

手と足で地域交通を考える

日本工営株式会社 許斐 信亮

自己紹介



氏名	許斐 信亮 (このみ しんすけ)
所属	日本工営株式会社 福岡支店
年齢	35歳
家族	4人 (妻と子供2人)
出身	福岡県糟屋郡宇美町 (太宰府市の隣)
経歴	H20.3 九州大学大学院工学府 修了 H21.4 日本工営株式会社 入社 ~H26.3 本社@東京にて交通計画分野 H26.4~ 福岡支店にて交通計画・地域計画部門に従事
趣味	自転車、登山、マラソン
特技	時刻表で旅ができます (小学校くらいから・・・仕事につながってる・・・)

① 固定概念は判断の敵

私がこれまで関わってきた経験から気を付けたいこと。気を付けてほしいこと。

② 第三者は万能ではない

第三者として関わる上での限界。役割分担がないと先に進めない。

③ 地域交通、今後の課題

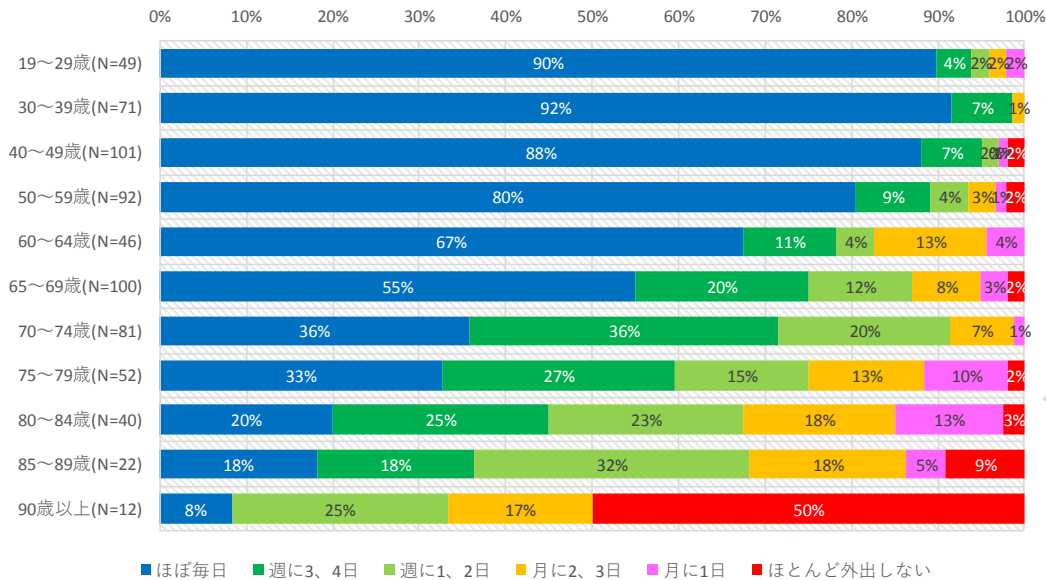
私もあなたも、みんなで向き合いたい。

①固定概念は判断の敵

移動弱者は増えるが、移動の総量は減る

- 少子化・高齢化の実態を捉えることは必須
 - しかし、75歳以上は若年層の半分の頻度しか外出しない
 - 高齢者の免許保有率は、15年前のおよそ2倍に達する
- ⇒「高齢者が増えるから、公共交通ニーズが高まる」は早計
⇒移動ニーズは減少の一途の可能性もある

A都市圏の年代別の外出頻度



20～30歳代は、ほぼ毎日外出する

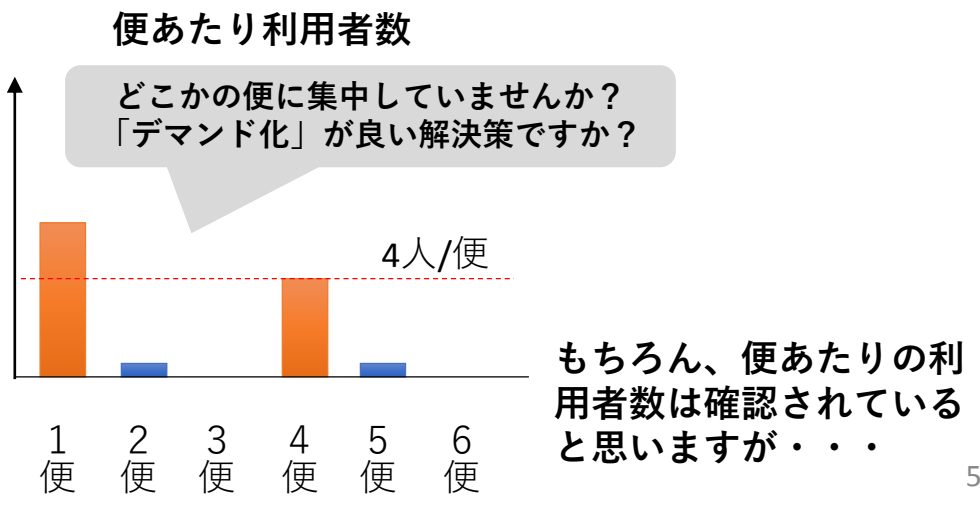
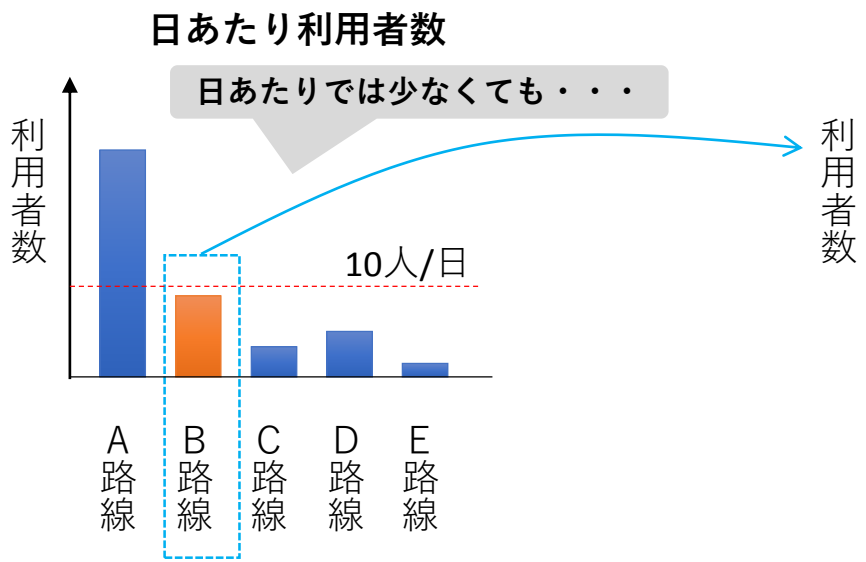
75歳以上は2日に1回
85歳以上は3日に1回しか外出しない

デマンド交通は特効薬でも万能薬でもない

- 移動弱者が増えると囁かれる「デマンド化」の声
- 確かに、便利になる方は存在するはずで、否定はしません
- しかし、「本当に全員乗れますか？」 「“予約しないほうが良い”という方がいませんか？」

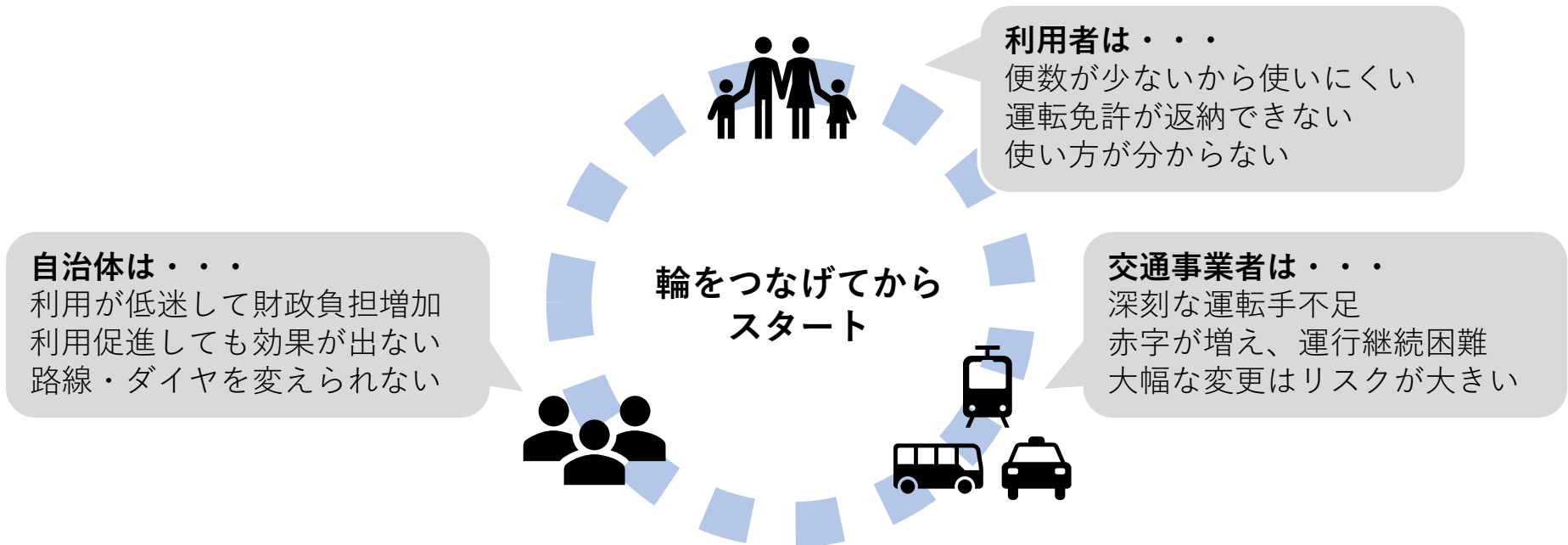
⇒地域住民・現在の利用者にとって、それだけが正解かどうかは、利用者数だけでは判断できない

⇒デマンド交通もあくまで「1つの手段」。他にも薬はある



共感・共鳴無くして利用促進無し

- 「利用が低迷するから財政負担が悪化」「便数が少ないから運転免許を返納できない」
 - でも、責任のなすりつけ合いでは、何も進展しない
 - 単なる規模の縮小は、負のスパイラルのまま
- ⇒それぞれの状況を共有したところがスタート地点**
⇒共感・共鳴を得ないと、「利用促進策」は一方通行



②第三者は万能ではない

第三者（コンサルタント）のできること



GISを使った集計・分析

- ・人口分布
- ・高齢化率
- ・公共交通カバー率
- ・公共交通運行状況



調査・集計・分析

- ・住民アンケート調査
- ・来訪者アンケート調査
- ・公共交通利用状況調査
- ・利用者満足度調査



統計資料の集計・分析

- ・人口推移
- ・年齢構成
- ・通勤・通学流動
- ・観光入込客数



ビッグデータの解析

- ・移動実態の把握
- ・ICカード利用状況
- ・観光流動の把握



公共交通利用状況の整理

- ・公共交通利用者数推移
- ・駅・バス停別利用者数
- ・路線別利用状況
- ・タクシー利用状況



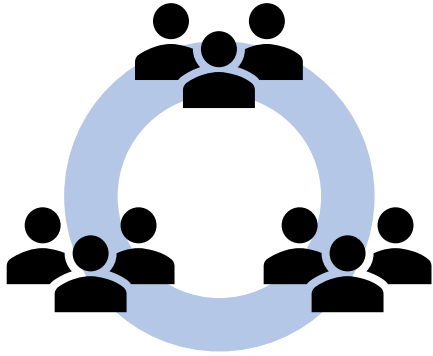
会議・意見交換会等の運営

- ・住民ワークショップ
- ・事業者ワーキング
- ・協議会・交通会議運営



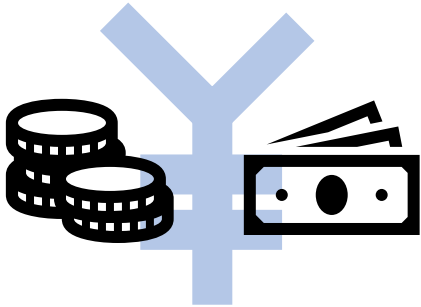
課題の分析 / 対応策の立案 / アクションプラン作成

第三者には十分に力を発揮できないこと



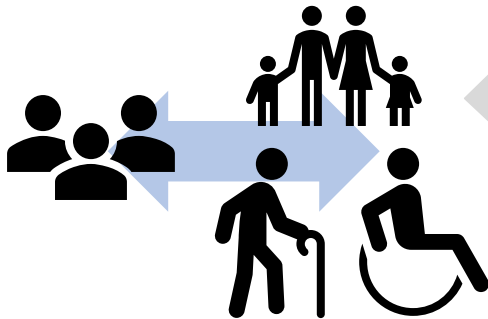
部署間の調整

- ・ 交通と福祉
- ・ 交通と教育
- ・ 交通と観光



適性な予算の配分

- ・ 移動への適性な投資
- ・ 「整備」と「サービス」
- ・ クロスセクターで投資額を評価



住民との密接な関係

- ・ 日頃から利用促進
- ・ 移動に関する話し合い
- ・ 相談し合える関係性

特に、住民との関係性を持続することは最も難しい

③地域交通、今後の課題

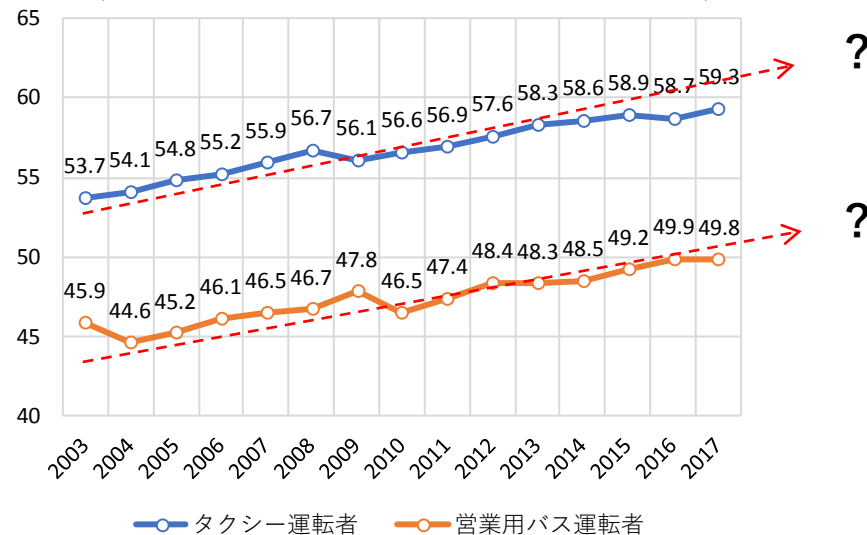
運転手不足にみんなで向き合う

- 運転手(乗務員)不足・高齢化は、既に社会問題
- 交通事業者間での転職だけでなく、スクールバス、コミュニティバスなど、多方面で人材の取り合いになっている
- 新たな移動サービスでの過剰な人材の確保は、まわりまわって民間交通事業者の存続に影響しかねない
- 1つのマチだけでなく、みんなで意識しないといけない

運転手の不足感 H23
(日本バス協会実施アンケートより)

事業者の所属する都市規模	運転手が現状不足
大規模都市 50万人以上	58.6%
中規模都市 20~50万人	75.0%
小規模都市 ~20万人	63.4%

バス・タクシー運転者の平均年齢
(厚労省 賃金構造基本統計調査)

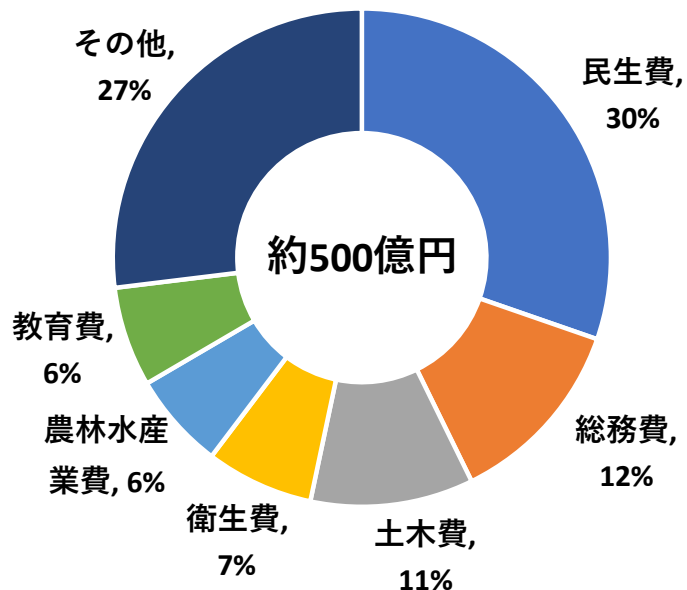


なんと、7年前でこの状況

財源に正面から向き合う

- 移動サービスは必須。大都市以外では財源の投入もほぼ必要
- 投資額が“安い”とは言えないが、「健康」「消費」「交流」の基本は『移動』が支える
- 移動サービスへの歳出は、相対的に見れば小規模
- 赤字補填、運行委託、スクールバス、福祉タクシー利用助成・・・それぞれが重要でも、まとめる方策があるのでは

B都市の予算（平成30年度）

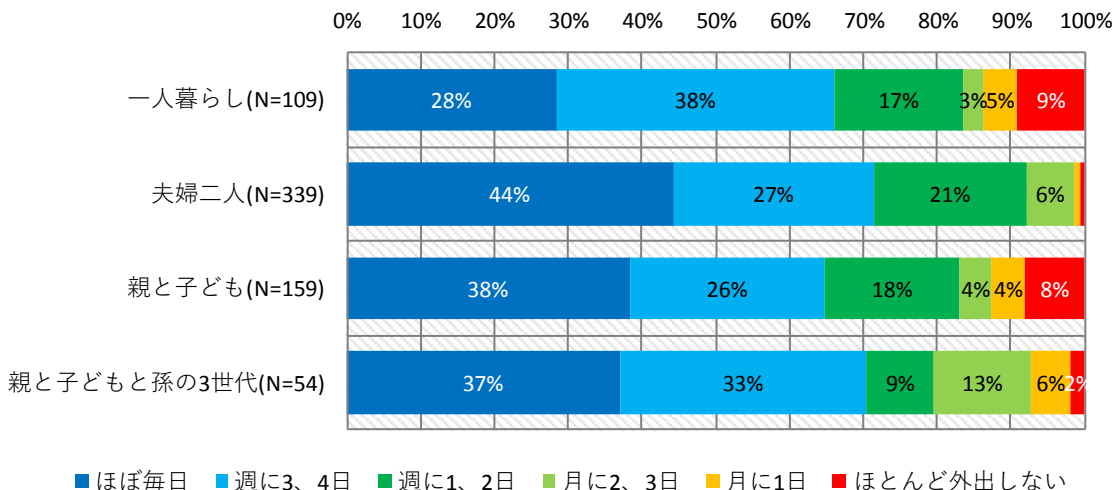


路線バス・コミュニティバス・航路等への補助
⇒約1.7億円（0.4%）
スクールバスへの補助
⇒約0.9億円（0.2%）

移動弱者に正面から向き合う

- “地域の要望”は、本当は「声の大きい誰か」の意見では
- その方は「公共交通利用者」ですか
- “予約してでも自宅まで来てくれるサービス”は、「電話対応が十分にできない方」や「定時定路線での移動が習慣化している方」には利用しにくくなりませんか
- あなたのマチの「移動弱者」はどういう方ですか
- そのダイヤ、本当に生活行動に対応していますか

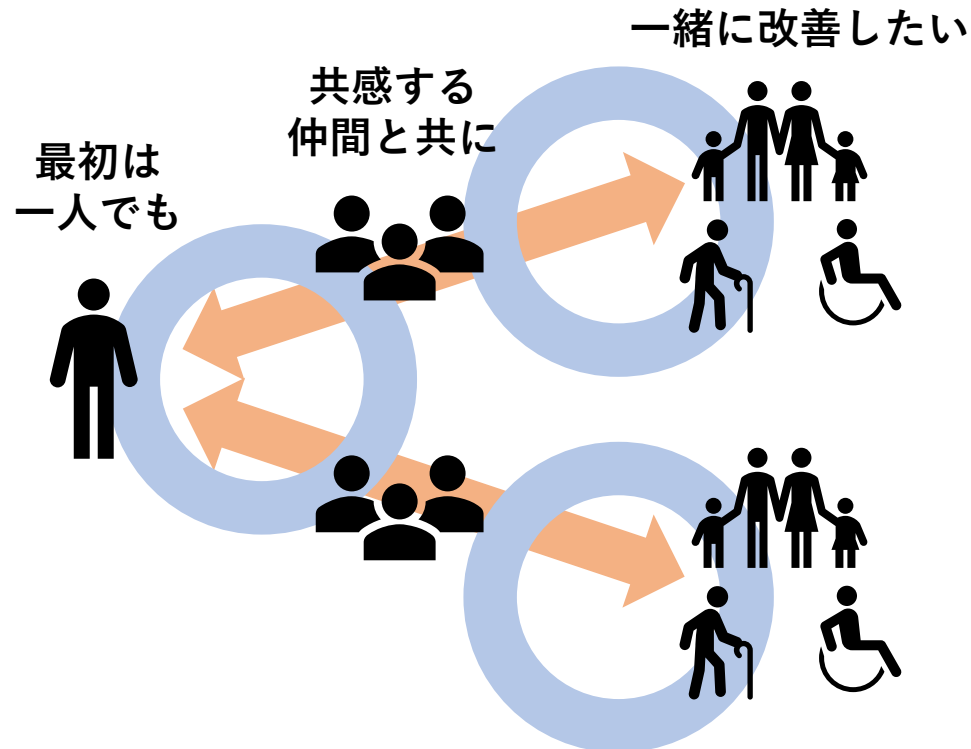
c都市の高齢者(65歳以上)の世帯構成別外出頻度



独居高齢者は外出頻度が低く、心身の健康面へのリスクが高い
また、女性であり、運転免許非保有の方が多く、移動弱者として大きなターゲット層であった

共感・共鳴する人を増やそう

- “一人交通局”では、交通事業を支えることで精一杯(のはずです)
- 自動車運転者やあまり外出しない方を“公共交通に乗せる”ことは、一人では到底できません
- 『移動』は「健康」「消費」「交流」の基本
- 関連する部署や団体、企業とも一緒になり、息の長い活動を続けることこそ重要



仕組みは新たに作れば良い

- 自動運転、MaaS、ライドシェア。飛び道具での解決もよし
- でも、まだ空き時間の活用が可能ではないですか
（定時定路線の空き時間にデマンド運行。スクールバスの空き時間に定時定路線。）
- 空き時間が無くても、新たに空き時間を作れませんか
（路線をつなぎ合わせて2台を1台に。曜日運行化。）
- サービスを統合するには、今の制度では対応できない問題がありますか

「事例」も「制度」もニーズに合わせて作るもの。
何がどうなると今の問題を少しでも解決できるか、
まずは“手と足で”考えましょう。