

人口減少・高齢社会における地域公共交通

～各地の現実を見据えた取り組み～

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

2018/10/16

1.公共交通を本気で考えなければなら ない背景



2018/10/16

(1) 将来の車運転への不安

- 急増する高齢ドライバーの事故～今後は免許返納へ加速
- 実は運転をやめたい、控えたい高齢者～「長距離」「高速道路」「街中」「夜間」「雨天」は運転したくない

マイカー依存社会は無理の上に成り立っている～5年後・10年後に向けた公共交通への期待は大きい

しかし「今」はクルマの運転に困っていないところに課題

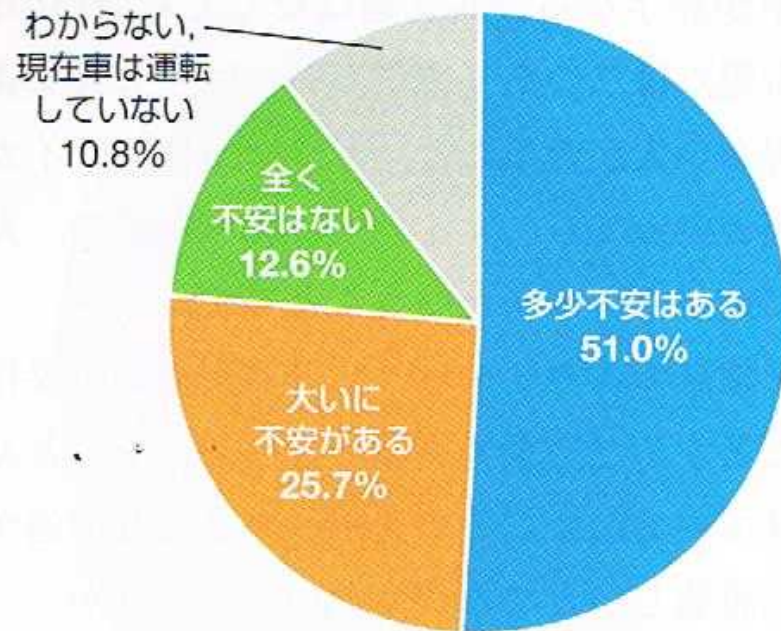


図-2 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果
「将来の車の運転への不安」(n= 3292)
(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))

(2) 見えてきたマイカー社会の限界

無理がある送迎に頼った移動

- 送迎で一見成立する移動～しかし送迎はする方も、してもらう方も負担が大きい
- 地方では高齢者が高齢者を送迎している実態～10年後の面倒を誰が見る

マイカー社会に合わせた地域の構造変化

- 集客施設・公共施設の配置／空洞化する市街地
- 点と点だけを結ぶマイカー～街に人が滞留せずまちの活気が失われていく

もうひとつの危機的要素～スタンドが消える！

- 人口減少による需要減＋車の燃費向上＋地下タンクの改修＝小規模ガソリンスタンドの経営が成り立たない
- これを機に店を閉める高齢経営者～大規模セルフスタンドに集約される傾向～ガソリンを入れに遠くまで走る時代

(3)地域公共交通を取り巻く社会の変化

少子高齢社会の進行と移動

- 都市部でも進む高齢化～1980年代までに開発された住宅団地・ニュータウンの高齢化
- 高齢化が進む前にはわからなかった移動環境の脆弱さ～坂道や階段・狭隘な道路
- 自転車にも怖くて乗れない環境
- 少子化にともなう児童生徒数の減少～学校統廃合にともなう遠距離通学

人口減少と交通空白

- 全国的に進む人口減少～一部の都市圏以外過疎化の進行
- 減少した需要に見合った交通サービスの提供
- 交通空白地域・交通不便地域の存在

2018/10/16

(4)マイカーがなくても生活できるように



移動に対する不安

- まもなく“団塊の世代”が70歳台～いつまで運転できる？
- 免許を返納してしまったら生活できないのでは...
- そこには思い込みも（100m先のコンビニに車で行けなくなるから不便など）
- 子育て世代が無理して車に頼らず安心して移動できる社会
- 若年層も病気やけがで運転できなければ“交通弱者”

それを救うのが公共交通

みんなでつくり育てる地域内公共交通
（山口市徳地コミュニティタクシー）

2. 既存公共交通の現実



(1)公共交通の必要性は誰しも認識するようになったが...これまでのスタイルの公共交通の限界

- 少子高齢化による通勤利用者層のリタイア、高校生の減少にともなう大量輸送需要の減少～鉄道・バスが最も得意とする集約輸送の必然性が減少
- 利用者減少～経営悪化／規制緩和前後からの路線バス廃止・縮小の動き～10年間で12,000km／補助金政策の限界～補助を受け取るときはもっと悪くなっている／地方鉄道も10年間で10線区以上が廃止
- いつなくなってもおかしくないバス・地方鉄道
- 限られた需要に対し計画的かつ適切にサービスを配置しないとたない

2018/10/16

(2)バス・タクシー事業におけるドライバー不足と高齢化



- ドライバーの高齢化・後継者不在で撤退するタクシー事業所～最寄タクシー営業所まで30～40kmもザラ
- 需要があっても、計画に新たな路線新設や延長が示されても、どこかを減らさなければできない
- 行政からの委託（コミュニティバスなど）も受けられない
- スクールバスの時間はタクシーが出せない

このままでは本当にみんなが公共交通を必要とする5～10年後までもたない～地域の事業者育成は社会全体の問題

2018/10/16



(3) ついに乗務員が回らなくて路線を縮小するケースも

- 目立ち始めた「乗務員が回らないから」廃止・減便
- 路線は維持する代わりに、土日祝日は運休の提案～でないと乗務員の休みが取れない
- 車両はあっても貸切バスの仕事を断る／利用はあるのに高速バスの続行便を出せない
- インフルエンザの流行で病欠が増えたらアウト
- 大規模イベントや災害時の突発的な要請（鉄道代行バスや避難輸送など）に明らかな輸送力不足

↪ 大規模な整理を行い総便数を半減させた夕張鉄道（北海道）のバス

2018/10/16

(4) 目前に迫る スクールバス問題

こんなに増えて大丈夫なのか スクールバス

- 小中学校の統廃合～そのたびにスクールバスが増加
- スクールバスの運転手はほぼ“おじいちゃん”
- 数年後には運転者がみんな70歳台～絶対的な運転者不足になるはず
- 朝夕だけの稼働に車両と運転者～非効率も目立つスクールバス
- 軽トラでバス置き場に来て点検もせずに出庫して行く現状～車両整備も劣悪



2018/10/16

(7)自動運転などの新技術は期待できるのか



- 技術的には2020年ごろには相当レベルに到達する見込み
- しかし技術的な到達と誰でもがその恩恵にあずかれる「普及」は異なる
- 「実用化」を経て社会的に普及するにはあと10数年は必要
- 自動運転と無人運転は異なり、運転者が不要となるにはさらに時間を要する～現在目前の担い手不足には間に合わない
- 一定の限定条件のもとでの社会実験であれば先行的に導入の可能性あり～成功体験の積み重ねは必要

※沖縄県南城市での公道自動運転バス実験
(2017年/レベル2)

3. 今ある資源を活用した効率的な交通確保 (都市間バスへの貨客混載事例＝岩手県北自動車・盛岡～宮古)



2018/10/16

(1)路線バスとスクールバスとの統合



混乗による有効活用

- 同じようなところを別個に走る路線バスとスクールバス
- 混乗方式により両方を効率的に運用する

横たわる課題

- 学校統廃合の「条件」
- 別系統の補助金や管轄部署の「縦割り」で相互無連絡
- 保護者による一般混乗へのアレルギー
- 本来の輸送目的との兼ね合い（送迎バス等の場合）

↷路線バス沿線の学校は路線バスが乗り入れてスクール輸送（宮城県石巻市）

宅配便とバスの客貨混載 仕組みと効果



2018/10/16

宅配便とバスの客貨混載事例

十勝バス（北海道）足寄～陸別間／全但バス（兵庫）江原～東河内間



2018/10/16

今後の地域交通を占う 貨客混載とその先

効果を上げつつある貨客混載

- 現在全国へ拡大中
- バス事業者は多少荷物収入、
宅配業者はトラックの効率化～
双方にメリット
- 地方バス路線の維持とその存
在意義の向上に期待

今後はさらに先へ

- バス・タクシーの対応できな
い末端部にも今後交通弱者が増
加
- では末端部では逆に宅配車に
バスに乗って町へ出る人を“混
乗”させてはどうか～シビルミ
ニマムだが自家用有償やライド
シェアより安全で効率的



宮崎交通とヤマト運輸のタイアップで
客貨混載を行う西都～西米良線

4. 交通ネットワークの構築



2018/10/16

(1)地域に合った上手なネットワークづくり

- 地域の基幹となる幹線をしっかりと位置づける
- 最も地域の人の流れに合ったネットワーク～隣接市との一体的な検討も必要
- 幹線と支線を接続させ、トータルで効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを構築する
- 幹線は高サービス高アクセスを確保（高速・高頻度・高輸送力）、支線はエリア内にきめ細かなサービス

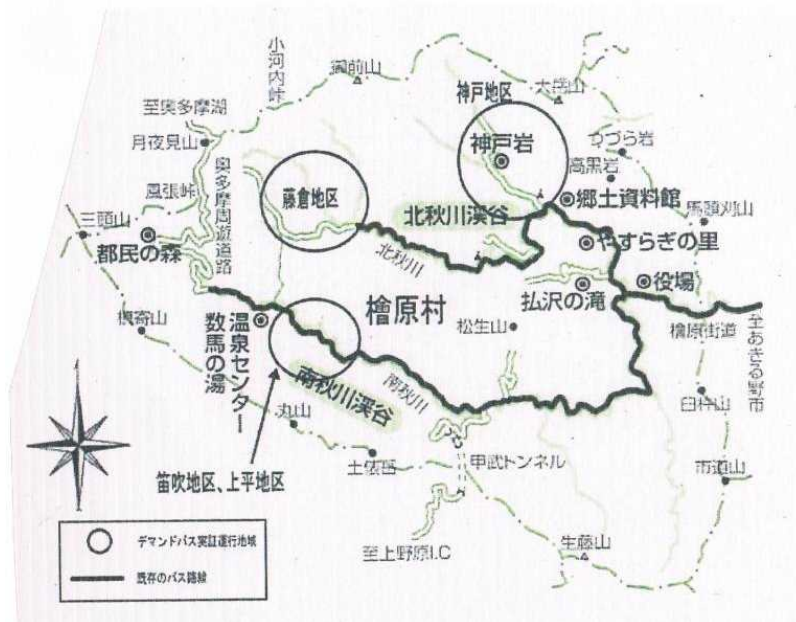
大学病院を結節ターミナルとしてフィードバックのコミュニティバスと接続を図る岐阜市の基幹連節バス



<ネットワークのつくり方～東京都檜原村の例> 幹線と支線の考え方による相互補完

檜原村の公共交通ネットワークの考え方と路線バス・デマンドバス「やまびこ号」の位置づけと機能分担

フィーダーの「やまびこ号」と幹線の路線バスが目の前で接続する形を構築したことで路線バスに培養効果が出た



2018/10/16

(2)交通結節点を人の集まる場所へ



- 「幹」「枝」「葉」を有機的に結合～
- 結節点を上手に構築する～新たにできる集客施設は交通結節機能として有効活用
- 乗継抵抗を低減するハード・ソフトの取り組み
- 駅やバスターミナルそのものを人の集まる場所に
- コンビニ・道の駅などを上手に活用

※ゾーンバス乗継ターミナルとして近隣を巻き込んだ発達を遂げた盛岡市の松園バスターミナル

既存施設を活用した交通結節点

コンビニをバス停として活用し、幹線路線と支線を接続させる交通結節点兼地域拠点に（岩手県大船渡市）



「道の駅」を活用し県都を結ぶ幹線バスと町内を巡るコミュニティバスを結節させる（熊本県上天草市）



バス待ち環境の改善

沿線の銀行が駐車場の一角を削って
バス利用者のために待合施設を設置
(倉吉市)



拠点バス停に隣接する民地を活用し
待合施設やコンビニなどを併設した
「バスの駅」(京都市交通局)



5. 都市圏における基幹交通の高度化



2018/10/16

(1)基幹交通の位置づけと活かし方



都市圏交通はそれに見合うサービスレベルを

- ポイントは利便性（頻度・アクセス性）と定時運行
- 運行環境の整備～バスをスムーズに走らせる
- インフラを変えずに規制でできるバス優先策も～警察との協力体制
- 鉄軌道系とバスの役割分担
- 行政と事業者の連携による都市圏交通の改善

↳ 交通規制だけでできるバス優先策（盛岡市高松）

都市圏のバスをスムーズに～ 交通規制だけでできるバス優先

バス停を発車したバスが次の交差点で安全かつスムーズに右折できる左車線からのバス右折（熊本市）



ネックとなる橋をスムーズに通過できるよう、朝は一般車進入規制でバス・タクシー専用（松江市）



都市圏のバスをスムーズに～ 交通規制だけでできるバス優先

駅前にアクセスする区間の車線構成を変更、中央をバスレーン、左を荷卸し・タクシー待機に（町田市）



車線の減る橋の手前の交差点の信号をバスと一般車で分け、バスは専用レーン～優先信号で先行（長岡市）



2018/10/16

ニーズのある時間帯にバスを走らせる

末端部の終電後に到着する幹線の電車を受け取る「深夜ご帰宅バス」(西東京バス立川発河辺行)



始発電車運転前の4時台に電車のルートに沿って運行される「早朝バス」(西東京バス武蔵五日市発拝島行)



(2)パーク＆ライドとサイクル＆ライド

高速道バスストップに隣接し自然発生的な駐車がもとで行政が整備した400台規模の駐車場（新潟市巻潟東）



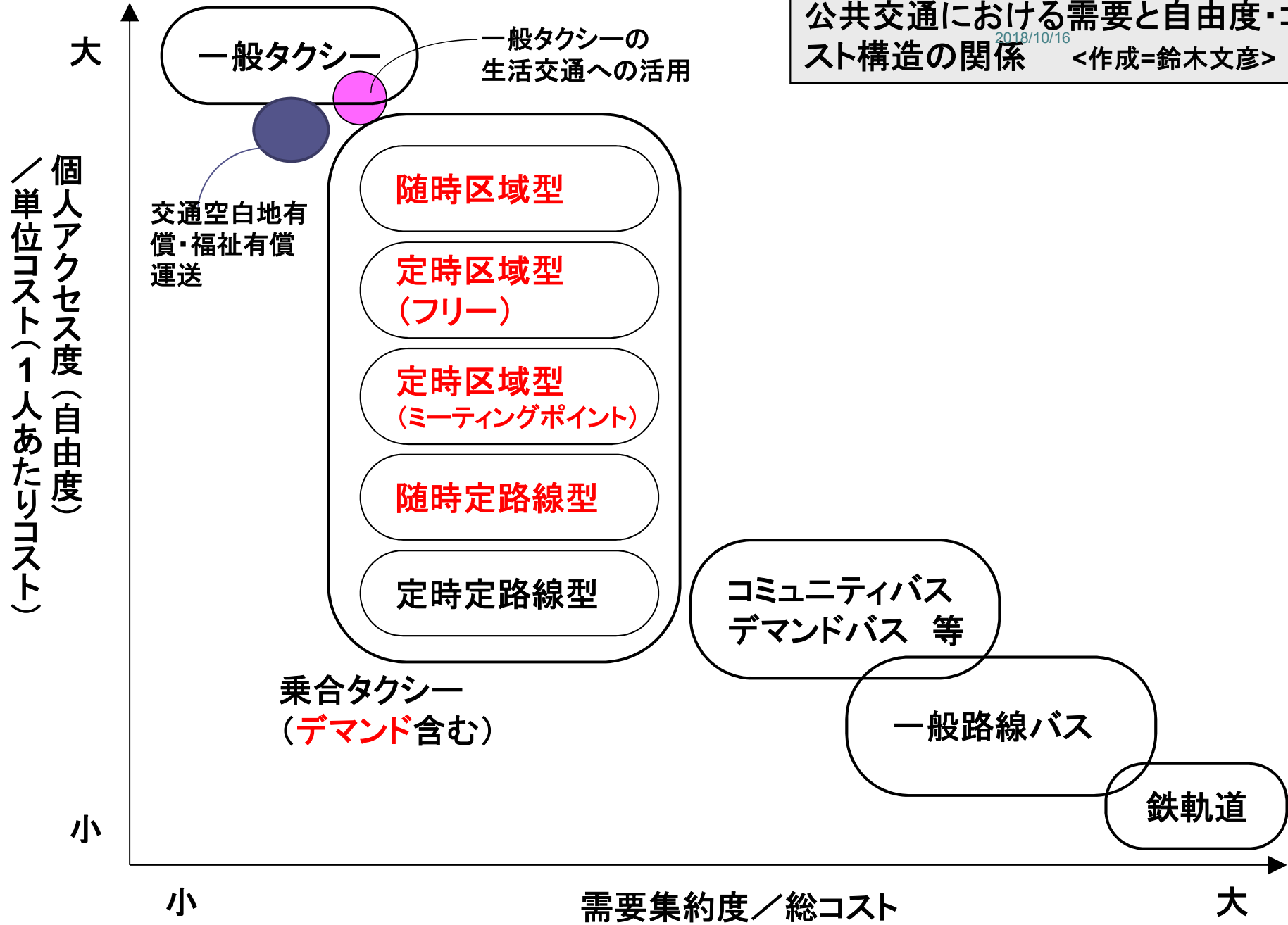
バス折返し場などの用地の一角を活用して実施するサイクル＆ライド（しずてつジャストライン／静岡市麻機）



6.生活エリアの足を今後どうする



公共交通における需要と自由度・コスト構造の関係 2018/10/16
<作成=鈴木文彦>



(1)交通モードの特性と位置づけ

組合せによる地域公共交通ネットワーク

- 今後の「少数分散型」の交通ニーズに対し乗合タクシーやデマンド交通は有効～しかし単位コストが大きいため利便性を高めたり、将来需要規模が拡大すると膨大な財政負担を要する
- 地域全体をこれら小規模交通モードでカバーしようとするのは無理
- ネットワークにメリハリをつけ、鉄軌道・バスを上手に活用すべき

福祉移送サービスとの関係

- 乗合交通と福祉サービスは目的が異なる～乗合交通に福祉的視点を持たせることは重要だが、ひとつにまとめようとするとな誰にとっても使いにくいものになる
- 都市圏では福祉タクシー・子育てタクシーの活用などを広く議論すべき～複数機能の統合は議論の余地はあるが、それぞれの本来の目的を優先する中での限定的な取り組み

2018/10/16

(2) コミュニティバスの全国的な課題

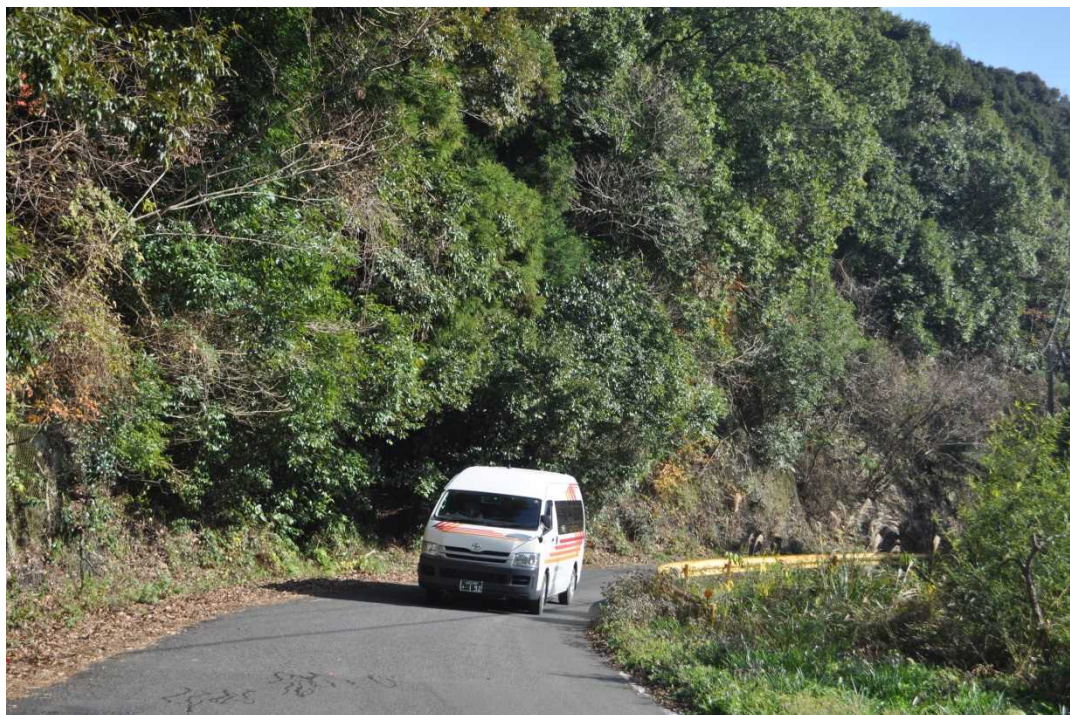


- あまり利用されていない「空気を運ぶ」実態～財政負担の増加
- 行政主体ゆえの公平性の課題
- コンセプトのふらつき～誰のため、どんな目的で走らせるのか
- 本音のニーズ調査の不足～アンケートは期待値が入る
- 長大路線・わかりにくい設定～乗りたいバスにならない
- 政治の道具になりがち
- 適性を欠く運賃～利用者あたりの財政負担が大きい
- 外来者には情報がなく使えない
- コミュニティ交通は万能ではない～欲張ると誰にも使いにくい

⇒みんなの努力でよい結果が出ることもあるが（東村山市）

2018/10/16

(3)注目される デマンド交通だが...



- 個々のデマンドに対応した運行～よりドアtoドアに近づけられる
 - 予約がなければ運行しない～“空気を運ぶ”無駄を省くことができる
- というメリットが広まっているが...
- 複数のデマンドを同時に満たす～定時性・速達性には一定の許容幅が必要
 - 1人でも予約があれば運行～回送など空車運行はゼロにはならず効率化にも限度
 - 乗合率が低く利用者にとっては「安いタクシー」

財政負担で運行するなら「時間を決め」「利用範囲を絞る」

⇨街中から約7km入った山間の集落まで1人の利用者を送り届け、同じ距離を回送で戻るデマンド交通

2018/10/16

(4)一般タクシーを活用した生活交通



長野県豊丘村の福祉タクシー

一定の要件を満たす村民に利用証を交付、利用者は普通にタクシーを呼んで決められたエリア内で利用し、1回あたり初乗り相当の700円を支払う。メーター料金との差額を村が補助

なぜタクシー活用が優れているか

利用者はふつうにタクシーを呼んで乗るだけ／事業者も行政も新たなシステムや投資が不要／仕組みが単純でわかりやすく、事業者は通常の営業利益が得られる／利用者は自分が得するように工夫するので乗合が進み、その分行政負担が減少／事業者は一定の仕事が入るのでその地域に定着

(5) バス・タクシーで無理なら地域の共助？ ～しかし地域にも高齢者しかいない

地域の共助で交通確保は可能か

- バスもタクシーも対応できない地域の増加
- それなら地域の共助で何とかしよう～その考え方は正しい方向性。しかし...
- 交通空白地有償・福祉有償・Uberなどによるライドシェア～いずれも担い手の高齢化が課題＝実態は“老々送迎”
- いつまで続けられるか～持続性の担保されない仕組み
- 地域の負荷を減らし無理なく安全確保ができる仕組みの構築が必要



2018/10/16

5. 行政の役割と住民・事業者との信頼関係



(1)公共交通に対する意識改革

公共交通は社会のインフラ

- 少子高齢社会における移動を担うライフラインとしての位置づけ
- 生活・経済活動＝人が動くこと／街の賑わい＝人が街を歩くこと

“バスはバス会社が走らせるもの”からの脱却

- 日本の公共交通～歴史的に事業ベースで運営～行政も住民も部外者
- “ダメになったら行政が何とかしてくれる”という依存意識
- 赤字補填の補助金政策が「何も考えない」交通“対策”を生んだ～コミュニティバスの“おんぶにだっこ”に継承される

「公」がどのように関わるべきか

- 地方交通は事業としては成り立たない～「公」の関わりは必要
- どこまで財政負担ができるか／どんな財政負担なら住民合意が得られるか
- 行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- 公共交通体系ビジョンと地域の生活交通の課題解決は「車の両輪」～自治体は交通を「対策」から「政策」へ

(2) 取り組みのポイントとめざすところ

3つのポイント

- 交通は「ネットワーク」を構成して初めて機能する
- 地域に最も適した交通モードを張りつける
- 住民参加～みんなが当事者

そして最も大切なこと＝将来に持続できる公共交通

- 公共交通は走らせれば（あれば）それでよいというものではない～5年後・10年後に続いていかなければ意味がない
- 本当に必要なものは地域のロケーションによって異なる～地域の中で議論を
- 今ある資源（既存バス・タクシー等）を上手に活用できる方法はないか～新たなものをつくるより安価で効率的
- 成功事例や近隣の動向に惑わされず、ブームに安易に乗らず、地域に合った自前の（身の丈に合った）計画を

(3)ではどうするこれからの地域公共交通

「持続できる」地域公共交通をつくるためには・・・

- マイカーがなくても最低限移動ができる地域の交通ネットワークを構築する
- 誰かが過大な負担を強いられる仕組みでは続かない～行政・交通事業者・市民が協働し、それぞれ役割を果たし応分の負担をする～みんなが「当事者」
- 地域性やニーズと効率性・経済性を配慮した適材適所の交通手段を選択し配置する
- 採算はすべてではないが無視できない～赤字が増え続けると将来もたない～少しでも利用者を増やせる設定に
- 将来拡大する必要性に対して今、何をすべきか～みんなが「自分の問題として」考えよう
- そしてみんなに考え、話し合うきっかけをつくり、情報を提供するのは行政の役割

6. 地域住民と協働で取り組む生活交通



(1) 山口市で考えてきたこと

- 行政が一方的に考え、つくったコミュニティ交通を与えても現実のニーズに合わないケースが多い
- 漫然と赤字の部分を100%行政が補助する仕組みでは誰も何も考えず工夫もしない
- 地域のことは地域の人たちが主体的に考え、自ら作り上げれば本当のニーズも満たし、自分たちの交通として利用促進にもつながる
- 行政がやるべきことと地域がやるべきことの役割分担と責任範囲を明確に～基幹交通は行政・事業者が整備
- 一生懸命取り組んだ地域に対し行政が一定の支援をする～頑張った地域が報われる仕組み
- 継続と支援には基準を設定～収支率と乗車率に一定のラインを設け一定の期間の中で達成に向け努力

2018/10/16

地域住民が主体的 に関わる生活交通

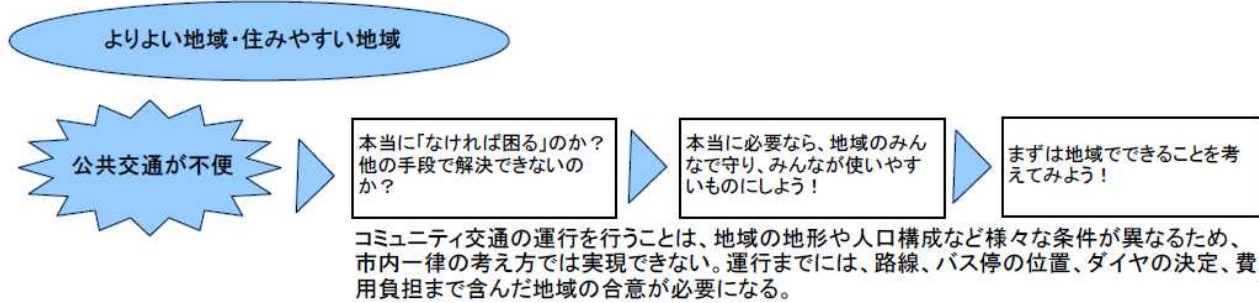


- 基幹交通の行き届かない地区では地域住民との協働によるコミュニティタクシー
- 運営組織・運行方式・ルート・ダイヤ・運賃・増収策等はすべて地域組織主体で議論する
- コミタクを運営するラインに達しない過疎地域においてはグループタクシー制度を併用
- すべての地域に公平に機会があり何度も繰り返し勉強会を開催

↪基幹路線のバスと地域のコミタクが結節点で目の前で接続

コミュニティタクシーの導入

「コミュニティ交通」成功のポイントは地域の主体性にある

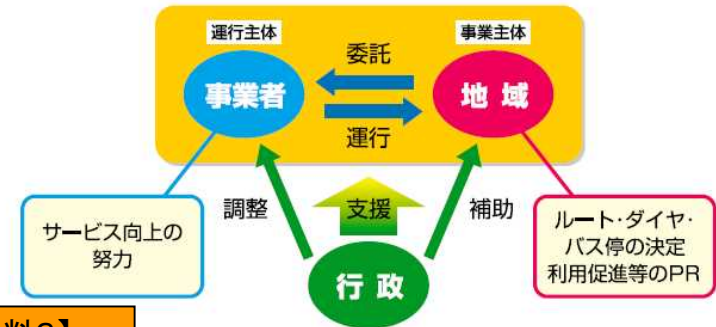


コミュニティタクシー実証運行【1年間】

【資料2】 実証運行の概要

- 対象地域(①～③全てを満たす地域)
 - ①交通不便地域
 - ②高齢者など移動に不自由している人の多い地域
 - ③地域自らが主体となって取り組む地域
- 事業主体 地域組織
- 運行範囲 最寄の駅やバス停、地区の中心地間
- 運賃 移動距離や採算性の観点から地域が決定

- ～地域主体のメリット～
- ・ルートやダイヤ、バス停などに地域の実情を反映させやすい
 - ・地域に貢献したい身近な事業者の参加も促せる
 - ・愛着が持たれ、みんなが利用するようになる
 - ・交通を介して地域づくりや地域の連帯感が強まる



本格運行【3年以内に基準を達成することを条件に補助】

【資料3】 本格運行基準

- 定性的基準 ◇高齢化率 ◇交通不便地域 ◇地域主体 ◇地域の協力
- 定量的基準
 - ◇収支率 30%以上 (年間乗車人数×正規運賃+協賛金等)÷運行委託費
※地域内に病院または商業施設がない場合は、25%以上
 - ◇乗車率 30%以上 1便あたりの乗車人数÷使用車両の定員

みんなで議論して改善

利用促進、協賛金の募集、運行計画改善など

利用促進、車両小型化、運行計画改善など

山口市のコミュニティタクシー

市民と市による勉強会を何度も繰り返し徹底して地域交通のあり方や持続性・負担の方法を議論（阿知須地区勉強会）



その結果として事業者と協力し新たな生活交通を確保 市は70%を上限に補助し 残りは地域で工夫（小郡地区）



コミュニティタクシーの導入

実証運行実績

地域名	小鯖	宮野	嘉川	小郡	秋穂	佐山	阿知須	藤木
使用車両	ジャンボ	ジャンボ	中型	ジャンボ	ジャンボ	小型	小型	バス車両、小型
1便あたりの乗車人数	1.9人	1.3人	1.9人	4.4人	2.3人	1.0人	1.9人	2.6人
1月あたり	144人	119人	190人	730人	173人	187人	576人	265人
乗車率	22%	14%	38%	49%	26%	25%	48%	22%
収支率	28%	27%	25%	35%	38%	13%	20%	32%

運行改善、利用促進で効率的で利便性の高いコミュニティタクシーへ

停留所、車体表示の改善

停留所のデザイン、車体表示を改善し、認知度向上



おでかけツアー

コミタクと路線バスを乗り継ぐおでかけツアーを実施



協賛演歌コンサート

認知度向上のため、演歌コンサートやカレンダー作成



- ◇地域の老人会やお祭り、選挙時に臨時便を運行
- ◇コミタク通信を発行
- ◇回数券購入者にプレゼントをするキャンペーンを実施
- ◇車内でヒアリングして生の意見を聴取

平成27年度実績

地域名	小鯖	宮野	嘉川	小郡	秋穂	佐山	阿知須	藤木
使用車両	ジャンボ・中型	ジャンボ	小型	ジャンボ	ジャンボ	小型	小型	ジャンボ・小型
1便あたりの乗車人数	1.9人	2.1人	1.6人	5.6人	2.3人	1.7人	2.0人	2.3人
1月あたり	93人	153人	186人	1,188人	114人	206人	555人	308人
乗車率	30%	23%	39%	64%	26%	42%	49%	45%
収支率	19%	15%	30%	36%	40%	41%	29%	31%

2018/10/16

(2) 会津若松市金川町・田園町の取り組み



取組みの経過

2018/10/18

バス事業者による実証実験運行

平成23年7月
～平成24年7月

地元地域は“運行支援委員会”という形で事業者をサポート

➡利用者低迷によりバス事業者による本格運行には至らず

利用者からは継続を望む声

実証実験運行結果の検証

平成24年8月
～平成25年7月

利用者ヒアリング、高齢者への全数アンケート調査・分析に協力

運行方式の検討

平成25年8月
～平成26年5月

利用希望者との度重なる意見交換
口コミによる利用希望者の拡充運動

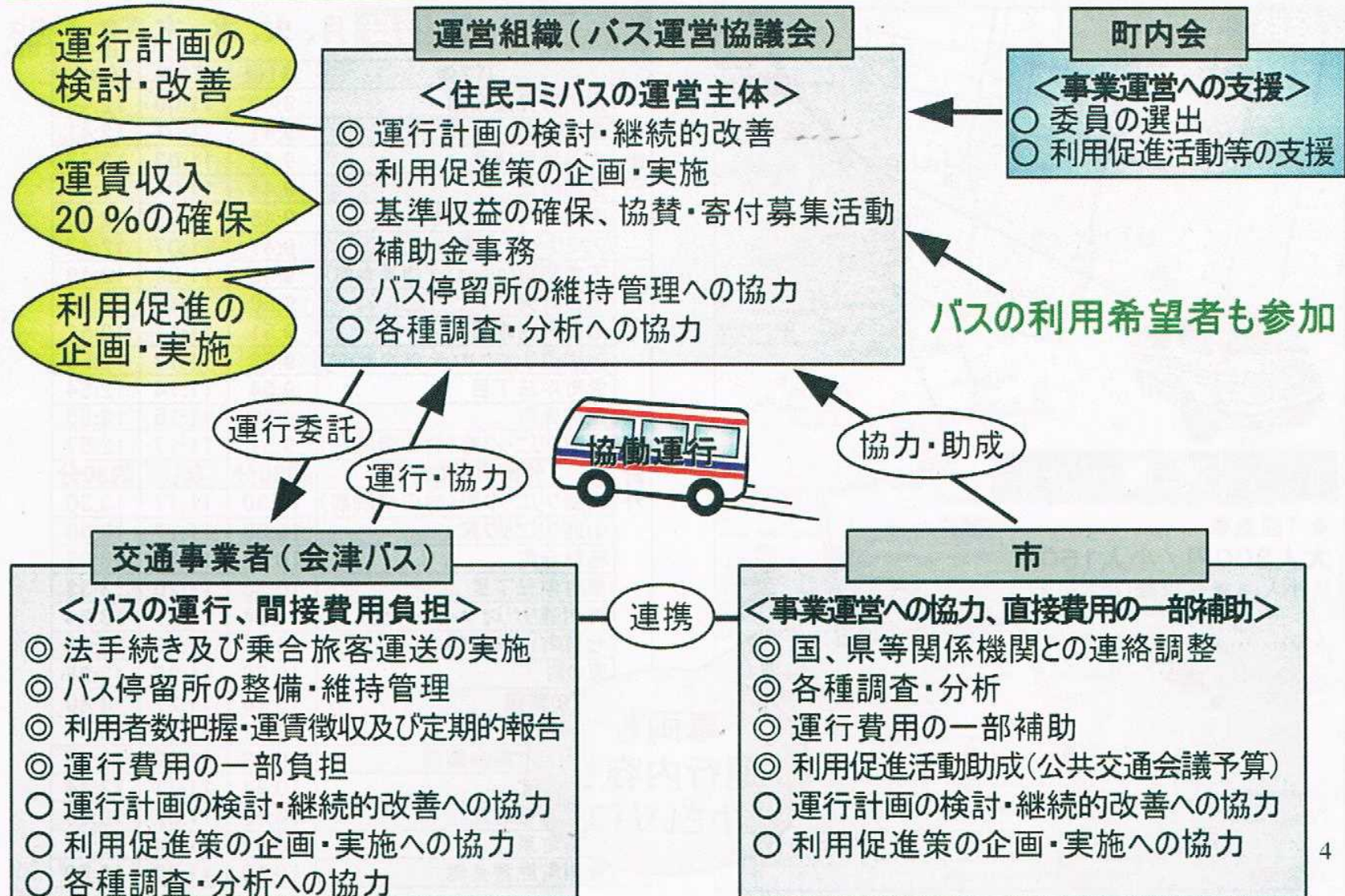
どうしたら継続した運行を図ることができるのか

これらの
取組みを通じ

「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」を設立

継続したバスの運行を図っていくためには、バスに乗せてもらうという受身の姿勢ではなく、地域が主体的に取り組んでいく必要がある。

運行の枠組み



(3) みんなでつくり育てるコミュニティ交通

地域住民と市、交通事業者がパートナーシップ協定を結び、事業者は団地バスの利便性向上、住民は利用促進協力を行う仕組みを構築（日立市）



沿線全世帯が「基本料金」の拠出に合意して地域のインフラとしてのバス路線を維持（青森県鱒ヶ沢町）



2018/10/16

(4) 一方で最近見えてきた課題



- 取り組む地域住民の高齢化
→ 後継者をどう育てるか
- キーマンは必要だが...
→ 頼りすぎると続かない恐れ
- 地区内人口の減少～利用者増（＝収入増）の限界
→ つねに運営や運行方法、負担のしかたの見直しが必要
- 地域事業者の人手不足や撤退の恐れ
→ 地域事業者を育てることも

※住民主体で運営する大崎市（宮城）田尻地区デマンドタクシーだが、利用者1人の動向が乗車率に大きく影響

7. 利用促進を進めるにあたって



(1) 自家用車の使い方を考えてみよう

自家用車を保有するだけでお金がかかっている

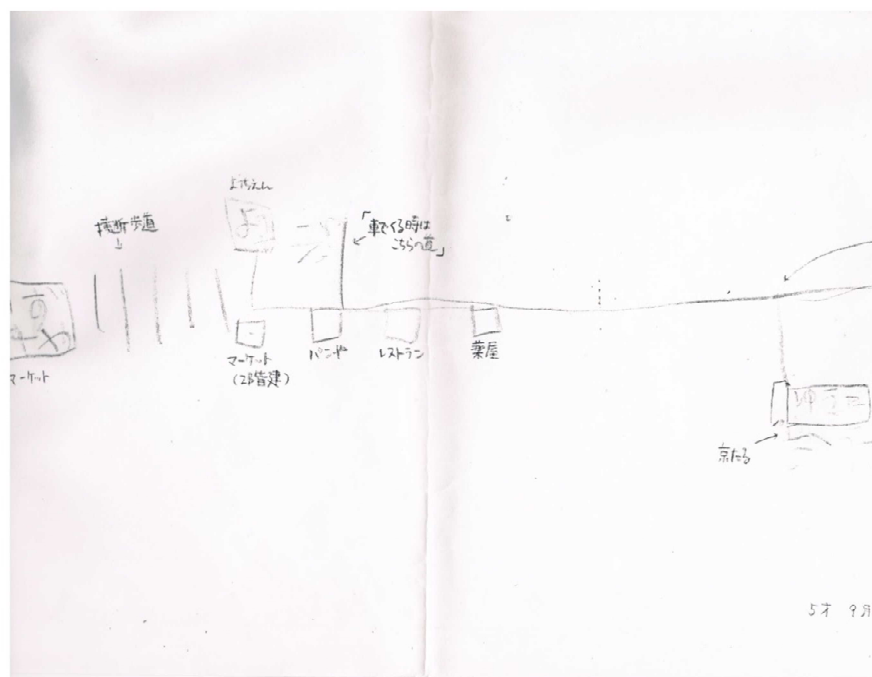
- 車の「購入費」「税金」「保険」「車検」「駐車場代」～2000ccの乗用車の場合、たとえ乗らなくても1日約1,700円かかる～これに日々のガソリン代・出先での駐車料金・高速代など～節約して乗っても1日約2,000円
- 年間ざっと73万円～年収の何%になりますか？
- 仮に一家に3～4台の自家用車を保有すると...年間200万円ぐらいを車にかけている～車を維持するために働いているような気がしませんか？

自家用車の使い方についての啓発

- よく聞く笑い話～都会の人の方がよく歩いているよね
- 「車がなければ生活できない」と言われるとその通りだが、もしかしたら車の便利さにどっぷり浸かったがゆえの“思い込み”かも...
- 100m先のコンビニに車で買い物に行けなくなるから不便？
- 環境／渋滞による損失／健康／子供の成長...車の使い方を見直してみよう

2018/10/16

<参考>通園の道すがら子供たちは何を見ている?
左=いろいろなものを発見している徒歩送迎 / 右=道路しか認識していないマイカー送迎 土木学会誌2016.10拙文より



(2)本当に公共交通は割高か

公共交通は果たして割高なのでしょうか

- 鉄道やバスは乗るたびに運賃がかかるため割高なイメージがある
- しかし路線バスの1人平均の運賃支払い額は全国的に200～300円台
- 最大値をとって1回400円として、2区間乗って往復しても1600円...車の保有に比べて決して割高ではない

一家に車1台の生活を考えてみませんか

- とはいえ現在の社会の中で車を全く使わないで生活することは難しい
- 家庭の中で上手に車をシェア～外出用の乗用車1台＋農作業用の軽トラ1台ぐらいで生活できるはず
- 車の総量減につながり、環境にもプラス

(3)マイカーは安全ですか？

プロが運転するバス・タクシーは

- 必ず出庫前にアルコールチェックを行い、点呼で運行内容や道路状況、健康状態を確認し、車両の仕業点検をする～車両整備・部品交換も法定レベルより上
- 万一の事故には専任の担当者がいて補償もしっかりしている

あなたはマイカーを運転するとき大丈夫ですか？

- 公用車の運転でさえアルコールチェックをしている自治体は1割にも満たない
- 車庫を出る前に水・オイル・ブレーキ・ファンベルト・タイヤ・灯火類...確認していますか？
- 保険や事故対応は十分ですか？手順は把握していますか？
- 他人を乗せて命を預かれますか？

2018/10/16

(4)まずは鉄道・バスを利用する



- マイカーの普及は人の生活行動範囲を大きく拡大～すべてを公共交通でカバーすることは不可能＝毎日の移動を公共交通に切り換えるのは無理
- でもみんなが何かの機会に年1回でも乗るなら、たいていの鉄道やバスは続けられる
- 例＝三陸鉄道の震災前の年間赤字額約1億円は沿線人口の半数が年1回往復利用すれば解消する／山口市のバス路線維持への補助額は年1億9千万円～山口市の人口は19万人強＝1人が年1回1000円バス運賃を払って乗ってくれば解消

2018/10/16

(5)マイカーと共存しつつ公共交通利用を促す施策



●地方型パーク&ライド～交通結節点に駐車場を設置しそこまでは軽トラで、そこからはバスで街へ～車の運転は地域内の短距離だけだから高齢者本人も家族も安心（山口市）

●バス・タクシーの行かない地域の最後のモビリティ～自家用有償の安全を確保し公共交通とつなぐため、街へ出るバスとの結節拠点を設置し自家用有償の運行と安全管理をバスまたはタクシー事業者あるいはそのOBが受託（周南市で検討中）

2018/10/16

(5)公共交通って楽しいね 乗ってみたいくなるバス・コミタクへの工夫

山口市内の防長交通では2012年から12月に「クリスマスバス」を実施、市民へのアピール力抜群だった。車内の装飾は沿線保育園児の作成



地域住民主体で運行するコミュニティタクシーの乗務員もタクシー事業者の発案でサンタクロースに（山口市・嘉川タクシー）



2018/10/16

(6) みんなの参加で楽しく利用促進

- まずは公共交通に触れてもらう機会が必要～バスや鉄道のイメージアップ
- エコ通勤・地域のイベントやお祭り等とのリンク
- 事業者のみならず県や市が主体的に参画
- 現場の一体感がモチベーションを高める
- ここから生まれる相互の信頼関係



毎毎年5月に開催する「バスとタクシーのひろばin小平」 近年は3000人の来場者を集める

2018/10/16

小平市コミュニティバス 沿線の子供たちが次バス停の案内放送

市民と協働体制をつくり、さまざまな仕掛けで利用促進を図る東京都小平市のコミュニティバス「にじバス」

2013年度には沿線の幼稚園年長組から公募し、次バス停の案内放送を園児たちが1バス停ずつ行った（収録風景）



2018/10/16

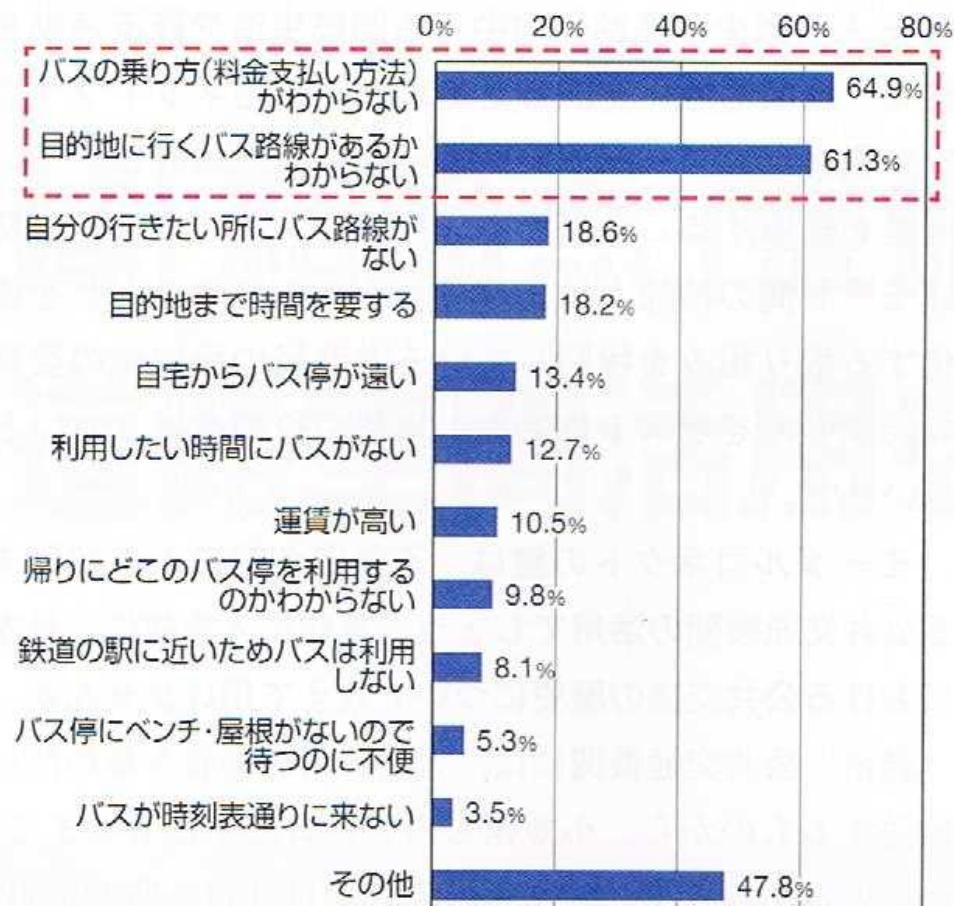


図-3 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果
「バスを利用しない理由」(n= 3254)
(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))

(7)公共交通をわかりやすく

『路線バスの旅』がほぼ流行らない根本原因

高視聴率のテレビのバス旅番組～しかし路線バスの利用者は増えていない

なぜ?～その1

ローカルバスは地域のニーズでできている
→外来客にとって使いやすい設定とは言えない

なぜ?～その2

つながらない路線バス～路線廃止による分断・末端部からの撤退

なぜ?～その3

わからない路線バス

2018/10/16



利用者目線での情報発信とインフォメーション

- 近年のWeb情報の発達により調べるベースは整いつつある～しかし検索には一定の知識が必要
- 紙ベースも一覧性などから見直され、自治体、事業者のバスマップ作成事例が増加
- 外国人対応やバス系統ナンバリングも改良が進んでいる
- さらにはバス停の改善や使いやすい運行形態などへの発展
- そして見直される「人」のカ～ハードからハートへ

▽駅前ターミナルでの案内人配置（盛岡駅）／病院路線で高齢者をサポート

これからの地域公共交通の展望

- 本音のニーズをくみ取り、地域特性に合ったものが利用者を獲得する
- 地域住民が何らかの形で主体的に関わり、行政が支援の仕組みをつくり、住民・行政・事業者の信頼関係を構築したところが持続する～みんなが当事者
- フォローアップなき継続・拡充、大きい声・要望への対処、誤った公平性による拡大、政治的配慮によるところはいずれ破たんする
- 交通モードが小さくなればなるほど、個人のニーズに近づけば近づくほど住民自身に関わらないとうまくいかない
- 乗って楽しい、乗ってみたい（高齢者に優しさを、子供たちに楽しさを、女性におしゃれ感を、外国人旅行者を含む万人にわかりやすさを）公共交通への工夫
- そして「乗って維持し、育てる」ことこそが大切