

公共交通の利用促進を考える

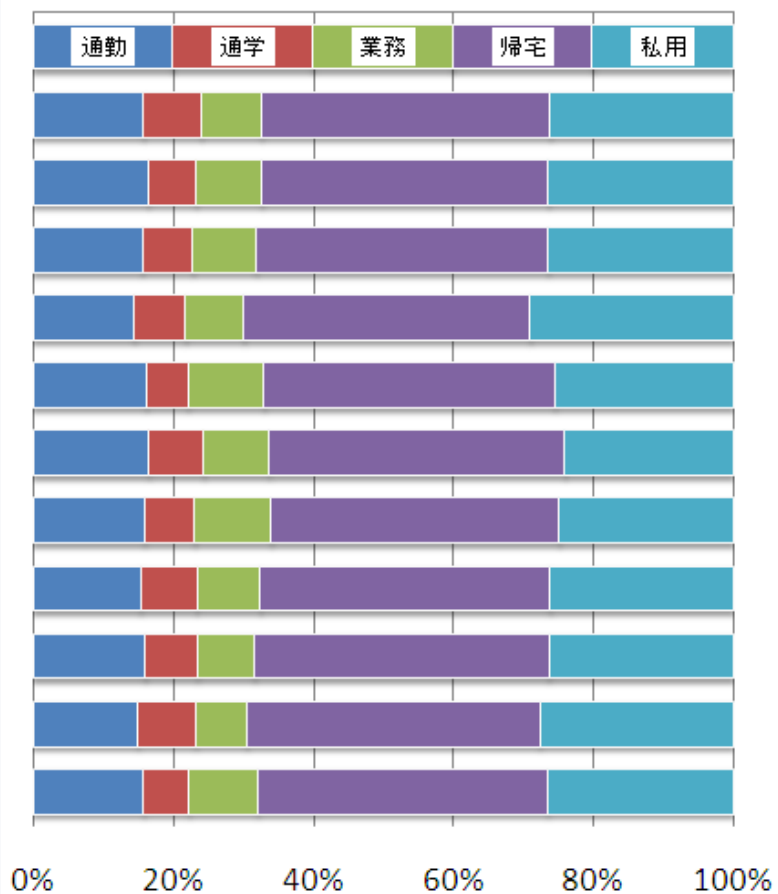
東海大学工学部

梶田 佳孝

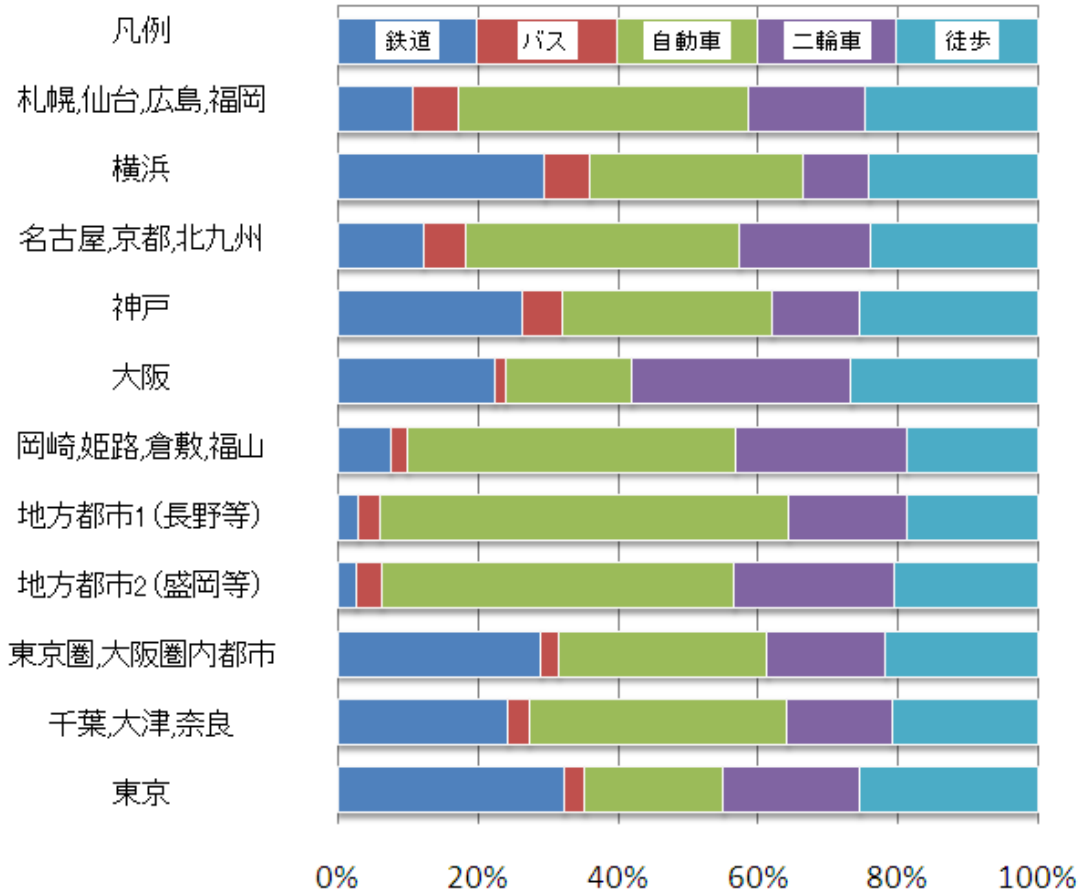
2018年10月22日

◆地域公共交通の現状 諸都市における交通特性

(1) 交通目的別構成比

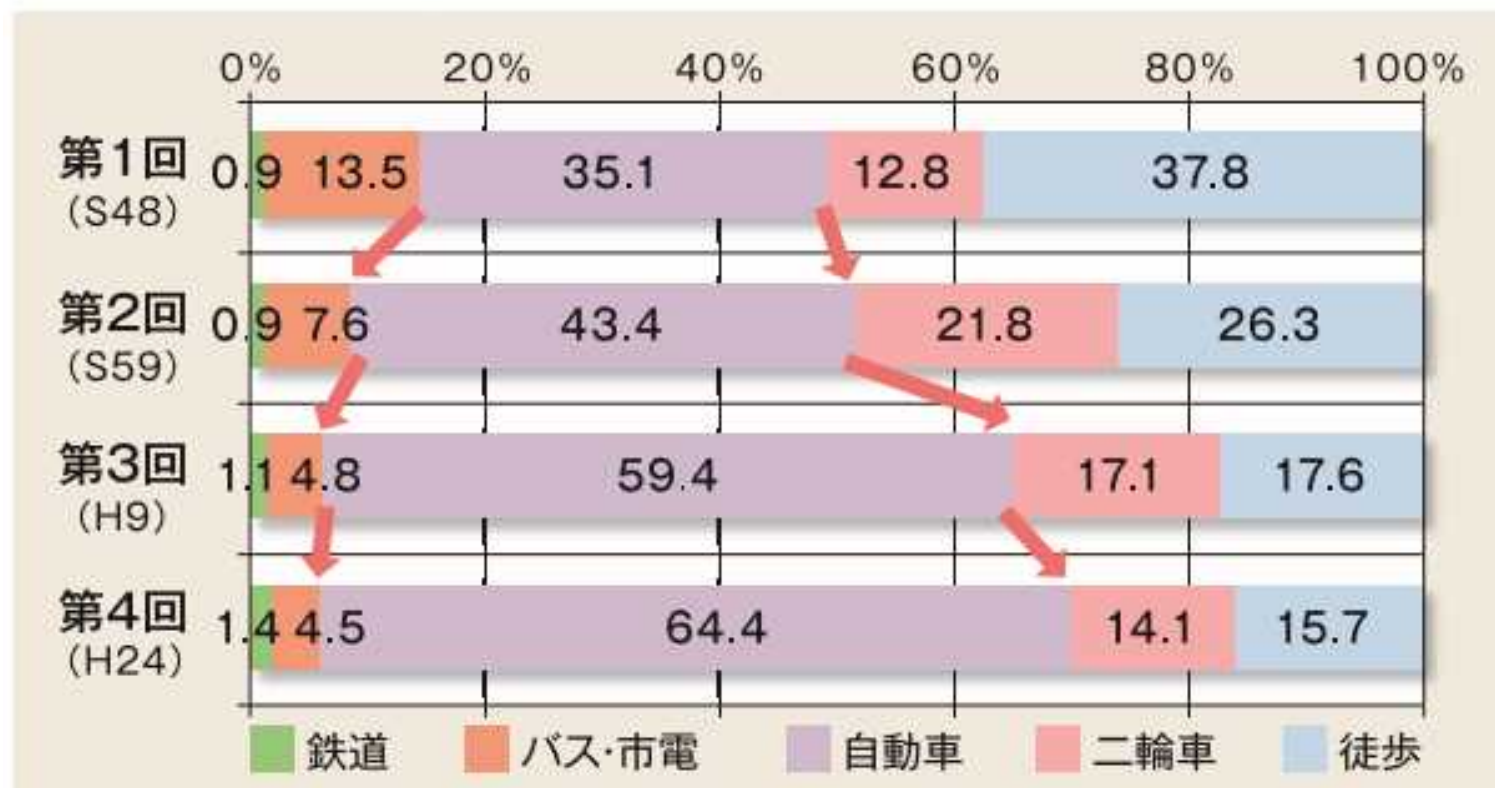


(2) 交通手段別構成比



(出典：平成11年全国パーソントリップ調査)

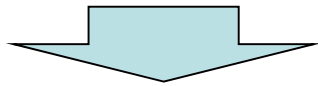
交通手段分担の変化



(出典: 各年熊本PT 調査)

自動車利用の増加

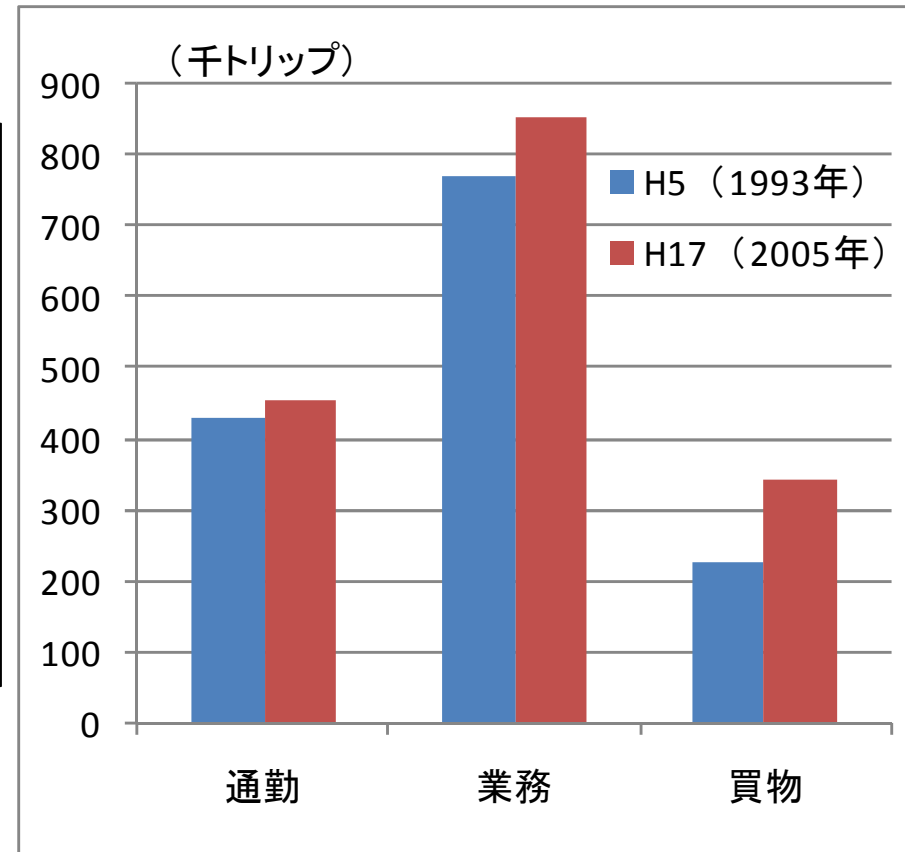
1家族で平均して2台以上の車を保有



個人で自由に使える車が増加

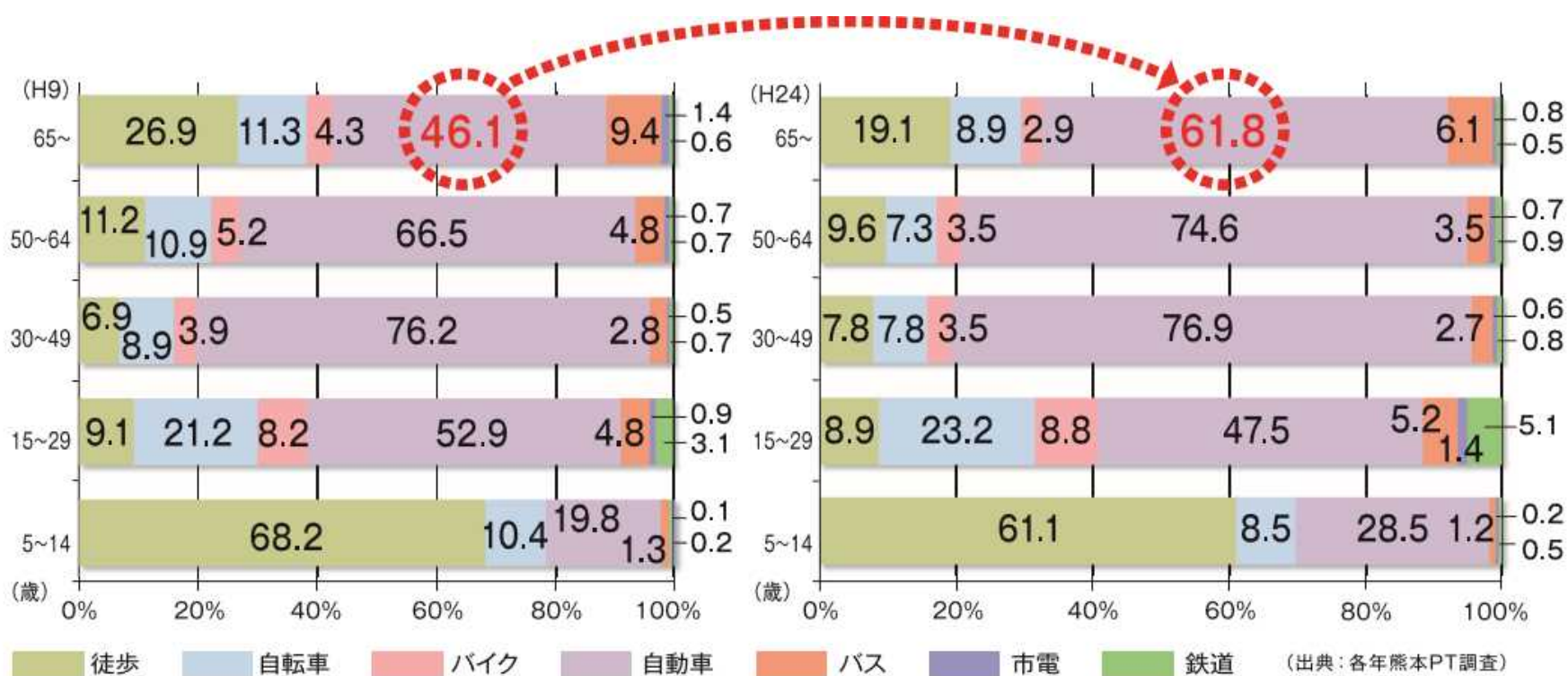
- 女性や高齢者の自動車利用増加
- 徒歩や自転車で移動できる短距離でも自動車利用が増加

移動距離5km未満での自動車利用



(出典：北部九州圏都市交通計画協議会)

年齢別に見た交通手段構成の変化

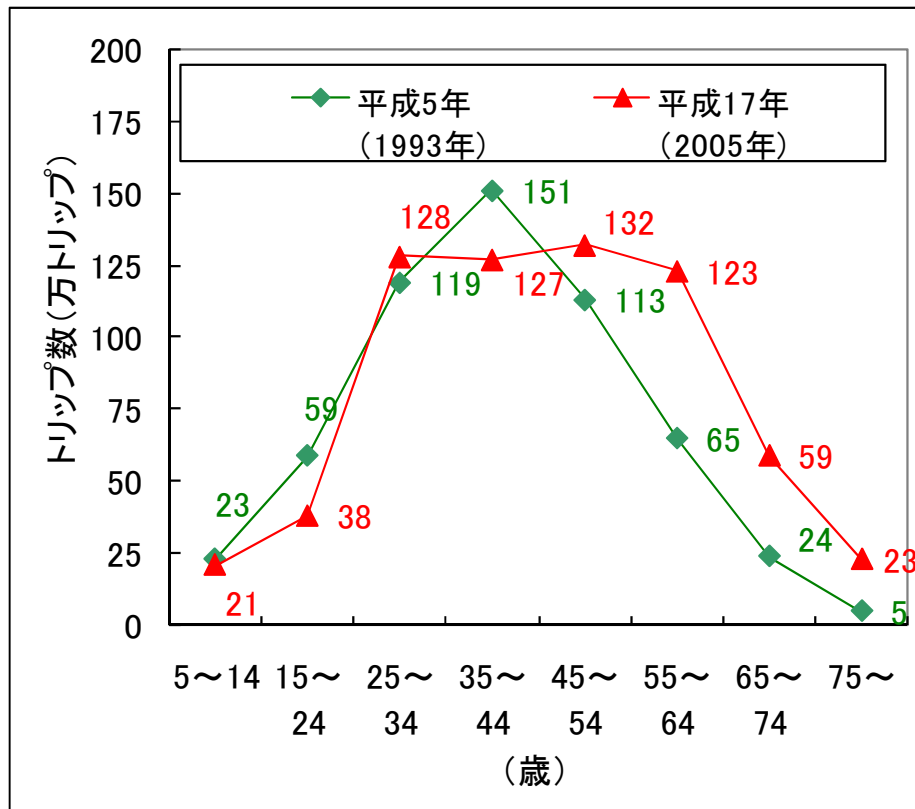


公共交通機関の利用者数の推移

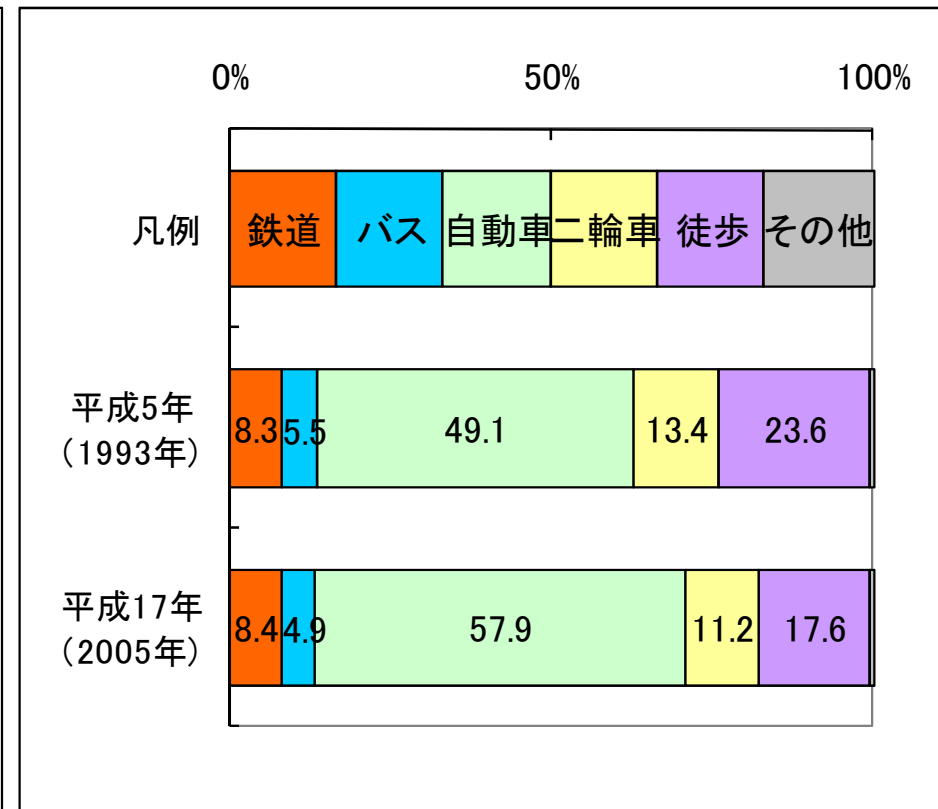


自動車利用の現状

■ 自動車で移動する世代の変化



■ 女性の移動手段の変化



(出典：北部九州圏都市交通計画協議会)

高齢者や女性の自動車利用は増加

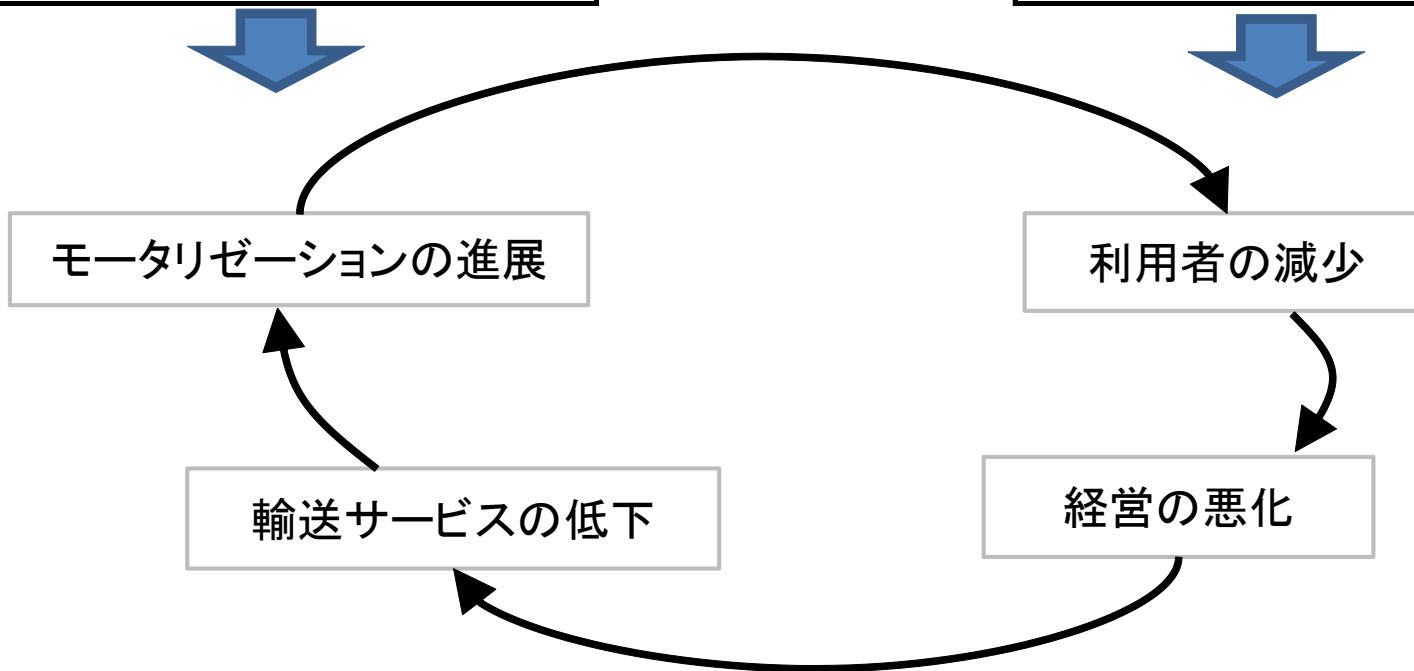
公共交通利用の減少メカニズム

自動車

公共交通

極めて便利
コストが相対的に低下
走行性、機動性、快適性向上
道路整備の進展

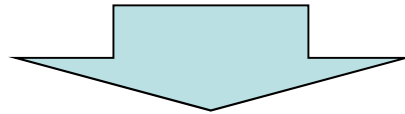
端末での移動が必要
機動性に劣る
必ずしも経済的でない
快適性に欠ける



◆地域公共交通活性化・再生の重要性と留意点

地域公共交通は、

- 社会基盤施設の一つとして充実すべき
 - 道路や上下水道などと同様に捉える
- 輸送面の効果にとどまらず、まちづくりに対する効果も期待
 - 「地域公共交通の充実→利便性向上→買い物客や観光客の増加→賑わいのあるまちづくりの実現」の循環



地域公共交通は人とまちを幸せにできる可能性を備えている。

◆自治体が地域公共交通を支える理由

- シビルミニマムとして
- 超高齢社会の到来に備えて
- ノーマライゼーションの推進に向けて
- 機能集約型のまちづくりに向けて

まちづくりに貢献する地域公共交通

◆「暮らしやすいまちづくり」

➤通勤、買物などの利便性を向上させ、転出防止・転入促進する

◆「にぎわいあるまちづくり」

➤買物、観光などの利便性を向上させ、商業・業務機能等のにぎわいづくり

◆「高齢者や障害者に優しいまちづくり」

➤高齢者・障害者が気軽に買物・通院できる外出しやすい環境づくり

◆「環境負荷を軽減するまちづくり」

➤自動車やバイクに代替手段を提供し、自動車に依存しない

◆「地域の安全を高めるまちづくり」

➤定期的な運行によりパトロール効果(防犯)、緊急輸送(防災)、高齢者運
転減少(交通安全)する

◆「地域の一体性を強化するまちづくり」

➤旧市町村をつなぐ移動手段を充実させ、新市内の移動を容易にする

◆地域公共交通づくりの基本的な視点

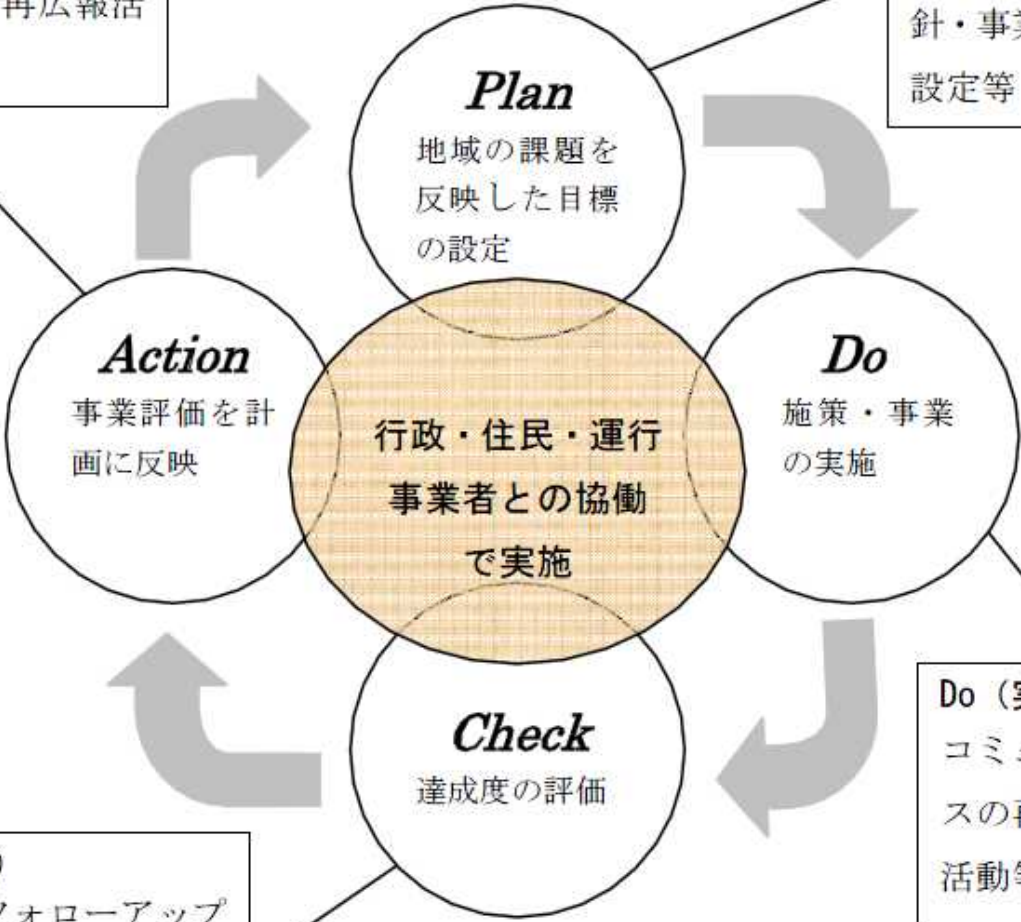
- まちづくりの目的に照らし合わせる
- 先進成功事例をそのまま取り入れず地域にあった柔軟な発想
- まち全体を考えた一貫的な地域公共交通ネットワーク網
(多様な交通事業者などの連携強化が必要)
- 既存の鉄軌道、路線バスなどを活かす
(結節点での他手段との乗り継ぎの円滑化、情報通信技術の活用)
- 駅などの結節点を中心とするまちなかの充実
(交通拠点を中心としたまちの整備、施設の集中的配置)

◆地域公共交通の導入に際して

- 財政的な負担の覚悟
- 地域のすべての関係者の協働
- 運行後のマネジメント
- 地域公共交通の専門的に扱える部署
- 地域特性と課題(需要など)に応じた交通手段の選択

Action (見直し)
事業内容の見直し、事業の廃止・拡大、再広報活動等

Plan (計画)
ニーズ・課題の把握、基本方針・事業の策定、評価基準の設定等



Check (評価)
事業評価、フォローアップ調査等

Do (実施)
コミュニティバス、路線バスの再編、住民説明、広報活動等

◆地域住民とのコミュニケーション (モビリティ・マネジメント)

	長所	短所
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間が短い ・出発・到着時間が自由 ・経路の選択が自由 ・大量の荷物を運べる ・料金の支払いがほとんどない ・プライバシーが守られる 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞する ・ガソリン代、維持費がかかる
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・車内で本が読める ・友人と会話ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動時間が長い(近中距離移動) ・利用時間が制限 ・経路が選べない ・大量の荷物を運べない ・毎回料金を支払う ・プライバシーがない

自動車はメリットが多いが、デメリットもある。
よくないとわかっているけど、やめられない。
(=社会的ジレンマ)

社会的ジレンマとは

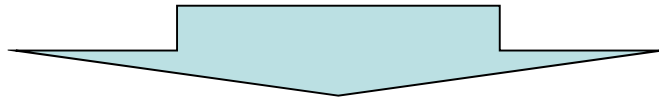
- 本来はわるいことだが、自分ひとりだけ環境に良くないことをしても、大した問題ではない。
- みんなもしている。
- 正直にやっても得しない。
- よくないとわかっているけど、やめられない。

個々人に二つの選択肢(協力／非協力)が与えられた、三人以上の人間が遭遇するジレンマ。

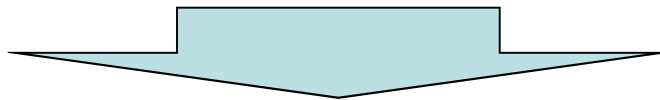
個人にとっては非協力行動(個人にとって合理的な判断である)をとった方が望ましい結果が得られる。

しかし、全員が非協力行動を取ると、全員が協力行動(社会的)をとった場合よりも、望ましくない結果が生じる状態。

非協力行動＝長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの、短期的には私的利益の増進に寄与する行為
協力行動＝短期的な私的利益は低下してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為



一人一人の意識・行動が変わらなければ、社会的ジレンマは解決しない。



社会的ジレンマの解決策には、非協力行動から協力行動への「行動変容」を促す必要がある

構造的方略

1. 料金制度、
2. 法的拘束力

心理的方略

1. 対話

交通問題における社会的ジレンマの解決策

構造的方略

1. 施設整備及びシステムの改善
2. 法的規制

心理的方略

1. 啓発キャンペーン
2. 教育・コミュニケーション

一方の方略だけでは、社会的ジレンマを解決することは難しく、両方を適切に組み合わせることが重要

行動変容のテクニック

構造的方略

1. アメ
2. ムチ

心理的方略

1. 事実情報提供法
2. 経験誘発法: 一時的構造変化
3. コミュニケーション法
 - ・依頼法
 - ・アドバイス法
 - ・フィードバック法
 - ・行動プラン法

モビリティ・マネジメント(MM)の定義

一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

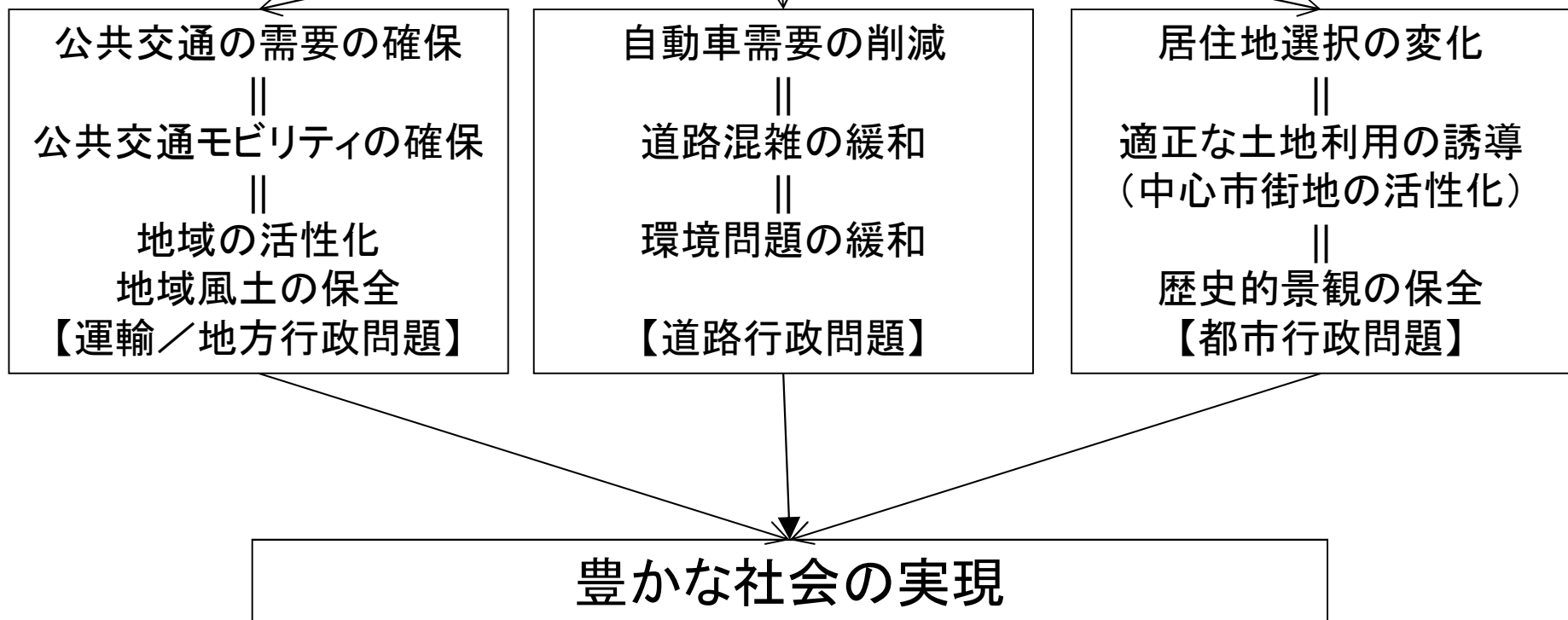
多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組みを指す。

実施場所:

居住地域、学校、職場、特定路線の利用促進(バス・鉄道など)

モビリティ・マネジメント(MM)の目標

自動車から公共交通や徒歩・自転車への自発的な行動変化



モビリティ・マネジメントの方法

バス・電車・自転車・ウォーキングの情報提供

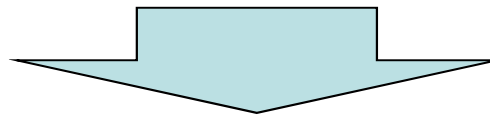
事実情報提供法: 動機づけ冊子(環境・健康・交通事故・まちづくり
etc)

アドバイス法: 個別にアドバイス

行動プラン法: 紙上シミュレーション

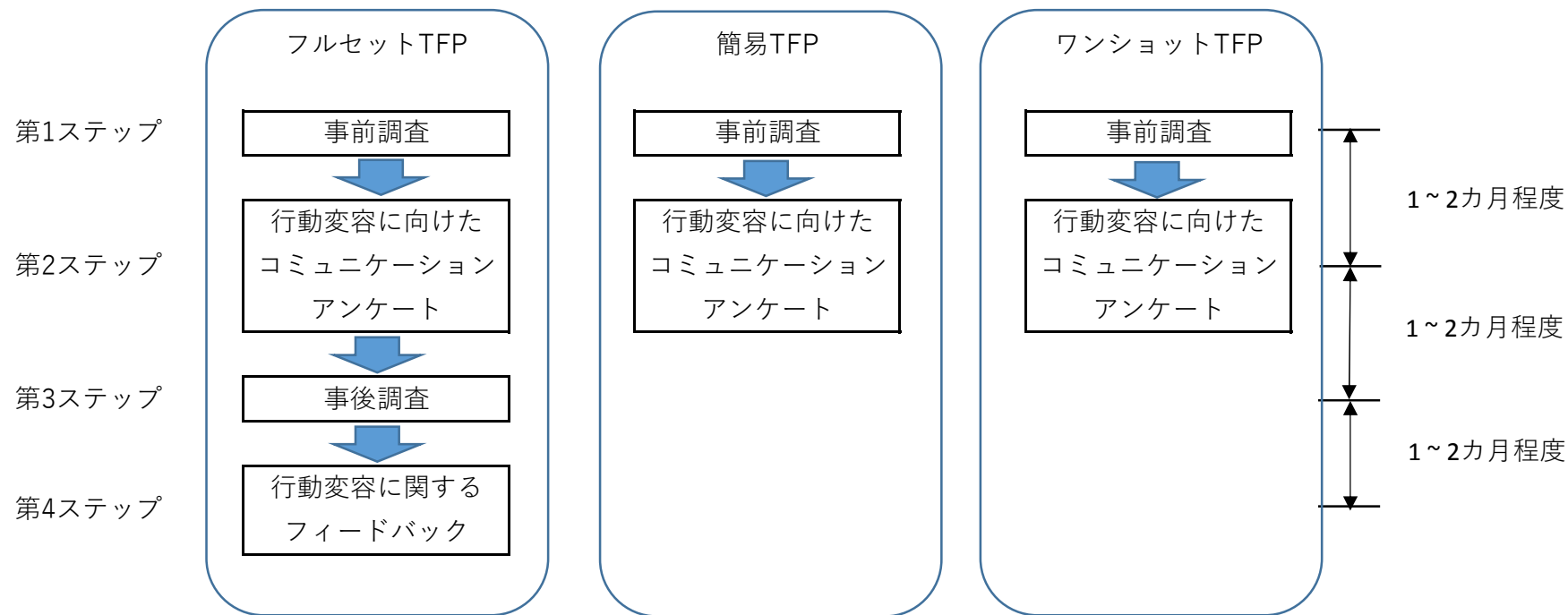
フィードバック法: 現状把握

ニューズレター: 口コミの代替手段



上記を組み合わせた

TFP: トラベル・フィードバック・プログラム



利用促進が期待できる層へモビリティ・マネジメントを実施

まず、交通主体のターゲットを明らかにする
例えば、目的・職業では、

	通勤 通学	業務	私用		
			買物等	趣味等	その他
専門職・事務職・管理職	◎	◎(会議・打合せ)	○	◎	△
販売職	◎	○(会議・打合せ)、 △(修理・作業等)	○	◎	△
サービス、自由業(パート等)	○	○(会議・打合せ)、 △(修理・作業等)	○	◎	△
農林漁業				○	
運輸・通信、生産工程	△		○	○	△
生徒・児童		-			
学生	◎	-	○	◎	△
専業主婦	-	-	○	○	△
無職(高齢者、その他)	-	-	○	◎	△

◎:大いに利用促進、○:可能な範囲で利用促進、△:状況に応じて利用促進

この他、短距離移動や駅やバス停に近い地域