

国土交通省九州運輸局鹿児島支局 2014.03.26

地域公共交通活性化セミナー in 鹿児島

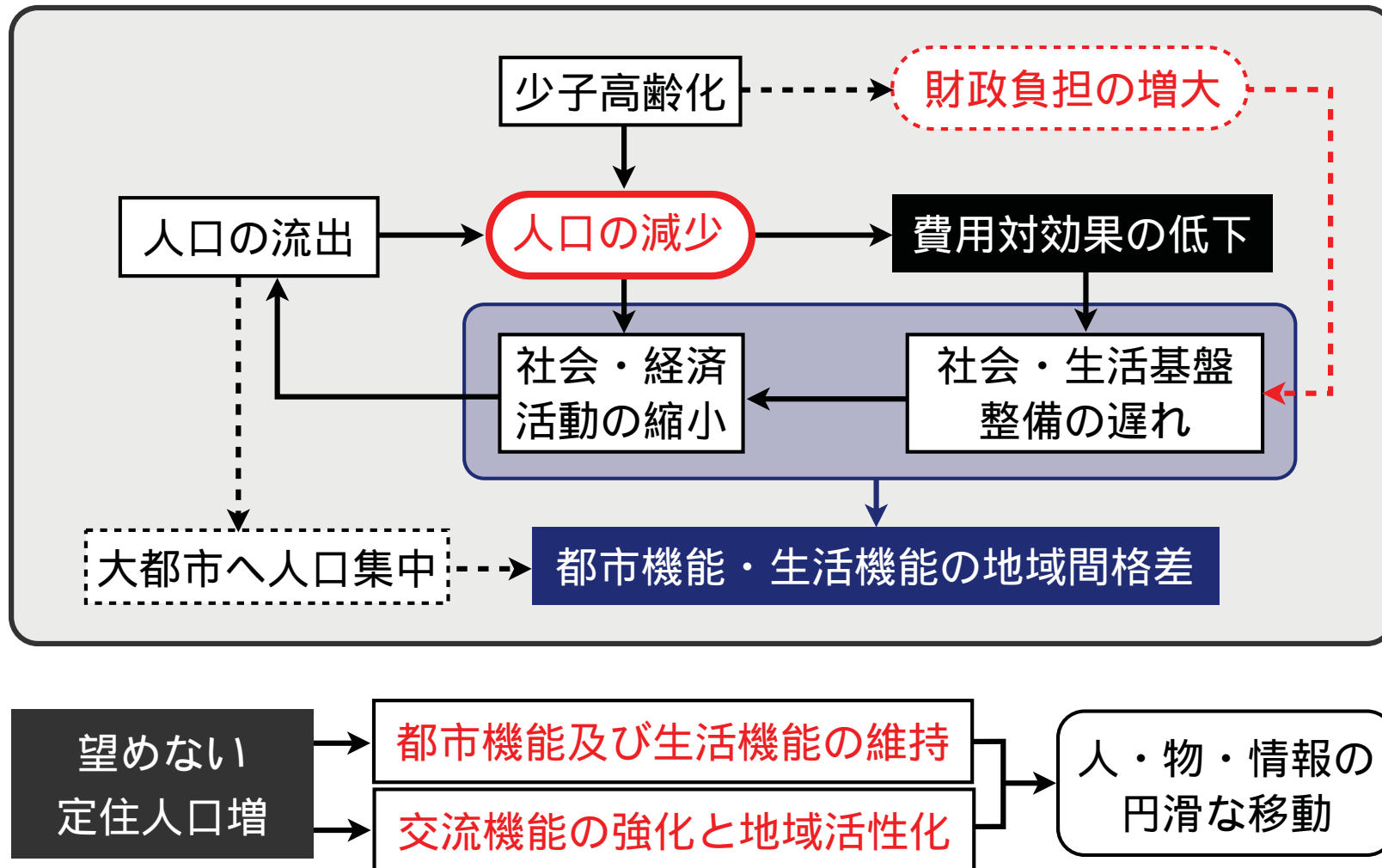
少子高齢化と公共交通の可能性

鹿児島大学名誉教授 井上佳朗



HUMAN LIFE ENVIRONMENT

地方社会の構造変化



地方における都市機能・生活機能のあり方

総務省：「地方中枢拠点都市」構想の論点（一部） 2013/6/25

今後人口減少・少子高齢化が一層進行する中においては、産業振興、雇用確保、広域観光、高度救急医療、介護、障害者福祉、広域防災、人材育成等の分野において、地方圏における「集約とネットワーク化」のニーズは益々高まるのではないか。

その際、中心市要件を満たす市の中でも、これまでは定住自立圏の取組が比較的進んでいない指定都市や中核市などの人口規模の大きい中枢的な都市の方が、一定の都市機能の集積が見られることからより大きな役割を果たすことができるのではないか。

中核市（鹿児島市）へのアクセス性を高めるとともに、中核市内部における人・物・情報のモビリティを高める必要あり。

* 現在、県内で地方中枢拠点都市の要件を満たすのは鹿児島市のみ。

地方中枢拠点都市の要件見直しが必要か。

国交省：地方公共交通網の再編支援

地方バス維持へ新支援

路線再編の自治体対象

国交省方針

国土交通省は27日、赤字で縮小が相次ぐ路線バスなど地域の公共交通網を維持するため、総合的な再編計画を作成した地方自治体を財政的に支援する方針を決めた。地域公共交通活性化再生法の改正案を通常国会に提出する。

自治体は、交通事業者と住民も参加した協議会で計画をつくる。これまでも協議会による計画作成はあったが、自治体が運営するコミュニティバスの導入など業のケースが

た。今回は公共交通全体を網羅した取り組みを重視する。国の支援策は、民主党政権時代の事業士分

スや乗り合いタクシー、鉄道も含めた地域の公共交通の在り方を整理した計画をまとめる。交通圏が複数の市町村にまたがる場合は、都道府県が取りまとめ役になる。

具体的には①赤字路線の維持を条件に採算性の高い路線を運行する業者に一本化し、路線を再編②コミュニティバスは民間と競合しない路線に特化し、各交通機関の役割分担を整理③などの内容が想定される。

再編に伴い直通便がなくなっても乗り継ぎで不便にならないよう、ダイヤの調整や運賃の割引といった対策も話し合う。ほかに、まちづくりや観光振興に絡めた経営改善策も

盛り込むようにする方針だ。

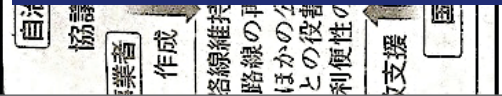
国は協議会が申請した計画を認定、支援する。支援策は屋根付きの待合室を備えた乗り継ぎ施設の整備費補助などを2015年度予算に盛り込む方向で検討を進める。

地方のバス路線は、中心部と駅前を結ぶなど採算性の高い路線に事業者が集中し、限られた乗客の奪い合いになって収益が悪化する一方、赤字路線の縮小や廃止が進んでいる。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」平成26年2月12日国会提出

ハードルは高いが地域自らが解決策を立案していく必要がある
構想力と決断力が問われる

014.1.28南日本新聞



動手段というケースも多い。専門家は「この路線は赤字でも、総延長の2.7%に当たる1万1160キロメートルに占める12年度バス輸送人員は、12年度が13億5千万人で、08

香川高等専門学校の教授(交通)「今は車が人も、年をれば公共交通が必要になる。住民も積極的に関わってほ

自家用車依存の増大と公共交通の弱体化

過度な自家用車依存によってネガティブな影響が現れる

高齢化社会・交流社会は自家用車だけでは成り立たない

公共交通による移動手段の維持・向上が重要課題

利用者から見た公共交通（バス）の現状には弱点が多い

公共交通の魅力を高めるための有効な提案ができるか？

人びとの生活要求
や行動特性の把握

利便性・快適性・経済性の向上
MMによる人びとの意識・行動変革

BRT : Bus Rapid Transit

バス高速輸送システム

バスを用いて都心域の大量公共旅客輸送幹線を実現するシステム

BRTは、バスのための**常設の専用走行空間**（専用バスレーン、もしくは専用道か高架道）を有する形態が多く、一般道・一般レーンにおける渋滞等の影響からは隔離され、高頻度の**定時運行**による**大量輸送**を都心域で実現することが可能なシステム。

* wikipediaより抜粋



日本・名古屋ガイドウェイバス志段味線

BRTも本格的なものは費用がかかる。

簡易型BRTの導入

渋滞する幹線道路に中央分離帯を兼ねたバス専用レーンを**1車線**設置する。

渋滞方向へ向かうバスは専用レーンを走行し、逆方向へ向かうバスは渋滞が少ない一般車レーンを走行する。

*朝夕のラッシュ時に方向を調整する。

かつて国道3号線には伊敷まで、国道10号線には清水町まで市電が通っていた。



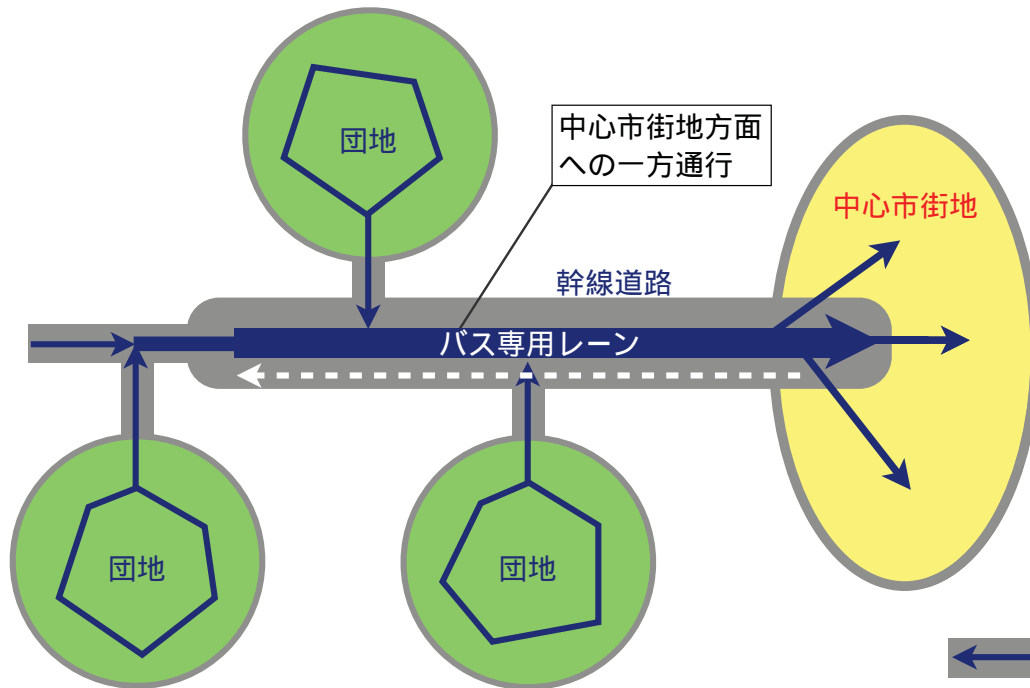
そこで市電を復活させる代わりに、簡易型BRTの導入を検討してみてもどうか。

産業道路についても検討の価値がある。

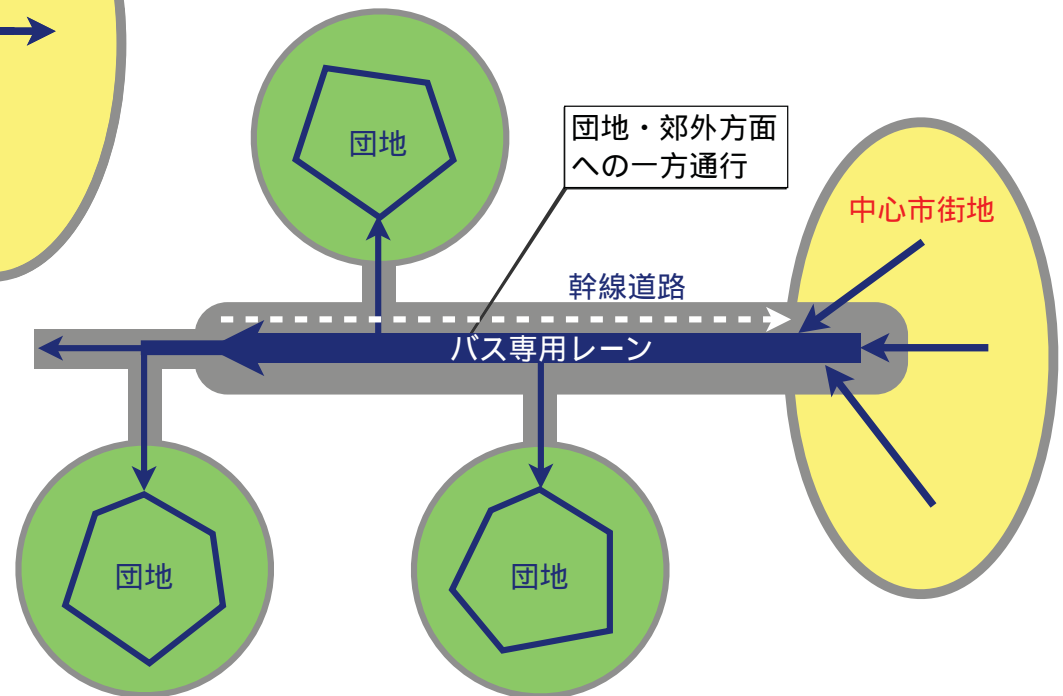


簡易型BRTの設置イメージ 1

朝のラッシュ時

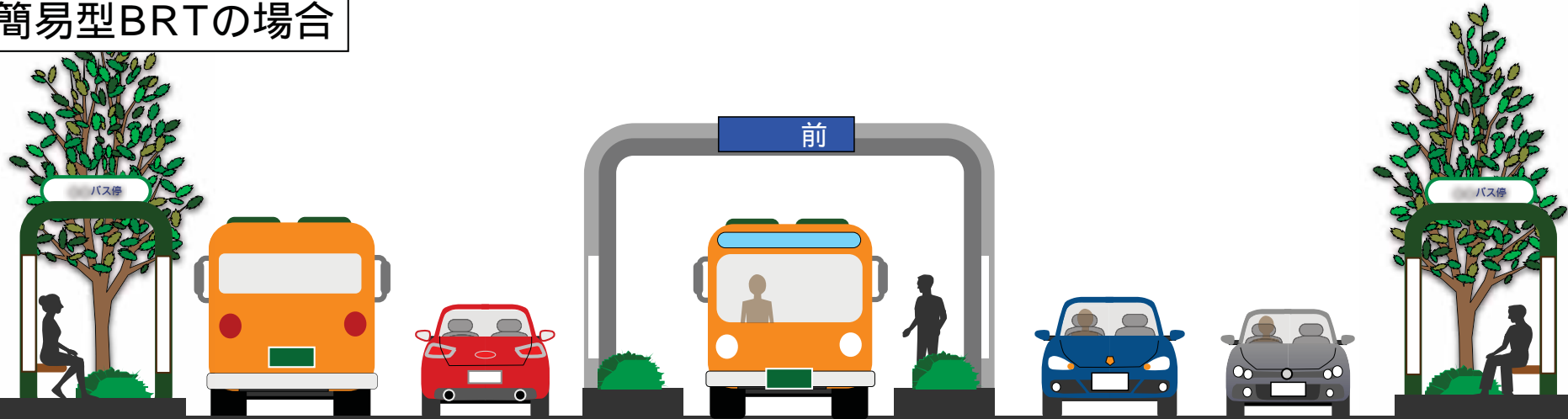


夕方のラッシュ時

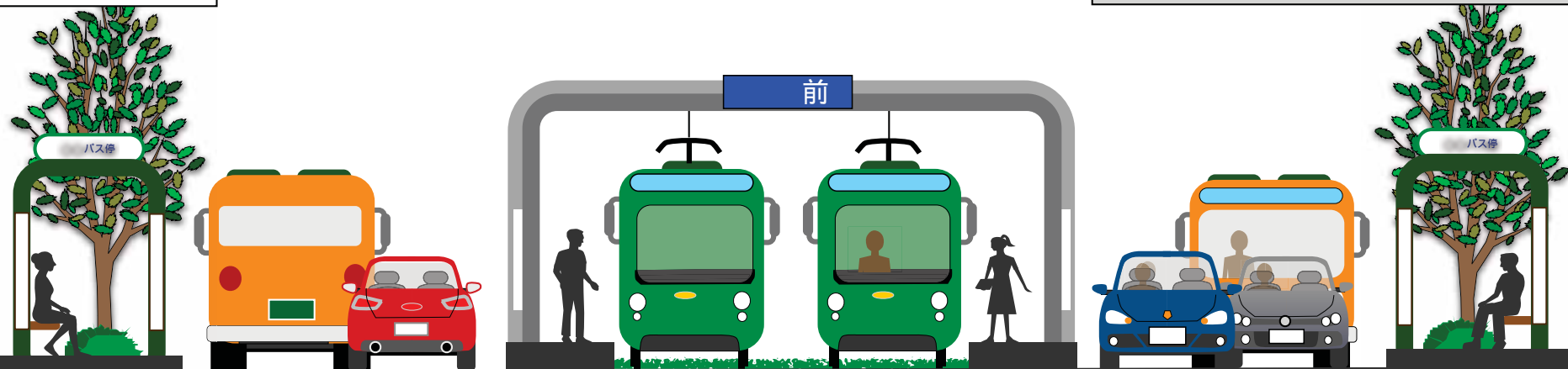


簡易型BRTの設置イメージ2

簡易型BRTの場合



LRTの場合



簡易型BRTの場合，1車線分を確保すれば良いため，一般車両のレーンにも余裕がある。

簡易型BRTのメリット

1．費用や導入の容易性

- ・地方に多い一極集中型の中核市の身の丈にあった規模で実施可能。
- ・LRTや本格的BRTに比べ用地を確保しやすい。
- ・LRTや本格的BRTに比べ初期コスト，維持コストともに少なく済む。

2．利便性

- ・バスの渋滞緩和による負の影響を低減し，定時性の向上が見込める。
- ・丘陵地を多く抱える鹿児島市では，経路を柔軟に設定・延長でき，乗り換えの不便が少なく，LRTよりも利便性が高い。
- ・LRTよりも住宅の近くまで運行できるため，高齢者などは使いやすい。

3．維持管理の容易性

- ・LRTに比べ交差点での信号処理や方向転換が容易。
- ・LRTに比べ故障時，事故時の処理が容易。

4．その他

- ・LRTに比べ将来の都市構造の変化にも柔軟に対応しやすい。
- ・LRTに比べ緊急車両の通行が容易で災害時においても対応力が高い。
- ・LRTや本格的BRTに比べ一般車の走行空間への負の影響が少ない。

パーク＆ライド＋バス＆ライド

パーク＆ライドに対する需要の高さ



J R に対する需要の高さ

定時性・大量輸送・スピード・市外との長距離移動
(ただしパーク＆ライドは駐車場の確保が容易でない)

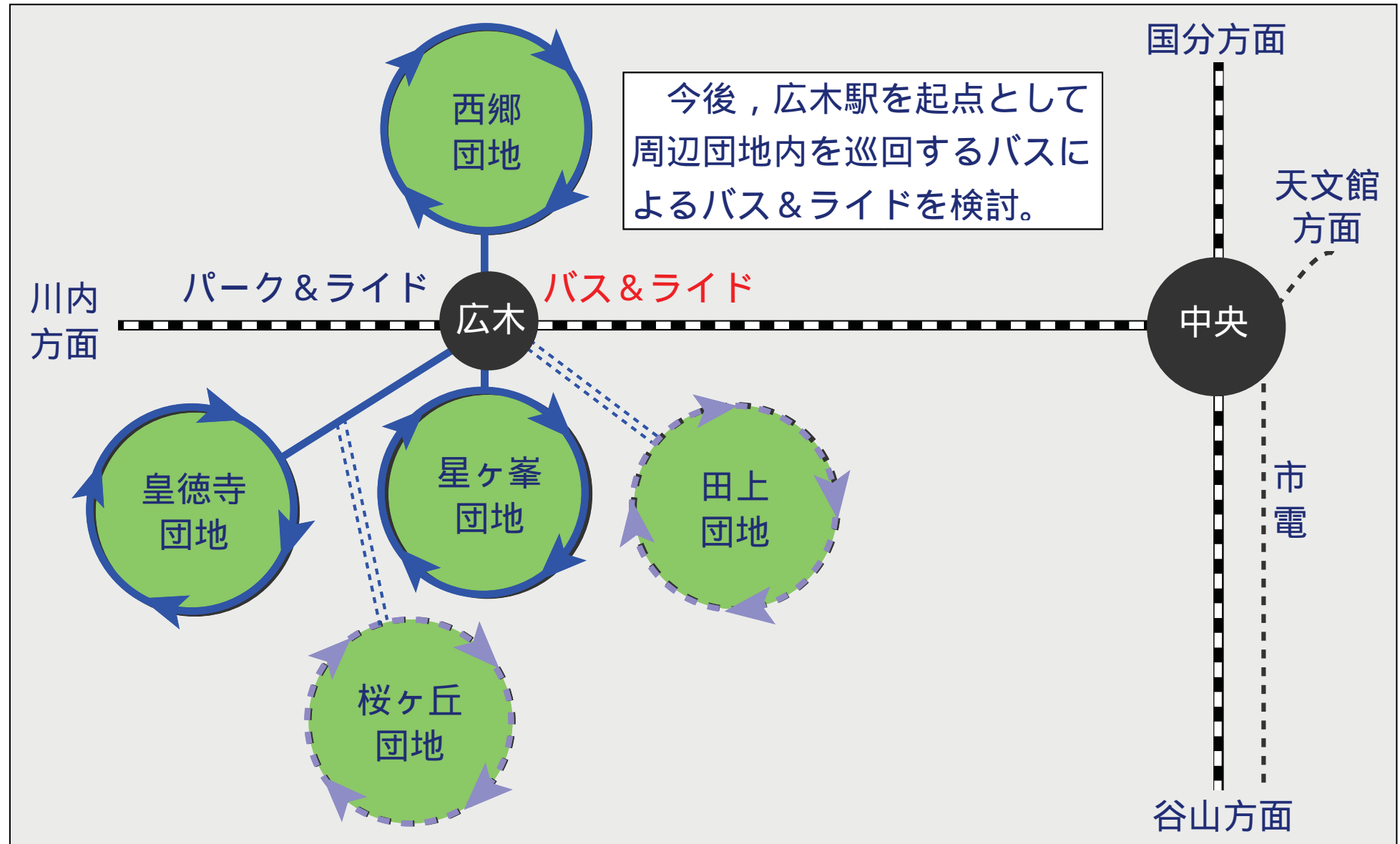
現状では J R への多様なアクセスが見られる
キス＆ライド, サイクル＆ライド, ウォーク＆ライド



バス＆ライドに対する潜在的な需要の高さを示している

中央駅周辺, 始良・国分, 伊集院・川内, 喜入・指宿方面への
通勤・通学

バス&ライドのイメージ



バス＆ライドの課題と可能性

適切な運賃の設定

1乗車あたり一律100円，回数券90円，定期80円程度ならば，一定の利用者数が望める。

運行本数の確保

利便性を高めるためには朝・夕の運行本数の確保が必要だが，日中の利用率を高められるかが課題。

列車に合わせた正確な運行

団地内は基本的に渋滞がないのでJRに合わせた定時運行が可能。

運営コストの削減 -----路線バスに準じる補助措置必要か。

運 営：JRとバス事業者との共同。事務・整備費はバス事業者に委託。

人件費：バス事業退職者を再雇用（時間雇用も検討）。

稼働率：日中の車両の多様な利用方法を含めた稼働率の向上。あるいは朝・夕だけの運行（運転者の時間雇用）などの対策が必要。

福祉政策と融合した交通対策

コミュニティバス・デマンドタクシー
膨大な赤字 いずれ限界が来る

公共交通に代わる新たな手段の確保 福祉政策と融合した交通対策へ

- 1 . コミュニティ内の絆を基盤とした相乗りや買い物の代行
- 2 . 人の移動から生活機能の移動
巡回支所 , 巡回診療所 , 移動販売 (店舗) , 注文品の宅配

公共交通不便地では ,
上記2つを組み合わせながら交通弱者の生活を支えて行くことになる

コミュニティメンバーによる相乗りや買い物等の代行

コミュニティの絆を基礎にした公共交通の補完システム

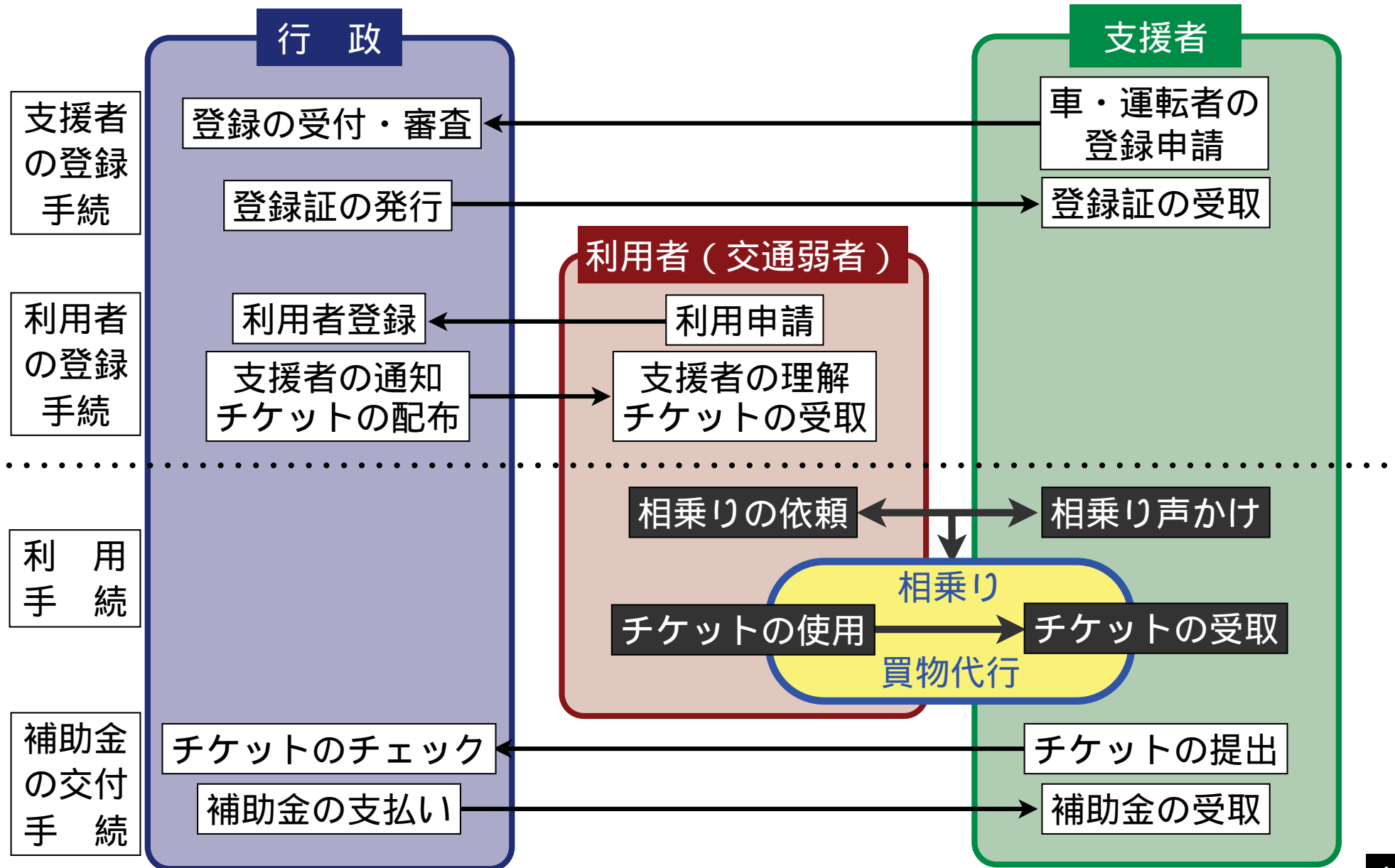
公共交通不便地に居住する健康な個人や地域のNPO，福祉・医療施設などが所有する車（デイスサービス車など）および運転者を，交通弱者の日常生活における移動をサポートするコミュニティサポートカー（仮称：CS-Car）および支援者として登録する。

* 登録者は地域で顔なじみの人が中心となる。

登録者が登録した車（CS-Car）を用いて福祉目的で交通弱者との相乗りや買い物の代行を行った場合をポイント化し，ポイントに応じて車の維持管理費（燃料代，自動車税，保険料など）の一部を行政が補助する。

この制度によって，交通弱者の車による移動生活の60～70%程度をカバーし，残りの30～40%は自助努力また他の方法によってまかなう。

制度の仕組み



期待される効果と課題

メリット

- ・ 支援者と被支援者は顔見知りゆえ、柔軟できめ細かいサポートが可能。
- ・ コミュニケーションが円滑で、地域とのつながりが維持されやすい。
- ・ 交通弱者に対する災害時の支援体制の一翼を担える。
- ・ 支援者と被支援者の経済的負担が減少。
- ・ コミュニティバス・デマンドタクシーより行政の負担が少ない？

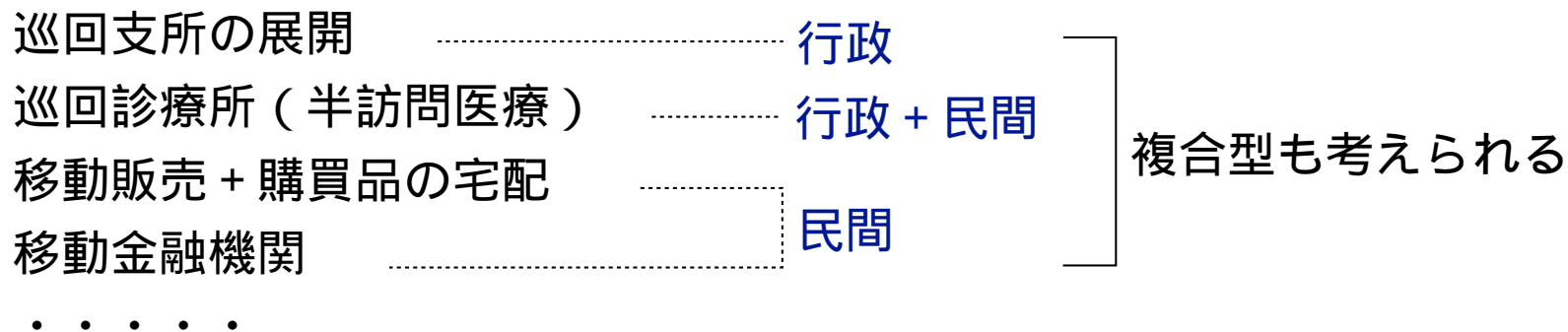
支援する方も受ける方もともにメリットがある。

課題

- ・ 社会的合意の形成----想定外のトラブルの回避や解決に必要。
- ・ 交通事故による傷害等の補償対策。----任意保険内で処理できるか。
- ・ 実際の利用目的・利用回数・利用距離等の確認方法。
- ・ 行政内部の役割分担と連携。

人の移動から生活機能の移動へ

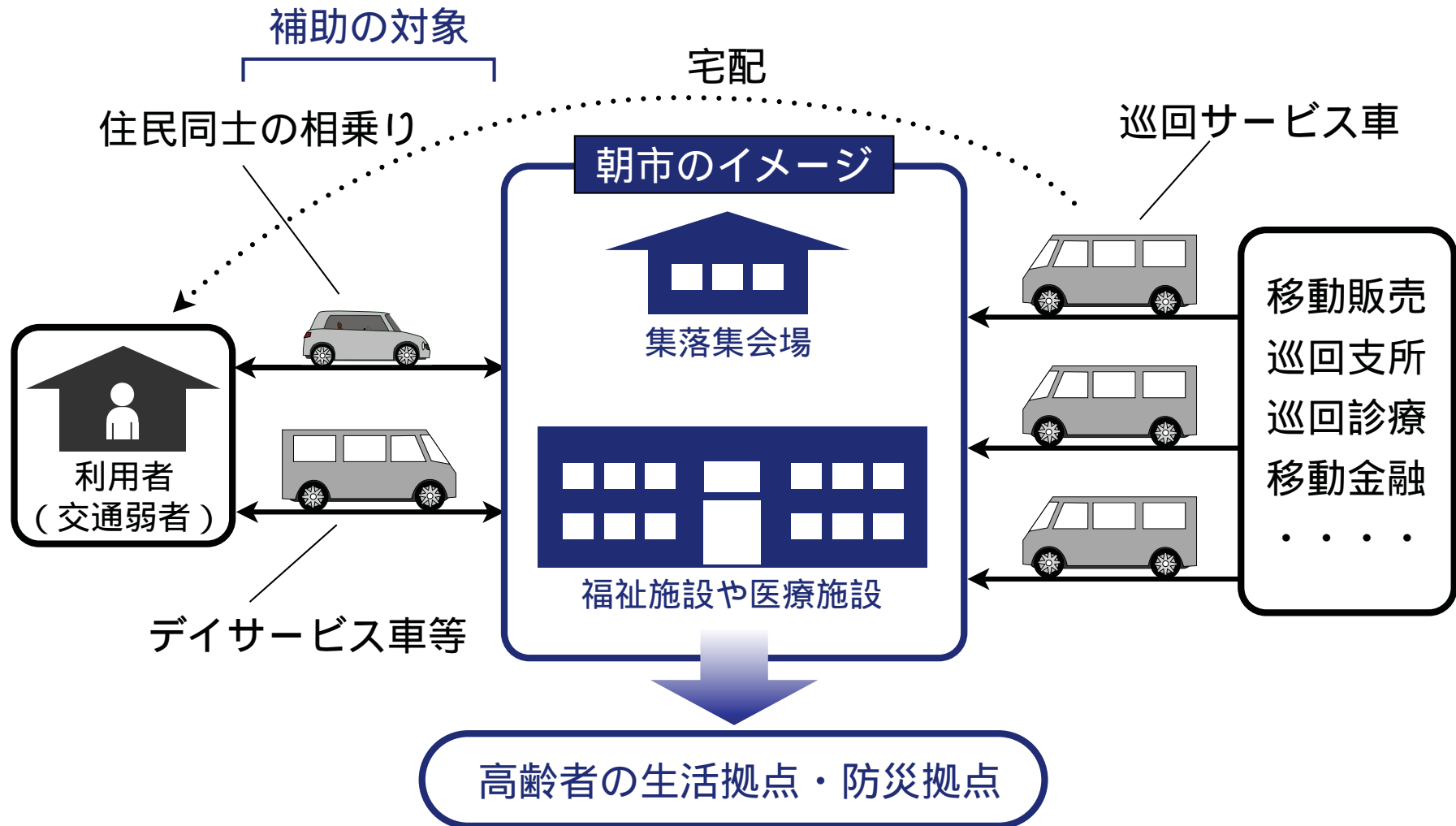
巡回サービス車による生活支援



生活機能の巡回先は，集落の施設や個人宅以上に，**高齢者等が集まる福祉施設や医療施設**などが相応しいと考えられる。

- 1 . 福祉施設や医療施設は常駐職員が立ち会えるため，巡回サービスの**信頼性が担保**されやすく安心である。
- 2 . それらの施設は公的補助によって災害時の緊急避難場所として整備すれば，**高齢者の生活拠点・防災拠点**の一つとなる可能性がある。
- 3 . 施設側も生活機能という**付加価値**をつけることで魅力が高まる。

巡回サービスの概念図



* 福祉施設や医療施設には医師や看護師が常駐し，常に一定数の利用者が集まるため何かと都合が良い。

アイデアを出し合うことで有効な解決策を見つけ
地域の活性化に繋げていくことが求められている

ご静聴有り難うございました。

皆さまのご活躍をお祈り致します。



2014年3月26日

井上佳朗