

光る地域に地域の汗あり ～移動を支え育てる地域のチカラ～

平安女学院大国際観光学部 井上 学

はじめに：本日のテーマ

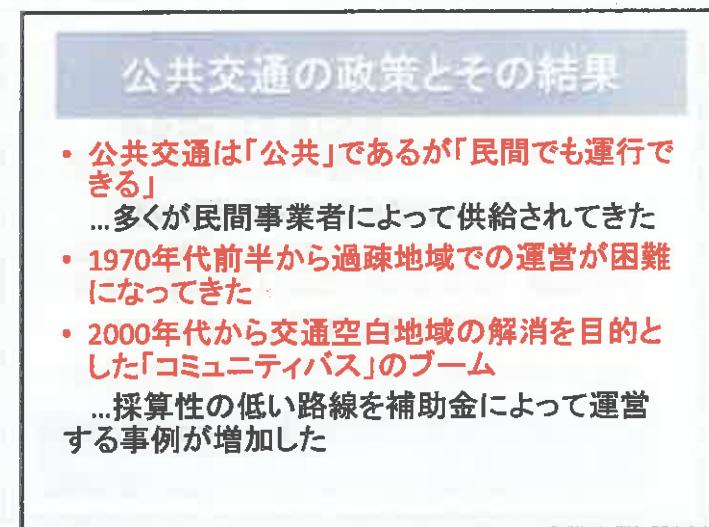
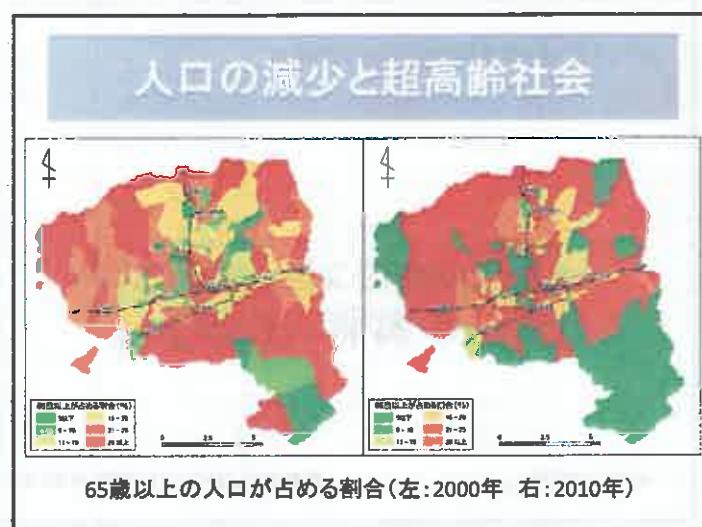
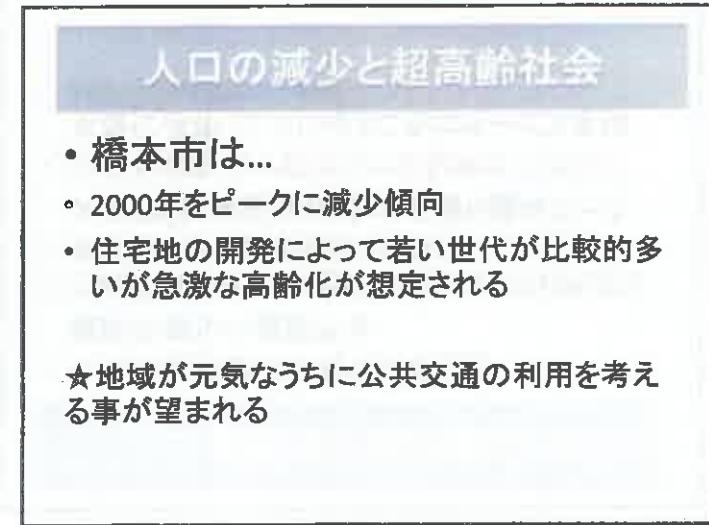
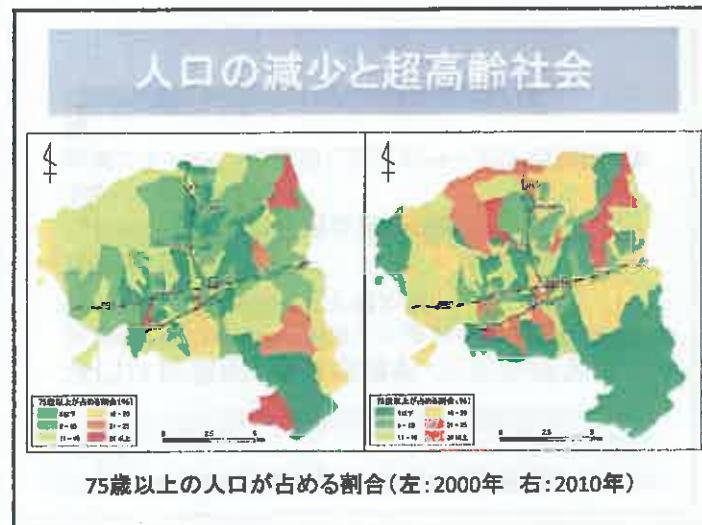
- ・持続可能な社会には公共交通が欠かせない
...クルマ社会は地域の衰退を招く
- ・公共交通を育てるには地域・行政・事業者の協力体制が不可欠
...誰かにお任せではうまくいかない
- ・お願いモードからの脱却
...汗をかくほど良くなる

はじめに：簡単な自己紹介

- ・専門は地理学（経済地理学・交通地理学）
地域特性をふまえて空間上に表れる諸現象を考える →データを地図にして考える
- ・現在の研究
公共交通の地域的公正な供給
モビリティマネジメント
地域コミュニティに着目した公共交通の維持・供給
情報提供による公共交通の利用促進など

人口の減少と超高齢社会

- ・人口が自然減少の時代になった
税収の減少に直結する
- ・これまでの社会の仕組みは人口が自然増加するモデルで構築してきた
人口の「社会減少」に対する取り組みだった
- ・税金や補助金で何でもできる時代ではない
本当に必要としているところにサービスを供給する（公平から公正へ）



公共交通の政策とその結果

- ある地域でバスが運行されると...

「あの地域だけバスが走っているのはずるい」「私たちの地域でもバスを走らせて」
- 地域の公平を重視し交通空白地域を解消する
→利用者数よりも空白地をなくすこと
- 補助金の多くは「赤字の補填」に投入されてきた
→赤字を心配しなくてもバスが走る
「誰も乗らなくても」バスは走る
- バス開業式のテープカットがゴール
→「補助金によるモラルハザード」

持続可能な公共交通に向けて

- 「市民」「行政」「事業者」が
「自分にできることは何だろう?」と考える
- 「本数が少ない」「運賃が高い」「担当は何もし
てくれない」「誰も乗ってくれない」と
「使わない理由を考える」から「どうしたら使
うことができるか」考えるアタマに変える
→地域が主体となって運行されるバスへ

あたりまえがなくなる日

- 老舗が惜しまれつつ閉店...

「いつも買っていたのに」「昔はよく行ったなあ」

→需要が減少すれば供給(店舗)は閉鎖される
- 「行政がやっているから大丈夫」は大丈夫?
- JRでも路線を廃止・バス会社も突然運行を停止
する時代
→利用がなければ公共といえどもなくなる
行政がすべてを負担できる時代ではない

地域住民がバスを運行する

- 交通政策基本法2013(平成25)年12月
- 第十一条(国民等の役割)
- 地域住民が公共交通の確保に向けて自分た
ちができる活動に主体的に取り組むよう努め
る。
- 交通に関する施策に協力するよう努めること
で、公共交通の確保に積極的な役割を果たす。

地域住民がバスを運行する

- 「陣川町あさひ町会バス」(函館市)
地元自治会が中心となってバスを運行
2012年4月1日運行開始: 実証期間は1年ごと
2015年4月から一般路線バスに

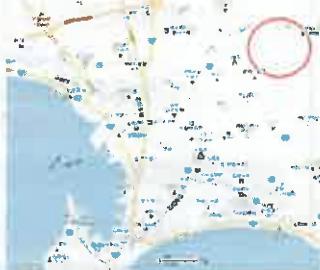


地域住民がバスを運行する

- 陣川町あさひ町会バスの概要
郊外型商業施設へのアクセスが目的
※既存のバスは鉄道駅や中心市街地にアクセス
- バスの運行は民間の函館バスに委託
平日6.5往復 土休日3往復
- 運賃: 1ヶ月利用券(2,500円) 回数券(1枚あたり200円)
- 1日あたり200人が採算ライン
→実際の利用はその半分以下からスタート

地域住民がバスを運行する

- 函館市陣川町の概要
- 人口約3,000人(約1,000世帯)
- 郊外型のニュータウン(昭和60年代から入居開始)
- 路線バス
五稜郭・函館駅方面に
平日8往復
土休日6往復



地域住民がバスを運行する

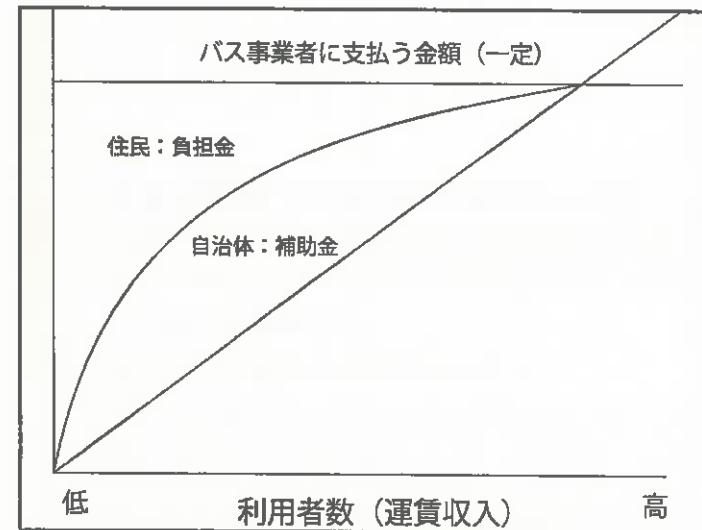
- 住民**
従来から地域の課題は地域で解決してきた
相対的に若い世代や子育て世代が多い
子ども達の未来を考えている
- 住民は利用者であると同時に経営者**
- バス事業者(函館バス)**
何でも提案できる事業者(理解のある社長)
失敗してもチャレンジできる
普段から沿線住民と良好な関係を築く
- 役所に頼り切らない**
役所は最低限の支援のみ(補助金なし)



地域住民がバスを運行する

- 「明星町レインボウバス(宇治市のりあい交通事業)」(京都府宇治市)
2014年4月:運行開始

運行経費に対する補助: 運賃収入(=利用者数)が高いほど補助率も高い
利用者数が多いほど地域の負担額は小さくなる
→バス利用のインセンティブ+本当に必要とされている路線に補助金を投入できる



地域住民がバスを運行する

- 宇治市明星町の概要

人口約2,400人(約840世帯)

郊外型のニュータウン



地域住民がバスを運行する

- 乗らないけれども私は汗をかく

バスは地域の資産

- バスに乗らない人もいつかは乗るかもしれないならば保険と一緒に仕組みで運営が可能

- 赤字は発生しているが収支率は年々改善

地域住民がバスを運行する

- 利用状況の「見える化」

とにかく住民・事業者・行政で毎月話し合う

- 文句をいう場から「私達にできることはなにか」考える場に

- 行政の担当者が住民と事業者の調整役に徹した

- キーパーソンの存在

- バスは本当に必要か、必要だよねと意識を持つ勉強会

地域住民がバスを運行する

- 利用者の少ない路線は早めに地元にその状況を伝えた方がよい

- 3者が同じテーブルで何度も何度も話し合う
(初めは雰囲気は悪いが)
お互いの理解が深まる

- 行政担当者は精神的にタフな人が望まれる

モビリティ・マネジメント

- ・様々な動機付けによって自動車に対する過度な依存から「かしこいクルマの使い方」を考えるライフスタイルの転換に向けた取り組み
- ・バスの本数を増やす・新規路線を開設するよりも低コストで利用者の増加に効果的
- ・自動車の利用を否定するものではなく上手に自動車を使いこなす
「ライフスタイルの提案」

モビリティ・マネジメント

- ・クルマ利用と環境を考えてみましょう

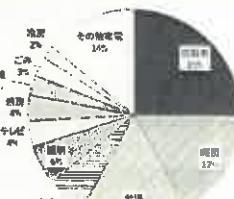


図1 用途別CO₂排出量(2005年)
3,255kg-CO₂/世帯

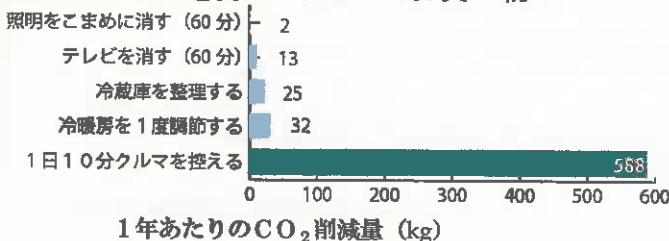
家庭から排出されるCO₂の量
節電が叫ばれていますが、長期的に考えると地球温暖化
を防止することで夏の暑さは軽減されます

モビリティ・マネジメント

- ・いつでもどこでも自動車を使っていると…
- ・自動車を使わなくてもいいときでも体が勝手に駐車場に向かってしまう
- ・歩いても移動できる場所なのに気づくとハンドルを握っている
- ・家と目的地しか知らず、地域のすてきな場所を見落としてしまう
- ・ちょっと意識するだけで毎日の生活がより充実したものに変化する

モビリティ・マネジメント

- ・エコバックを持ってクルマでお買い物？



1日10分クルマを控えることでCO₂は大幅に削減できます

出典：国土交通省近畿地方整備局京都西道事務所
「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト京都」
<http://www.kdr.mlit.go.jp/kyoto/drive/kashikoi/index.html>

モビリティ・マネジメント

- クルマ利用と維持費
クルマには、保険、税金、駐車場が必要です
- 例えば、1000ccのクルマなら
1日1500~2000円 1年で55~75万円
- もっといいクルマならそれ以上

出典: 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所
「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト京都」
<http://www.kkr.mlit.go.jp/kyoto/drive/kashikoi/index.html>

モビリティ・マネジメント

- クルマ利用と健康・ダイエット
- 1時間クルマで移動する代わりにバス・電車を使えば、それだけで消費カロリーは2倍以上になります
移動に伴う消費カロリー (kcal)

手段	消費カロリー (kcal)
公共交通 (バス・鉄道)	220
クルマ	102

【出典: 第6次改訂日本人の栄養摂取量】<http://www.kashikoiruruma-kyoto.jp/01-02-01.html>

モビリティ・マネジメント

- クルマ利用と交通事故
50年クルマに乗り続けると仮定すると…
- 100人に1人が死亡事故をおこす
- 300人に1人が事故死する
- 3分の2のドライバーが、「事故でケガをさせて」しまう

出典: 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所
「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト京都」
<http://www.kkr.mlit.go.jp/kyoto/drive/kashikoi/index.html>

モビリティ・マネジメント

- クルマはとても便利で、快適な交通手段です
- しかし、クルマの利用には環境問題、維持費、健康、事故など問題も少なくありません
- 「あなた」も「社会」も、もっと便利で楽しくするために
- 週に一度は、電車・バスで通勤する
- お出かけには、電車・バスで移動する
- 健康的に自転車を利用する
- 他の人と同乗して利用する
- ぜひ一度、電車や自転車など、クルマ以外の利用をお考えになってみませんか？

■車の利用を否定するものではありません
■ゲーム感覚で取り組んでみませんか

モビリティ・マネジメント

- あきらめずに持続的に続けていく
- 目標の共有
- 公共交通ネットワークの中でバスを位置づける戦略を明確にする
- 本来乗ってもらいたい人は誰？

地域で取り組む事例

- 自動車＝どこでも自由に移動できる
 - 公共交通＝自動車が運転できない人の乗り物
- ではない
- 公共交通のイメージが固定化されてしまっている

地域で取り組む事例

- バス・バス停や標柱のデザイン
かわいい・ヤバイは最強
 - 何か変えるだけで注目される
 - あたりまえの情報でも丁寧に記載する
- ・ **子どもがバスとふれあい理解する機会を作る**





ちょっと注意してください

- ・乗合タクシーやデマンドバス…
経費が劇的に安いわけではない
赤字額の負担は発生する(行政負担は必須)
- ・小型車両と大型車両のコスト
- ・「いつか乗るかもしれない」は乗らない
- ・ドライバー不足の深刻化
- ・自動運転の車を買いますか？

これからのキーワード

- ・交通は派生需要
- ・まちづくりに公共交通を位置づける
公共交通に対する哲学を共有する
- ・子育て支援…高齢者のための政策の根底には子育て支援の視点が必要
夏休み中の小学生無料政策
- ・子どもに公共交通を利用する習慣を持つてもらうことがライフスタイルの転換につながる

まとめ

- ・今まであったものが明日もあるとは限らない
- ・無料や赤字補填はモラルハザードになる
- ・公共交通=不自由 ではない
- ・今ある路線を維持していく →なくなつてからでは遅い
- ・誰かがやってはくれない →汗かく地域が持続する
- ・「市民」「行政」「事業者」が同じテーブルで話し合い自分にできることを考える
- ・バス会社はけっこう大変
→ドライバー不足 走らせたくても運行できない
- ・それが汗をかいたぶんだけ地域は輝く

• ご静聴ありがとうございました

E-mail : minoue@heian.ac.jp

