

日本のバス100余年のあゆみから考える
岩手のバスのこれから

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

2014/09/02

2014/09/02

第1部 日本のバス110年を振り返る

(第1部の写真※以外は発表者撮影)



2014/09/02

日本のバス110年 <黎明期>



◇日本で初めて京都で事業としてのバスが成立（1903年）

◇盛宮自動車が盛岡～宮古間でバスを運行＝岩手のバスの発祥（1913年）

◇バスが普及し始め、乗合馬車を置き換え（1910年代後半）

◇各地に個人経営ベースのバス事業が勃興（1920年代前半）

◇小規模事業者の乱立と競合（1920年代後半）

◇鉄道事業者が自社鉄道の擁護と培養のためバス事業進出（1920年代後半）

◇競合に疲弊し自主統合の機運（1930年代前半）

◇初めて全国規模で法の網をかけた自動車交通事業法施行（1933年）

↷創業期のバス（岩手県南・詳細不明）
※

2014/09/02



日本のバス110年

<戦時期>

- ◇燃料統制によりバスの代燃化（木炭・薪など）～おおむね1941年ごろには全車代燃車に
- ◇1930年に創業した省営自動車（のちに国鉄バス・現JRバス）が岩手県内に進出（1939年）
- ◇陸上交通事業調整法成立（1939年）
- ◇バス事業の自主統合進む（1930～40年代前半）
- ◇鉄道省通牒によりバス事業はブロックごとの強制統合へ（1942年）
- ◇岩手県内は岩手県南自動車・岩手東部乗合自動車・岩手中央自動車・岩手県北自動車が成立、他に花巻電気鉄道と国鉄が存続（1944年完了）
- ◇不要不急路線の休止～苦難の戦後復興へ

↷戦後数年の岩手県南自動車※

2014/09/02



日本のバス110年 <バス黄金時代へ>

- ◇戦後の混乱から復興へ
- ◇分離独立などによる新たな事業者の成立～花巻バスが事業開始（1948年）
- ◇国鉄バスの急速な進出～岩手県内は一ノ関・岩泉・久慈に新拠点（1940年代後半）
- ◇産業復興・復員輸送などで需要が急増～大型ディーゼルバスの導入による輸送力増強（1950年代前半）
- ◇新たな路線への進出～バスを走らせれば利用者が乗ってくれる「バス黄金時代」へ（1950年代）
- ◇観光貸切バスの発達（1950年代）

※雪の岩谷堂に集まる岩手県南バス※

2014/09/02

バス黄金時代の岩手東部乗合自動車（東部バス）※



2014/09/02



日本のバス110年 <安定期>

◇長距離バス路線の新設～岩手県内では盛岡と各都市を結ぶ路線や仙台～盛岡間、仙台～一関間などが開業（1950年代）

◇長距離路線運行のため共同出資会社が成立～岩手急行バス・東日本急行の創業（1960年代）

◇自動車ターミナル法にもとづくバスターミナル～盛岡バスセンターが第1号（1960年）

◇国立公園の指定と観光貸切バスの伸び～特に岩手県北自動車に顕著（1950年代後半）

◇新たな資本関係～東部バスは岩手県南バスの傘下になったのち県南バスに合併（1966年）

↷県内各地から盛岡へ長距離バスが進出
※

2014/09/02



日本のバス110年 <再編成期>

- ◇沿線の過疎化が進行～利用者の減少にともなう経営悪化が顕著に（1970年代）
- ◇路線バスのワンマン化～岩手はスタートが遅く合理化をめぐる大きな労使紛争に発展（1970年代）
- ◇新たな資本関係～岩手中央バスは国際興業傘下となり、花巻電鉄を合併～軌道線は廃止へ（1970～71年）
- ◇路線維持が厳しさを増す中で公的一元化案などが台頭（1970年代）
- ◇宮城県では宮城バス・宮城中央交通・仙南交通が合併して宮城交通が成立（1970年）
- ◇私的一元化に決定し岩手中央バス・花巻バス・岩手県南バスが合併、岩手県交通が成立（1976年）

↷車掌が乗務していた頃の岩手中央バス

2014/09/02



日本のバス110年 <厳しさ増す地方バス>

◇全国的に過疎バス問題が顕在化～路線廃止による代替バス化が進行（1970～80年代）

◇地方バス補助制度が設立（1974年）

◇フリー乗降バス・メロディバスなどの地方バス活性化策（岩手では1981～82年ごろ）

◇岩手では合併した岩手県交通の状況が好転せず～国際興業が支援しグループ化（1986年）

◇地方バスの効率的運営のため分社化が始まる～岩手県交通は早池峰バスを設立（1986年）

↷広大な農村地帯を走る岩手県交通の路線（1980年代）

2014/09/02

そのころの一ノ関駅前バス乗り場



2014/09/02



日本のバス110年 <新たな時代へ>

- ◇高速道路の延伸にともない高速バスがバス事業に新風（1980～90年代）
- ◇岩手では国道の改修にともなう岩手県北自動車「106急行バス」が契機となった（1978年）
- ◇東北新幹線にリンクした「新幹線リレー特急バス」が発達～弘前線「ヨードル号」の好調（1980年代）
- ◇夜行高速バスが全国的に発達（1980年代後半～90年代）
- ◇岩手では1988年の盛岡～東京線（県交通・JRバス東北ほか）が端緒となった

↷改修された国道106号を行く岩手県北自動車の「106急行」（1980年代）

2014/09/02

オムニバスタウン盛岡

ゾーンバス松園乗継ターミナル



都心循環バス「でんでんむし」



2014/09/02

震災を乗り越えて

山田町を走る岩手県北自動車



大槌町を走る岩手県交通の東京都
営無償譲渡車



第2部 地域公共交通を取り巻く環境変化



2014/09/02

このままではもたない 公共交通事業

厳しさを増す公共交通事業

◇少子高齢化による通勤利用者層のリタイア、高校生の減少にともなう大量集約輸送需要の減少～バスが最も得意とする集約輸送の必然性が減少

◇利用者減少～経営悪化／規制緩和前後からの廃止・縮小の動き～10年間で12,000km／安易な補助金政策の限界

◇社会的期待と公共交通の現実とのギャップ～「追い風」にいかに乗るか

他の公共交通機関が漸増又は横ばいの中、乗合バスの輸送人員は、減少を続け、現在は年間42億人。なお、自家用自動車は圧倒的に多いものの、平成19年までは減少傾向。



近年の地域交通事情 ～いつなくなってもおかしくない公共交通

井笠鉄道（岡山）の破たん

- 2012年10月に100台規模のバス事業から突如撤退し、会社は倒産
- 輸送人員はピークの2割、貸切バス等での内部補助も限界
- とりあえず一部を隣接事業者の中国バスが別会社を作って継承

井笠鉄道の問題が訴えるもの

- 今あたりまえに走っているバスが1ヵ月後にも走っているという保証はない～それほど地方バスの状況は厳しい
- 法的にはバス路線の廃止は6ヵ月前までの届出だが、会社が立ち行かなくなればそれどころではない
- ある程度の規模の場合、代わりを引き受けってくれる民間事業者が出てくる可能性は低い



2014/09/02



近年の大きな課題

- 人が足りない～バス運転者不足が顕在化～すでにダイヤ削減を余儀なくされたケースも
- コストの上昇～特に燃料（軽油）の高騰が大きく影響
- 内部補助の限界～貸切バスの不振・高速バスの利益の縮小
- 車両の更新ができない～安全・環境・バリアフリーで高騰する新車価格～中古車も高騰へ
- ある程度の利用があっても採算がとれない～廃止せざるを得ない路線の増加＋残る路線は行政の委託化
- 破綻～再生事業者の増加と新たな業界地図

↪中古車によって車両更新を進める産交バス（熊本）

見えてきたマイカー社会の限界

高齢化社会におけるマイカーの問題

- 高齢ドライバーの安全性への課題～高齢ドライバーの事故の急増
- 増える運転をやめたい、控えたい高齢者～高齢者の免許保有率の上昇とは別問題～「長距離」「高速道路」「街中」「夜間」は運転したくない～「オレの免許は〇〇限定免許」

無理がある送迎に頼った移動

- 送迎で一见成り立っている移動～しかし送迎はする方もしてもらう方も負担大
- 地方では高齢者が高齢者を送迎している実態～10年後の面倒を誰が見る

マイカー社会に合わせた地域の構造変化

- 集客施設・公共施設の配置／空洞化する市街地
- 移動ニーズの多様化～少数分散型の行動を公共交通ですべてカバーするのは困難
- 運転をやめたときのフォロー態勢が不完全～免許返納促進までは至らず

マイカー依存社会は無理の上に成り立っている～5年後・10年後に向けた公共交通への期待は大きい

これからの地域公共交通への考え方

公共交通は社会のインフラ

- 少子高齢社会における移動を担うライフラインとしての位置づけ
- 生活・経済活動＝人が動くこと／街の賑わい＝人が街を歩くこと

最も大切なことは「持続できる」地域公共交通

そのためには・・・

- 地域の交通ネットワークをビジョンをもって構築する
- 誰かが過大な負担を強いられる仕組みでは続かない～行政・交通事業者・市民が協働し、それぞれ役割を果たし応分の負担をする
- 地域性やニーズと効率性・経済性を配慮した適材適所のモード選択
- 将来拡大する必要性に対して今何をすべきか

第3部 地域公共交通の新たな取り組み



2014/09/02

さまざまな地域交通モード コミュニティバス

コミュニティバスの背景

- 高齢化社会に対応したきめ細かな交通手段の不足
- 大量集約輸送をしなければならない既存乗合バスの限界
- 狭隘道路などの技術的課題～大型バスでの対応は不可能～ミニバスでよりキメ細かく
- 単位需要小～採算性は望みにくい
- 乗合バスの撤退などによる「交通空白地域」の拡大

コミュニティバスの利用実態と効果

主たる利用者はほかに交通手段をもたない高齢者～高齢者の外出支援には大きな功績

住民のモビリティ確保に行政が直接関わったことの効果

短距離かつ坂道などの需要発生環境があると高利用率



2014/09/02

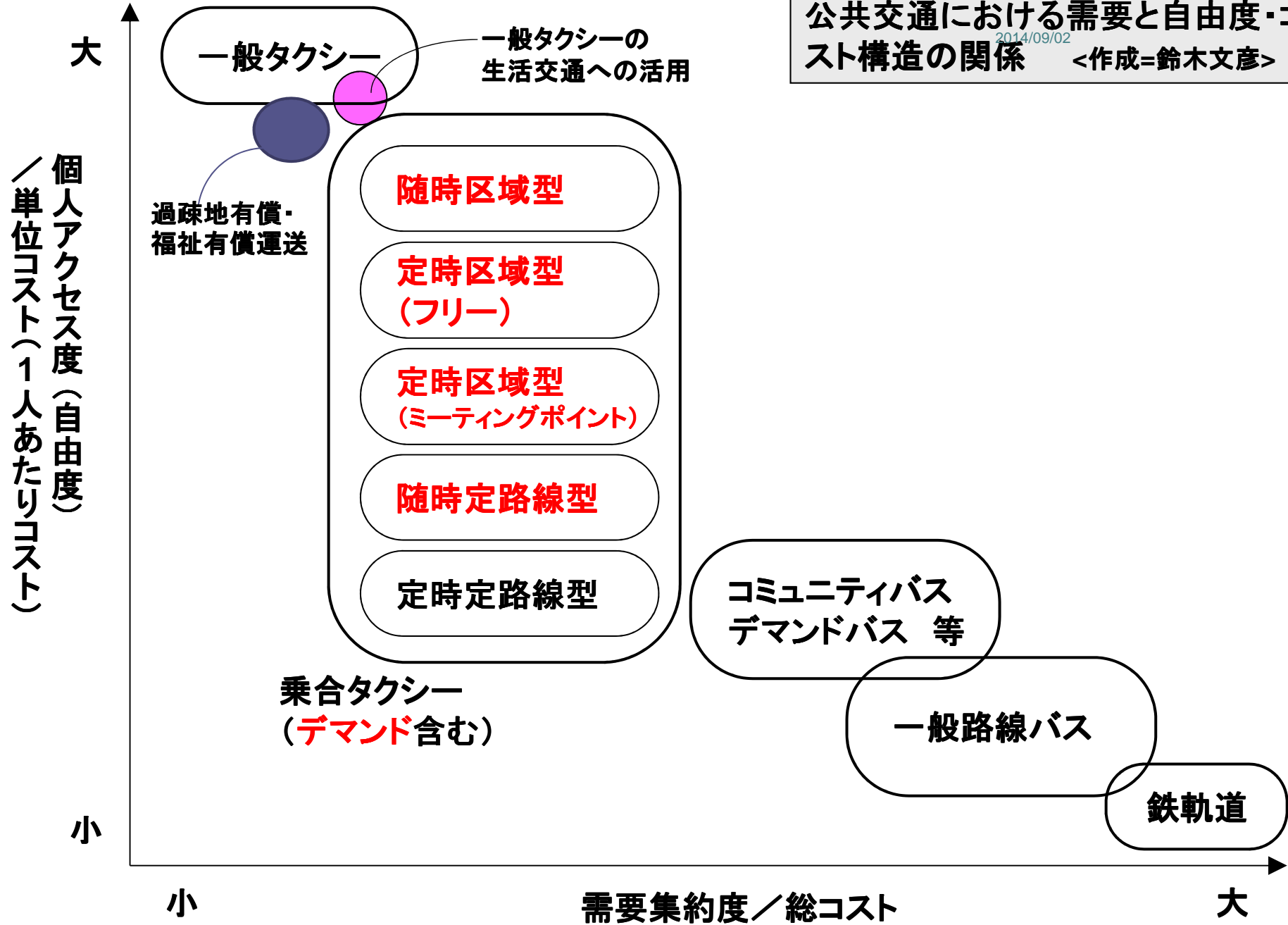
課題も目立ち始めた コミュニティバス

コミュニティバスの全国的な課題

- あまり利用されていない「空気を運ぶ」実態～財政負担の増加
- 行政主体ゆえの公平性の課題
- コンセプトのふらつき～誰のため、どんな目的で走らせるのか
- 本音のニーズ調査の不足～アンケートは期待値が入る
- 先行事例・近隣事例の模倣～本当に地域に合ったシステムなのか
- 長大路線・わかりにくい設定～乗りたいバスにならない
- 政治の道具になりがち
- 適性を欠く運賃
- コミュニティ交通は万能ではない～欲張ると誰にも使いにくいものに
(上記事項と写真は関係ありません)



公共交通における需要と自由度・コスト構造の関係 2014/09/02
<作成=鈴木文彦>



2014/09/02

デマンド交通

デマンド交通の一般的な特性

<メリット>

個々のデマンドに対応した運行～より
ドアtoドアに近づけられる

予約がなければ運行しない～“空気を
運ぶ”無駄を省くことができる

<デメリット>

複数のデマンドを同時に満たす～経
路・所要時間が一定にならない（定時
性・速達性には一定の許容幅が必要）

1人でも予約があれば運行～回送など空
車運行はゼロにはならず効率化にも限
度

※タクシーベースのローコストな仕組み
で定時定路線型デマンドを運行する雫
石町「あねっこバス」



2014/09/02



近年のデマンド交通

- 2006年の法改正後の新設は「区域運行」方式の乗合タクシーとしてのデマンドが大半
- 大きくNTT方式／東大方式／アナログ方式が並立～それぞれに適性と長所短所がある
- 現在全国約200地域で採用
- 導入の動機は「路線バスの廃止」が最多で「空気を運ぶ路線バス・コミュニティバスの代替」がそれに次ぐ
- 市町村が事業主体となりタクシー事業者に運行委託する仕組みが一般的
- 赤字は市町村が負担（一時的には国補助利用）し運賃は100～500円の定額が主流

↳高度なシステムでスタートしたが継続性を考え運用方式を変えて定着したデマンド交通（高知県四万十市「中村まちバス」）

デマンド交通ブームと課題

デマンド交通の課題

- 我も我もとデマンドへ～地域性や身の丈に合わない導入事例の増加～導入することが目的になりがち
- 乗合率が低い～原則複数デマンドの集約だが実質は1人乗車が多く効率はよくない～利用者には単に「安いタクシー」と思われてしまうことが多い
- 利用者の心理的抵抗感～予約が面倒・予約方法がわからない・1人だと申し訳ない～結局外出を控えることに
- 財政負担の増加～システム費用・利用者あたりの負担額
- 利用者が増えると市の負担も増える仕組みになっている自治体が多い～市の持ち出しはかなり大きい
- 基幹交通と全くリンクしない導入事例の多さ（バス・タクシーとの競合～バス・タクシーの撤退～新たな交通空白の出現）
- デマンドには適不適がある～ロケーションや人口分布を検証
- 外来者には使えないデマンド交通

2014/09/02

これからのデマンド交通のあり方

財政負担によるデマンド交通であるならば

- 小規模で分散した移動ニーズに対してデマンド交通の果たす役割はあるが...
- 小規模な需要に対してどれだけのコストをかけるべきかの議論
- 利便性を追求すると際限なくなりかねない

行政サービスとしてのデマンド交通

- 区域型でもよいが完全なドアtoドアではなく乗降場所を設定する
- 運行ダイヤを設定する（何時の便とどのように）
- 運賃は適正レベルを議論して決める

⌘乗降ポイントと運行時間を定め、独自のシステムを構築して空いているタクシーを活用する岐阜県可児市



交通モードの特性と位置づけ

組合せによる地域公共交通ネットワーク

- 今後の「少数分散型」の交通ニーズに対し乗合タクシーやデマンド交通は有効
- しかし単位コストが大きいいため利便性を高めたり、将来需要規模が拡大すると膨大な財政負担を擁する
- 地域全体をこれら小規模交通モードでカバーしようとするのは無理
- 単に需要量とコストだけではないモード選択（長距離長時間＝小型車両の乗合利用の限界）
- ネットワークにメリハリをつけ、バスを上手に活用すべき

新たなものを導入することだけが改善ではない

- 既存のバスやタクシーをうまく仕組みの中に取り込んで活用～かえってローコストで改善できる可能性
- 最も応用範囲が広いのは実はバス～バスにできることはまだたくさんある

2014/09/02

一般タクシーを活用した生活交通



●豊丘村（長野）の福祉タクシー
一定の要件を満たす村民に利用証を交付、利用者は普通にタクシーを呼んで決められたエリア内で利用し、1回あたり初乗り相当の700円を支払う。メーター料金との差額を村が補助（写真）

●山口市のグループタクシー
バス等の公共交通が近くに確保できない地域の一定の要件を満たす市民がグループを構成して申請すると一定枚数の定額タクシー利用券を市が交付、利用者は普通にタクシーを呼んで利用し、1回あたり利用券1枚限り使用できる。差額は個人負担。

一般タクシーを活用した生活交通確保事例 ～タクシーは究極のデマンド交通

一般タクシーの活用のメリット

- 豊丘村・山口市いずれのケースも、事業者・行政ともに新たな資源を投入することなくこれまでの仕組みの中だけで対応
- 普通にタクシーを利用してもらっただけなので、利用者にとってわかりやすい
- 事業者も通常の認可運賃の収受により利益を得ることができる
- 行政にとっても運賃の一部を約束事で負担する単純な仕組み
- 利用者は利便性が高い分個人負担は高額～“生活の知恵”で複数乗車～利用者は個人負担が減り、集約により行政負担も減少
- 地元でのタクシー利用が増えるのでタクシー事業所の撤退を防ぐことができる～最後の交通手段の維持確保
- さらに雇用確保につながる可能性あり

2014/09/02

最後の地域交通モード ～過疎地有償運送・福祉有償 運送



- 2006年の道路運送法改正により78条の中に位置づけられる
- 2014年の地域の自主性・自律性を高めるための関係法律の整備（第4次一括法）で事務・権限が市町村に移譲
- 有償運送運営協議会による合意を経て事業化
- 運営主体はNPO,社会福祉協議会などが多く、運行エリアは限定
- 営業によるバス、タクシー等が対応できない部分の最後の手段との位置づけ
- 自家用のセダン、ワンボックス車両などが使用され、福祉有償では福祉型車両の導入が多い
- しかし負担は大きく持続性と担い手の問題は深刻

異分野の統合による効率化

支線交通の選択肢としてスクールバスへの一般混乗がある。地域の合意のもとでより効率的な運用を(岩手県大船渡市)



逆に過疎地域の路線バスに通学ダイヤを設定して学校前まで乗り入れ、スクールバス機能を統合(宮城県石巻市)



第4部 バスを中心とした持続的公共交通ネットワークのつくり方



公共交通に対する意識改革

“バスはバス会社が走らせるもの”からの脱却

- 日本の公共交通～歴史的に事業ベースで運営～行政も住民も部外者
 - “ダメになったら行政が何とかしてくれる”という依存意識
 - 赤字補填の補助金政策が「何も考えない」交通“対策”を生んだ～コミュニティバスの“おんぶにだっこ”に継承される
- 「公」がどのように関わるべきか
- 地方交通は事業としては成り立たない～「公」の関わりは求められている
 - どこまで財政負担ができるか／どのような財政負担なら住民合意が得られるか
 - 本音で求められるサービスレベル～上を見れば切りがない

地域公共交通の持続性への考え方

いちばん大切なのは「持続できる」交通の仕組み

- 公共交通は走らせれば（あれば）それでよいというものではない～5年後・10年後に続いていかなければ意味がない
- どこかに過大な負担がかかる仕組みでは今後もたない～市・交通事業者・市民の役割を明確に
- 採算はすべてではないが無視はできない～赤字が増え続けると将来もたない～少なくとも利用者が増やせる設定に
- 本当に必要なものは地域のロケーションによって異なる～地域の中で議論を
- 今ある資源（既存バス・タクシー等）を上手に活用できる方法はないか～新たなものをつくるより安価で効率的
- 成功事例や近隣の動向に惑わされず、地域に合った自前の（身の丈に合った）計画を

政策的な交通ネットワークの構築

交通ネットワークの構築

- 交通はネットワークを形成して初めて機能～適材適所～機能分担によるメリハリのある体系づくり～コミュニティバス・乗合タクシー等との連携～全体で利用しやすい公共交通体系に
- 公共交通体系ビジョンと地域の生活交通の課題解決は「車の両輪」～自治体は交通を「対策」から「政策」へ
- 10年後を見据えた地域のあり方の中の交通

地域に最も適した交通システムを考える

- 個別の課題解決だけを議論するのではなく、地域全体の公共交通ネットワークを視野に
- 全体の体系の中に個々の課題を位置づけ
- 公共交通同士の「結節」によってネットワークを構築～駅・医療施設・文化施設等を交通結節点として育てる
- 幹線機能と支線機能、コミュニティ交通を分担し組み合わせる～トータルで生きる「幹」「枝」「葉」

2014/09/02

<ネットワークのつくり方> 幹線と支線の考え方による相互補完

檜原村の公共交通ネットワークの考え方と路線バス・デマンドバス「やまびこ号」の位置づけと機能分担

フィーダーの「やまびこ号」と幹線の路線バスが目の前で接続する形を構築したことで路線バスに培養効果が出た



2014/09/02

幹線と支線の結節

ゾーンバスシステム

- 幹線と支線を接続させ、トータルで効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを構築する
- 幹線は高サービス高アクセス（高速・高頻度・高輸送力）、支線はエリア内にきめ細かなサービス
- 乗継抵抗を低減するハード・ソフトの取り組み
- 結節点の選択と整備が非常に重要となる

← 岐阜市では連節バスの終点 - 岐阜大学病院を結節ターミナルとしてフィーダーのコミュニティバスと接続を図る



2014/09/02

<幹線と支線の結節> 結節点の選択と活用

県都を結ぶ幹線バスと「道の駅」を活用した結節ターミナルで接続して町内をコミュニティバスで巡る(熊本県上天草市)



コンビニも交通結節点として有効。東日本大震災の被災地では新たなネットワークに活用された(岩手県大船渡市)



<持続できる公共交通に向けて> 地域主体の必要性

「持続できる」公共交通に向けて

- 負担のあり方／責任分担／地域に即した身の丈に合う手法
- どのように役割分担するか
- 基幹交通＝ある程度の事業性をベースにバス事業者が独自性を発揮＋行政が支援または環境・基盤整備
- 準幹線・支線＝ネットワーク上必要なルート確保の観点から行政の支援または委託によりバス事業者が運行
- 生活交通＝地域の住民が主体となってつくり・守り・育てる仕組みを形成、行政が住民への一定の支援をしつつバス・タクシー事業者がノウハウを提供して運行

<事業者は>

- 安全・安心・効率的な運行ノウハウを活かしニーズに合ったサービスを提供する
- 自らニーズをつかみノウハウをベースに提案型への転換
- 利用促進に向けての工夫と発想の転換

<持続できる公共交通に向けて> 地域主体の必要性

<行政は>

- 長期ビジョンと短期・中期の取り組みを明確化
- 満遍なく拡大するという発想からの脱却
- 行政は地域交通のコーディネーターであり調整役～地域に入って地についた議論～汗をかく
- 地域が動いたところから優先的に支援～本来の公平性はここにあるのではないか
- 「赤字補填」から「社会的投資」への転換～コンセンサスのとれる財政負担のあり方
- 最初から支援金額を絞るのではなく最終的に利益や税収増で補助額を減らすという考え方
- 行政としての交通ビジョンと民間の事業経営との役割分担と整合

<住民は>

- 公共交通は自分自身の問題
- 必要性の検証／地域みんなで支え、育てる
- まずは利用して収入を安定させ、存在意義を高める

<持続できる公共交通に向けて> みんなが当事者

みんなが当事者になり地域交通をつくり育てる

- 域内の生活交通の部分は地域主体でつくり、守り、育てるしかない
- 行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- 本当に必要なものとは何か～本音のニーズを自分たちで検証
- 必要なものなら地域のみんなでできることを考え実行し、責任分担する～単なる要望から自ら動き考え提案する住民へ
- 意見交換の場と繰り返し行う議論が大切
- 地域でできることはいろいろある

交通事業者・行政・地域住民の協働

- 商店街や地元組織・大学等とのタイアップ
- 意見交換をする「場」と繰り返しの重要性
- 情報公開と提案
- コーディネーターとしての行政



マイレール・マイバス意識の高揚

2014/09/02

みんなでつくり育てる コミュニティ交通

現在各地で地域住民が主体的に関わり
つつ育てる生活交通の事例が増えつつ
ある

- 今、地域住民には人材と活力が眠っている
- 少子高齢化、過疎化、社会基盤の脆弱化などを背景に交通問題への危機意識は常に高い
- きっかけさえつかめれば主体的な動きができる住民は多い
- 形は自由～自治会・商工会・NPO・井戸端会議ベースでも
- スタートすれば行政の支援（お金だけではない）と的確なアドバイザーさえいれば必ずうまくいく

ℳ住民たちが自らのニーズに合わせたバスを事業者との協働で作り上げた函館市陣川「Jバス」



2014/09/02

<みんなで作くり育てるコミュニティ交通>

地域住民と市、交通事業者がパートナーシップ協定を結び、事業者は団地バスの利便性向上、住民は利用促進協力を行う仕組みを構築（日立市）



沿線全世帯が「基本料金」の拠出に合意して地域のインフラとしてのバス路線を維持（青森県簗ヶ沢町）



2014/09/02

地域が主体となった定時定路線型乗合タクシー

定時定路線型コミュニティタクシー導入
例（小平市） 都市圏で地域住民の積極
的参画により実績を上げている



地域住民がバス、デマンドなどを比較検
討した上で定時定路線の乗合タクシーを
選択し主体的に関与（宮城県石巻市）



2014/09/02

<さいたま市における住民主体のコミュニティ交通>

住民が自発的に計画や利用促進に取り組み、事業者と協力して試行から本格運行にこぎつけた（岩槻区和土）



和土住宅を中心としたメンバーがしばしば集まってコミュニティタクシーのあり方を和気藹々に議論。市担当者も同席



行政～事業者～住民の信頼関係の構築

必要な意見交換・情報交換の場

- これまで行政・事業者・住民が一緒に議論したり意見交換する場がなかった～疑心暗鬼・丸投げにつながっていた
 - 地域公共交通会議・法定協議会等は関係者が一堂に会する場～活用が望まれる
 - さらに広く現場に降ろして本音の議論を繰り返す
- 信頼関係ができれば交通はよい方向に向く

- 事業者は単なる受託者ではないはず
- それぞれのノウハウを活かし、提案型の議論へ
- 相互理解を深めることでモチベーションを高める
- イベントなどで“楽しく”協働することも重要
- インフォメーションの改善で“知ってもらおう”

国の新法・新制度と生活交通の取り組み

交通政策基本法のもとでの生活交通

- 持続性と適材適所の考え方が基本
- 有機的・効率的に連携したネットワークとしての公共交通（リダンダンシー=災害対応を含む）
- 役割分担の明確化～地方自治体の責務拡大
- 地域住民は決して部外者ではない

地域公共交通活性化・再生法の改正による新制度

- 自治体先頭立ち、地域の関係者が知恵を出し合う
- まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワーク再構築～地域公共交通網形成計画
- 自治体と交通事業者のパートナーシップ
- 地域公共交通確保維持改善事業は協議会主導の計画へ

第5部 乗ってみたいくなるバスへ



利用促進～乗ってみたいくなる鉄道・バス

基本は利用者を増やし収入を上げ持続させること

- 既成概念からの脱却～プラス発想への転換
- やれることは何でもやる～ダメなら見直そう
- 利用したくなるバスの構築～利便性＋車両・デザイン・イメージ・話題性～子供や女性へのアピール

⇒防長交通が毎年12月の週末に実施する「クリスマスバス」 バスに装飾し乗務員がサンタ姿



2014/09/02

利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

女性に人気の高いキャラクターを企業とのタイアップによりラッピングした「リラックマバス」(立川バス)



左のバスの車内 シートもすべてキャラクターデザインで統一 わざわざ乗りに来る女性・子供の利用者が多い



2014/09/02

利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

市民と協働体制をつくり、さまざまな仕掛けで利用促進を図る東京都小平市のコミュニティバス「にじバス」



2013年度には沿線の幼稚園年長組から公募し、次バス停の案内放送を園児たちが1バス停ずつ行った（収録風景）



交通インフォメーションの改善

わからないから不安で使えない 公共交通～インフォメーション の重要性

- 利用者の求める情報の的確な提供と連続性・統一性（写真=JR松江駅に設置された駅前バス情報）
- 事前情報～公共交通が選択肢に上がるかどうかの境目
- Web情報の充実は進んだが使い勝手にはまだ課題
- 最後は「人」のインフォメーション



2014/09/02

交通インフォメーションの改善

駅前バスターミナルに常時配置されたバス会社名を明記した案内人の存在が利用者に安心を与える（盛岡駅）



盛岡に刺激され、静岡・松江・八王子・岐阜など各地でターミナルにバス案内人を置き効果を上げた（岐阜駅前）



2014/09/02



バスの「乗り方」のインフォメーションも重要

- 今の子供たちはバスに乗ったことがない～乗り方を知らない～乗り方を教えバスに触れさせることで将来の利用者に
- 大人も実はバスの乗り方を知らない～大人向けのインフォメーションも
- 最近は多くの事業者で学校などへの「出前講座」を実施
- イベントなどの機会を利用して乗り方教室を実施

≪小平市のイベントで実施したバス乗り方教室

2014/09/02

おわりに

キーワードは「持続できる公共交通」「基幹交通としての役割大きいバス交通」

そのためには「地域のネットワーク構築にビジョンを持って取り組み」「地域交通はみんなが役割と責任を分担」

そして「みんなが安心して住み続けられる地域の社会資本としてのバスへ」

以上。

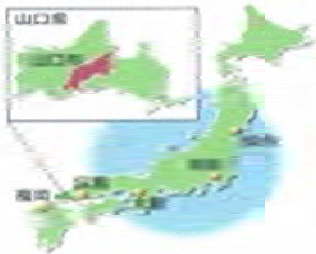


<参考>これからのあり方を先取りした 山口市の公共交通政策



山口市の公共交通政策

I 山口市の公共交通ネットワークの考え方



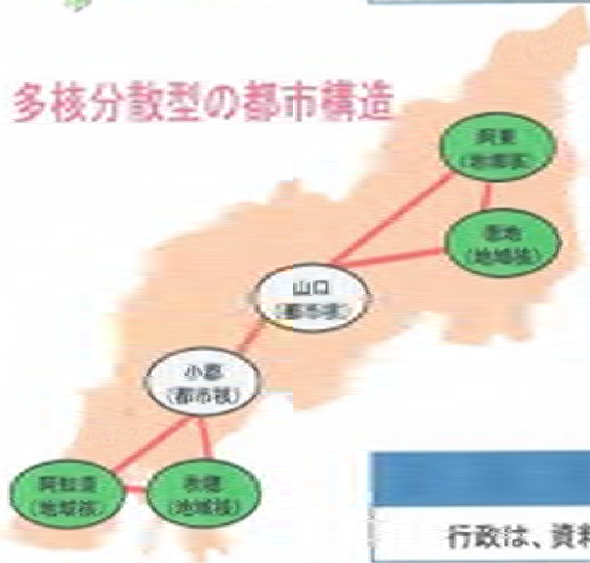
合併

平成17年10月 1市4町合併(山口市・小郡町・秋穂町・阿知須町・徳地町)

平成22年1月 阿東町編入 **■面積 1,023km² ■人口 195千人 ■高齢化率 24%**

JR阿知須駅⇒JR徳佐駅 60.1km・約1時間50分

多核分散型の都市構造



この広い赤域をどうカバーする？
持続可能なまちづくりへの政策転換

- 幹線系統のバスは補助金が増加。
- 行政は財政難で、行政主体で多くの地域にきめ細かな交通を確保するのは難しい
- **行政主体のバスは、「おが地帯にも」と不足が！**

※行政主体のバス・・・年費1,100円



【行政主体のバス】
山口市コミュニティバス
阿知須地域バス
徳地生活バス

山口市交通まちづくり委員会を設置

行政は、資料提供のみに徹し、委員会メンバーで山口市の公共交通のあり方を検討

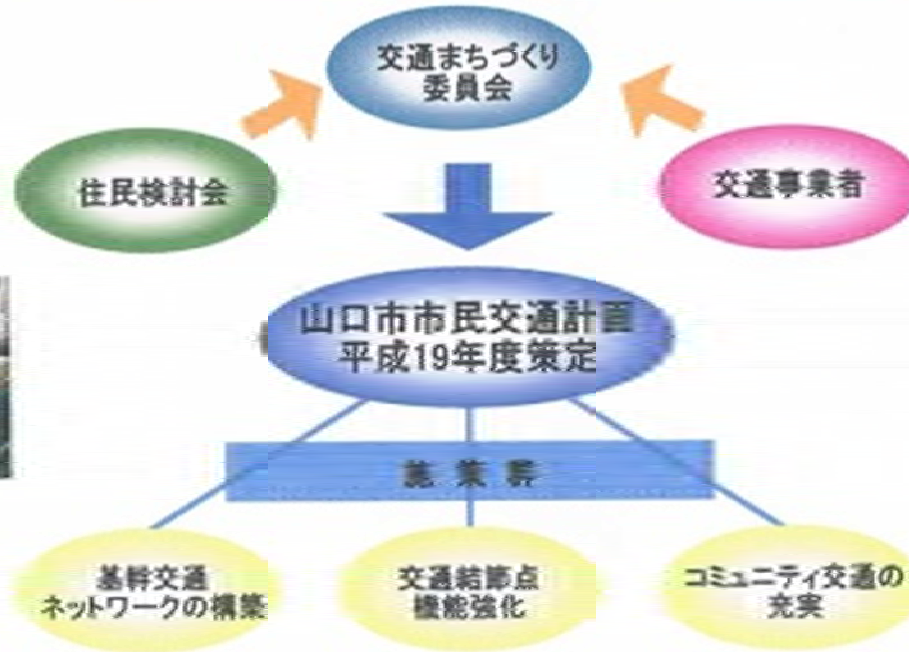
2014/09/02

住民に参加していただく

- 計画の検討段階から市民を巻き込んで考えていく必要がある
- コミュニティバスや赤字バスの実態を情報公開
交通体系の考え方を掲載したパンフレットを全世帯配布
- 市を11ブロックに分けて、地域検討会を開催
- 意欲ある町内会と月1回ベースで勉強会を開催

交通事業者とも話し合いを開始

- 計画の検討段階から事業者も巻き込んでいく必要がある
- これからの交通まちづくりは、事業者の理解と協力が欠かせない
- 月1回ベースで意見交換会を開催(延べ8回)
- コミュニティタクシーなどの先導的な施策が実施可能に



2014/09/02

山口市民交通計画基本理念

～子や孫の代まで続く公共交通にしよう～ 創ろう！守ろう！みんなの公共交通



市民の皆様の移動手段は、交通事業者や行政だけでなく、市民の皆様と一緒に、**みんな** が協働して創り育てる

市民の役割

地域住民の主体的な参画のもと、地域特性にあった交通システムを創り、支えていく仕組みを整えます

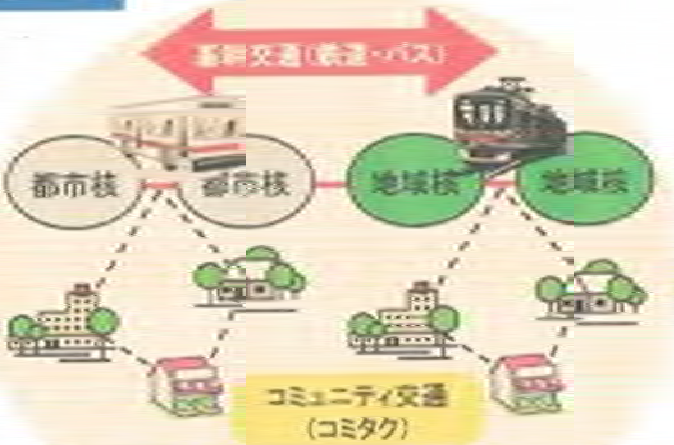
事業者の役割

ノウハウを生かし、相互の連携を高めることで、効率的で利便性の高い交通システムを整えます

行政の役割

積極的な情報提供と公平な機会の提供とともに、市民や事業者の取り組みをサポートします

整備方針



メリハリのある交通体系へ

基幹交通

都市核と地域核、生活拠点を結びます。交通事業者が主体となって整備します。

コミュニティ交通



地域をきめ細かく回り、基幹交通に接続します。地域住民が主体となってし、地域に最適な交通を整備します。

行政は、それぞれを支援

2014/09/02

山口市の基幹交通 ネットワーク



- 鉄道と民間バス交通のうち拠点間を結ぶ主要ルートを市内基幹交通として位置づけ、よりサービスレベルを高めて事業者とともに育てる
- 複数の地域拠点を効率的かつ有機的に結び、基幹交通ネットワークを構成
- 基幹交通を補完するルートを準幹線または支線と位置づけてネットワークに組み込む
- 基幹交通・支線でカバーしきれない生活交通は地域の実情に合わせた形で構築する
- 地域の生活交通は幹線に上手に結節させる
- 乗継抵抗を軽減し利用者ニーズを反映した結節点を整備する

2014/09/02

山口市の生活交通



- 基幹交通の行き届かない地区で地域住民との協働によるコミュニティタクシーを試行運行～本格運行
- コミュニティタクシーは住民組織が運営主体となり、乗車率・収支率における一定の基準に従って3年サイクルで本格運行を継続
- 運営組織・運行方式・ルート・ダイヤ・運賃・増収策等はすべて地域組織主体で議論する
- コミタクを運営するラインに達しない過疎地域においてはグループタクシー制度を併用
- ガイドラインの設定により一定の基準と機会の公平性を図り、役割分担を明文化することが必要
- 一生懸命自ら取り組む地域がきちんと報われる施策を

2014/09/02

<山口市における住民主体のコミュニティ交通>

市民と市による勉強会を何度も繰り返し
徹底して地域交通のあり方や持続性・負
担の方法を議論（阿知須地区勉強会）

その結果として事業者と協力し新たな生
活交通を確保 市は70%を上限に補助し
残りは地域で工夫（小郡地区）



<山口市における住民主体のコミュニティ交通>

住民とタクシー事業者が協力してきめ細かな路線を設定。ほぼ毎月住民協議会を開いて継続性を考える（宮野地区）



ショッピングセンターを結節点に幹線バスとコミタクが目の前で乗り換えできるように組まれている（阿知須地区）




2014/09/02

地域勉強会の開催回数

平成19年度	75回
平成20年度	87回
平成21年度	87回
平成22年度	87回
平成23年度	88回
平成24年度	96回

地域勉強会にあたり心がけられていること

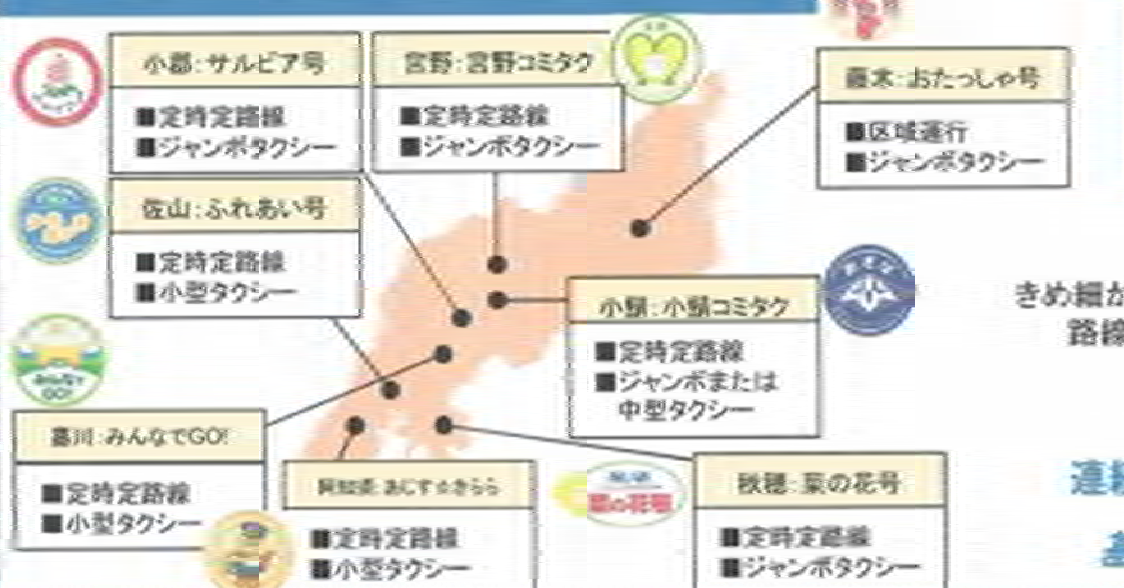
1. 地域住民の皆様が集まりやすい日時を設定していただく。
2. 検討する際には、案を2つ以上提案し、参加者と一緒に議論する。
3. 方針を理解いただく必要がある時は、第三者に参加していただく。



勉強会は1回だけでは終われない

回数を重ねるごとに、
「あれ？自分たちで走らせたら使い勝手の良いものが作れるかもー」

コミュニティタクシーの導入（市内3地域で運行中）



<p>小島: サルビア号</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ ジャンボタクシー 	<p>宮野: 宮野コミタク</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ ジャンボタクシー 	<p>藤本: おたっしゅ号</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 区域運行 ■ ジャンボタクシー
<p>佐山: ふれあい号</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ 小型タクシー 	<p>小島: 小島コミタク</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ ジャンボまたは中型タクシー 	
<p>高川: みんなでGO!</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ 小型タクシー 	<p>阿波岐: ぶつたから</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ 小型タクシー 	<p>秋穂: 葉の花号</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定時定路線 ■ ジャンボタクシー

地域の皆様が、自分たちの意思に基づき、地域性をニーズに基づいたサービスが提供されています

きめ細かく地域内を移動して、基幹交通の路線バスや鉄道に接続しています

↓

連続性を確保するためには、
基幹交通の充実が必要！

山口市における事業者との協働

II 防長交通株式会社との取り組み

防長交通(本社:山口県周南市松保町7番9号)

山口県内中部・東部一帯を運行エリアとし、平成11年4月に廃止した山口市営バスの路線を引き継ぐ

山口市営バスを引き継いだ防長交通の路線は・・・

メイン路線は1日60往復! ⇒ でも市民は「1時間に1本程度?」って感じ
どこを経由してどこに行くの? ⇒ 分からないから市民はクルマ、来訪者はレンタカー

事業者だけで考えるのではなく、有識者と行政も一緒になって検討
役割分担をして、よりよい交通を整備しましょう

パターンダイヤ化と系統番号を導入

1. 山口都市線(湯田温泉・中心市街地)と小郡都市線(新山口駅)を結ぶ 路線のダイヤをパターン化



【これまで】

時刻	列車種類	発車時刻(分)
9時台	2	17:32
10時台	2	27:47
11時台	1,2	27:47
12時台	2	32:47
13時台	1,7	32:47
14時台	2	27:47
15時台	7	32:52
16時台	1,2	31:52
17時台	1,2	32:52
18時台	1,7	37:—

【現在】

時刻	列車種類	発車時刻(分)
9時台	7	27:47
10時台	7	27:47
11時台	7	27:47
12時台	7	27:47
13時台	7	27:47
14時台	7	27:47
15時台	7	27:47
16時台	7	27:47
17時台	7	27:47
18時台	7	27:—

朝・夕の通勤・通学
及び帰宅時間帯は
5分～10分!

パターンダイヤ化のメリット

運行頻度が明確になり、分かりやすい
20分待てば次がやって来る
時刻表がなくても時間が分かる

パターンダイヤ化の課題

- 時刻表見てもパターンが分からない
⇒他の系統との差別化して視認性を高める

2014/09/02

2. 複雑な系統を3桁の番号で識別



3桁番号のリスト

案内しやすい・覚えやすい

- 100番台…山口都市線と小郡都市線を結ぶ系統
- 300番台…小郡都市線と山口大学結ぶ系統
- 400番台…山口都市線と山口大学を結ぶ系統
- 下二桁
- 10番～80番台…山口県庁経由 などなど
- ★観光案内所等でも路線案内できる
- ★市民も来訪者に案内できる

万国共通の数字で、外国からの来訪者でもわかる

系統番号の課題

- 認知不足
⇒それぞれの停留所で情報提供できるよう、**個別の路線図**を作成する
- ⇒案内所・乗務員のマイク案内でも系統番号を**積極的にアナウンス**する
- ⇒系統番号の**意味**を分かりやすく広報する

2014/09/02

Ⅲ 行政と事業者の役割分担



防長交通・山口市・アドバイザー(交通ジャーナリスト鈴木文彦)

- バターンダイヤ・系統番号にかかる協議 昨年度5回
- バス停貼付用時刻表・路線図作成にかかる協議

防長交通

- 車両表示改修(LED表示・幕)にかかる費用
- バターンダイヤ・系統番号の最終決定



ポスター



バス停掲示用ステッカー



山口市市報<特集 公共交通が便利になりました>

山口市

- 広報活動【テレビ放送(市政番組)3局、市報1回】
※テレビ放送は事業者も一緒に出演
- 周知ポスター、バス停掲示用周知ステッカー作成費用



防長交通・山口市

- 周知ポスター、バス停掲示用周知ステッカーの掲示作業

防長交通

全車両にポスター掲示、バス停へのステッカー掲示

山口市

公共施設、スーパー、病院等へポスター掲示、停留所へのステッカー掲示、

山口市ノーマイカーデー協力企業・協力飲食店へ案内

※山口市ノーマイカーデー

毎月第3金曜日に、市内事業所と一緒にノーマイカー通勤に取り組む。

現在50事業所、3,216人。

【参加特典】

通常マイカー通勤者・・・バス半額券

参加者全員・・・市内協力飲食店での飲食代割引サービスを利用できる

ノーマイカーデーパスポートを配布

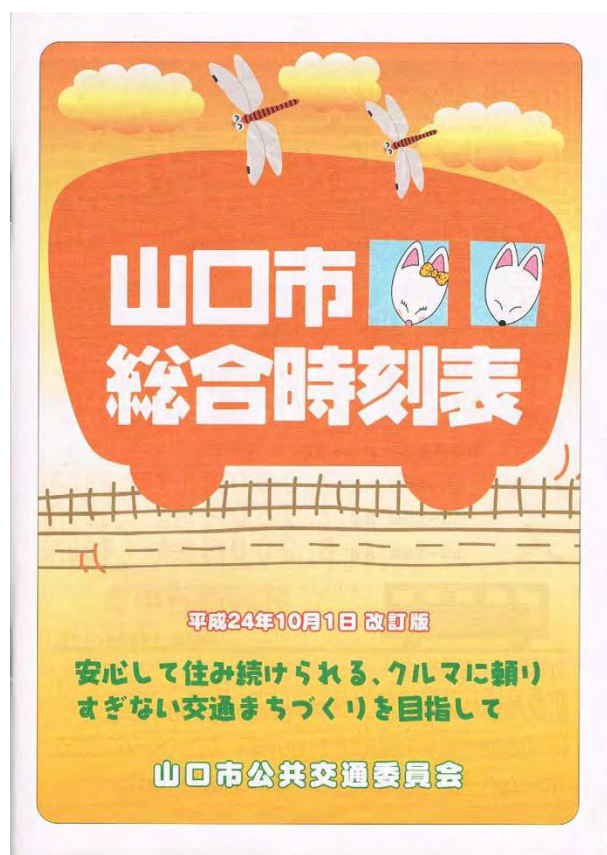
- 停留所ごとの路線図と時刻表の作成・・・費用は両者負担

路線図:系統番号をわかりやすく示す

時刻表:系統番号を表示するとともに、バターンダイヤによる便益向上を
見える化する

2014/09/02

山口市のインフォメーションへの取り組み～鉄道・バス・コミタク全便全停留所記載の時刻表(左)／JR山口駅構内に設置されたバスインフォメーション(右)



2014/09/02

山口市公共交通ふれあいフェスタ

