

地域が育てる公共交通：考え方と その実践

東洋大学国際地域学部
岡村敏之

公共交通の“たくましさ”とは？

■ “たくましい人”

へこたれない人、何があっても生き抜いていける人、ぶれない人
変化に対応できる人、頼れる人、雑草魂のある人

■ “たくましい地域公共交通”

× (行政/住民が)放任していても(事業者が)勝手にやってくれる

⇒事業者により(補助金なしでの)運行が維持されていても、

□今後も継続していく保証はない。

□たとえ今後も継続していくとしても、それが社会的に最適な
サービス水準であるとは限らない。

持続性のある地域公共交通の要件

- 交通システムの「たくましさ」
 - 繼続性(へこたれない), 自律性(生き抜く力)
安定性(ぶれない), 柔軟性(変化への対応力)
- 交通システムの利用者にとっての「たくましさ」
 - 安心感(頼れる)
- 交通システムを支える主体(住民, 事業者, 行政)の「たくましさ」
 - 企画力、行動力、マネジメント力、協働力、リーダーシップ

※事業者だけでなく、行政・市民も重要な担い手

地域が育てる公共交通

- もっと利用していただくための活動
- 公共交通を使わない人が支える側にまわれるか？

地域**を**育てる公共交通

- 「バスがなくなったら不便になります」という発想だけだと、地域全体が危機感を共有できない。
- 地域公共交通があるからこそ、地域が維持されていくことを実感していただけること。

“たくましい”事業者”

- 「黒字であること」は本質ではない。
 - 黒字事業者でも、たくましくない事業者は山ほどある。
- 運行事業者としての「体力」
 - 安全運行の技術やノウハウ、体制
 - 運転手教育の徹底：安全面、接客…
 - 企画管理の能力、ノウハウ
 - 自社のデータの活用、サービス向上へのフィードバック
 - 自治体のコミュニティバスなどに、企画・提案ができる事業者
 - 行政・住民任せにするか、事業者が（も）行うかが、事業者としての大きな分かれ目
- 「黒字」の確保より、「事業者の体力」の維持・増進が本質。

地域公共交通会議

■ 目的

地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置する。

地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努める。

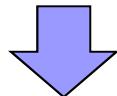
■ 現状

- 多くの自治体では、実質的には、コミュニティバス・乗合タクシーの新規導入、既存路線の廃止代替交通について議論。
- 新規導入する公共交通の計画と、その際の既存の地域公共交通（主として路線バス）との調整が主たる事項となりがち。
- 「法定協議会」としての手続き。
- 既存の地域公共交通を含めた、地域全体の公共交通の体系のありかたについて、議論・協議していくことが望ましい。
- 単なる「手続き」の場にとどめない。

行政と事業者の残念な関係

事業者により自主運行されている地域公共交通サービスで
生じがちなケース

- 行政 :既存路線は「事業者に任せておくと大丈夫」という意識
利用者の少ない路線は、サービス継続・維持をお願いする
- 事業者:自治体から補助金をいただく
減便や廃止を自治体に「通告」する

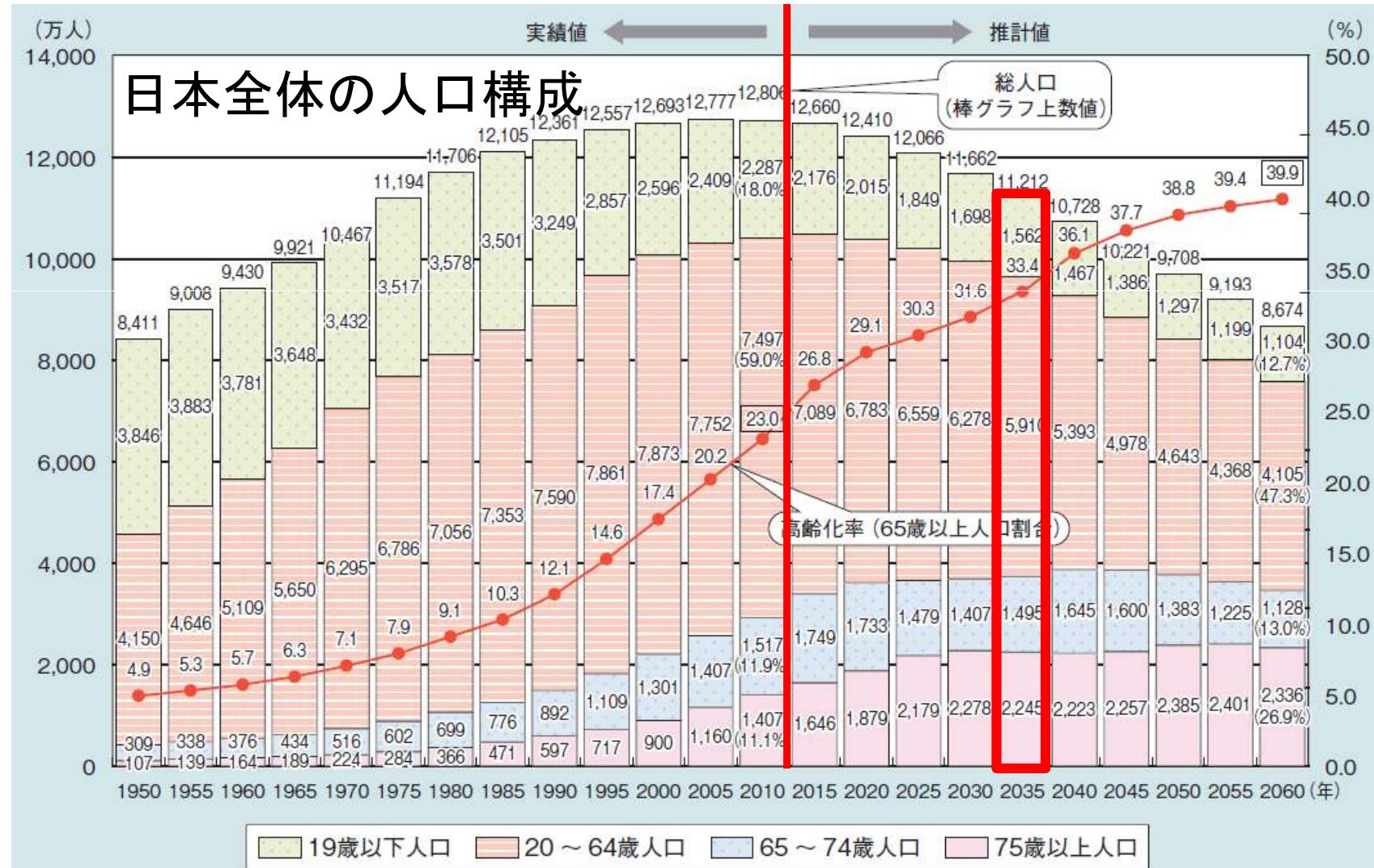


あわてて、行政・住民が対処する。

20年後の地域公共交通をどうするか？

神奈川県：2035年の高齢化率 30%台前半

※現在の秋田県、鳥取県がほぼ30%



人口希薄地域での地域公共交通

- デマンド交通(DRT)の導入事例が増える
 - 想定していたより利用者が少ないことが多い
 - 具体的には、「利用してほしい層」が利用していないことが課題
⇒これを「失敗」としてよいか?処方箋はあるか?
- 主たる想定利用者である高齢者に対して:
 - 利用方法(予約方法など)の周知への努力は当然
⇒ただし、「不便の解消」だけでは説得力不足
 - 高齢者に対して、新しい生活パターンを提案して、それを受容していただけるか?
⇒移動性を向上することで、「生活の質の向上」を実感できるか
病院・買い物などの必需的な移動以外の提案

都市部・都市郊外部の地域公共交通

■ 多くの自治体が対処してきた課題

- 事業者が既存路線を廃止した地区
- 公共交通がもともと空白である(アクセス性が低い)地区
→自治体によるバス・乗合タクシー・デマンド交通の導入

■ これから顕在化する課題

- 駅から離れた既存住宅地の高齢化・人口減少
- 現状では、バス路線があり便数も確保されているが、人口減少と、高齢化による通勤・通学者の減少が進行しつつある。
- バスの「廃止」に至らぬまでも、サービス水準の低下が生じうる

利便性が減ることだけでなく、利便性が減ることにより「安全感」の減退
→郊外住宅地の転出者増と転入者減へ

駅から徒歩圏外の郊外住宅地の課題

■ どちらが便利か？どちらに住みたいか？

- ① 駅まで歩いて15分(1km)
- ② 駅までバスで10分(2~4km)＋徒歩3分(200m)

多くの人が①と答える現状。

ただし、移動性としては①も②も大きな違いはないはず。

→駅からのバスへの（「利便性」ではなく）「信頼感」の問題

■ 駅徒歩圏での人口増 と

駅から離れた既存住宅地の人口減少・資産価値下落

→駅からのバスは維持されていても、地域全体は疲弊

将来の、地域全体の高齢化・人口減少は止められない流れとしても、地区レベル（とくに郊外住宅地）の高齢化・人口減少は、地域公共交通とまちづくりとの連携で対処するべき。

地域公共交通の「成功」とは？「失敗」とは？

～「評価」の難しさ

- 行政としては、「効率化」を努力するべきだが、その努力を強調するあまり、採算性が今後の展開を縛ってしまう可能性がある。「評価」は一人歩きする怖さがある。
- たとえば、高齢者が外出しやすくなったか、本来想定していた移動需要をきちんと捉えているか、など。
- 採算性は、目標値は設定されるべきだが、これが「目的」となってはならない。真の目的が達成された状況での、想定される需要と費用を達成したかどうかの「目標値」をうまく設定するべきである。