

第7回地域バス交通活性化セミナー@三沢  
2015.09.08

# バスから考えるまちづくりのチャレンジ ～多様な主体の連携をどうデザインするか～

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

## ■ みなさまと一緒に考えたいこと

### ①「くらしの足」はなぜ必要か？ 誰が支えるのか？

#### ◆「くらしの足」となるバスは、なぜ必要か？

＞ 三沢市を含め、*地方都市の乗合バス事業は基本的に不採算。*

そのなかで、公的支援を投じて維持する「意義」とは？

#### ◆「くらしの足」は、誰が「つくり」「守り」「育てる」のか？

＞ 公共交通事業者の取り組みで十分か？ 行政は公的支援を投じれば十分か？ 地域や利用者はどう関わるか？

### ②「バス」と「まちづくり」の接点とは？

#### ◆「バスは高齢者や高校生が使うもの」「マイカーがあるからバスは必要ない」「移動販売があるから大丈夫」・・・これで良いのか？

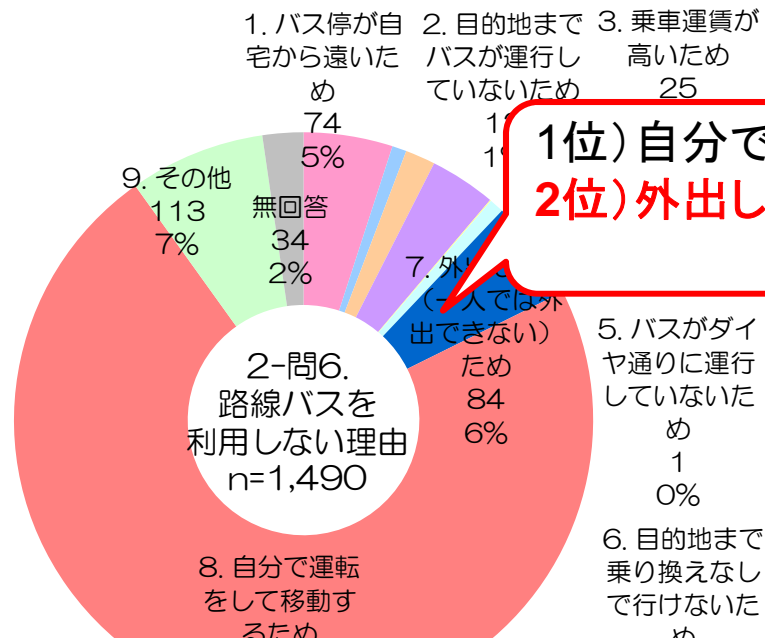
＞ そのような発想では「バス」だけでなく、「まち」も廃れる

#### ◆「何をしても使われない」公共交通からの脱却を図るために

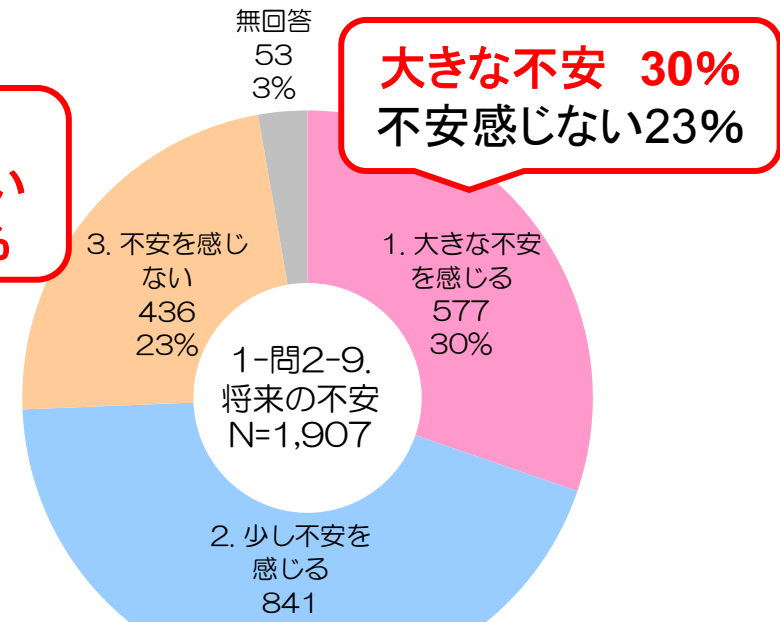
# 1. 地域公共交通は、なぜ必要か？

## ■ 交通の躊躇と将来への不安 (佐渡市地域公共交通活性化協議会)

### バスを利用しない理由



### 将来の外出への不安感



交通の躊躇は、果たして本人の積極的な選択なのか？  
外出しにくい環境は、社会が作っているのではないか？  
交通への不安が高い地域・・・将来も生き残れるのか？

# 1. 地域公共交通は、なぜ必要か？

## ■ 地域交通政策の意義；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＝移動手段が「使える」こと

> 地域公共交通サービスの「品質」が重視される

➡ ② 「交流」を支える地域公共交通＝移動により達成される活動

> モノ・サービスの調達という「帰結」は一緒だが、自らが移動して調達できる「機会」の大切さ（「おでかけの価値」）。

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



## 2. 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

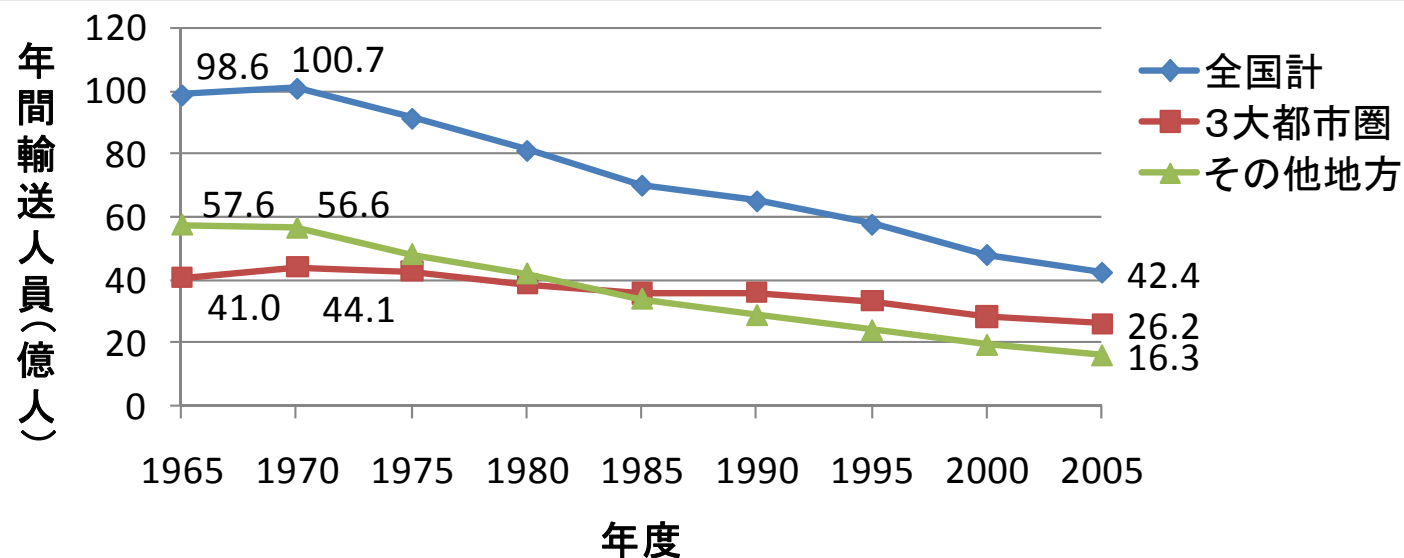
- ・ 乗合バスの年間輸送人員：

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。



## 2. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

### ■ 断ち切れなかった「悪循環」

- ◆ 規制緩和(2002年)以前の乗合バス事業；  
長年にわたり、交通事業者による「**独立採算原則**」の下で運営  
← 路線維持に関わる国庫補助の対象は「赤字事業者」

⇒ 事実上のエリア独占が認められてきたことから、縮小均衡的な運営により「**広く、薄く**」ネットワークを維持してきた。

⇒ 「利用者減⇒サービスの低下⇒利用者減」の悪循環に繋がる

### ■ 乗合バス事業の規制緩和(2002年)

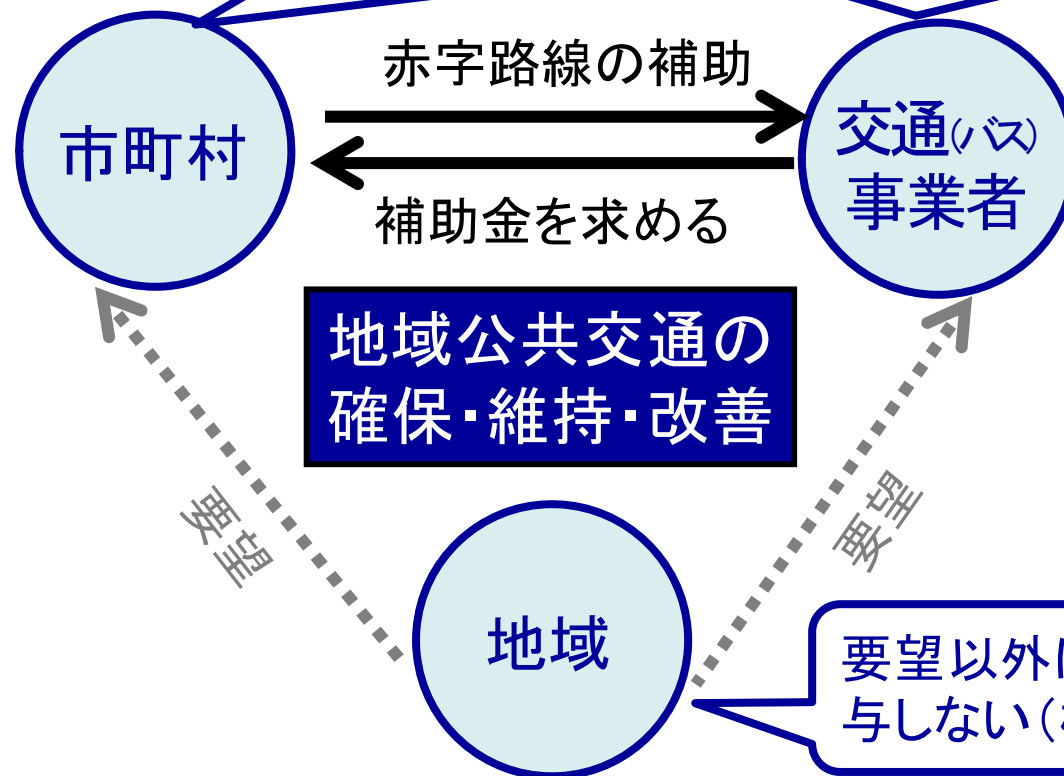
- ◆ 「民間企業として営まれている乗合バス事業者に対して、公共性の名の下に、…内部補助のシステムを半ば強制してきたため、結果として営利サービスになじまないような赤字路線を多く抱えさせることとなり、事業意欲を減退させてきた」運輸省1998

## 2. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

### ■ 地域公共交通を支えるのは誰か？

補助金は支出するが「事業者頼み」or  
「行政丸抱え」のコミバス・デマンド交通

運行費補助を受けても内部留保  
に乏しく、「投資」できない。



事業者、行政、地域の「責任分担」が明確になっていない



## 2. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

### ■ 最初に三沢に来た時の光景

空気を運ぶ「路線バス」  
立席出ても赤字の「100円バス」

- ◆ 市民にとっては、「バス＝100円バス」という図式  
⇒ 市民は「路線バス」ではなく、「100円バス」を望む
- ◆ 「100円バス」は、立席が出ても不採算  
⇒ サービスの充実が図れない  
⇒ 乗務員不足・車両更新のまま  
ならない現在となつては、非効率な供給はなおさら問題





## 2. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

■ 「コミュニティバス」と「事業者路線」の垣根を無くす

21 31 北浜木崎野線 50 駅シャトル線 20 30 北浜線

北浜方面 市立病院 三沢駅方面	20 30 30 30				21 50 31 50 31 50						30 31 50			20 30 30 30 30 20						
	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運行	休校 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運行	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運行	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休	日祝 運休
追館		6:45	6:55								0:05					14:55	15:05		18:05	
塩釜		7:03	7:13	7:09			9:09		9:53		0:23	11:09				15:13	15:23	16:39	18:23	
織笠		7:05	7:15	7:11			9:11		9:55		0:25	11:11				15:15	15:25	16:41	18:25	
新森一丁目		↓	↓	7:15			9:15		↓		↓	11:15			↓	↓	16:45	↓		
新森入口		7:06	7:16	↓			↓		9:56		0:26	↓			15:16	15:26	↓	18:26		
六川目		7:09	7:19	7:19			9:19		9:59		0:29	11:19			15:19	15:29	16:49	18:29		
八幡	6:17	↓	↓	↓	8:07		↓		↓		↓	↓			3:37	↓	↓	↓	↓	18:47
越下	6:17	↓	↓	↓	8:07		↓		↓		↓	↓			3:37	↓	↓	↓	↓	18:47
富崎	6:18	↓	↓	↓	8:08		↓		↓		↓	↓			3:38	↓	↓	↓	↓	18:48
谷地頭	6:19	↓	↓	↓	8:09		↓		↓		↓	↓			3:39	↓	↓	↓	↓	18:49
斗南藩記念観光村	6:20	↓	↓	↓	8:10		↓		↓		↓	↓			3:40	↓	↓	↓	↓	18:50
高ノ沢	6:22	↓	↓	↓	8:12		↓		↓		↓	↓			3:42	↓	↓	↓	↓	18:52
朝日	6:23	↓	↓	↓	8:13		↓		↓		↓	↓			3:43	↓	↓	↓	↓	18:53

コミュニティバス

事業者路線

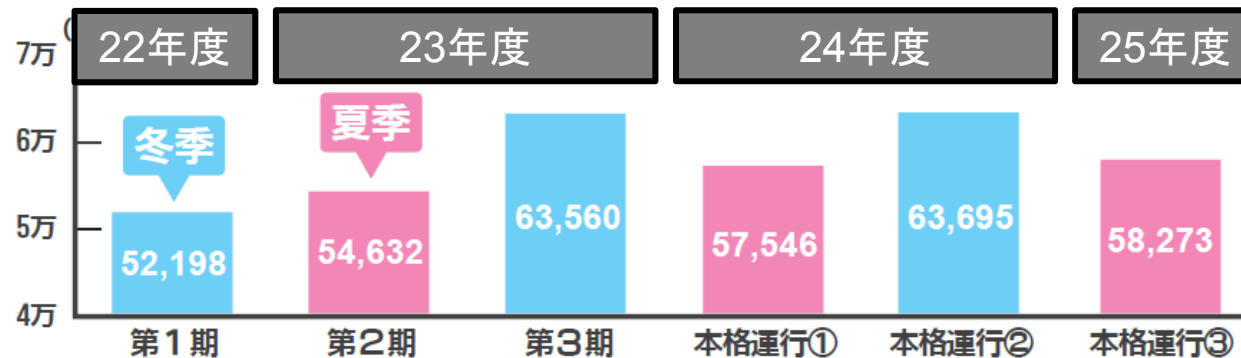
曜日・時間帯によって「責任分担」を明確にする一方、利用者には「みーばす」という一つのサービスで見せる

## 2. 地域公共交通はなぜ衰退したのか？

### ■ 三沢市(管内)におけるバス利用者数の変化

コミュニティバス「みーばす」

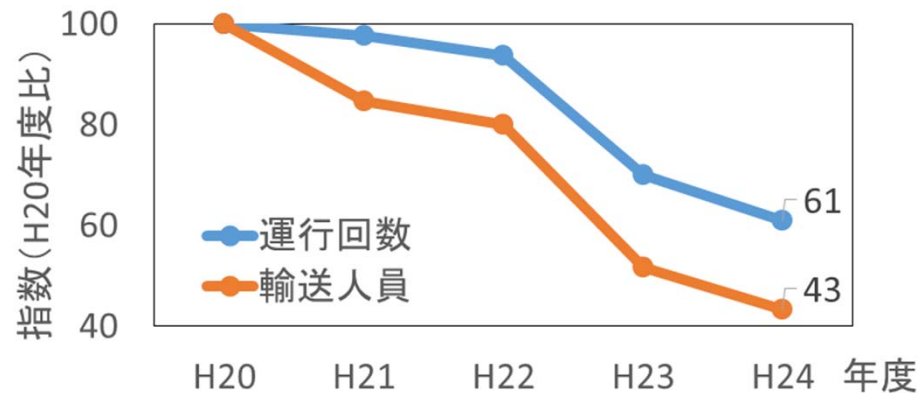
◆ 冬季の利用が多く、微増で推移



三沢市JCOMM発表資料より

十鉄バス(十和田三沢, 空港線除く)

◆ 減便を上回る輸送人員の減少率



三沢市公共交通会議事務局  
打ち合わせ資料より 吉田作成

両者の「差」をどう読むか？  
行政と事業者の連携・役割  
分担が明確な路線と、そう  
でない路線との「差」では？



### 3. 公共交通を分かりやすく「見せる」

#### ■ 地域公共交通が使われない「3つのミスマッチ」

##### ① 「調べたけれど、使えない」

(例) ホームページやバス停の路線図・時刻表等を調べたが、結局、「使えない」ことが分かった。

⇒ 「使えるルート」と「使えるダイヤ」がバスサービスの基本

##### ② 「調べ方が分からなくて、使えない」

(例) 運行事業者が分からないと、時刻表も探せなかった。

⇒ 新規顧客を獲得できる情報の「見せ方」を工夫することが肝要

##### ③ そもそも、公共交通利用が選択肢にない

(例) 公共交通利用者は「限られた人」と考える思い込み(風潮)

⇒ (狭義の)モビリティ・マネジメント(MM)に期待される役割

### 3. 公共交通を分かりやすく「見せる」

#### ■ 「分からない」公共交通を「少しでも分かりやすく」

#### 三沢市(青森県)コミュニティバス「みーばす」の方向幕

- ・ 「絵」や「ピクトグラム(図記号)」を活用して、情報を伝える工夫

#### 「かめさん」のイラスト

- ・ 市街地を巡回する経路  
# 短絡経路 = 「うさぎさん」
- ・ 一乗車100円均一

#### 「病院」のピクトグラム

- ・ 三沢市立病院を經由するバスは、全て表示。  
# 「駅」のピクトもあり



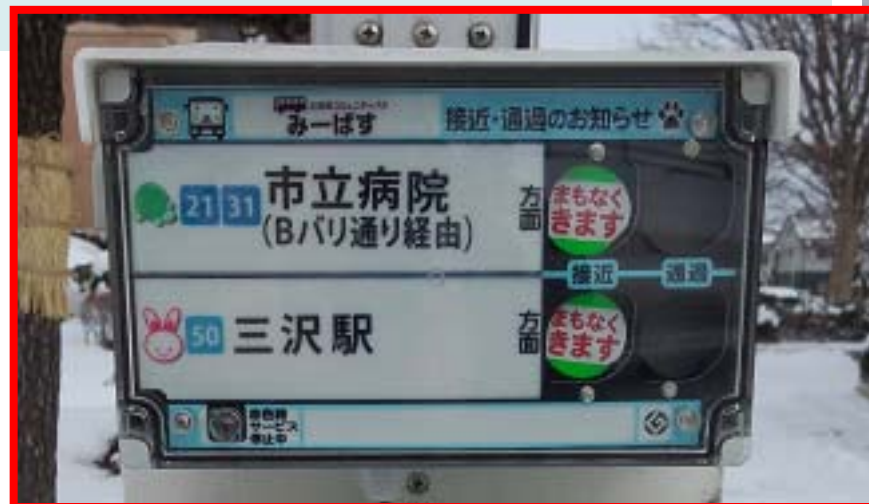


### 3. 公共交通を分かりやすく「見せる」

#### ■ 「うさぎ」と「かめ」の乗換地点における情報提供

##### 「あしあとランプ」の設置

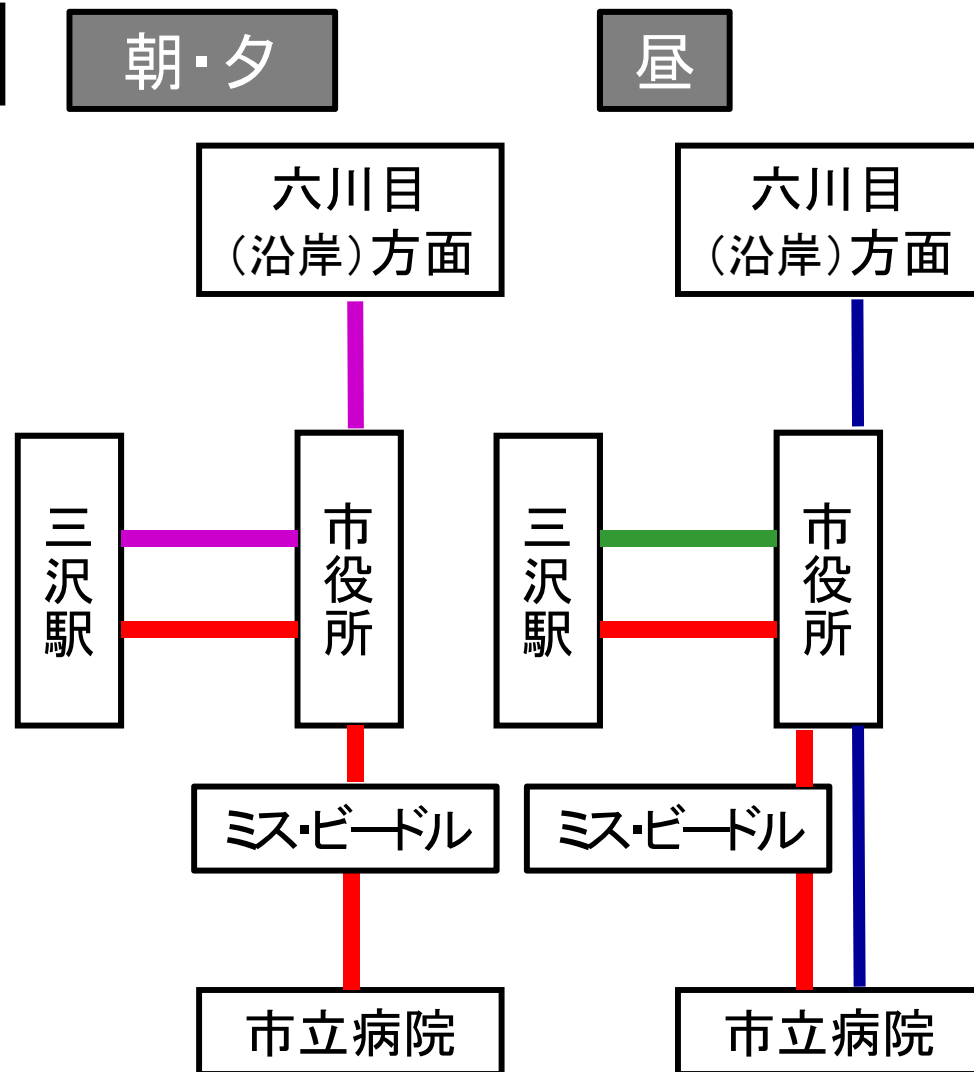
- ・ バス簡易接近・通過装置「あしあとランプ」(ITSアライアンス社(名古屋)製)の実装を三沢市地域公共交通会議で実施。
- ・ 利用者の利便性向上に加え、「うさぎ」「かめ」双方のバス乗り継ぎが確実に行われるためのしくみ。



# 3. 公共交通を分かりやすく「見せる」

## ■ 「うさぎ」と「かめ」の乗換地点における情報提供

「朝・夕」と「昼」で異なる経路





# 3. 公共交通を分かりやすく「見せる」

■ しかし、「現場」がこれでは何とも寂しい・・・



あの～路線バスの時刻表はありますか？

先ほども聞かれた方が居るので、  
営業所に聞いています。

じゃあ、みーばすの時刻表はありますか？

それも営業所に聞いています。  
どこから来た方ですか？

私は仙台から来たのですよ。

それなら、取りにこれないですね。

## 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

### ■ 「バス」から「まちづくり」を考える意義

#### ① 地域公共交通の「問題」が多様化・深刻化

- ◆ 利用者の減少、財政負担の増大、路線の廃止・・・「単純な」問題ならば、対症療法的な施策でクリアーできたかもしれないが・・・
- ◆ 地方**交通事業者の疲弊**（人手不足・資金繰り難→廃業も現実味）に加え、「おでかけ先がない」「おでかけの契機がない」地方都市や農村。「おでかけの楽しみを知らない」市民の増加が課題視。

#### ② 「コンパクトシティ」で見落としがちな「地域内(間)経済循環」

- ◆ 「コンパクトシティ＝集約的な都市構造」という図式と、「コンパクト+ネットワーク」の理念では、基本的な考え方が異なる。
- ◆ 地域の拠点（→「まちなか」+「小さな拠点」）を設定し（←立地適正化）、その交流機会を高める基盤として、公共交通網を確保・維持する（←網形成）・・・「地域内(間)経済循環」「低炭素都市」の創出



# 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

## ■ コンビニやスーパーにバス待ち機能を

### 八戸市交通部「Bus Navi 8」

- ・ 寒冷地の八戸市では、バス待ち環境の改善が多く要望されるが、道路環境や予算の制約があり、上屋の整備が進まない。
- ・ 他方で、**バス停近くにコンビニの outlet が相次いでいる**ことに加え、コンビニカフェがブーム。
  - ⇒ コンビニ店内に最寄りバス停の接近情報をモニターやタブレット端末で表示する方式を採用
  - ⇒ 今後、病院等の施設にも拡大



コンビニ店内でバスの運行情報を表示する液晶モニター＝28日、ファミリーマート八戸田向店

**バスの運行情報  
コンビニで提供**  
八戸市が県内初、3店で

八戸市は28日、市内3店で、コンビニ3店で、タブレット端末を活用し、市営バスの運行情報の提供を開始した。市交通部によると、コンビニでの情報提供は青森県内初。今後は運用状況を確認しながら、病院など公共性の高い施設に対し、端末設置への協力を求める。

八戸市は28日、市内3店で、コンビニ3店で、タブレット端末を活用し、市営バスの運行情報の提供を開始した。市交通部によると、コンビニでの情報提供は青森県内初。今後は運用状況を確認しながら、病院など公共性の高い施設に対し、端末設置への協力を求める。

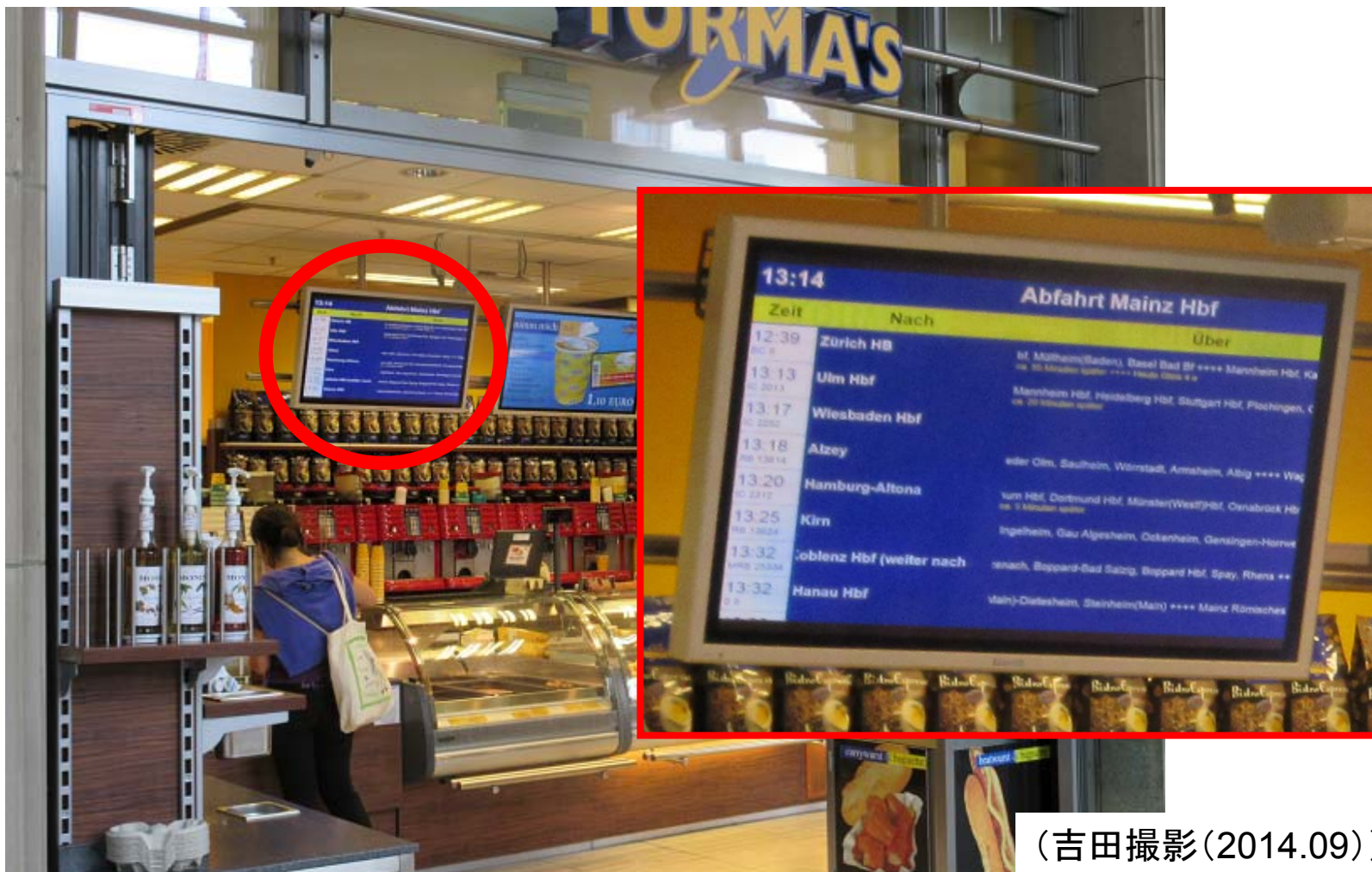
同部は衛星利用測位システム（GPS）で得たバスの位置や速度などの情報を基に、店舗の最寄りのバス停を通る車両の行き先や経由地、通過予定の残り時間を発信。受信するタブレット端末と接続した液晶モニターで、情報を表示する。



# 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 駅構内のパン屋に列車の運行状況を表示

マインツ(Maintz) 駅(ドイツ国鉄)



(吉田撮影(2014.09))



## 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

### ■ バーの出口にトラムの運行状況（独・カールスルーエ市）





## 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

■ 公共交通を「空間」を生み出す道具として活かす

団地の駐車を「ピザ釜広場」に(ドイツ・フライブルク)



(吉田撮影(2014.09))



# 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

## ■ 「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「地元おすすめの店」ともコラボ。バスとまちの双方にメリットがある。

櫛引八幡宮国宝館の拝観引換券と南部バス往復乗車がセットになった

# 櫛引八幡宮 国宝館バスパック

櫛引八幡宮の魅力とは？

- 重要文化財が たびんある!!
- 国宝寺本願院大佛付、国宝の舟形毘沙門大佛付、そのほか重要文化財、重要堂、市文化財など約20の文化財を収蔵、展示しています。
- これが国宝の 鎧二領だ!!
- 赤糸織掛籠兜大佛付
- ラピア<sup>®</sup> 中心街 櫛引八幡宮

このバスパックは 移動と見学を合わせて 最短 **2時間** で楽しめます!!

チケット時刻表

バスパックの料金

1,000円以上	大人	800円
900円以上	中学生	800円
500円以上	小学生	400円

十和田市現代美術館 バスパック

Toward Art Center Bus Pack

八戸⇔十和田 毎日運行! 予約いらず!

このバスパックは 移動と見学を合わせて 前4月期 30分 でお楽しみください!

十和田市現代美術館バスパックとは

パック内容	料金
①チケット 十和田市現代美術館入館券 十和田市現代美術館観覧券(1名用)	2,633円(税別)2,800円(税込)
②予約料削減 重要文化財の バスのみちの館 バスの乗り方	十和田市現代美術館観覧券(写経費) →400円(消費税別)

このへ★馬肉料理★バスパック

バスで出かけて 馬肉を食べよう!!

予約不要の片道500円!  
車内でクーポン配布中!

バスを降りるときに  
運手よりお受け取りください

バスで五戸の 馬肉料理を食べに行くと こんなお得があります!!

提携店舗で馬肉料理が割引セット料金に!  
1,700~2,300円相当のお料理→1,500円

お食事の後のみやげ代が 5%割引になります!

抽選で 桜鯛セット等の 素敵な景品が当たります!

帰りのバス代に 回数券がもらえます!

毎食 1,700~2,300円相当のお料理 → 1,500円

おセット 馬肉+豚肉+1品+ライス 1,700~2,300円相当のお料理 → 1,500円

お日セット 馬肉+豚肉+1品+ライス 1,700~2,300円相当のお料理 → 1,500円

八戸五戸路線バス利用促進協議会  
TEL 0178-43-9124



## 4. 地域公共交通政策とまちづくりとの接点

### ■ 「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

このへ★馬肉料理★バスパック

バスで出かけて  
馬肉を食べよう!!

予約不要の片道500円!  
車内でクーポン配布中!

バスを降りるときに  
運転手よりお受け取りください

Nanbu Bus 八戸 ⇄ 五戸

バスで五戸の  
馬肉料理を食べに行くと  
こんなお得があります!!

**特典1** 提携店舗で馬肉料理が割引セット料金に!  
1,700～2,300円相当のお料理→1,500円

**特典2** お食事の後のおみやげ代が  
5%割引になります!

**特典3** 抽選で  
桜鍋セット等の  
素敵な景品が当たります!

Aセット 焼+馬刺し+1品+ライス 1,700～2,300円相当 → 1,500円

Bセット 焼肉+馬刺し+1品+ライス 1,700～2,300円相当 → 1,500円

公共交通利用者を「上得意様」に変え、  
公共交通の「応援団」を増やすことにつながる!



# 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

## ■ 山形市明治・大郷地区「スマイルグリーン号」

### 山形市明治・大郷地区

- ・ 山形市の北端(山形駅より10km)に位置
- ・ 東西2~3km、南北5kmの範囲に約3,000人が居住(947世帯)
- ・ 約10年前に路線バス(山交バス)が廃止された後、**山形市が「地域交流バス明治線」を週1日運行**
- ・ エリア内にスーパー・CVS・医療機関・中学校・高校が立地せず

⇒ 地域住民からは、週複数日の運行に増便を求める声が強かった



## 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 地域住民自らがサービス水準を決める

#### ① 車両小型化による増便

- ・ ワゴン車両の活用で、運行委託費を縮減し、週2日の運行へ

#### ② デマンド交通の特性を活かす

- ・ 停車地を倍増させ、**歩行がっらいお婆ちゃんの自宅の前に設置する工夫も**
- ・ 予約制による「安心感」。顔なじみの乗務員が迎えに行く。  
# 一番の評判は「加藤さん」



地区レベルのサービス水準は「会議室」では決められない

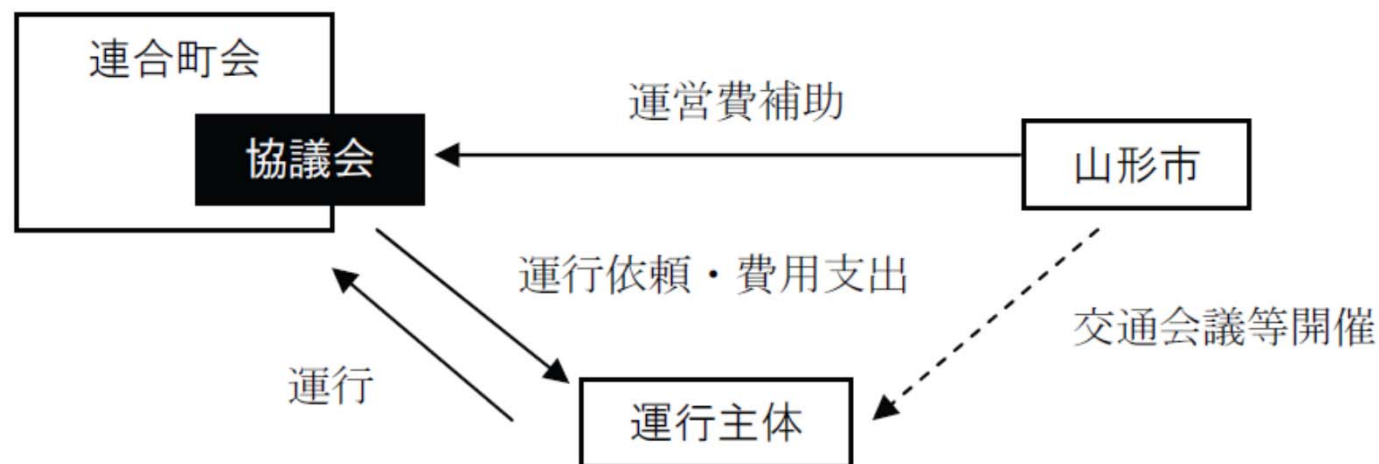


## 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 大郷明治交通サービス運営協議会の設置

#### 運営スキーム

- サービスの最低保障分(週1日の運行)を定額上限で市が補助
  - > 車両の小型化による経費低廉化により増便を図る
  - > 運行計画の設定は、協議会の責務
- 人材の継続性；町内会の役員は流動的→協議会の必要性



市町村は、地域のモチベーションを持続させる仕掛けを創る

## 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ 地域に親しまれる「地域車」を目指して

- ・ 乗客5,000人達成記念セレモニー（2012年3月21日）



地域公共交通は「お茶の間に明るい話題」も運ぶ



## 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ おでかけを守る『思い』をどう継承するか

- ・ 乗客10,000人達成記念セレモニー（2015年2月7日）



## 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

### ■ おでかけを守る『思い』をどう継承するか

- ・ 乗客10,000人達成記念セレモニー（2015年2月7日）



「おでかけ」を支える原点は「現場」にあり！「人」にあり！



# 5. 地域が公共交通を「創り」「守り」「育てる」

## ■ 行政・事業者・地域の三位一体で「おでかけ」を守る

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

市町村

運行主体  
事業者等

三方良し

翻訳者

キー  
パーソン

地域

三者の「言語」を斟酌し、三位一体の文化を作り上げる仕事人(外部人材)

「口を出す」「利用する」「自ら動く」  
地域住民の「おでかけ」環境を整備

## 6. さいごに

### ① 公共交通づくりは「交流機会」を拡げる投資である

- ◆「赤字だから補助する」「赤字だから問題だ」という論理から、「**交流機会**」を確保するために地域公共交通へ「**投資**」するという発想への転換が必要・・・「地域内(間)経済循環」「低炭素都市」

### ② 地域公共交通は、「道具」である

- ◆地域公共交通は、地域の生活と交流を支える「道具」である。「**使ってもらってなんぼ**」だからこそ、カイゼンが必要である。

### ③ 地域公共交通づくりは、まちづくりの「学校」である

- ◆地域公共交通は、「**現場の近さ**」が特徴。「くらしの足」の議論はまちづくり・むらづくりの「**第一歩**」。だから、一歩前に踏みだそう。
- ◆「先進事例」のカタチを真似するのではなく、**三位一体で「おでかけ**」を守る文化(=**パートナーシップ**)を創ることが肝要。



# 本日はありがとうございました

三沢駅方面のバス＝「市役所前③番のりば」から発車



- 17:13 【うさぎ】三沢案内所 行
- 17:27 【十鉄バス】十和田市中央 行
- 17:37 【十鉄バス】十和田市中央 行
- 17:57 【十鉄バス】十和田市中央 行
- 17:58 【かめ】古間木小学校前 行