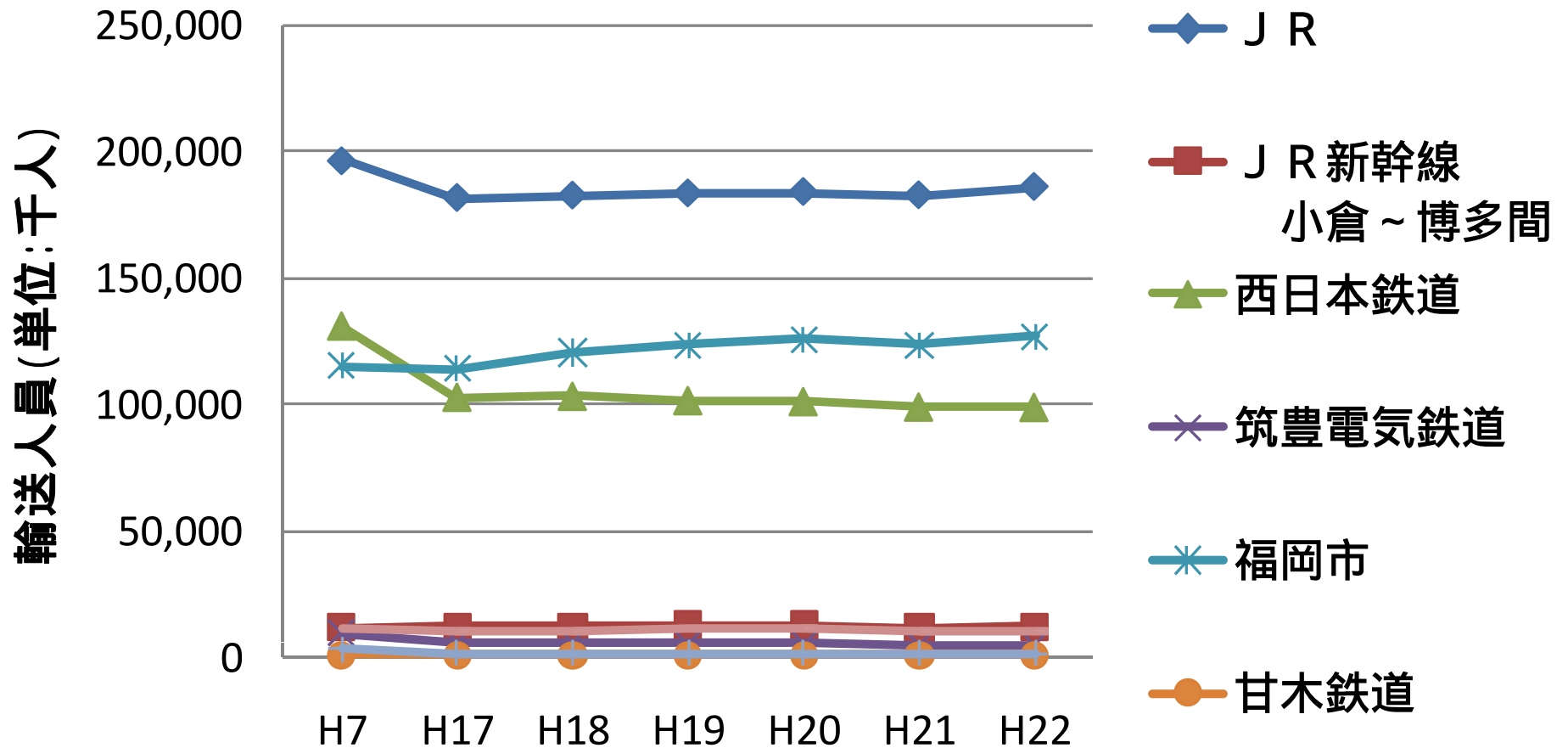
資料：北部九州圏パーソントリップ調査

輸送人員の推移(九州)



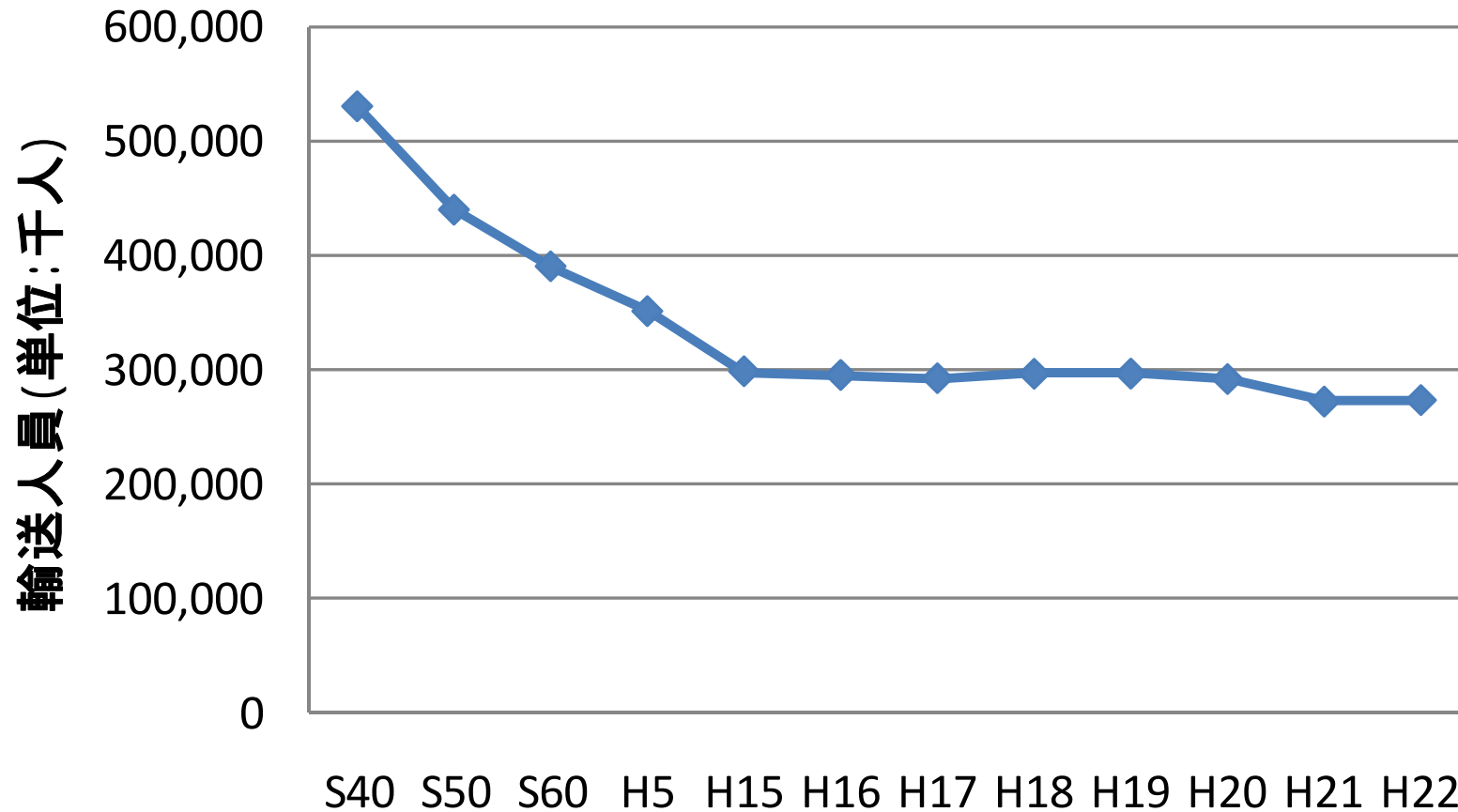
資料)九州運輸局 九州運輸要覧

輸送人員の推移(福岡県・鉄道)



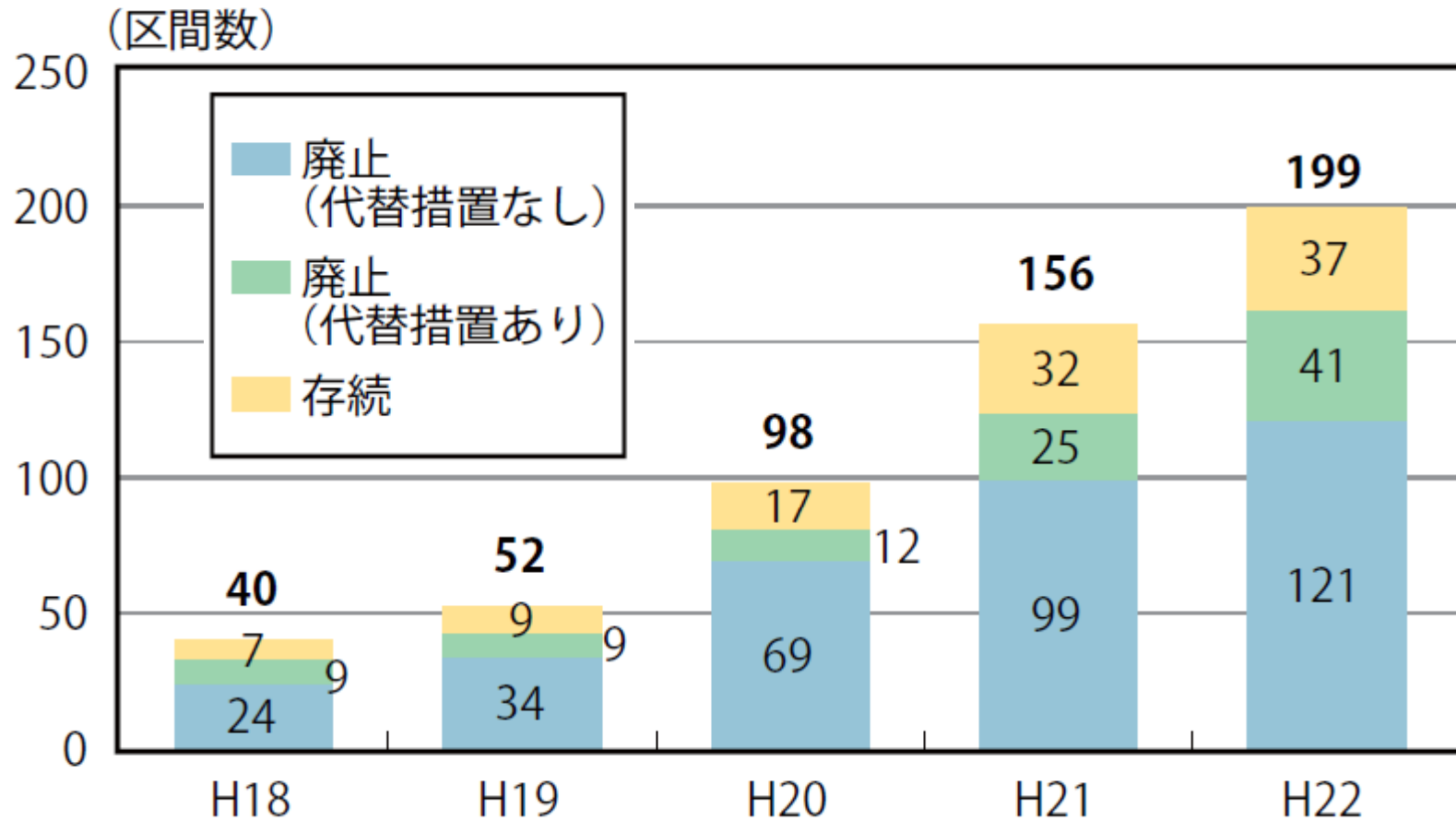
資料) JRは福岡県勢要覧、その他は九州運輸要覧

輸送人員の推移(福岡県・乗合バス)



資料)九州運輸局 九州運輸要覧

福岡県の路線バスの廃止申し出状況(累計値)



資料：福岡県生活交通確保対策会議資料（福岡県広域地域振興課）

2. 地域公共交通について考える

2.1 地域公共交通に関する検討のきっかけ

- 交通事業者によるバス路線廃止の申し出
- 住民・議員からの働きかけ
- 首長の選挙公約

など

2.2 地域公共交通検討の際の主な選択肢

- 交通事業者による通常の運行と地元の協力
 - 地域住民による回数券の購入
 - バストリガー方式
- 交通事業者への赤字補てん
- コミュニティバス
- デマンド乗合タクシー
- タクシーチケット配布
- 自治体による無償運行
- NPO等による過疎地有償運送
- 何もしない

2.3 地域公共交通が必要な人々とは

- 移動制約者：普段、自動車による移動ができない人
 - 主に高齢者
 - ただし、高齢者が皆必要なわけではない
 - その他、学生・生徒など
- 一部のドライバー
 - できれば運転したくないが、移動手段がないために仕方なく運転している人(主に高齢者)

2.4 地域公共交通はなぜ必要か

- 移動制約者の足を確保するため(買物、通院、公共施設など)
 - 日常生活行動の支援
 - 外出率の向上による健康増進
- 将来、移動制約者になったときの備え
- 観光客誘致？
- その他、CO₂削減や渋滞緩和など

2.5 自治体による地域公共交通導入の際の留意点(1/2)

- 需要に合ったシステムの導入
- 交通事業者、タクシー事業者、警察、道路管理者、隣接自治体との調整
 - 運行ルート、ダイヤ、バス停の位置、運賃等
- 住民、議会の合意形成
- 住民の参画による計画づくり
- ニーズにあった運行ルート、ダイヤ、バス停の位置
- 適正な運賃

2.5 自治体による地域公共交通導入の際の留意点(2/2)

- 周知活動の徹底
- 住民アンケートでの利用者数予測は過大になる可能性がある
- 適切なサービス水準は地域によって異なる
 - 需要、持続可能性、上位計画、住民・議会の合意、首長の方針等

地域住民を巻き込むちょっとした工夫(その1)

富山ライトレール



寄付者のメッセージ付き記念プレート

寄付金：
ベンチ1基あたり5万円

地域住民を巻き込むちょっとした工夫(その2)



金沢ふらっとバス



地元小学生による車内放送

2.6 地域公共交通の評価について

- 単に利用者数だけではない
 - 本当に必要としている人を分母とした割合など
- どれだけ移動制約者等の生活の質が向上したかが重要
- 住民へのアンケートによる評価を行う上では、まずは認知度向上が必要
- 必要性について住民アンケート調査を行う際は、税金からの支出額を明記することが重要
- 住民の評価は絶対評価ではなく、これまでの交通手段との相対評価

2.7 地域のモビリティ確保のために

自助

- ・自ら移動手段を確保

公助

- ・コミバス等の運行
- ・路線バスの赤字補てん
- ・タクシーチケット配布 など

共助

- ・家族や知人同士での助け合い
- ・できるだけ公共交通を利用
—— 地域の公共交通維持のため

3 . 事例紹介 (筑前町福祉バス)

筑前町の以前の状況

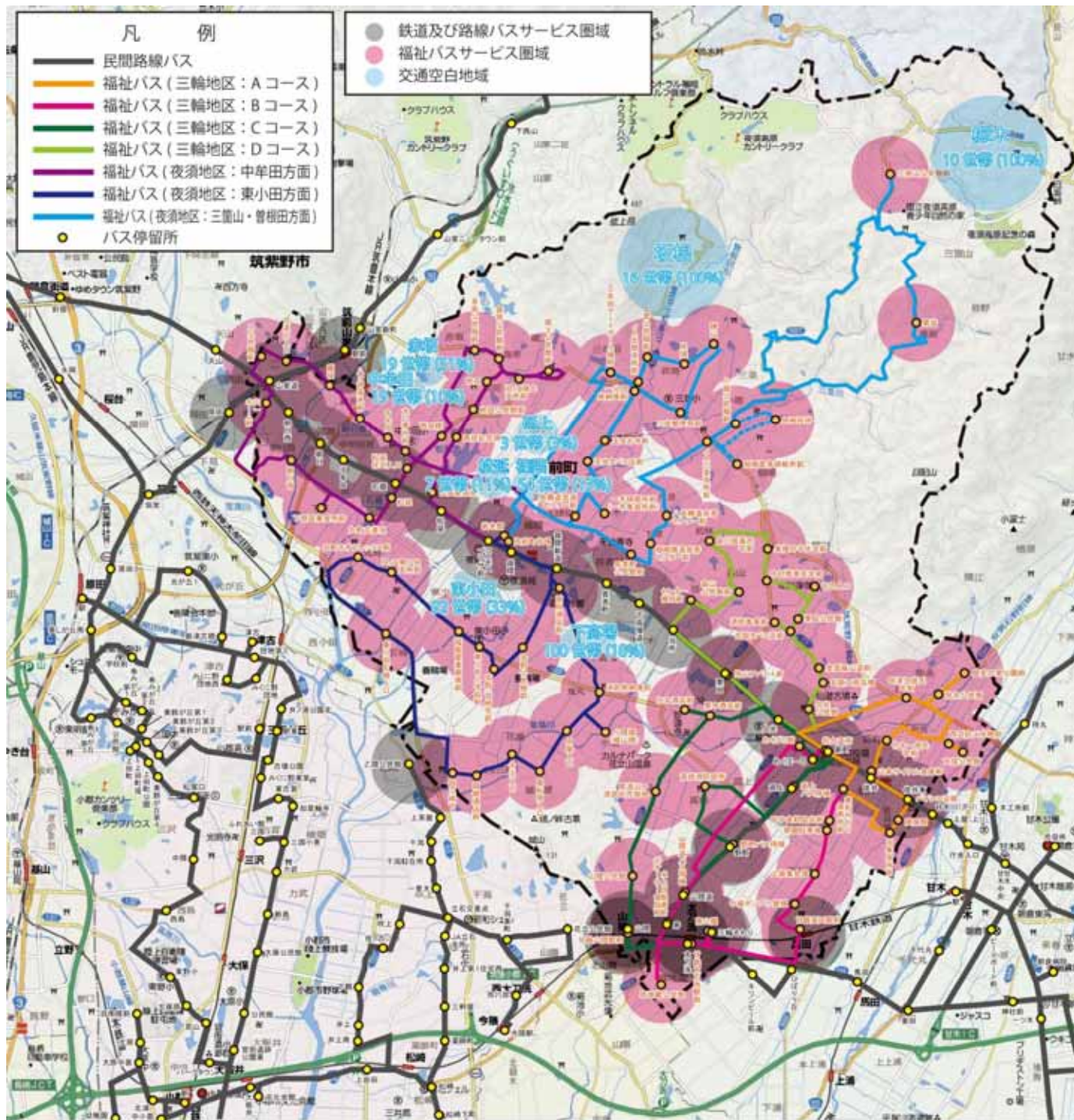
- 国道386号を路線バスが高頻度で運行しており、東西方向は比較的移動しやすい
- 南北には無料の福祉バスが通っているものの運行が低頻度(隔日運行、運行日は1日2便)で、目的地が福祉施設
- 公共交通空白地域が存在



コスモス号



めぐり号

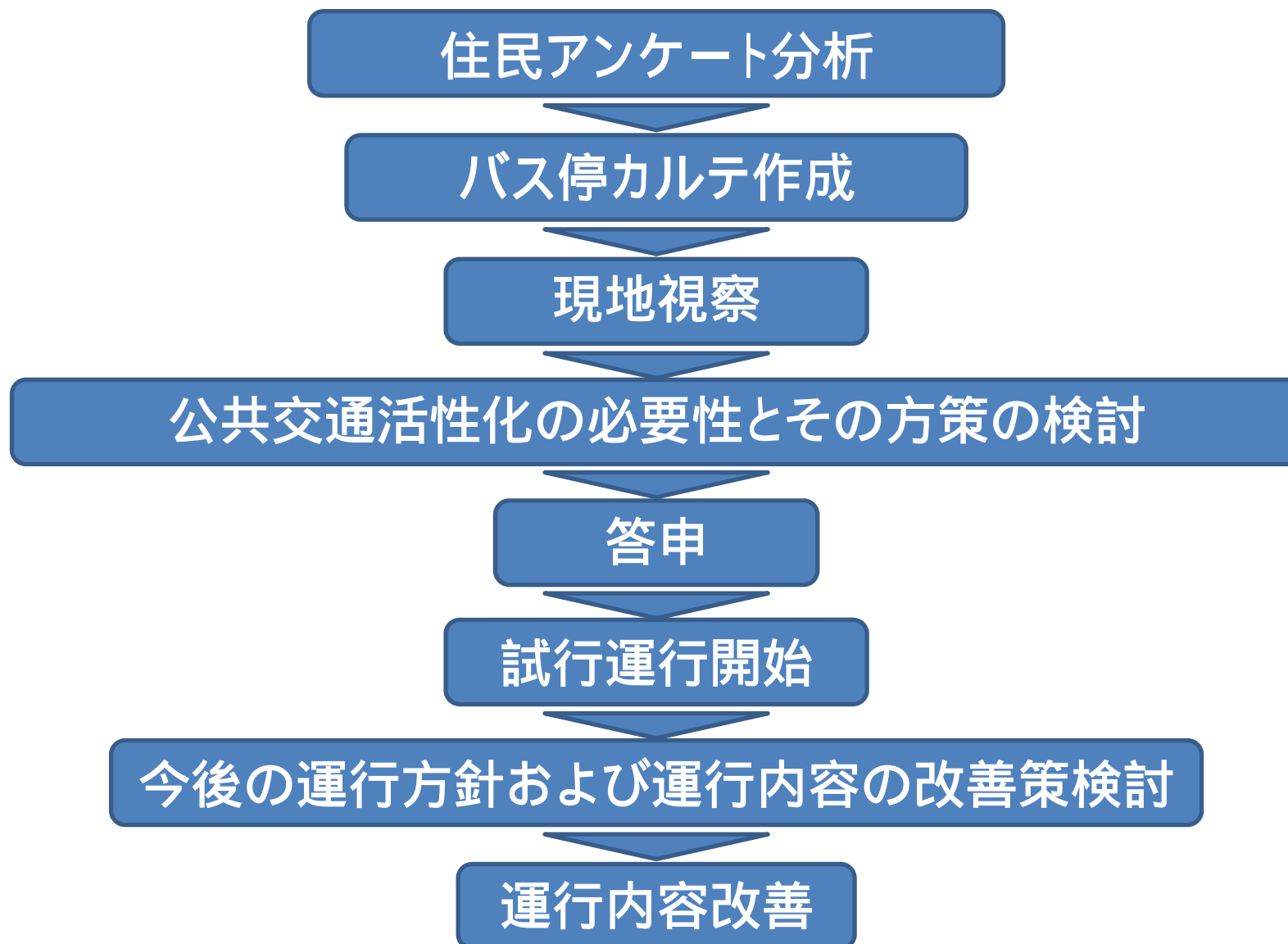


筑前町公共交通活性化対策委員会

構成メンバー

- 学識経験者：福岡大学教授
- 議会：総務常任委員会委員長、委員
- 利用者代表：区長会会長、老人クラブ副会長、PTA連合会監査委員
- 女性団体：代表者
- 民間事業者：バス事業者、タクシー事業者
- 商工関係：商工会副会長
- 社会福祉：社会福祉協議会代表
- 警察：朝倉警察署交通課課長
- 道路管理者：朝倉県土整備事務所
- 関係機関：教育委員会代表、民生委員会代表
- 筑前町関係課：教育課、福祉課、建設課(道路管理者)
- 近隣自治体：朝倉市

委員会での取り組み



具体的取り組み

西鉄バスの利用環境改善

- ・バス停に駐輪場を整備

福祉バス試行運行開始(平成23年7月)

- ・1日3便、毎日運行
- ・運行ルート見直し、バス停新設
- ・西鉄バスへの接続
- ・バス停表示実施

- ・一部デマンドタクシー導入(地区拠点まで)

福祉バスの今後の方針決定(平成24年2月)

- ・有償化しないことを決定

福祉バス運行内容改善(平成24年7月)

- ・月曜日運休
- ・運行ルート見直し、バス停追加
- ・フリー乗降区間導入
- ・デマンドタクシーのサービス改善(自宅まで送迎)

役場本庁舎周辺の福祉バス見直しルート(夜須地区三箇山ルート)



取り組み結果

福祉バスの利用者数

- ・平成23年7月の試行運行開始後に従前の1.3倍に増加
- ・平成24年7月の運行内容改善後に従前の1.45倍に増加

PR活動による福祉バス認知度の変化

- ・90%が知っていると回答
 - 以前から知っていた:67%
 - 平成23年7月のPRを機に知った:27%
 - 平成24年7月のPRを機に知った:6%

福祉バスの必要性に関する住民意識

(年間経費を開示した上で調査)

- ・85%が「必要・どちらかといえれば必要」と回答

ご静聴ありがとうございました