

クルマ社会における公共交通の 維持・発展に向けて



流通経済大学経済学部教授 板谷 和也

(2014) Shin-Totsukawa Station

はじめに

- 公共交通に関わる問題は、提供されるサービスの状況によって大きく異なる
- 課題が大きいのは、十分なサービスが提供されていない「クルマ社会」となっている地域
- 今日はこうした地域における移動の実態と課題、解決方法についての平易な話題提供を行いたい

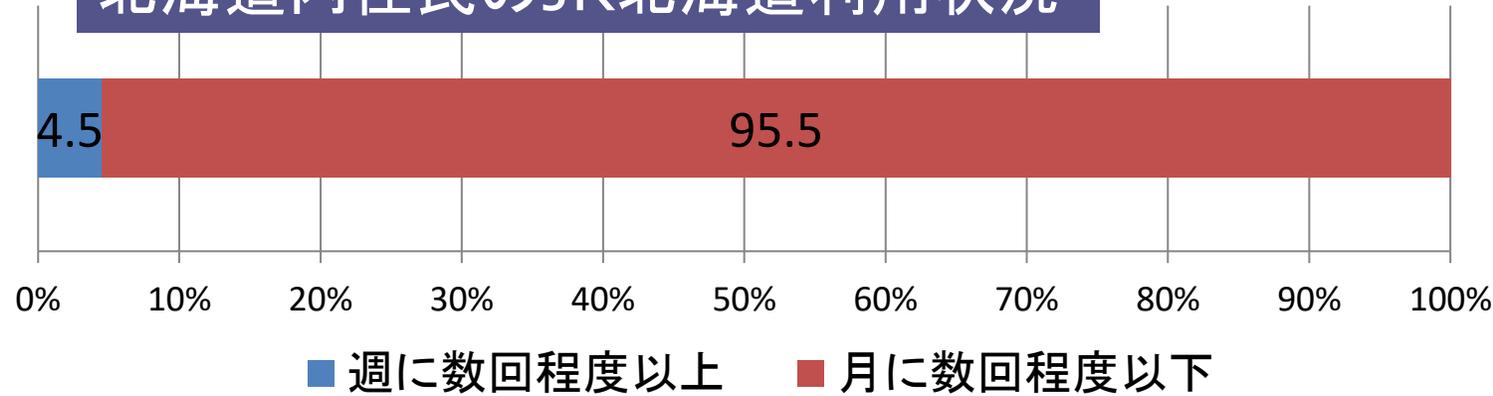
交通における日本の分断

- 日常交通について、日本は二つに分裂している
- 乗合交通が便利：都会：面積は極めて小さく、人口多
 - 人口が多い上に密度が高く、鉄道・バスの利用者も多いので、ネットワークが稠密で高頻度
- 乗合交通が不便：田舎：面積は広いが人口少
 - 少ない人口が分散して居住しているため自動車が便利で、鉄道・バスの利用者が少ない
- 条件が全く異なるので、双方で住民の認識も大きく異なる

「田舎」の鉄道利用

- 人は、自動車が使えれば自動車に乗る
 - 自動車の特徴: ドアツードア、着席移動、いつでも乗れる
 - 公共交通の特徴: 駅・バス停に行かないと乗れない、座れる保証がない、発車時刻まで待たないといけない
 - つまり、利便性では勝負にならない(自動車の圧勝)
 - 地方によっては自動車のシェアが90%を超えるところも

北海道内住民のJR北海道利用状況



出所: NHK放送文化研究所「北海道 路線見直しに関する意識調査」(2017)

旭川市民のJR北海道利用状況



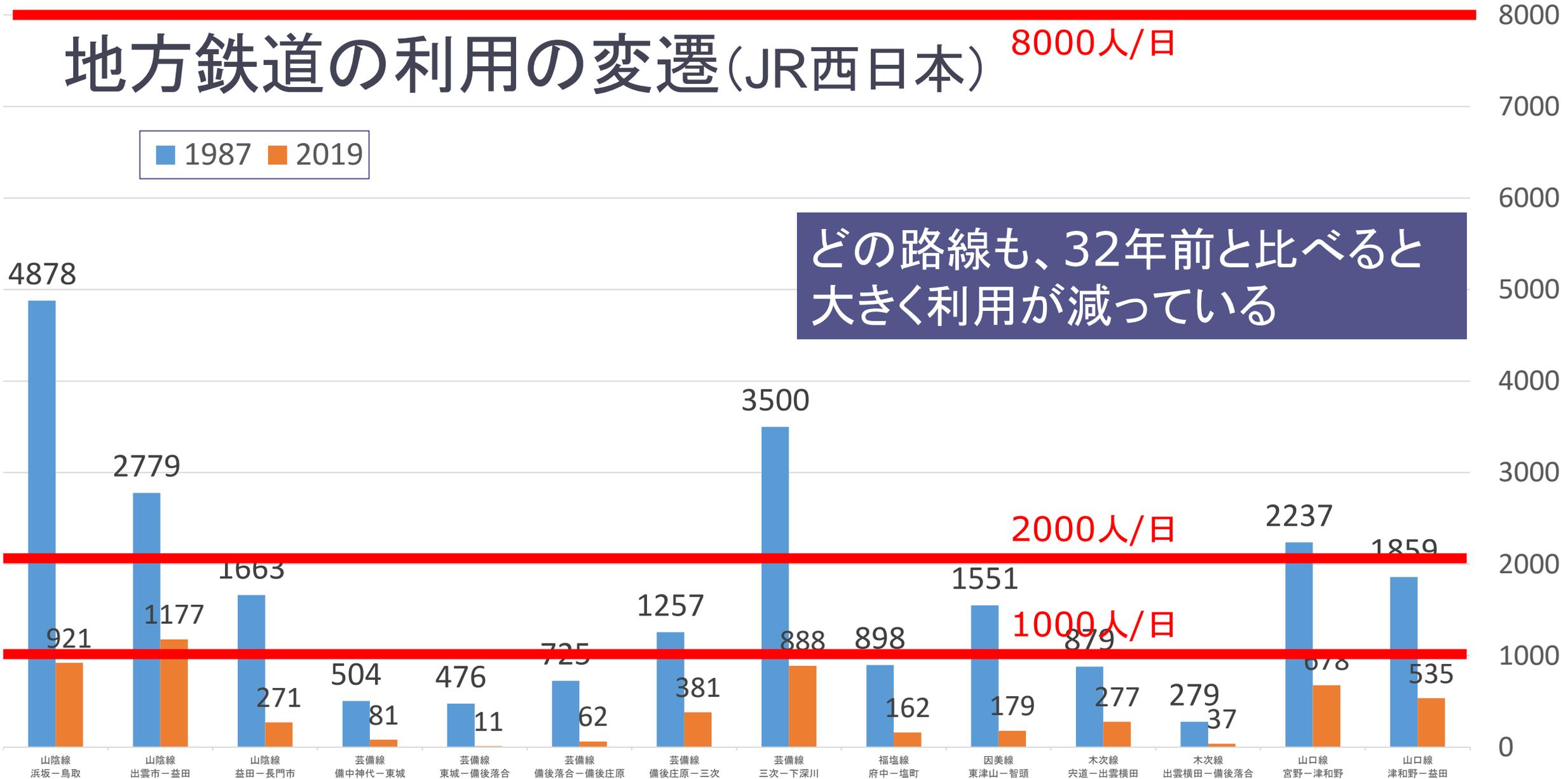
出所: 旭川市「市政モニター調査結果」(2016)

地方鉄道の利用の変遷 (JR西日本)

8000人/日

■ 1987 ■ 2019

どの路線も、32年前と比べると大きく利用が減っている



2000人/日

1000人/日

利用しにくい公共交通の利用者とは

- 事例: 概ね2時間に1本
 - かつては優等列車の停車駅
- サービスとして十分な水準だろうか?
 - 乗り遅れたときの被害が大きい
- 意味を見出すとすれば: 通学対応
 - 通勤・用務・観光等には使いにくい
- ニーズに合ったサービスだが、新たなニーズには対応できない
 - 鉄道運行を維持する意味とは



利用しにくい公共交通の利用者

- 事例: 1日1本のバス、週2回・1日2本のバス
- これほどでなくても、1時間から2時間に1本程度の路線多数
- どのような人が乗るのか:
- 時間に余裕のある人
- 自動車を使いたくない人
- バスが好きな人が乗る。高齢者? 若年層?



小諸市 市内巡回線 発車予定時刻表 2021年 12月1日改正
Komoro City RoundBus Komokomu Timetable

小諸駅

こもろえき

発車時刻	目的地
7	高原病院
8	快速 00
9	
10	
11	
12	
13	

●土・日・祝日と12月29日～1月3日は運休となります。(平日のみ運行いたします)
●高原病院行快速便は途中バス停では止まりません。

●令和3年8月20日～令和4年3月31日の期間については乗車料無料となります。
●発車予定時刻表です。状況によっては時刻が前後する場合がございますのでご了承ください。
●バス停の案内放送はございませんので、お降りのバス停が近くになりましたら、座席に設置してあるスマートフォン画面の乗車ボタン部分を押し、乗務員にお知らせください。

お知らせ
こもこもをご利用いただきありがとうございます

免許取得率の低下

免許保有率の低い世代

日本の運転免許保有者数と保有率

	男		女		合計	
		保有率		保有率		保有率
15～19歳*	495 535	17.1	358 594	13.0	854 129	15.1
20～24歳	2 527 309	76.4	2 134 820	69.1	4 662 129	72.8
25～29歳	2 848 585	87.4	2 510 651	82.6	5 359 236	85.1
30～34歳	3 142 940	93.5	2 810 572	87.8	5 953 512	90.8
35～39歳	3 621 999	96.8	3 315 530	91.1	6 937 529	94.0
40～44歳	4 107 245	97.1	3 787 235	91.9	7 894 480	94.5
45～49歳	4 798 360	96.9	4 436 206	91.7	9 234 566	94.3
50～54歳	4 239 290	97.0	3 914 268	90.8	8 153 558	93.9
55～59歳	3 825 399	96.1	3 493 856	87.8	7 319 255	92.0
60～64歳	3 459 808	94.5	3 083 565	82.2	6 543 373	88.3
65～69歳	3 618 049	91.4	3 010 281	71.5	6 628 330	81.1
70～74歳	3 824 786	86.9	2 720 318	55.2	6 545 104	70.2
75～79歳	2 250 062	71.5	1 227 133	31.5	3 477 195	49.5
80～84歳	1 279 467	56.6	479 436	15.1	1 758 903	32.4
85歳以上	557 719	28.0	110 869	2.6	668 588	10.7
2020年末 計	44 596 553	72.9	37 393 334	58.0	81 989 887	65.2

地域公共交通の主要ターゲット

- 現在の地域公共交通の利用者像
 - 免許非保有者
 - 特に、75歳以上女性
 - 若年層(ただし地方では少数)
 - 今後の予測
 - 10年後にはターゲットが大きく減少する見込み
 - 地域公共交通の存在価値壊滅か
 - サービス提供方法の大幅な変更必須
- (参考)
 - バス運転士の高齢化
 - 運輸業における定着率の低下
 - 「高齢者が高齢者を乗せて走るバス」から「自動無人バス」へ
 - 技術開発が社会構造の変化に間に合うか

地域内交通と地域間交通の違い

- 地域間交通は地域内交通とは性格が全く異なる
 - 「鉄道」「バス」といった同じ言葉で括ると本質を見失う
- 新幹線
- 在来線特急
- 高速バス
- いずれも高頻度運行
 - 目的地が遠方の場合、自動車以外の交通手段も選択肢に入る
 - 長時間運転の負担および速度と所要時間



地域公共交通が使われない理由

- 通勤・通院・買い物で地域公共交通があまり使われない理由
 - 1) 時間が合わない
 - 2) 待たなくてはならない
 - 3) 目的地に行けない
- ほとんどの人が自動車を使う。個人の努力で交通手段を変えるのは困難
 - 自動車に依存した生活をしてきた人にとって、公共交通に合わせて動くことや、来ないバスを待つのは苦痛
 - バス路線があっても目的地に行かなければ使えない
- モーダルシフトは田舎ではほぼ不可能

「私には関係ない」

- 地方の大半の住民は「自分たちはクルマで移動する」と言う
- 遠慮しない人は、地域公共交通は「私には関係ない」と言う
- 上記は素直な本音ベースの発言であり、否定しても始まらない
- 廃止されるとなると一応反対する。「いつか運転できなくなったら乗るかもしれない」
 - 彼らは運転できなくなっても公共交通を使うことはない
- 田舎の住民の眼中に鉄道・バスはない
 - タクシーは見えているが、「特別な用事の際に使うもの」「お金持ちが使うもの」
- 「大変な人たちのことは、そうした仕事に携わる人がなんとかしてくれ」

クルマ依存社会のリスク

- 高齢化：自分が運転できなくなると思っていない
 - 免許返納率が低い最大の理由。クルマなしで生活できない
- 維持コスト：燃料代が上がったらどうするか
 - 石油価格高止まり
 - ヨーロッパではガソリン車廃止決定
- 地域コミュニティ：飲み会
 - 飲み会に行けない
 - 運転代行の積極的活用
 - 表に出ない飲酒運転
- クルマ社会は「ある意味で」理想の交通状況
- しかし決して万能ではなく、また持続可能でもない

「田舎」の実態

- 住民ニーズに素直に対応すると、自動車での移動に適応したまちづくりを実践することになる
 - 商業施設も病院も、さらには公共機関まで郊外移転
- 長期的な費用増を考え合わせると、そうしたまちづくりはデメリットの方が大きい
 - 道路等のメンテナンス費増加
 - 自然増も社会増もなく、人口漸減
- 解決の方法：一人一人の意識向上ではなくまちづくりの変革
 - 自動車も公共交通も便利な地域の構造を目指すべき

不採算の公共交通をどうするか

- 不採算の事業には、運行事業者が自らの努力で投資できない
- 経年の高い車両の増加
 - デジタルサイネージによる案内のない車両、空調や座席等の劣化、清掃しきれない汚れ
- 変化のないサービス
 - ICカード導入の遅れ、デジタルサイネージ未実装
- 魅力の低下
 - 公共交通で移動すると心が貧しくなる...
- 原因:
- 内部補助
 - 採算路線のサービス改善ができなくなる
- 赤字補填
 - 赤字分の補填しかしてくれないのでサービス改善ができない
- 廃止反対論者:現状維持を目指している?
 - 「現状」は、人口減と不便なサービスが原因で利用僅少
- 現状維持は衰退の道

投資不足の改善方法

- 上下分離
 - 鉄道における施設整備・維持管理と運行の分離
 - バスも含め、車両保有と整備と運行の分離
- 契約方法
 - 業務委託(金額固定)
 - コンセッション・アフェルマージュなど
- 不採算でも民間活力を活用する方法
 - 公共側の適切な市場創出
 - 大まかな仕様を決めつつ、詳細は民間側と議論して決定
- 必要なこと
 - 自主財源
 - 自治体側担当者の能力向上
 - 国の姿勢の変革

交通弱者対策

- バリアフリー化
 - ノンステップバスやスロープ設置など
 - これだけで十分か？
- 路線・ダイヤ
 - 鉄道：必要な時間に必要な本数と両数
 - バス：路線とダイヤの両方の設定
 - 必要なサービスレベルが関係者間で共有されているか？
- 予約・支払い
 - 電子決済等の導入
 - 予約と発券
 - ICカードだけでなくMaaS的な概念に対応した決済方法の導入
- 情報提供
 - マップと時刻表
 - 検索可能にするための時刻表等のデジタルデータ
- 窓口業務
 - 窓口業務の重要性

おわりに: 公共交通活性化のキーポイント

- DX
 - デジタル化とスマホ対応
 - 顧客ターゲットに合わせたサービス展開
- 人を集める
 - 公共交通の本来の役割: 大量輸送
 - コンサートやスポーツ等大規模イベントの開催
 - 自家用車だけで集客するのは困難
- 地域の魅力向上
 - 地元在住者にとっての魅力
 - 来訪者にとっての魅力
- 交通問題は、交通だけで解決できない
- 交通は人間行動の基本(派生需要)
- 縦割りの打開が解決の道
- 現状維持は衰退の道

ご清聴ありがとうございました

連絡先: itaya@rku.ac.jp