

バス運転者確保と 今後の地域公共交通

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

2018/03/27

1.公共交通を本気で考えなければなら ない背景



2018/03/27

(1) 将来の車運転への不安

- 急増する高齢ドライバーの事故～今後は免許返納へ加速
- 実は運転をやめたい、控えたい高齢者～「長距離」「高速道路」「街中」「夜間」は運転したくない

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

しかし「今」はクルマの運転に困っていないところに課題

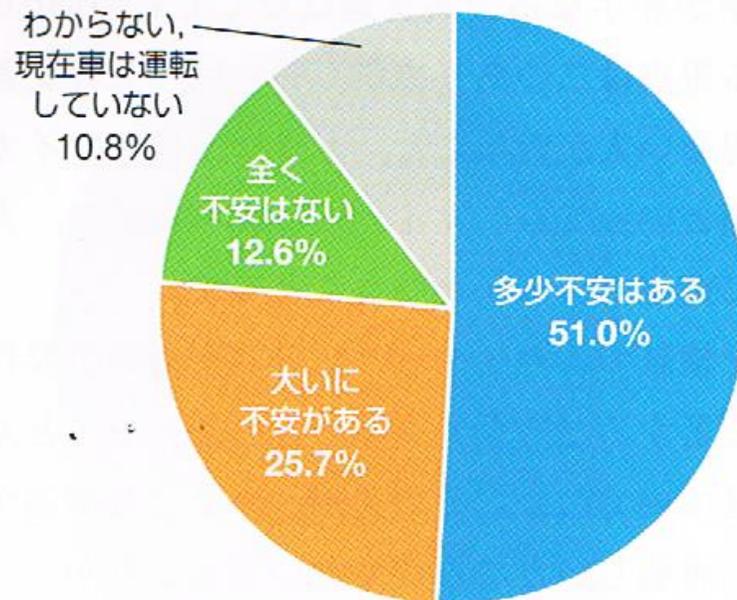


図-2 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果
「将来の車の運転への不安」(n= 3292)
(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))

(2) 見えてきたマイカー社会の限界

無理がある送迎に頼った移動

- 送迎で一見成立する移動～しかし送迎はする方も、してもらう方も負担が大きい
- 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
- 点と点だけを結ぶマイカー～街に人が滞留せずまちの活気が失われていく

もうひとつの危機的要素～スタンドが消える！

- 人口減少による需要減＋車の燃費向上＋地下タンクの改修＝小規模ガソリンスタンドの経営が成り立たない
- これを機に店を閉める高齢経営者～大規模セルフスタンドに集約される傾向～ガソリンを入れに遠くまで走る時代

(3)地域公共交通を取り巻く社会の変化

少子高齢社会の進行と移動

- 都市部でも進む高齢化～1980年代までに開発された住宅団地・ニュータウンの高齢化
- 高齢化が進む前にはわからなかった移動環境の脆弱さ～坂道や階段・狭隘な道路
- 自転車にも怖くて乗れない道路環境
- 少子化にともなう児童生徒数の減少～学校統廃合にともなう遠距離通学

人口減少と交通空白

- 全国的に進む人口減少～一部の都市圏以外過疎化の進行
- 減少した需要に見合った交通サービスの提供
- 交通空白地域・交通不便地域の存在

2018/03/27

(4)マイカーがなくても生活できるように



移動に対する不安

- まもなく“団塊の世代”が70歳台～いつまで運転できる？
- 免許を返納してしまったら生活できないのでは...実は車の便利さにどっぷりつかったがゆえの思い込みかも
- 子育て世代がもっと安全に安心して移動を～それが若い世代の定住につながる
- 若年層も病気やけがで運転できなければ“交通弱者”

それを救うのが公共交通

≪みんなでつくり育てる地域内交通（山口市徳地コミュニティタクシー）

(6)公共交通の必要性は誰しも認識するようになったが...これまでのスタイルの公共交通の限界

- 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輸送需要の減少～鉄道・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路線バス廃止・縮小の動き～10年間で12,000km／補助金政策の限界～補助を受け取るときはもっと悪くなっている／地方鉄道も10年間で10線区以上が廃止
- いつなくなってもおかしくないバス・地方鉄道
- 地域の生活に必要な移動ニーズの小規模化＝バスの限界を超えた輸送にどう対応するか

2018/03/27

2.公共交通における運転者不足 ～では他の手段で代替できるのか



2018/03/27

(1)バス・タクシー事業 におけるドライバー不 足と高齢化



近年の最大の問題＝バスもタク シーもドライバーの不足と高齢化

- 車両は空いていても貸切バスの仕事を断る／利用者はあっても高速バスの続行便をやめる
- 利用率の少ない高速バスの減便～休止
- インフルエンザの流行で病欠が増えたらアウト
- 大規模イベント（国体・高校総体・ジャンボリーなど）時に明らかな輸送力不足
- 災害時や突発的な要請（避難輸送・鉄道代行など）にバスが出せない

(2)バス・タクシー事業におけるドライバー不足と高齢化の影響

- いよいよドライバーが足りないためのバスの減便やドライバーの高齢化・後継者不在で撤退するタクシー事業所も～最寄タクシー営業所まで30～40kmもザラ
- 需要があっても、計画に新たな路線新設や延長が示されても、どこかを減らさなければできない
- 行政からの委託事業（コミュニティタクシー・スクールバスなど）も受けられない
- スクールバスの時間はタクシーが出せない
- 行政主導の災害避難計画などが立てられない



このままでは本当にみんなが公共交通を必要とする5～10年後までもたない～地域の事業者育成は社会全体の問題

2018/03/27



(3) ついに乗務員が回らなくて路線を縮小するケースも

北海道夕張市のバス半減

- 2017年10月に支線3路線を廃止
- 今いる人材で路線バスを維持するため、基幹2系統と市内循環系統・新札幌方面を結ぶ路線のみに
- 数年後にJR夕張支線廃止の予定～そのときの対応のためには今バス事業をつぶすわけにはいかない

限られたマンパワーを活かす

- 企業としての生き残り～採算部門に人手を回さねばならない
- 路線バスと他の手段を組み合わせ、効率化と役割分担
- これからは行政も一緒に人材確保を

↪ スクールバスも兼ねる夕張鉄道のバス

2018/03/27

(4) 目前に迫る スクールバス問題

こんなに増えて大丈夫なのか スクールバス

- 小中学校の統廃合～その
たびにスクールバスが増加
- スクールバスの運転手は
ほぼ“おじいちゃん”
- 数年後には運転者がみんな
70歳台～絶対的な運転者
不足になるはず
- 朝夕だけの稼働に車両と
運転者～非効率も目立つス
クールバス
- 軽トラでバス置き場に来
て点検もせずに出庫～車両
整備も劣悪～安全はどこへ



2018/03/27

(5) さまざまな移動手段が存在するが... それぞれが人材と資源を使いコストをかけている



(6)バス・タクシーで無理なら地域の共助？ ～しかし地域にも高齢者しかいない

地域の共助で交通確保は可能か

- バスの限界を超えた地域交通
- タクシーも対応ができない
- それなら地域の共助で何とかしよう～その考え方は正しい方向性。しかし...
- 交通空白地有償・福祉有償・Uberなどによるライドシェア～いずれも担い手の高齢化が課題＝実態は“老々送迎”
- いつまで続けられるか～持続性の担保されない仕組み



2018/03/27

(7)自動運転などの新技術は期待できるのか



- 現在は公道でのレベル2の実験が可能となった段階
- 技術的には2020年ごろには相当レベルに到達する見込み
- しかし技術的な到達と誰でもがその恩恵にあずかれる「普及」は異なる
- 社会的に普及するにはあと10数年は必要
- 自動運転と無人運転は異なり、運転者が不要となるにはさらに時間を要する～現在目前の担い手不足には間に合わない
- 一定の限定条件のもとでの社会実験であれば先行的に導入の可能性あり～過大な期待せず見守る

↳沖縄県南城市での公道自動運転バス実験（レベル2）

2018/03/27

3.人材確保に向けた様々な取り組み ～女性の活力にも期待



(1)なぜバスドライバーが不足するのか

根本的には職業的魅力の欠如

- 給与レベルが下がるところまで下がってしまった
- 人命を預かる不規則な仕事にもかかわらず実入りは少ない（増務なしに生活できない）
- 職業として魅力がないため、バスが好き・バスの運転がどうしてもしたい人以外バスドライバーをめざさない
- したがって大型二種免許（職業としてバスを運転するための免許）を取得する人が減る～大型二種免許保有者の高齢化と実数減
- 人が足りない～悪いけど〇〇さんやってくれないか～休日出勤の増加～きつくて辞めるドライバー
- インバウンド専門の小規模貸切事業者にはドライバーが集まっている～なぜ?...ドライバーの実入りがよい（短期的に効率よく稼げる／チップ収入が見込めるなど）～しかしすぐ辞め、また新しいドライバーが～数は充足するが定着はしない
- より「実入り」のよいダンプ・ミキサーへの転職

2018/03/27

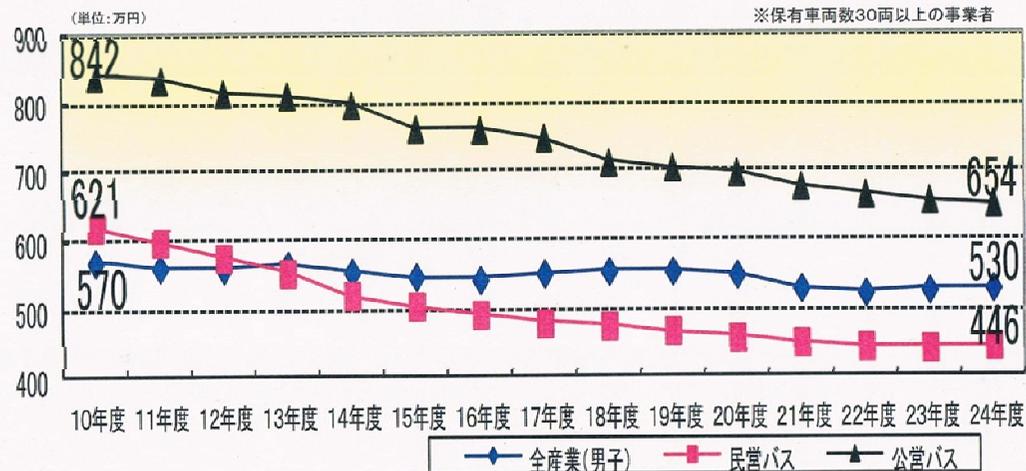
下がり続けたバスドライバーの給与レベル

乗合バス事業の人件費の推移(民間・公営別)

国土交通省

輸送人員の減少による収入減を、人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男子平均を大きく下回っている。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況



2018/03/27



(2) 募集あの手この手

- 未経験者歓迎・大型二種免許取得費用会社負担・自社養成はもうあたりまえ～免許取得までの間も嘱託として給与支給（奈良交通など）
- 住居確保・福利厚生の充実などで誘い水
- 高校・専門学校新卒者を募集し免許取得を支援～大卒・院卒も
- 実際には数少ない“地元で働ける”仕事

その結果～募集すると人数だけは来るが適性がない

↳最も広告収入の大きいスペースを自社の乗務員募集広告に（福島交通）

2018/03/27



あなたの笑顔で
みやぎを元気に

輝く女性が、企業を輝かせる。

未経験者歓迎

女性運転士 募集

宮城交通グループは宣言します!
女性の活躍推進「ポジティブ・アクション」
職場風土の改善 / 女性の採用拡大 / 女性の職域拡大
宮城交通グループでは、「安全対策」の徹底と「女性の社会での活躍」を推進するため、
女性の能力発揮に積極的に取り組むことを宣言いたします。

【応募対象となる方】

 普通免許取得後3年以上 経過した方⇒ 大型二種免許取得費用貸与

【待遇】 社会保険完備、正社員雇用制度有り、退職金制度有り、定年退職延長(65歳まで伸びます)、賞与支給、定期昇給制度有り、家族手当支給、住宅手当支給、慶事休暇 ※一部、正社員雇用後に適用となります。



まずは、お電話ください!! TEL **022-771-5311**

【受付時間 / 月～金 (祝日除く) 9:00～18:00】 【募集・採用部 女性運転士採用担当(女性スタッフが受付いたします)】

バス運転士に興味のある方、この機会にチャレンジしてみませんか?

(3)女性ドライバーを 育てる

- 人材と活力が女性層に眠っている
- 少子高齢化、社会基盤の脆弱化および子育て支援などにより“働きたい女性”は多い
- しかしバスドライバーにおける女性比率は1.5%程度(2012年度)で実数は1,200人前後
- バスの現場は長年の男社会～営業所の施設や折返し待機場所での休憩・トイレなどが追いつかない
- しかしきっかけとバックアップ体制があれば女性ドライバーの獲得は可能
- 女性ドライバーを見かける機会が増えれば弾みがつく

⇒近年積極的に女性ドライバーを募集するケースが目立つ

2018/03/27

(4)女性向けバス運転体験会



- まずはバスの運転がどんなものか、一般女性にイベント気分で体験してもらおう
- 普通免許だけが条件で女性向け運転体験イベントを開催～西鉄グループが早くから取り組んで女性ドライバー採用に効果
- 近年はいくつかの事業者が取り組み

2014年度に実施した宮城交通～2回の運転体験会にそれぞれ20人以上が集まり、7～8人が実際に応募し数人の採用へ

2018/03/27

宮城交通の女性運転体験会の1シーン

会場は営業所の一角にコースを設け 2台の大型バスで実施 参加者層に配慮してオートマチックのふそう新車を使用



プログラムの最後は募集・採用や仕事の内容などについての説明会 現役女性ドライバーの体験談もあって熱心な質問も



2018/03/27

バスを運転してみませんか? 女性の運転体験 大歓迎!!

十勝地区バス協会

運転体験イベント

3/25 (日) 11:00~15:00
芽室自動車学校 芽室町東3条10

第3回 バスドライバー コンテスト 12:00~13:00

プロのバスドライバーによる運転実技と接客サービスを実際に体験してもらいます。お客様から直接質問できる時間もあります。

バス運転体験会

11:00~12:00 14:00~15:00

芽室自動車学校教習コースで大型バスを運転してみませんか? プロのバスドライバーが付き添います。普通免許をお持ちの方ならだれでもOK!

事前予約が必要です 普通運転免許のある方

バスドライバートークショー

- ・女性バスドライバー編
- ・若手バスドライバー編

バスドライバー採用相談会

- ・人事担当者が質問に直接お答えします
- ・大型二種免許取得養成制度も説明

BUS ご予約・お問い合わせ (事務局)十勝バス株式会社 TEL.0155-37-6500 (担当:鈴木、長沢)

(5)地域・業界ぐるみで取り組むドライバー確保

- バス・タクシーのドライバー不足は介護士や保育士の不足と同レベルの地域社会全体の課題
- 行政も主体的に取り組むべき～山口市では交通政策の次年度計画に「運転体験会の開催」をプログラム
- しかし少しでも条件の良いところが募集すると流れる傾向～いかにして引き止めるかも課題
- 今いる人材をつなぎとめることも重要～プロドライバーの誇りを育てる

2018/03/27

現場のモチベーションを高める 接客コンテスト



- バスドライバーはサービス業でもある～いかにお客さんの方を向いた接客ができるかをコンテストで競う
- 普通のサービス業と異なるのは乗客の命を預かっていること～安全とサービスの調和を学ぶ
- さまざまな状況に的確に対応できるのがプロドライバー

西武バスが毎年実施する接客コンテスト 各営業所の代表選手が模擬のバスで実際の運行になぞらえて接客を行い、一定の基準で評価する

2018/03/27

西武バスの接客コンテスト

本社事務員が扮したいろいろな模擬乗客が乗ってくる みんななかなかの役者

最優秀賞の乗務員に社長から賞状が渡される



2018/03/27



現場のモチベーションを高める プロの運転技術を評価

- 自動車運転免許の最高峰である大型二種をもったバスドライバーは自動車運転技術については誰にも負けないプロ
- その運転技術を競い、「腕」を確かめる技能コンテスト
- 自分はプロであることを再認識すると同時に過信もなくし「安全運転のプロ」であることを確認する

川崎市交通局と横浜市交通局が共同で実施する「安全運転技能コンクール」

休日に施設駐車場を借り、臨時のコースをつくって行う

2018/03/27

川崎市・横浜市の技能コンテスト

障害物コースを運転 スピードではなく
ぶつけないことが競われる～一度も切り
返さずに通過できる選手は少ない コー
ス作りも秀逸



公募の市民を乗せて走った評価も含め、各交通局、総合それぞれ優秀者が選ばれ、局長から表彰される



2018/03/27

教習システムと免許取得の仕組み



- 大手事業者の中には素晴らしい教習施設を擁しているところも多い
- 実車走行教習と座学を組み合わせ、必要十分なカリキュラムを構成
- 新人教育だけでなく一定の経年ごと、シニア、再教育プログラムなども
- このような施設を地域（運輸局単位など）で公的に確保することも必要では？

西日本鉄道がグループ約3,500人のドライバーの教習を行う「西鉄自動車教習所」

西鉄の教習所

滑りやすい路面の体験 一定の場所で急ブレーキをかけ、いかに“止まれないか”を実体験



座学の教室 近年はドライブレコーダーなどを活用した教育も



2018/03/27

西鉄の教習所

路線バスを改造した安全運転推進車の
外観と視野計測器を装着した運転



車内では安全・省エネ運転・発声な
どについて数値化・見える化できる
さまざまな機器を搭載



2018/03/27

4. 人手不足を補う手法 ～今ある資源を有効活用



2018/03/27

(1)路線バスとスクールバスとの統合

混乗による有効活用

- 同じようなところを別個に走る路線バスとスクールバス
- 混乗方式により両方を効率的に運用する

横たわる課題

- 学校統廃合の「条件」
- 別系統の補助金や管轄部署の「縦割り」で相互無連絡
- 保護者による一般混乗へのアレルギー
- 本来の輸送目的との兼ね合い（送迎バス等の場合）



↪路線バス沿線の学校は路線バスが乗り入れてスクール輸送（宮城県石巻市）

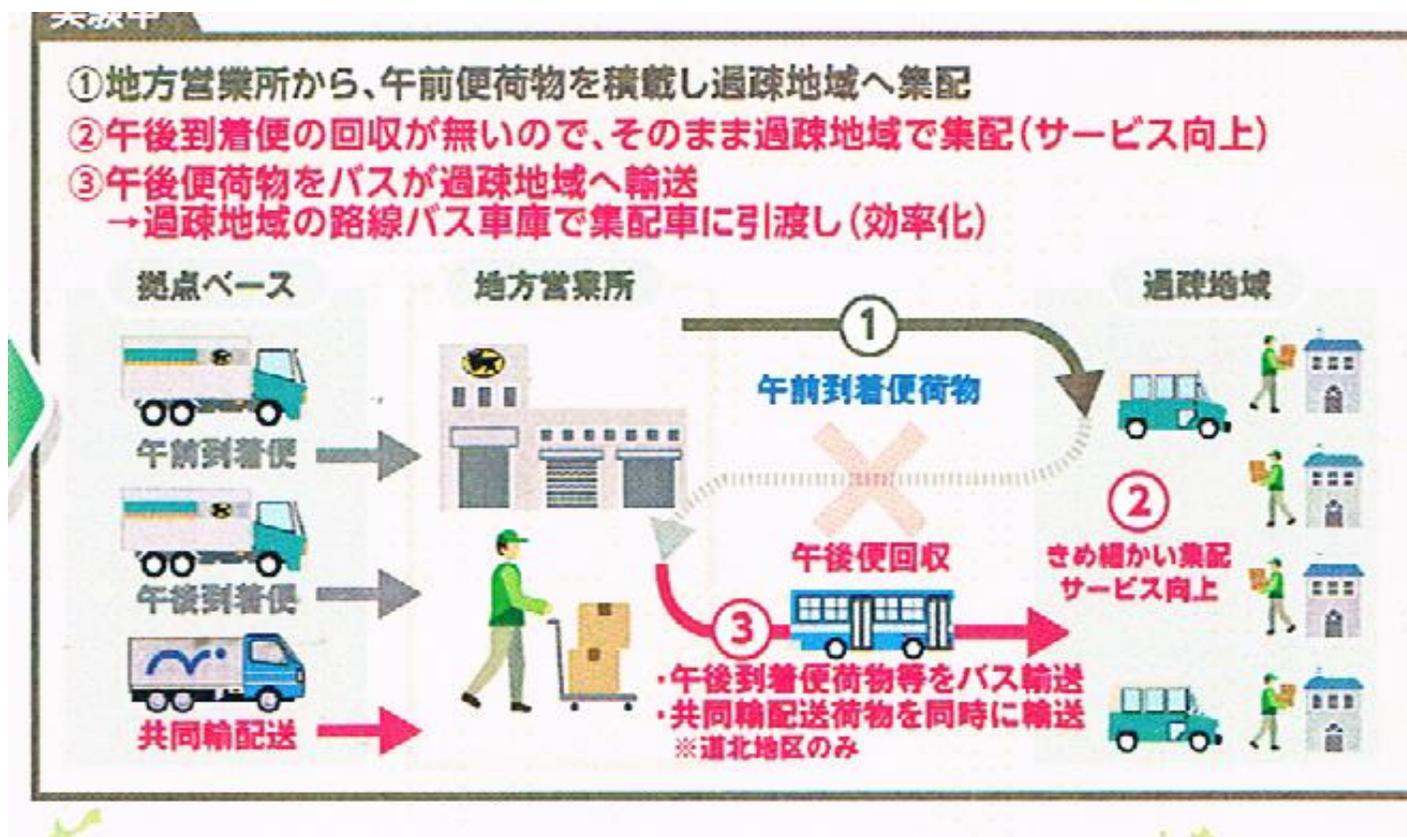
2018/03/27

(2)複数モードのコラボレーション～宅配便 とバスの客貨混載

(都市間バスへの混載事例＝岩手県北自動車・盛岡～宮古)



宅配便とバスの客貨混載 仕組みと効果



2018/03/27

宅配便とバスの客貨混載事例

十勝バス（北海道）足寄～陸別間／全但バス（兵庫）江原～東河内間



2018/03/27

(3) 今後の地域交通を 占う客貨混載とその先



効果を上げつつある「客貨混載」

●現在北海道・岩手・宮崎・熊本
・愛知・兵庫・奈良7道県で実施～
検討中の地域あり

●バス事業者は荷物料金が増収、
ヤマト運輸は集配送トラックの効
率化～双方にメリット

●地方バス路線の維持と地域宅配
サービスの向上に期待

今後はさらに先へ

●バス・タクシーの対応できない
末端部にも今後交通弱者が増える

●とはいえ自家用有償やライドシ
ェアは安全性・持続性の面で不安

●では末端部では逆に宅配車にバ
スに乗って町へ出る人を“混乗”
させてはどうか

↷宮崎交通とヤマト運輸のタイアップで
客貨混載を行う西都～西米良線

5. 交通ネットワークの構築と 生活エリアの足



2018/03/27

(1)地域に合った上手なネットワークづくり



- 地域の基幹となる幹線をしっかりと位置づける
- 最も地域の人の流れに合ったネットワーク～隣接市との一体的な検討も必要
- 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を確保（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

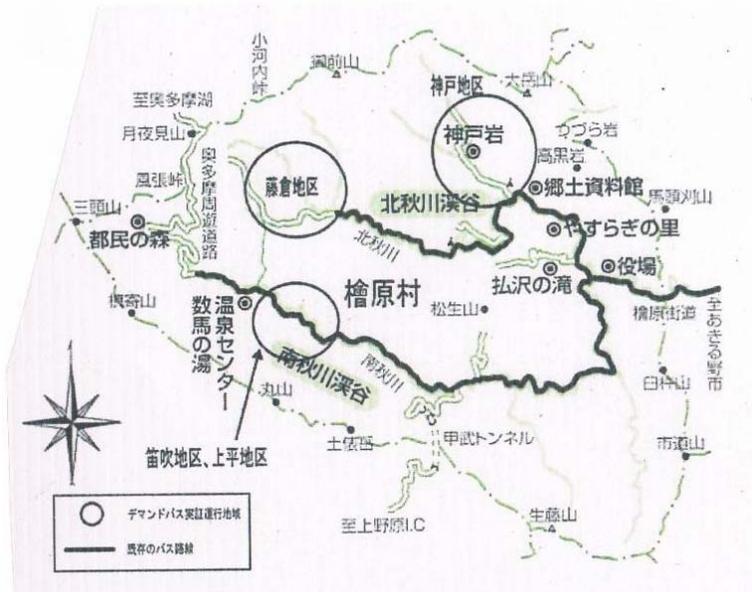
↷大学病院を結節ターミナルとしてリーダーのコミュニティバスと接続を図る岐阜市の基幹連節バス

2018/03/27

<ネットワークのつくり方～東京都檜原村の例> 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



2018/03/27

(2)交通結節点を人の集まる場所へ



- 「幹」「枝」「葉」を有機的に結合～
- 結節点を上手に構築する～新たにできる集客施設は交通結節機能として有効活用
- 乗継抵抗を低減するハード・ソフトの取り組み
- 駅やバスターミナルそのものを人の集まる場所に
- コンビニ・道の駅などを上手に活用

↳ゾーンバス乗継ターミナルとして近隣を巻き込んだ発達を遂げた盛岡市の松園バスターミナル

2018/03/27

(2)交通結節点を人の集まる場所へ

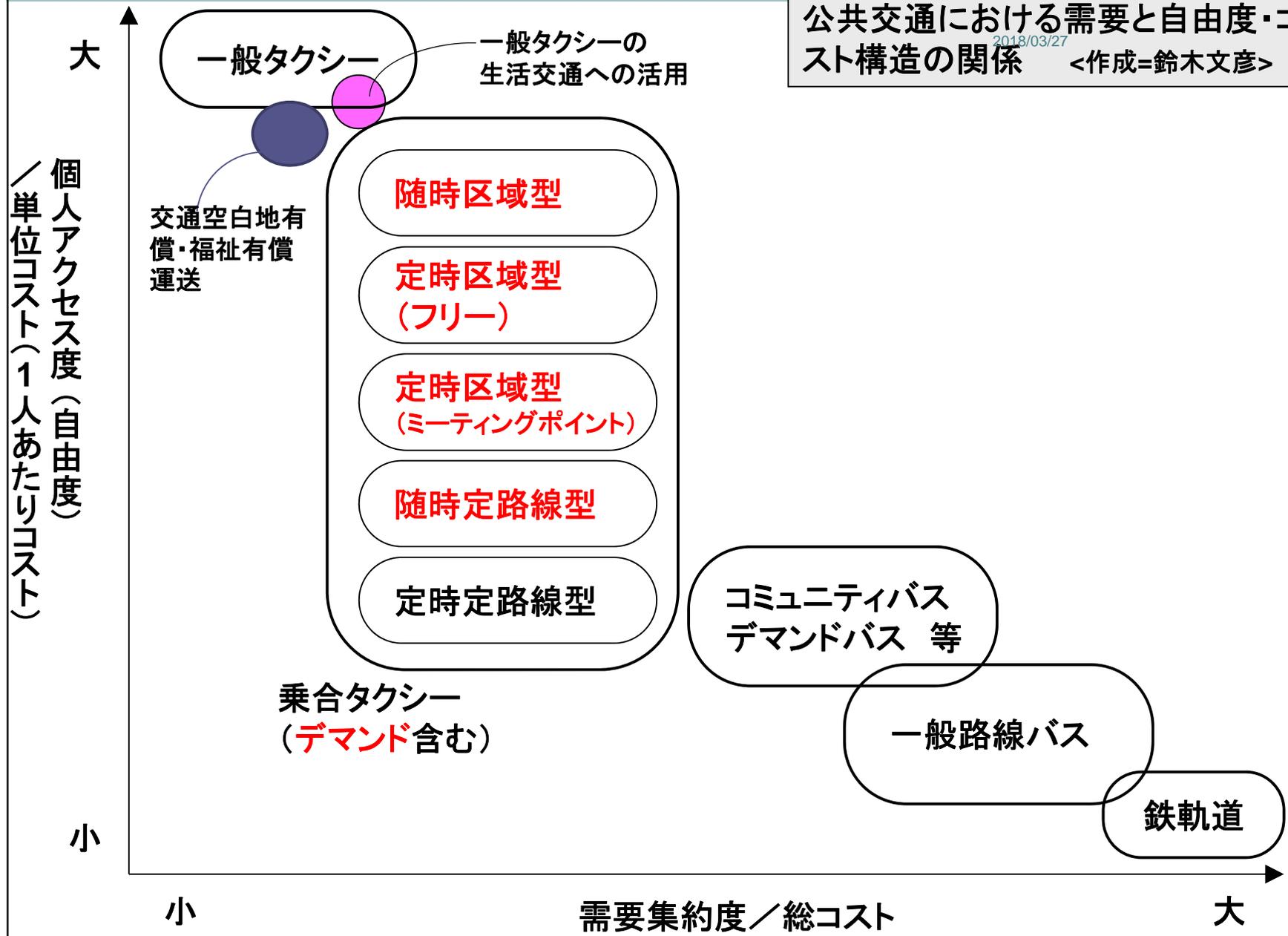
コンビニをバス停として活用し、幹線路線と支線を接続させる交通結節点兼地域拠点に（岩手県大船渡市）



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)



公共交通における需要と自由度・コスト構造の関係 2018/03/27
<作成=鈴木文彦>



(3)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要する
- 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
- 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

福祉移送サービスとの関係

- 乗合交通と福祉サービスは目的が異なる～乗合交通に福祉的視点を持たせることは重要だが、ひとつにまとめようとすると誰にとっても使いにくいものになる
- 都市圏では福祉タクシー・子育てタクシーの活用などを広く議論すべき～複数機能の統合は議論の余地はあるが、それぞれの本来の目的を優先する中での限定的な取り組み

2018/03/27

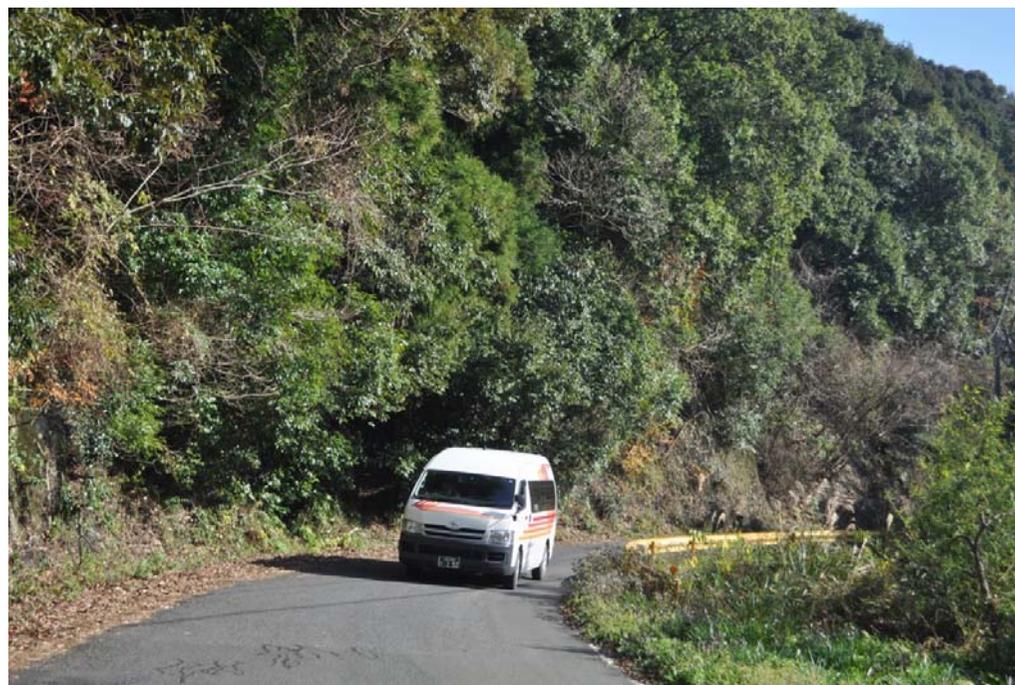
(4) コミュニティバスの全国的な課題



- 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
- 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～利用者あたりの財政負担が大きい
- 外来者には情報がなく使えない
- 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

2018/03/27

(5)注目される デマンド交通だが...



- 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
というメリットが広まっているが…
- 複数のデマンドを同時に満たす～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
- 乗合率が低く利用者にとっては「安いタクシー」

財政負担で運行するなら「時間を決め」「利用範囲を絞る」

↳街中から約7km入った山間の集落まで1人の利用者を送り届け、同じ距離を回送で戻るデマンド交通

2018/03/27

(6)一般タクシーを活用した生活交通

長野県豊丘村の福祉タクシー

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

なぜタクシー活用が優れているか

利用者はふつうにタクシーを呼んで乗るだけ／事業者も行政も新たなシステムや投資が不要／仕組みが単純でわかりやすく、事業者は通常の営業利益が得られる／利用者は自分が得するように工夫するので乗合が進み、その分行政負担が減少／事業者は一定の仕事が入るのでその地域に定着



6. 地域住民と協働で取り組む生活交通



(1)公共交通に対する意識改革

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

“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

「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」の関わりは必要
- どこまで財政負担ができるか／どんな財政負担なら住民合意が得られるか～行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- 住民に考え、話し合うきっかけをつくり、情報を提供するの行政の役割
- 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

(2) 取り組みのポイントとめざすところ

3つのポイント

- 交通は「ネットワーク」を構成して初めて機能する
- 地域に最も適した交通モードを張りつける
- 住民参加～みんなが当事者

そして最も大切なこと＝将来に持続できる公共交通

- 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、それぞれが役割を果たし応分の負担をする～みんなが「当事者」
- 将来拡大する必要性に対して今、何をすべきか～みんなが「自分の問題として」考えよう
- 本当に必要なものは地域の状況によって異なる～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、ブームに安易に乗らず、地域に合った自前の（身の丈に合った）計画を

(3) 山口市で考えてきたこと

- 行政が一方的に考え、つくったコミュニティ交通を与えても現実のニーズに合わないケースが多い
- 漫然と赤字の部分を100%行政が補助する仕組みでは誰も何も考えず工夫もしない
- 地域のことは地域の人たちが主体的に考え、自ら作り上げれば本当のニーズも満たし、自分たちの交通として利用促進にもつながる
- 行政がやるべきことと地域がやるべきことの役割分担と責任範囲を明確に～基幹交通は行政・事業者が整備
- 一生懸命取り組んだ地域に対し行政が一定の支援をする～頑張った地域が報われる仕組み
- 継続と支援には基準を設定～収支率と乗車率に一定のラインを設け一定の期間の中で達成に向け努力

2018/03/27

地域住民が主体的 に関わる生活交通



●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

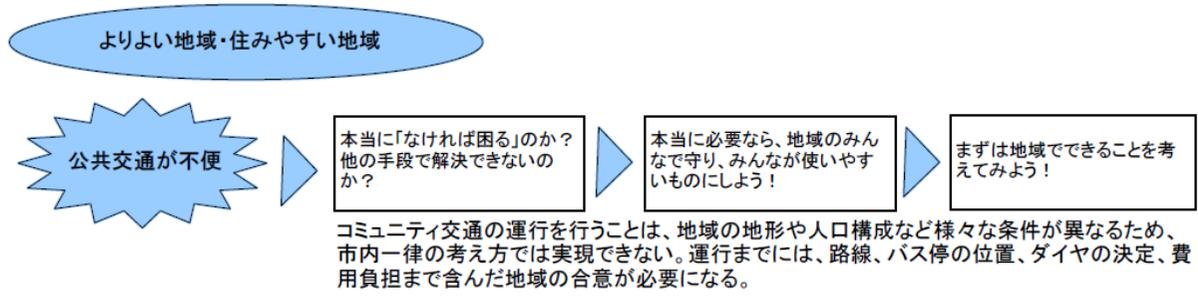
●コミタクを運営するラインに達しない過疎地域においてはグループタクシー制度を併用

●すべての地域に公平に機会があり何度も繰り返し勉強会を開催

↷基幹路線のバスと地域のコミタクが結節点で目の前で接続

コミュニティタクシーの導入

「コミュニティ交通」成功のポイントは地域の主体性にある



コミュニティタクシー実証運行【1年間】

【資料2】
実証運行の概要

■対象地域(①～③全てを満たす地域)

- ①交通不便地域
- ②高齢者など移動に不自由している人の多い地域
- ③地域自らが主体となって取り組む地域

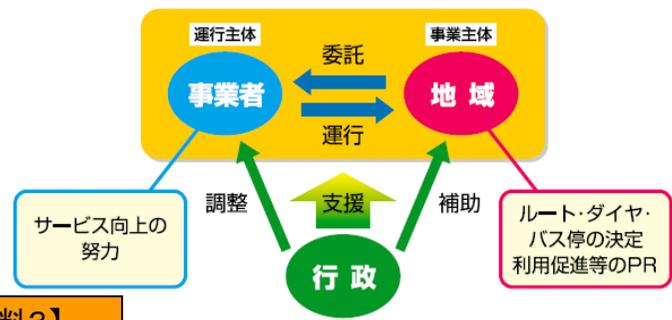
■事業主体 地域組織

■運行範囲 最寄の駅やバス停、地区の中心地間

■運賃 移動距離や採算性の観点から地域が決定

～地域主体のメリット～

- ・ルートやダイヤ、バス停などに地域の実情を反映させやすい
- ・地域に貢献したい身近な事業者の参加も促せる
- ・愛着が持たれ、みんなが利用するようになる
- ・交通を介して地域づくりや地域の連帯感が強まる



本格運行【3年以内に基準を達成することを条件に補助】

【資料3】
本格運行基準

■定性的基準 ◇高齢化率 ◇交通不便地域 ◇地域主体 ◇地域の協力

■定量的基準

- ◇収支率 30%以上 (年間乗車人数×正規運賃+協賛金等)÷運行委託費
※地域内に病院または商業施設がない場合は、25%以上
- ◇乗車率 30%以上 1便あたりの乗車人数÷使用車両の定員

みんなで議論して改善

利用促進、協賛金の募集、運行計画改善など

利用促進、車両小型化、運行計画改善など

2018/03/27

山口市のコミュニティタクシー

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）



2018/03/27

(4) みんなでつ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（青森県鱒ヶ沢町）



2018/03/27

(5) 一方で最近見えてきた課題



- 取り組む地域住民の高齢化
→ 後継者をどう育てるか
- キーマンは必要だが...
→ 頼りすぎると続かない恐れ
- 地区人口の減少～利用者増（＝収入増）の限界
→ つねに運営や運行方法、負担のしかたの見直しが必要
- 地域事業者の人手不足や撤退の恐れ
→ 地域事業者を育てることも

↳ 住民主体で運営する大崎市（宮城）田尻地区デマンドタクシーだが、利用者1人の動向が乗車率に大きく影響

2018/03/27

7. 利用促進を進めるにあたって



2018/03/27

(1)まずは鉄道・バスを利用する



●マイカーの普及は人の生活行動範囲を大きく拡大～すべてを公共交通でカバーすることは不可能＝毎日の移動を公共交通に切り換えるのは無理

●でもみんなが何かの機会に年1回でも乗るなら、たいていの鉄道やバスは続けられる

●例＝三陸鉄道の震災前の年間赤字額約1億円は沿線人口の半数が年1回往復利用すれば解消する／山口市のバス路線維持への補助額は年1億9千万円～山口市の人口は19万人強＝1人が年1回1000円バス運賃を払って乗ってくれば解消

2018/03/27

(2)公共交通って楽しいね



- 既成概念からの脱却～プラス発想への転換
- 他の業界なら普通の発想をもう一度考えてみよう
- いろいろな「仕掛け」をしてみよう
- やれることは何でもやる～ダメなら見直せばよい
- 企画・準備するスタッフも現場も楽しくできる方法を探る～やる方が楽しければ利用者や沿線にも楽しさが伝わる～現場の士気も上がる

↪京王電鉄バスグループが毎年12月に取り組む「クリスマスバス」 装飾を施したバスでサンタ姿のドライバーが子供たちにプレゼント

2018/03/27



(3) みんなの参加で楽しく利用促進

- まずは公共交通に触れてもらう機会が必要～バスや鉄道のイメージアップ
- エコ通勤・地域のイベントやお祭り等とのリンク
- 事業者のみならず県や市が主体的に参画
- 現場の一体感がモチベーションを高める
- ここから生まれる相互の信頼関係

↪初めて鉄道事業者とバス事業者が共同で主催し1300人の来場者を集めた「鳥取・若桜谷のりものまつり2016」と日本交通のミニバス

2018/03/27

小平市コミュニティバス 沿線の子供たちが次バス停の案内放送

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）



2018/03/27

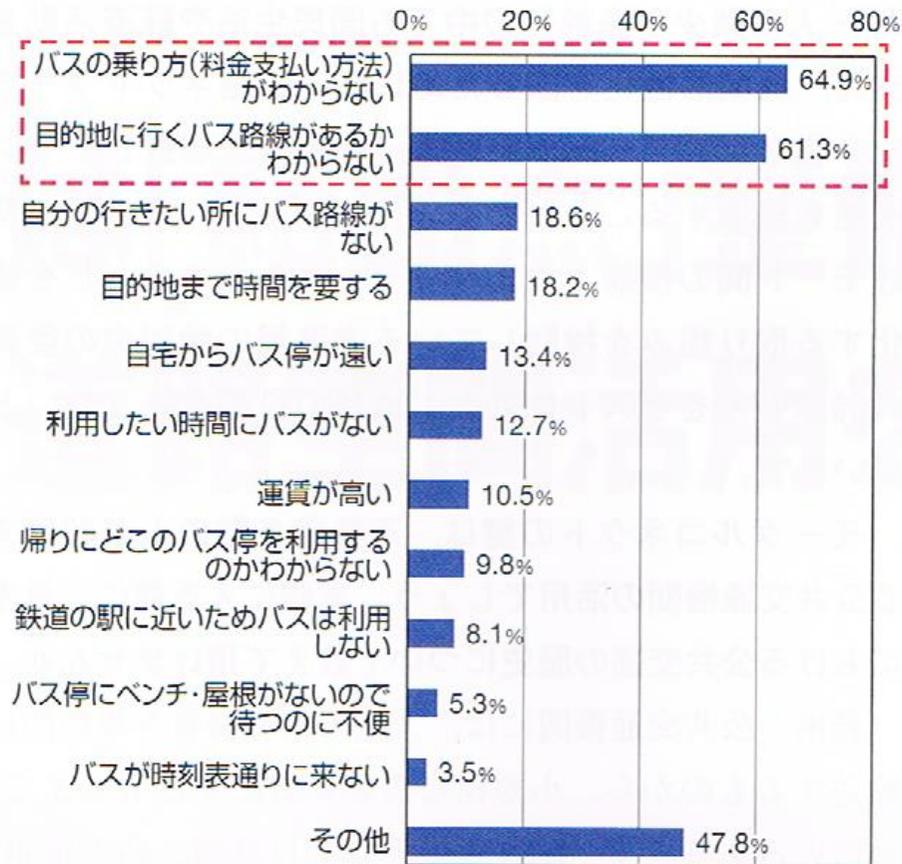


図-3 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果
「バスを利用しない理由」(n=3254)

(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))

(4)公共交通をわかりやすく

『路線バスの旅』がほぼ流行らない根本原因

高視聴率のテレビのバス旅番組～しかし路線バスの利用者は増えていない

なぜ?～その1

ローカルバスは地域のニーズでできている

→外来客にとって使いやすい設定とは言えない

なぜ?～その2

つながらない路線バス～路線廃止による分断・末端部からの撤退

なぜ?～その3

わからない路線バス

2018/03/27



利用者目線での情報発信とインフォメーション

- 近年のWeb情報の発達により調べるベースは整いつつある～しかし検索には一定の知識が必要
- 紙ベースも一覧性などから見直され、自治体、事業者のバスマップ作成事例が増加
- 外国人対応やバス系統ナンバリングも改良が進んでいる
- さらにはバス停の改善や使いやすい運行形態などへの発展
- そして見直される「人」の力～ハードからハートへ



▽ターミナルでの案内人配置（盛岡駅）
／病院路線で高齢者をサポートするアテンダント（静岡市）

2018/03/27

路線バス利用促進

高齢者には「乗りやすいバス」

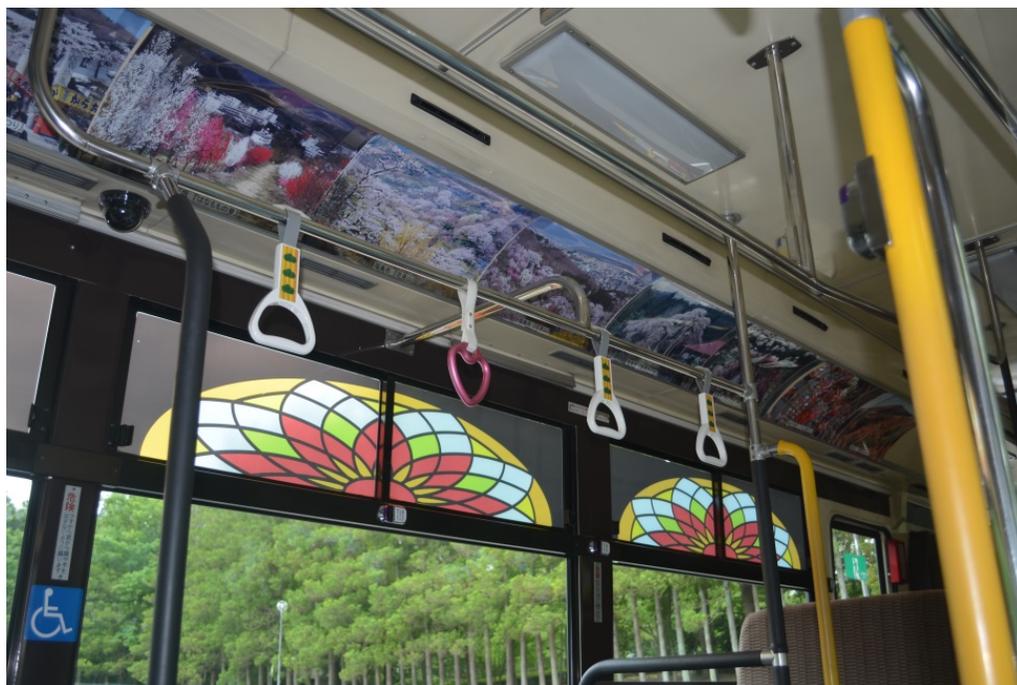
子どもたちには「乗ってみたいくなるバス」

女性にとっては「きれいで安心して使えるバス」

そしてみんなにとって「わかりやすいバス」

利用促進はどうせやるなら
楽しくやりましょう

♡ハートの吊革をひとつだけ装着した福島交通 山口県内でも実施



以上