

20171031 第 35 回EST創発セミナーinはだの〔関東〕

都市における公共交通の役割 ～これからの10年を見据えて

東洋大学国際学部

岡村敏之

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
 - 自治体による コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通等の導入
 - 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地区
 - 既存のバス路線の走行環境等の改善支援
 - 駅前広場、バス停環境整備・・・
 - 利用者への周知 「バスの乗り方教室」などへの支援

この10年・これからの10年 地域の望ましい交通

大きな流れ

- 「廃止代替対策」から「**新たな手段の導入**」へ
- 「移動手段確保」だけでなく「**移動支援**」「**生活支援**」へ
- **多様な担い手・手段**の検討
- **公共交通の特性**をさらに活かすための高度化

本日のトピック

- 「路線の維持」の危機から、「事業の維持」の危機へ
- 行政の役割は「交通空白地域」の解消か？
- これからは「駅から歩ける生活圏」の時代なのか？
- 高齢者の「免許返納」は何のため？
- 「公共交通」の枠を広げてみよう！

トピック1

「路線の維持」の危機から、「事業の維持」の危機へ

□ 担い手(運転手)の不足

- 地方部では既にバス運転手不足は深刻
- 都市部でもタクシードライバーの高齢化の進行

□ 運転手不足が意味するもの

- 幹線的なバス路線でも、やむを得ない減便が進行
- コスト増や「補助金増」に留まらず、「補助金」を出しても、路線継続や新規の受託が困難になる可能性
- タクシー:「いざとなればタクシーで」は通じなくなる。

「路線の維持」の危機から、「事業の維持」の危機へ

利用しなければ路線がなくなる だけでなく
利用しなければ事業者がなくなる

という認識を、地域も行政も持たねばならない時代。

□ 「あってあたりまえ」だったサービスの継続に、地域も行政もより関心を持つべき。

⇒ 閑散路線の維持だけが課題ではない！

⇒ 公共交通が日常の生活の一部となるような
しかけを徐々ににつくっておく。

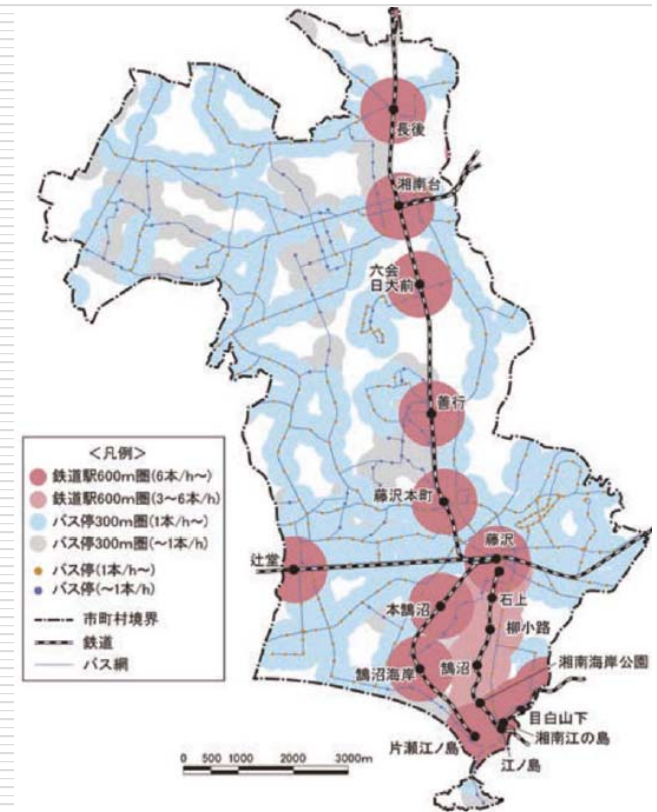
トピック2

行政の役割は「交通空白地域」の解消か？

□ 「自宅の近くのバス停・デマンド交通の停車ポイント」があれば、「移動する意思や目的(用事)がある人」は移動する。

⇒問題は、「移動する意思や意欲を失った人」など、地域とのつながりが小さくなってしまった人々

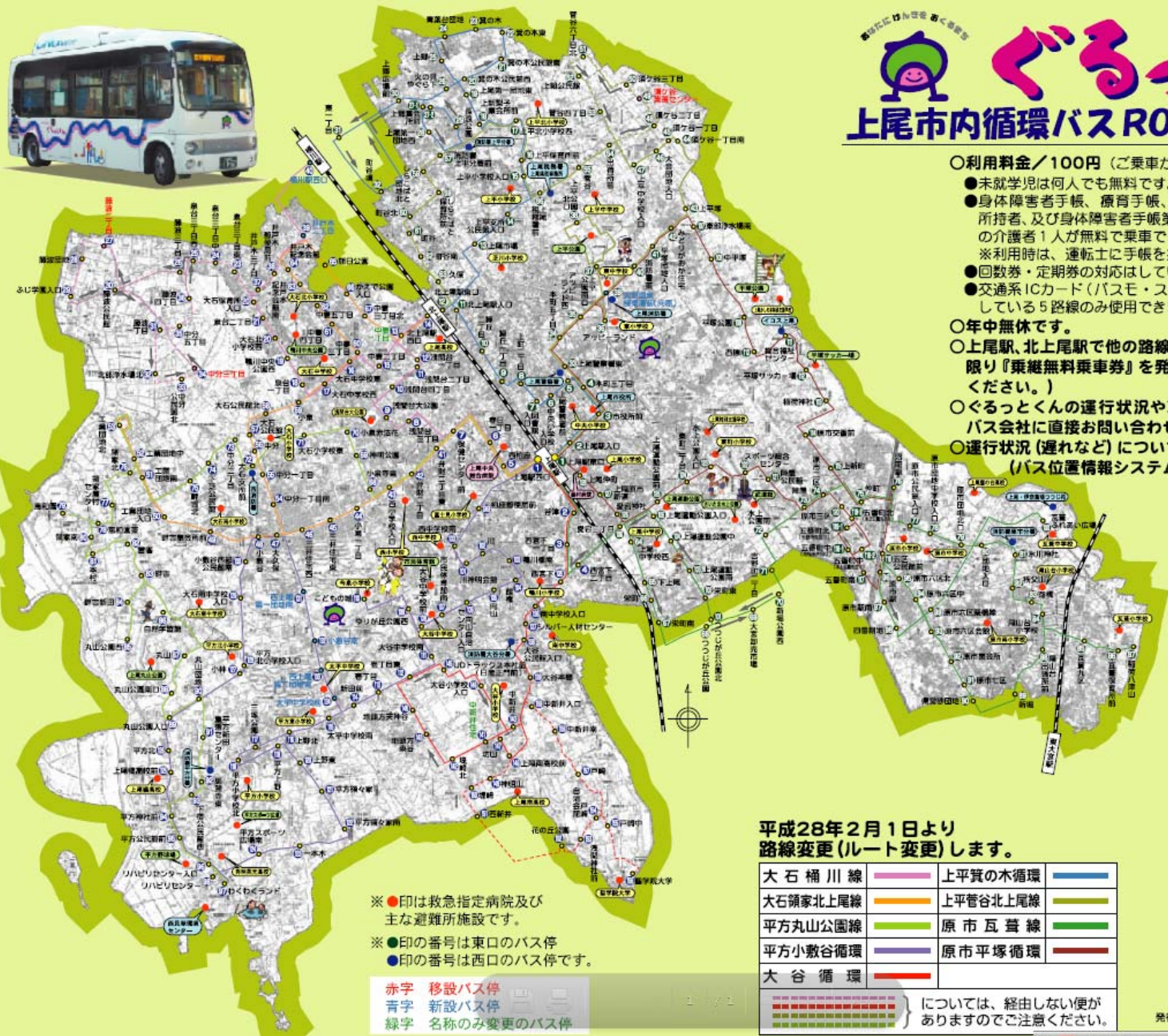
□ 従来の「公共交通空白地域」解消
「移動手段は用意したので、あとは自己責任」
「移動する意思のない人への対応は責任外」
「車から降りた後も、関知しません」



コミュニティバス 役割ははっきりしていますか？



ぐるっとくん 上尾市内循環バスROAD案内マップ



- 利用料金/100円 (ご乗車から降車まで)
 - 未就学児は何人でも無料です。
 - 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の全ての所持者、及び身体障害者手帳第1種、または療育手帳第1種所持者の介護者1人が無料で乗車できます。
※利用時は、運転士に手帳を提示してください。
 - 回数券・定期券の対応はしていません。
 - 交通系ICカード(パスモ・スイカ等)は東武バスウエストが運行している5路線のみ使用できます。
- 年中無休です。
- 上尾駅、北上尾駅で他の路線に乗り継ぎをご希望方には、1回限り『乗継無料乗車券』を発行します。(詳しくは表面をご覧ください。)
- ぐるっとくんの運行状況や車内のお忘れ物は、下記の担当バス会社に直接お問い合わせ下さい。
- 運行状況(遅れなど)については、バスロケーションシステム(バス位置情報システム)もご利用できます。



担当バス会社

- 大石 橘川線 平方小敷谷循環
- 大石領家北上尾線 大谷循環
- 平方丸山公園線
- 東武バスウエスト株式会社 上尾営業所
TEL 048-725-1044
- 上平箕の木循環 原市互萐線
- 上平菅谷北上尾線
- 株式会社協同観光バス
TEL 048-554-2255
- 原市平塚循環
- 丸建自動車株式会社
TEL 048-773-7749

平成28年2月1日より
路線変更(ルート変更)します。

| | |
|----------|----------|
| 大石 橘川線 | 上平箕の木循環 |
| 大石領家北上尾線 | 上平菅谷北上尾線 |
| 平方丸山公園線 | 原市互萐線 |
| 平方小敷谷循環 | 原市平塚循環 |
| 大谷循環 | |

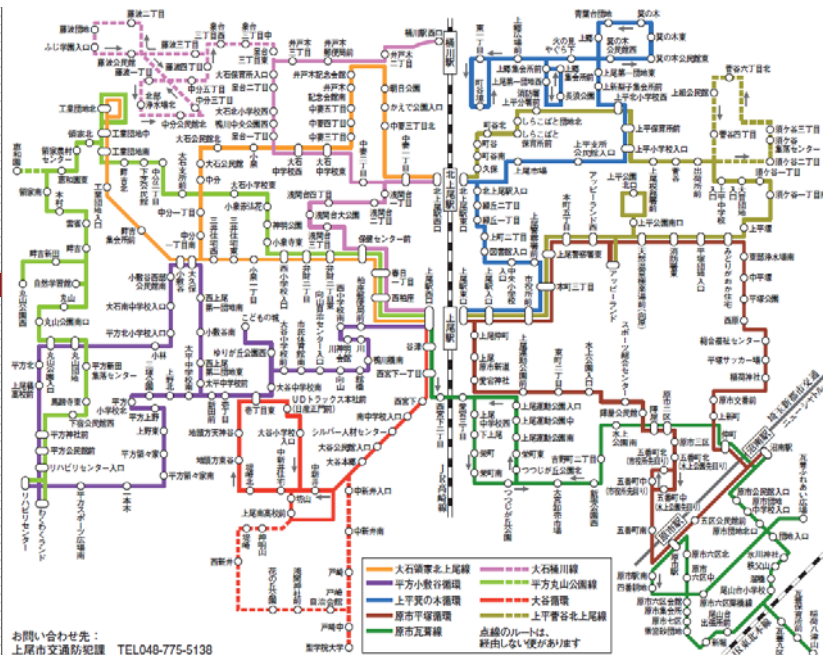
※印は救急指定病院及び主な避難所施設です。
※●印の番号は東口のバス停 ●印の番号は西口のバス停です。

赤字 移設バス停
青字 新設バス停
緑字 名称のみ変更のバス停

については、経由しない便がありますのでご注意ください。

よく見かける 「安くて不便なコミュニティバス」 の構造

- 1乗車100円
- コミュニティバスが市全域をカバー
- 各ルート 1日3~6便
- マップに市外の情報全くなし
- マップに民間路線バスの情報なし
- 市内の公共交通不便地域にバスを通すこと自体が目的となっているように見える
=「自分の地区にバスがあること」を望む人を満足させること
- 「不便でも100円なら我慢して乗る」人が一定数存在(そういう人が利用している)



ただし、地図で例示した市は**路線再編実施済**(再編後の地図提示)

- ・路線長短縮と本数増の再編実施
- ・収支率 **約30% (再編前)**
(運賃水準を考えれば悪くない)

⇒この市のケースは、バスという輸送形態は必ずしも「非効率」ではない

⇒しかし、より**人口密度・輸送密度**が低い地域では、そうはいかない。

多くの場合「だれも文句を言わない」形に進化したバスに

トピック3

これからは「駅から歩ける生活圏」の時代？

- 鉄道の利便性が高い地域が人口増加・維持
 - 例「駅から徒歩圏しかマンションは売れない」
 - 「駅前再開発の成功のカギは駅隣接タワーマンション」
行政の「立地適正化計画」もこれを後押し？
- 「駅からのバスは人口減少地区の持続への手段」か
 - 現実にはそうかもしれない。高齢化も先んじて進行中。
⇒郊外（駅から徒歩圏外）の住宅地のストックを今後どうしていくべきか？という観点がまず重要
⇒生活環境が良好な郊外住宅地を**積極的に位置づけるための戦略的な手段**として公共交通を活用できるか。
⇒鉄道・バスの**特性を最大限に生かしたサービス**提供

トピック4

高齢者の「免許返納」は何のため？

- 「運転免許返納が進まない」ことは悪いことか？
 - 「運転が文字通り不可能となった人」と「クルマがない生活に移行できた人（自家用車を持たない・処分した人）」は、確かに返納する。それ以外の人には返納しない。
- より重要なこと
 - 高齢者が、**日常の生活活動レベルを下げずに、車の利用を徐々に減らしていくことで、老化に伴う交通事故リスクを減らし、さらにクルマが使えなくなることによる社会的孤立を防ぐこと。**
 - 上記の**プロセスが重要**であって、完全にクルマをあきらめる（免許返納する）ことは、その**結果に過ぎない。**

高齢者がクルマ利用を 徐々に減らしていけるためには

- **元気なうちに、歩く機会を意識的につくる**
 - 「散歩」だけでなく、日常の移動でも、歩いていける場所、歩ける環境(天気…)では、**健康のために歩く**。
 - クルマから徒歩 または**公共交通＋徒歩**へ
- **元気なうちに、バスや電車に**乗り慣れておく**。タクシーの使い方・呼び方も知っておいて使っておく**
 - 「車が運転できなくなったらバスに」で大丈夫か？
 - ⇒ そのころには、バスがなくなっているかもしれない。
 - ⇒ 車の運転が不可能な程度に老化が進んだあとで、新たな生活スタイルに変えるのは、精神的にも困難。

健全なクルマ社会こそ**公共交通**(と徒歩)

「公共交通」の枠を広げてみよう！

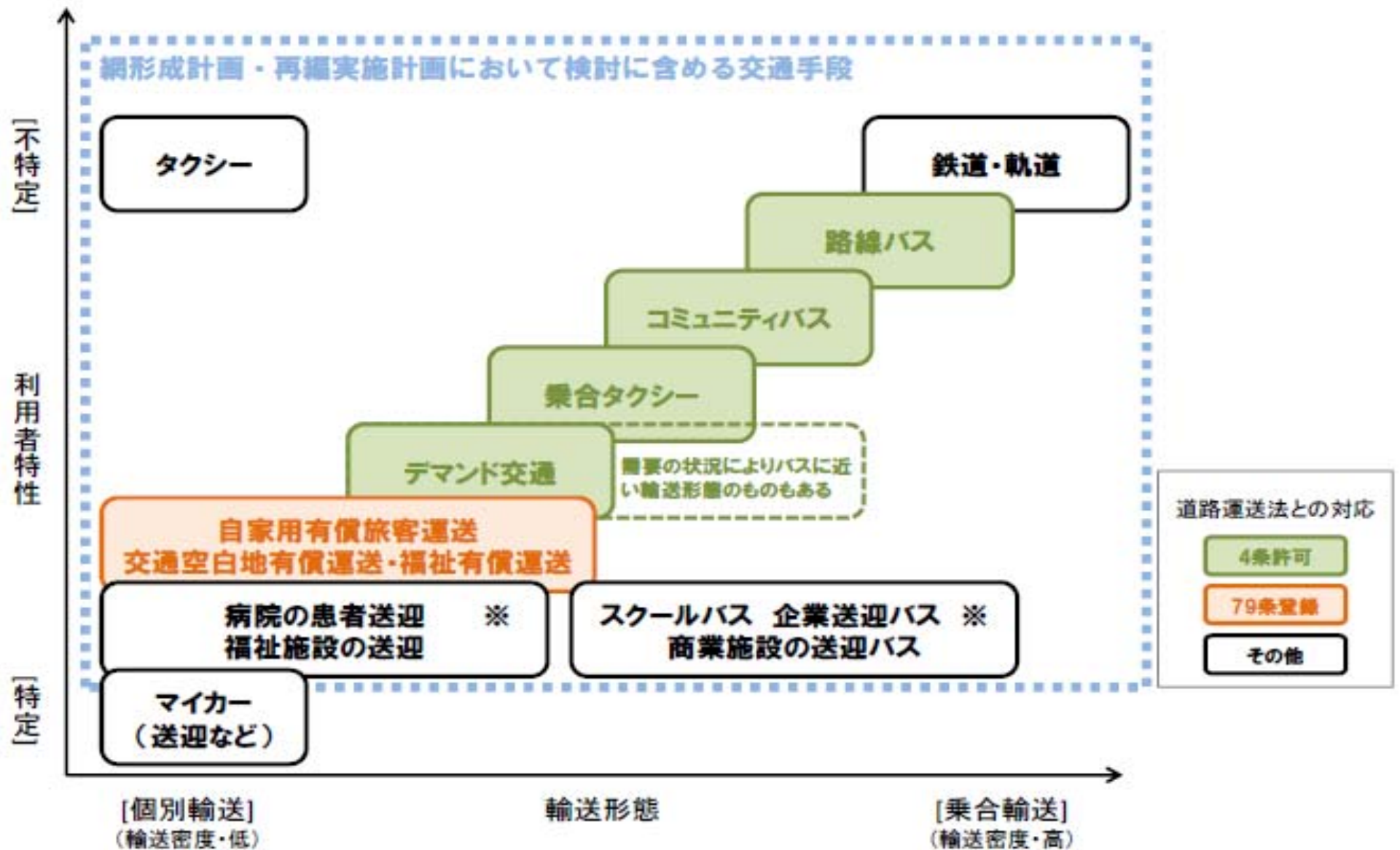
～今後に向けて

- 公共交通の「システムの枠」を広げる
 - 技術の高度化：運転手支援、利用者支援、運行支援
⇒公共交通の特性をさらに活かす

- 移動支援の「行政施策の枠」を広げる
 - 事業者の採算路線も含めた交通体系が対象
 - 加えて、公共的な交通：すべての移動支援ツール
 - 自転車やカーシェアリングなども含めた移動体系を

- 「担い手の枠」を広げる
 - 狭義の公共交通事業にとどまらない手段の位置づけ
 - 道路運送法の枠外の手段の位置づけ

様々な地域交通手段とその位置づけ



▲ 網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲（陸上交通の場合）

※ 様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）

例：デマンド型交通とは別の「小さな交通」

移動支援や交流促進を目的とした活動

- 家に閉じこもりがちな高齢者に、外出の「機会」(※「手段」ではない)を創りだすこととのセットの活動
 - 公共交通の不便さや、体力的制約から、外出がおっくうになっている人の、「生活の質」を上げる方策としての移動支援
- ハードとしての「移動手段」(バス、タクシー、...)を提供するだけでなく、外出のきっかけづくりや、外出時の「付き添い」「添乗」(「介助」ではない)支援による外出への不安感の緩和

地域の「共助」「自助」による小さな交通

- 各種法令の主旨を逸脱せずに(無償であるとしても)
⇒運転手の質の一定の確保が、今後は課題となる
- 一般的な公共交通とは全く別の「移動支援」の位置付けで、「毎日運行」にこだわられなければ、少ない担い手(ボランティア等)で可能
- 「外出のきっかけづくり」としての活動
- 「通院」「市役所・役場への所用」などの、「必需的活動(必要だが楽しくない活動)」よりも、「余暇的活動(それが**自分が楽しい(=生活の質を上げる)活動**)」のささえ。

⇒自治会などの「顔が見える」範囲の共助活動