

地域との協働で進めるバス交通の これからを考える

福島大学 経済経営学類
准教授 吉田 樹

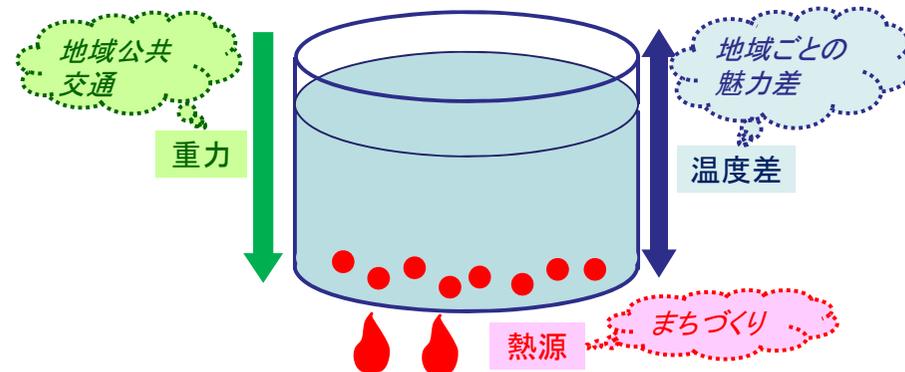
(東北運輸局「地域公共交通東北仕事人」メンバー)

0. はじめに

■ 人口減少下の地域づくりに求められる「対流」

◆ 人口減少下の地域づくりでは、「人の流れ」を生み出し、「対流」に変えていくことが鍵を握る。

✓ 対流・・・水を下から加熱すると、温められた水が上昇し、周りの水が下降することを繰り返す(≠イベントの羅列)、全体に熱が伝わり温まる。

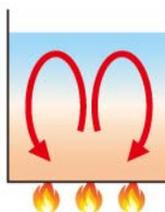


0. はじめに

■ 人口減少下の地域づくりに求められる「対流」

◆ 人口減少下の地域づくりでは、「人の流れ」を生み出し、「対流」に変えていくことが鍵を握る。

✓ 対流・・・水を下から加熱すると、温められた水が上昇し、周りの水が下降することを繰り返す(≠イベントの羅列)、全体に熱が伝わり温まる。



■ 地域内(間)の「対流」をどう創り出す

◆ 地域内(間)の「対流」は、地域ごとに「異なる魅力」(例:賑やかな街、豊かな郊外...)が存在することで生みだされるのでは？

◆ 地域公共交通(地域の鉄道・バス・タクシー等)は「対流」を創り出すうえで欠かせない役割を担う。 cf. 水の対流には「重力」の存在が不可欠

◆ 公共交通システムを整備するだけでなく、生活や観光の「どのようなシーン」で「使ってもらいたい」かを発想することが重要。

図の出所: <http://www.cradle.co.jp/images/tec/column01/fig30.jpg>

1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 長期的な「バス離れ」が続いた

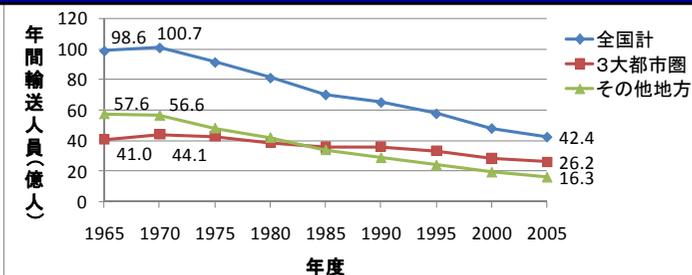
・ 乗合バスの年間輸送人員:

1970年以降、長期的には減少傾向にあり、40年間で6割減

* 年間輸送人員 101億人(1970) → 38.4億人(2010)

* 一人あたり年間利用回数 99回(1970) → 31回(2010)

「バス」は、マイカーに対抗すべく、利便性向上を図ったのではなく、「廃止」「減便」「値上げ」により魅力を低下させていった。



1. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 「独立採算原則」がもたらした『負のスパイラル』

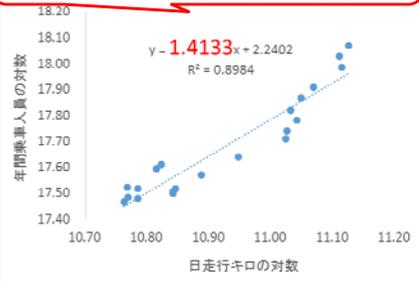
◆ わが国の乗合バス事業は、**採算部門の収益で不採算路線を維持する「内部補助」**(引き替えに事実上のエリア独占が認められる)が長年継続。2002年(乗合バス事業の規制緩和)までは、**赤字事業者のみに**運行費の国庫補助が投入(独立採算原則)。

◆ 乗合バス事業者は「広く薄く」路線網を維持するしかなかった
⇒ **生産性の低下**

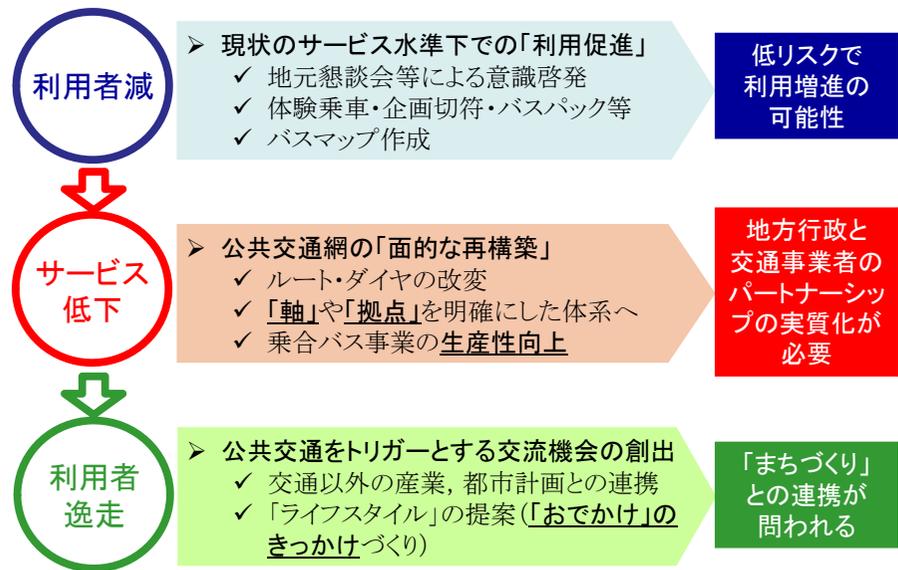
◆ サービス水準(路線網×便数÷走行キロ)の低下が利用者の逸走を招く『負のスパイラル』に陥る

多くの市町村が『負のスパイラル』を断ち切れずにいる

1993年度(地下鉄南北線開業翌年)以降仙台市バスは、サービス水準を1%低下させると、利用者は1.4%逸走した...



2. 『負のスパイラル』から抜け出すために

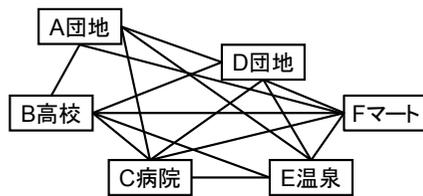


3. 「軸と拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 公共交通ネットワークにおける「拠点」の重要性

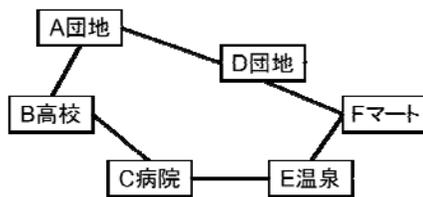
それぞれ結ぶ？

✓ 地点間は最短経路で結ばれるが、非効率なネットワークとなり、全ての路線を確保することは非現実的。「公共交通空白域」が生じる一因。



環状に結ぶ？

✓ 一見、効率的に見えるが、目的地まで迂回を強いられる。コミュニティバスによく見られる形態。

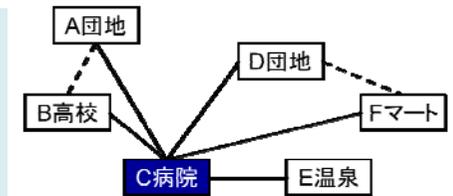


3. 「軸と拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 公共交通ネットワークにおける「拠点」の重要性

「拠点」を設定すると...

✓ 例えば、C病院をターミナル化し、各路線がC病院へ「毎時50分着」「毎時00分発」であれば、C病院を介して全地点へ行ける。(乗継は必要)



デマンド交通の場合...

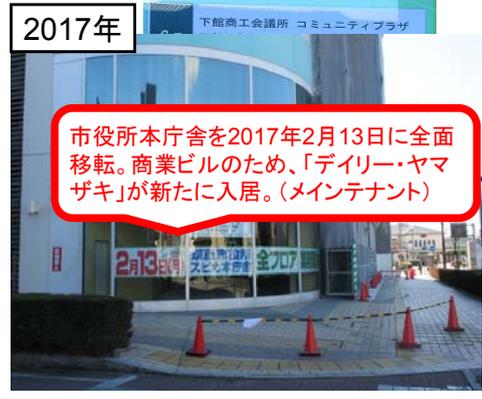
✓ C病院での乗継は不要となる利点の一方、「拠点」自体が不要となり、単体では「人が集まる(交流する)場所」を生み出せない。

コミュニティバスやデマンド交通の「単体」ではなく、公共交通の「ネットワーク」に着目を！

3. 「軸と拠点」を明確にしたネットワークへ

■ 路線系交通の衰退＝「拠点」の消滅(筑西市(人口約10.6万人))

- ◆ 2007年10月、デマンド交通「のり愛くん」が全域で運行開始。通年運行の路線バスは市内から消滅。
- ◆ 「のり愛くん」の停留所や案内は、駅前に一切なし。



3. 「軸と拠点」を明確にしたネットワークへ

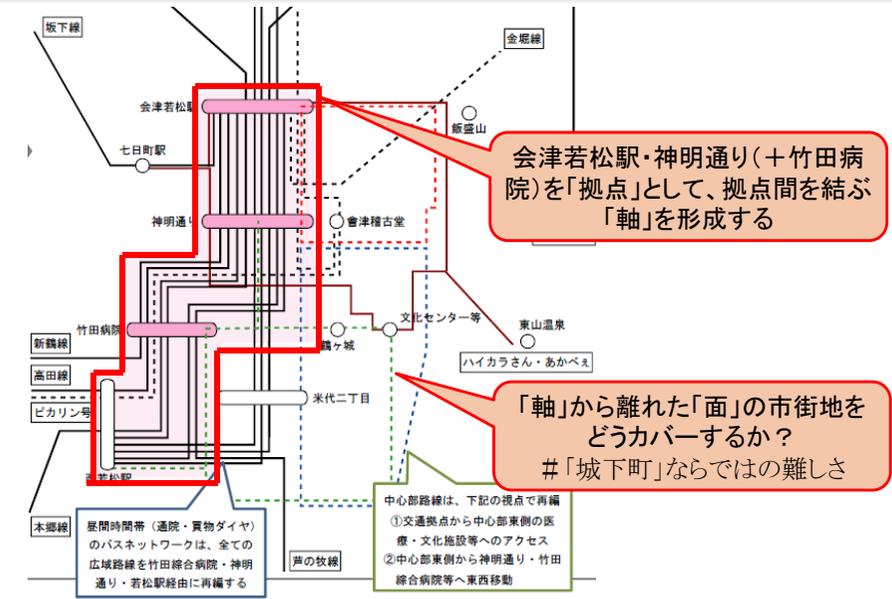
■ 人びとが「集う」停留所



■ 「待つ人」「歩く人」が賑わいを演出する

公共交通を「まちの装置」に活かす諸外国の地方都市公共交通ネットワークの「拠点」をどうつくり、活かすか？

3. 「軸と拠点」を明確にしたネットワークへ



4. 広がる「ニッチ」・・・「小さな交通」の期待

■ 「小さな交通」の今日の特徴

- ① 「ニッチ」は広がる→重層的・個別的支援の必要性
 - ◆ 少子高齢化、核家族化、都市の外延化、人口減少
 - ✓ 在来の地域公共交通を利用できない市民は少なくない。
 - ◆ 「幹線」の質向上を図るほど、「ニッチ」対応は重要になる。
- ② 「つくる人」と「つかう人」の接近
 - ◆ 原初的には、地域・市民参画型の交通サービス(ボトムアップ)
 - ✓ 地域の実情に応じて、移動手段の確保策を市民とともに「**選** **択**する」**しくみ**を構築する自治体が増加。
 - ◆ ICT高度化で「**マッチング**」の可能性拡大(顧客が選ぶ、顧客を選ぶ)
 - ✓ 多様なニーズと多様なサービスを結びつける。
 - ✓ 現状はシーズ先行。それをニーズとどうマッチングさせるか？

「地消地産」の移動支援で「ニッチ」をカバーすることが重要

5. 地域公共交通政策の意義と課題

■ 5年前からの外出状況の変化(南相馬市と山形市の比較)

- ◆ 原発事故による避難指示区域を抱えた南相馬市(n=1,599)は、未再開の目的地施設や市内公共交通があるなかで、**高齢者の外出意欲の低下が顕著**となり、外出頻度が減少する傾向。

年齢層	行きたい場所が少なくなった		外出頻度が減少した		外出がおっくうになった	
	南相馬	山形市	南相馬	山形市	南相馬	山形市
35~44歳	40.9%	5.3%	18.3%	10.7%	12.9%	8.0%
45~54歳	41.1%	25.8%	34.2%	26.9%	24.0%	22.6%
55~64歳	38.5%	11.1%	33.0%	28.2%	28.0%	16.2%
65~74歳	41.1%	16.2%	41.3%	30.0%	28.0%	13.1%
75~歳	41.0%	26.1%	54.3%	48.7%	41.7%	30.4%
	(n=1,473)	(n=530)	(n=1,473)	(n=530)	(n=1,473)	(n=530)

南相馬のケースは、人口減少下の自治体で「目的地」や「モビリティ」が十分に提供されない状況に置かれた場合「交流機会の減少」が顕著になることを示している

5. 地域公共交通政策の意義と課題

■ 交通政策基本法(2013.12.4施行)

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の**自立した日常生活及び社会生活**の確保、活発な地域間**交流**及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するもの…以下略

① 「生活」を支える地域公共交通→「くらしの足」の対流

> 移動手段として公共交通サービスが「使える」ことの重視

② 「交流」を支える地域公共交通→「おでかけの足」の対流

> 観光者と観光対象をつなぐ交通

> 自ら交通して活動する機会創出(「おでかけ」固有の価値)

地域公共交通網を「道具」として、市民の「生活」を守り、「交流=おでかけ」の機会をつくる(→「まちづくり」との連携)ことがこれからの地域交通政策に期待される役割

5. 地域公共交通政策の意義と課題

■ 会津地域の現実

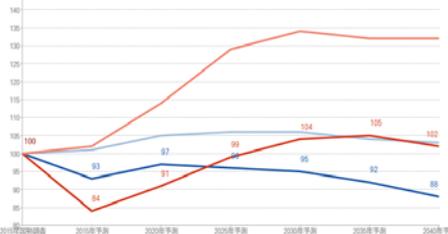
① 医療需要のピークアウトへ

- ◆ 高齢化進展の一方、会津医療圏では、人口減少による医療需要のピークアウトが近づく

✓ 介護需要は増加

- ◆ 県立病院の統合・高度化

会津医療圏の医療需要・介護需要予測
(日本医師会地域医療情報システム)



② 通学需要は自然減

- ◆ 少子化のなかで、高校への通学交通は自然減。

✓ 会津学鳳中学の設置、大学・短大等への通学需要、学校統合による遠距離通学需要はあるが…

教育、医療へのアクセスの必要性⇔需要減少のジレンマ
生活交通の「勝利の方程式」が成り立ちにくくなる

5. 地域公共交通政策の意義と課題

■ 地方都市の現実

① 萎む「おでかけ」の目的地

- ◆ 全国で「まちなか再生」事業が進むがテナントはなかなか埋まらない。(学習塾、クリニック、健康・福祉のお店は残るが…)



② 頼られていない公共交通

- ◆ 南相馬市のケースでは、原発事故後、市内公共交通の復旧が進まなかったなかで、高齢者が自家用車を運転して「おでかけ」するようになった。

年齢層	自家用車を運転するようになった	
	南相馬	山形市
35~44歳	11.8%	13.3%
45~54歳	10.3%	10.8%
55~64歳	15.7%	7.7%
65~74歳	14.6%	9.2%
75~歳	12.8%	3.5%
	(n=1,473)	(n=530)

「おでかけ」の機会をどう創るか？
地域公共交通には何ができるのか？

6. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 公共交通が「旅人」と「伝統工芸品」と「食」を結びつける

会津バス「おちょこパス」(2017.1.21～発売)

「おちょこ」が
乗車券に

- ・ 東山温泉～会津若松市街地間には周遊バスが運行
- ・ 市街地には多数の酒蔵が立地+伝統工芸の会津漆器
- ・ 「おちょこ」自体を「まちなか周遊バス」の1日乗車券に

「おちょこ」で
まちあるき

- ・ 市街地に多数立地する酒蔵で試飲に使用
- ・ 「おちょこ」を介して協賛飲食店等で特典が受けられる
- ・ 「おちょこ」が旅行者のコミュニケーションツールになる

お土産になる
「おちょこ」

- ・ 伝統工芸品の「会津漆器」と「会津木綿」の巾着袋を使用
- ・ 旅行を思い出す楽しみにも



6. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「バスパック」の試み(八戸市・青森県)

- ・ 目的地の入館料や食事代と往復の路線バス運賃をパッケージ化し、市内外の人気スポットに限らず、「普段行けない所」や「地元おすすめのお店」ともコラボ。バスとまちの双方にメリットがある。



6. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「おいしい」は、まちと公共交通を救う！(馬肉バスパック)

- ・ 料理を割引しても、協賛店舗(馬肉料理店)のメリットはあるか？

特典1 1,700～2,300円相当の料理
→1,500円に割引

① 1グループあたり追加注文金額 3,004 円

② 1グループあたり参加者数 2.8 人

③ 参加者1人あたり追加消費金額(①/②) 1,072 円



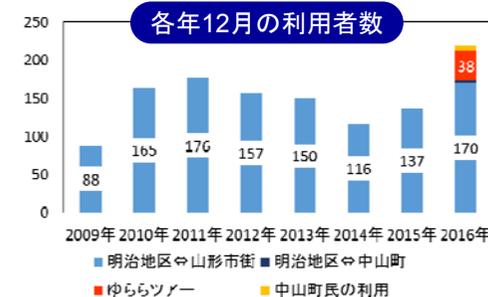
「まち」を元気にするツールとして、地域の公共交通を活かす取り組み「交通まちづくり」・・・地方創生の鍵に

6. 公共交通は「まちづくり」のプラットフォーム

■ 「おでかけ」のきっかけづくりが「暮らし」を守る

山形市明治・大郷地区「スマイル・グリーン号」

- ◆ 2016年10月～中山町へ運行エリアを拡大。中山町から山形市北部の医療機関等への移動手段確保が目的だったが、**運営協議会のメンバーが定期的に温浴施設への「ツアー」を実施**。両市町の交流が生まれるとともに、生活交通の維持に貢献。

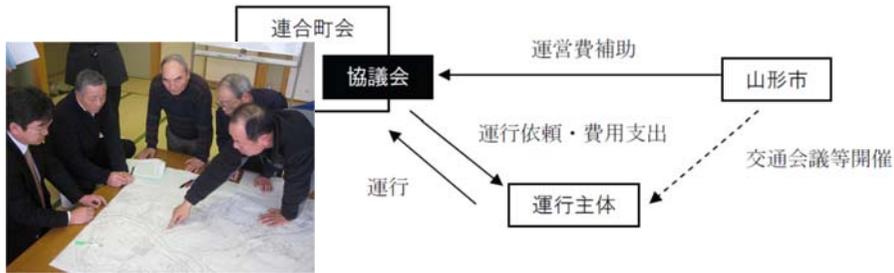


7. 「三方良し」を創るために・・・

■ 地域住民を主体にバスを走らせる

山形市明治・大郷地区「スマイル・グリーン号」

- ◆ 明治・大郷両地区の**住民代表**が「**運営協議会**」を組織し、地区内の公共交通の経路や運賃などの運行計画を決定
- ◆ 山形市は、「運営協議会」に対して定額の補助金を拠出するとともに、国土交通省への許認可手続きを肩代わり
- ◆ 市民、行政、交通事業者が「**できること**」を分担し、課題をクリア

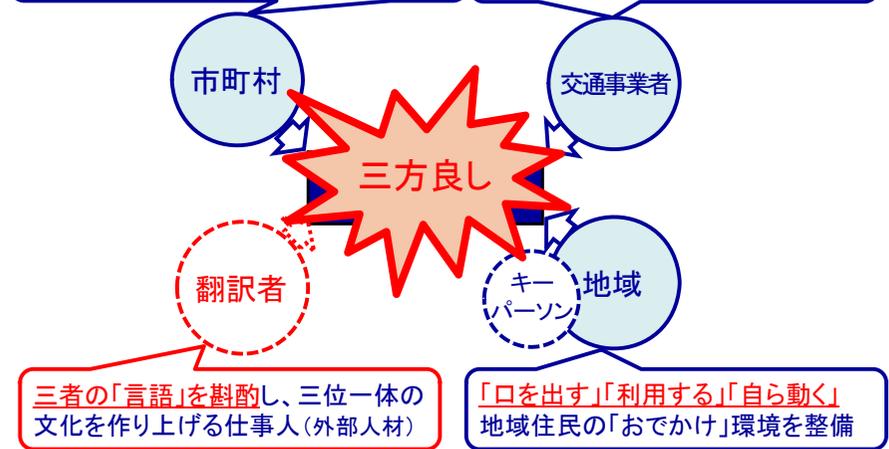


7. 「三方良し」を創るために・・・

■ 「今日から」一歩踏み出そう！

三位一体の契機となる「**場づくり**」、市域全体の交通サービスとの**調整・連携**。

交通事業者は「**輸送のプロ**」の視点で地域の取り組みをサポート



7. 「三方良し」を創るために・・・

① 「失敗」や「壁」に直面したときに『三方良し』の契機

- バス実証運行が上手くいかなかった経験(金川町・田園町)、コミバス・デマンド交通が定着せず廃止(袖ヶ浦)、あらゆる主体から「ダメ!」(多治見)、デマンド交通の低い乗合率(市原)
- 目的(目標)を明確化し、共有できることが有効

② 『できないこと』を表明するのではなく、『できること』を考える

- 「できないこと」を表明しあうのではなく、「**できること**」をリスト化する。「**どうすればできるのか**」を考える。
 - ✓ 実は「話せば」「見方を変えれば」できることも多い!
- 地域や市民、交通事業者の「**くらしの足を創り、守り、育てる**」取り組み(シャボン玉)は**部分最適**。全体最適を「できる」のは、行政と交通事業者のパートナーシップに基づく網計画・再編実施計画の役割・・・「**得意分野**」があるからこそ『三方良し』が必要