

研修先	早稲田大学環境総合研究センター×地方議員研究会共催セミナー
日時	平成30年5月29日(火)
場所	早稲田大学大隈記念タワー
テーマ	1. 地方公共交通の基礎知識 2. 地方公共交通による新しいコミュニティづくり
対応者 (講師)	株式会社早稲田大学アカデミックソリューション主幹研究員 井原 雄人

概要

1. 地方公共交通の基礎知識

(1) 地方公共交通の動向、地方公共交通網形成計画について

◆モータリゼーションの進展

1960年代まで = 一時交通網・インフラ整備 ⇒ 電車・路線バス

1970年代以降 = 高度成長期・車依存社会の進展 ⇒ 電車・路線バス＋自
家用車

※居住地の郊外への拡大(新興住宅地) → 自家用車での移動を前提

現在 = 高齢化社会・脱車依存 ⇒ 電車・路線バスの減便廃線、
自家用車の減少(免許返納)

※公共交通空白地域の拡大 → コミュニティバス等の運行

◆地域公共交通の負のスパイラル

利用者側の要因 = モータリゼーション・少子高齢化・情報化の進展

事業者側の要因 = 運転手不足・燃料費高騰・車両費増加

公共交通のサービス低下(路線縮小、運賃向上)

↓ **負のスパイラル**

公共交通利用者の更なる減少

◆地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

・運転のできない学生や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保

人の交流の活発化

・観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活発化

コンパクトシティ&ネットワーク

・諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供

まちのにぎわい創出や健康増進

- ・外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」による健康増進

(2) 公共交通空白地有償運送やデマンド交通の実例

◆改正地域公共交通活性化・再生法（2014年）

第4条（国等の努力義務）

- 1 国は、…略
- 2 都道府県は、…略
- 3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携をはかりつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。
- 4 公共交通事業者は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

◆地域公共交通網形成計画

- ・「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす。
- ・地域の取り組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網を形成する。
- ・広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成する。

◆運行計画の種別

○路線定期（路線バス）

- ・路線を定めて定期に運行するバス 一般路線バス、高速バスなど

○路線不定期

- ・路線を定めて予約に応じて「不定期」に運行するバス

○区域運航（デマンドバス）

- ・運行する区域を予約に応じて運行するバス。10人以下の車両が多く「乗合タクシー」と呼ばれることが多い。

◆デマンド運行のパターン

◎迂回ルート型

- ・通常は定時定路線運航を行い、デマンドがあった場合のみ迂回ルートの運行をする。

◎一部区間デマンド型

- ・一定の地点までは定時定路線運航を行い、その先の地点からデマンドがあった場合のみ延長運行する。

◎設定ダイヤデマンド型

- ・あらかじめ設定された路線およびダイヤをデマンドがあった場合のみ運行する。

◎区域型

- ・あらかじめ定めた区域の中に設定した停留所間を任意に運行する。

2. 地方公共交通による新しいコミュニティづくり

(1) 地域公共交通を交えたまちづくりの実例

◆地域公共交通はまちづくりの手段

- ・地域公共交通を交通の問題だけで自立的に解決することは困難
- ・地域公共交通をまちづくりの手段の一つとしてとらえて、他の地域資源と組み合わせることで、まちづくり全体の中で維持していくことが必要

◆やまさか乗り合いタクシー

《北九州市八幡東区枝光地区で運行》

運 営：株式会社光タクシー

料 金：1回 150円

走行ルート：1周4km前後 5ルート62便

年間利用客数：89,000人

運行形態：貸切車両での運行（黒字経営）

この地域は、斜面地に住宅が立ち並び狭隘道路が続き、路線バスの通行が難しく、歩行および高齢者の運転が困難な地域であることから、タクシー事業者（光タクシー）による乗合タクシーが運行されている。

(2) 地域公共交通が生み出す新しい価値

公共交通×様々な地域資源

◆ ICT技術を用いたモビリティ・福祉連携による安心安全な街づくり

【高知県宿毛市】

- ・ 需要時間帯に合わせた路線設計
昼間の市街地・病院への需要に加え、通学時間帯はスクールバスとして利用
- ・ ICカードによる利便性と安全安心の確保
- ・ 高齢者に優しいモビリティ
乗降が容易な低床バスの導入
- ・ 新しい高齢者コミュニティの形成
路線の中途となる市中心部への集会所の設置
病院を中心としたコミュニティの拡大

◆ 観光と交通を繋げる街づくり

【奈良公園付近】 略

◆ 観光・交通・環境・文化を繋げるコンパクトな街づくり

【高知県】 略

(3) アクセシビリティの高い地域公共交通

アクセシビリティとは？

辞書的な意味

- ・ 近づきやすさやアクセスのしやすさのことであり、利用しやすさ。利便性。交通手段への到達容易度。ある地点や施設への到達容易度。

国交省的な意味

- ・ 時間的アクセシビリティ指標⇒公共交通の乗り場（鉄道駅・バス停）においてどのくらい利用しやすいかを示す指標（運行本数が多いほど高い）
- ・ 空間的アクセシビリティ指標⇒公共交通の路線が近くにあるかを表す指標（路線長が長いほど高い）
- ・ 総合アクセシビリティ指標⇒時間的アクセシビリティ指標と空間的アクセシビリティ指標の積
- ・ 金銭的アクセシビリティ指標⇒公共交通の運賃面での利用しやすさを表す指標（金銭面での利便性が高いほど高い）

**アクセシビリティが高い＝利用者が、乗りたいときに乗れて、
行きたい所に行ける**

◆アクセシビリティの高い地域公共交通を目指して

×繋ぐ交通手段 ⇒ 公共交通空白地域に居住する住民の利便性は向上したが、居住しているコミュニティの衰退は止まらない

◎巡る交通手段 ⇒ 新たな交通手段により、新たな地域内のコミュニケーションに寄与しコミュニティが活性化

結 果

- コミュニティ内の商店街や小規模店舗の利用を推進し、商店街そのものの活性化
- 高齢者のお出かけの増進、集う仕組みの創出
- 車両内や停留所を社交場とした新たなコミュニティの創出
- 住民自ら設計することで自分たちのバスという意識変容
- 地域の共通財産として認識することで地域企業によるCSR対象に

所 感

高齢化が急ピッチで進んでいく中での、本市の公共交通空白地域（特に丘陵地帯）の交通網の整備（高齢者の移動手段の確保）に早急に取り組むべきと痛感！

以上
—作成者 松崎 正和—