

事例紹介と課題提起

福島大学 うつくしまふくしま未来支援センター
特任准教授 吉田 樹

0. はじめに

■ 皆さんに考えていただきたいこと

① 地域公共交通(≒路線バス)はなぜ必要か？

- ◆ 「クルマを持たない高齢者のために必要」などと言われる一方、公的支援(税金)が投じられて維持されている現実。
 - > なぜ、公的支援を投じて地域公共交通を維持することが必要なのか？

② 「バスは使われない」が当たり前なのか？

- ◆ 「前年比マイナス数%は当然」「何をしても利用者は増えない」
 - > 後ろ向きな「常識」では、衰退の一途をたどるだけでは？

③ 地域公共交通を支えるのは誰か？

- ◆ 事業者が運行し、行政が公的補助を投じる。地域住民は？
 - > 結局、**地域公共交通を支える「仕事人」は誰か？**

1. わが国の地域公共交通が衰退した理由

■ 長期的な「バス離れ」が続いた

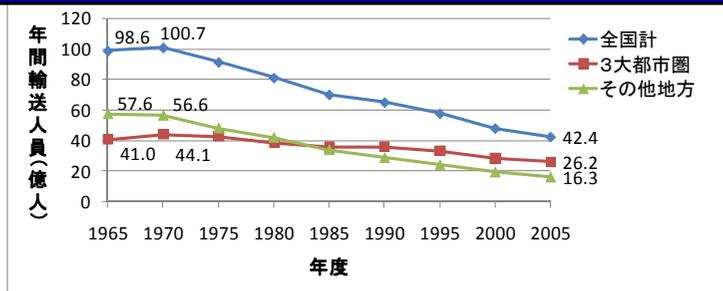
・ 乗合バスの年間輸送人員：

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) → 40.6 億人 (2007)

* 一人あたり年間利用回数 99 回 (1970) → 32 回 (2007)

➡ 「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. わが国の地域公共交通が衰退した理由

■ 退潮が続いた理由

- ・ 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

➡ 労働集約型産業である乗合バス事業は、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⇒廃止・減便⇒利用者減」の悪循環に陥りがち

■ 規制緩和後の政策動向

- ・ 地域協議会(2002～; 国庫補助路線)、地域公共交通会議(2006～; 主に市内路線・市町村運営有償運送)、**地域公共交通総合連携協議会**(2007～; 地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会)など「**協議会ブーム**」

**地域公共交通の「マネジメント」の責務は市町村へ
しかし、多くの市町村がこのことに「気づいていない」**

1. わが国の地域公共交通が衰退した理由

■ 乗合バス事業者における労働環境の悪化

個々の従業員・運転者が受け持つ仕事量の増加

年 度	10万キロあたり従業員数	10万キロあたり運転者数
1980年度	7.1人(実数207,675人)	3.4人(実数100,312人)
2004年度	3.1人(実数 94,512人)	2.4人(実数 72,303人)

全産業平均に比べて長い労働時間と低賃金

- ・ もともと長い労働時間（全産業男子に比べ 約250時間長い）
- ・ 低くなった年間所得（全産業男子に比べ 約 50万円低い）

⇒ 乗合バス業界は労働集約型産業であるため、経営改善におけるコスト縮減要求に、人件費を切り下げることで対応してきた

乗務員不足も顕在化しつつある今日、事業者だけがリスクを背負うのでは、地域公共交通の確保・維持・改善は困難

1. わが国の地域公共交通が衰退した理由

■ 地域公共交通を支えるのは誰か？（一般論）

交通（乗合バス）事業者

- ◆ 補助路線：多額の赤字を背負うリスクは避けられるが、利潤をあげることはできず、**経営上のインセンティブ**となりにくい。
- ◆ その結果、自社の「商品」である、路線やダイヤを改善する取り組みが遅れ、「広告」である路線図等の提供も十分ではない。

行政（市町村）

- ◆ 不採算バス路線や、コミュニティバスやデマンド交通の運行費を補助しているが、「投資」と捉える例は少ない。

地域（市民）

- ◆ そもそも、公共交通に意見し、改善に資する「場」がない。

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、なぜ必要か？

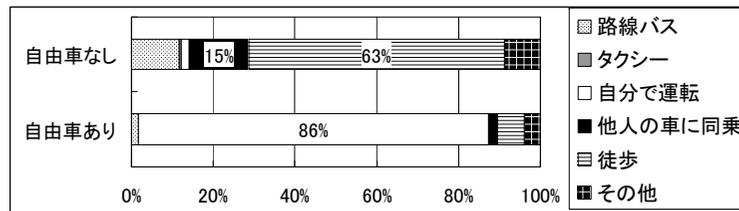
■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

① 市民の「お出かけ」を守る

- ◆ クルマを使えば、「いつでも」「どこでも」行けるが、クルマがなければ「お出かけ」が著しく制約される地域に住み続けられるか？

【青森県佐井村(下北半島)での調査(東京都立大(当時)・2004年)】

- ・ 調査当時、公共交通が提供されていない地区が複数存在
- ・ 自分で自由に使えるクルマ(自由車≒マイカー)のない市民の移動手段(通院・買物)・・・6割が「徒歩」= 集落で閉じこもる
- ⇒ 自由車のある層・・・9割が「自動車」を運転して活動する



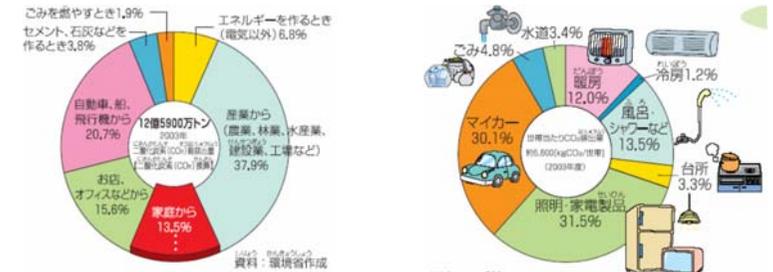
2. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

② クルマに依存したライフスタイルの限界

- ◆ 地球環境的に持続的ではない
 - # 標準的な家庭で排出される二酸化炭素の3割がマイカー
- ◆ 人と人がつながる(交流する)機会が失われる
 - # 「コミュニティ」バスの所以；公共交通は地域社会を映し出す

【二酸化炭素排出量に占めるクルマの割合】



2. 地域公共交通は、なぜ必要か？

■ 地域公共交通が必要な「3つの理由」

③ まちなかの賑わいを演出する

- ◆ まちなかの来訪者数が同じであっても、停留所に人が滞留し、停留所から街を回遊することによって、賑わいが生まれる。
クルマが混雑しても「賑わい」と言わない。

【フランス・ストラスブール市(人口26万人)のBefore・After】

- ・市街地メインストリートの自家用車乗り入れを禁止⇒公共交通優先に



3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ バスが使われない「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。

⇒ 「お出かけ」に「使える」ルートとダイヤこそ、「商品」である

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。

⇒ 新規顧客を惹きつける情報の「見せ方」の工夫が肝要

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. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

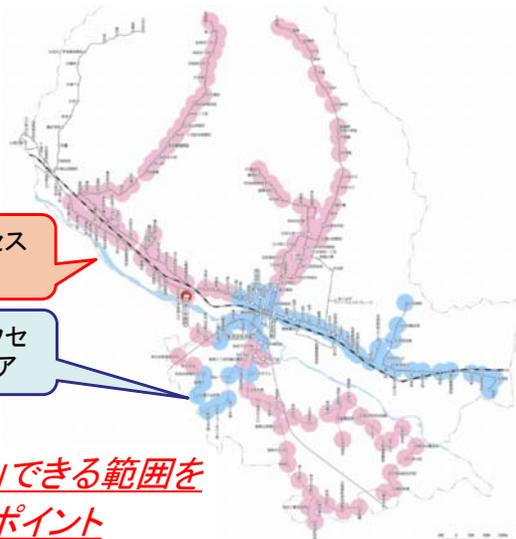
■ 足利市生活路線バス再編の「改善指標」

足利赤十字病院 へのアクセス

- * 外来受付時間内
8:35~11:20に到着できる
範囲

路線再編後にアクセス
可能になったエリア

路線再編前からアクセス
可能であったエリア



公共交通で「お出かけ」できる範囲を
拡大することがポイント

3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ バス交通の「軸」をつくり、鉄道や支線と結節させる

東京都日野市「日野市ミニバス」路線再編



3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ 東京都日野市「日野市ミニバス」路線再編

- ・同等の事業規模(=台数・乗務員数)で「**軸**」の**増便**を図る。
 >「広く、薄く」という発想から、減らしてはいけない「軸」の設定へ



3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ 東京都日野市「日野市ミニバス」路線再編の成果

- ・路線再編実施前(H21.9)との比較で、乗客数は118%に増加
- ・**増便・パターンダイヤ化した路線**(平山循環・市内路線)は、いずれも倍近い乗客の獲得に成功

	月利用人員		再編前比	運行回数	その他改善
	再編前(H21.9)	再編後(H23.9)			
市内路線	11,869	20,073	169%	8.5回→17.5回	パターンダイヤ化
三沢台路線	28,496	27,043	95%	19.5回→19.5回	
南平路線	35,720	41,078	115%	36.5回→36.5回	パターンダイヤ化
旭が丘循環路線	9,293	6,613	71%	9.0回→12.0回	パターンダイヤ化
平山循環路線	4,304	10,233	238%	7.0回→12.0回	パターンダイヤ化
落川路線	6,177	8,316	135%	11.0回→11.0回	
川辺堀之内路線	3,783	4,593	121%	8.0回→8.0回	
合計	99,642	117,949	118%		

3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ 「分かりやすさ」の改善～三鷹駅北口バス案内板～

のりば Stop No.	系統番号 Route No.	行先 Destination	主な経由地 via	バス会社 Bus Company
1	線01	志摩 for Misaka	三鷹駅北口 → 志摩	関東バス
	線02	武蔵野駅 for Musashino Sta.	三鷹駅北口 → 武蔵野駅	関東バス
	線03	田原橋 for Tawarabashi	三鷹駅北口 → 田原橋	関東バス
	線04	多摩六都科学園 for Tamako Science Coll.	三鷹駅北口 → 多摩六都科学園	関東バス
2	線10	武蔵野営業所 for Musashino-kyogisho	三鷹駅北口 → 武蔵野営業所	関東バス
	線11	八幡町 for Yataicho	三鷹駅北口 → 八幡町	関東バス
	線13	柳が丘 for Yanagigaoka Sta.	三鷹駅北口 → 柳が丘	関東バス
3	線15	康伏見駅北口 for Higashi-Konpe Sta. North Side	三鷹駅北口 → 康伏見駅北口	関東バス
	線30	武蔵野駅 for Musashino Sta.	三鷹駅北口 → 武蔵野駅	関東バス
	線33	武蔵小金井駅 for Musashikoganei Sta.	三鷹駅北口 → 武蔵小金井駅	関東バス
	線35	グリーンガーデン西東京 for Green Garden West Tokyo	三鷹駅北口 → グリーンガーデン西東京	関東バス
4	線34	急行 武蔵野大学 Express for Musashino University	三鷹駅北口 → 武蔵野大学	関東バス
	線25	電通所 for Denetsusho	三鷹駅北口 → 電通所	関東バス
5	線40	NTT 武蔵野 研究開発センター for NTT Musashino Research and Development Center	三鷹駅北口 → NTT 武蔵野 研究開発センター	関東バス
	線11	八幡町 for Yataicho	三鷹駅北口 → 八幡町	関東バス
6	線21	天神山 for Tenjin-yama	三鷹駅北口 → 天神山	西武バス
	線22	ひばりヶ丘駅 for Hibarigaoka Sta.	三鷹駅北口 → ひばりヶ丘駅	西武バス
7	4号路線	三鷹駅北口循環 for Mitsui Sta. Loop	三鷹駅北口 → 三鷹駅北口	関東バス
	5号路線	三鷹・吉祥寺循環 for Mitsui-Kichijoji Loop	三鷹駅北口 → 吉祥寺	関東バス
	7号路線	三鷹・三鷹循環 for Mitsui-Mitsui Loop	三鷹駅北口 → 三鷹駅北口	小田急バス



3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ 「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「みーぱす」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
 ・三沢市立病院を経由するバスは、全て表示。
 # 「駅」のピクトもあり



3. 地域公共交通の「何を」改善するのか？

■ ほんとの答えは「現場」にある

- ◆ 協議会（地域公共交通会議等）の実質化を図る；
（例）茨城県五霞町；地域公共交通会議が「祭り」に屋台を出して、委員みずから広く町民の意見を集める
- ◆ 「小さな実践」から始める；
「会議室」に終始せず、「カラダを動かす」ことが鍵
（例）バスマップの企画をワークショップで議論したことで、公共交通の課題が明確になり、共有もできた。



4. この協議会に求められていること

■ 協議会のアジェンダ

1. 「3つのミスマッチ」の解消

- ◆ (交通事業者の事業規模を勘案しつつも) **公共交通を使って「おでかけ」できる人を増やす**ルートやダイヤの考え方
 - > 市内バス交通の「軸」を定め、有機的な「ネットワーク」へ
 - > 病院・商店・学校等との連携。それに合わせたサービス設定
 - ⇒ **公的支援を投じて、地域公共交通(バス)を支える意義が明確に**
 - ◆ 公共交通を「分かりやすく」見せるための戦略
 - > 飯能市内における公共交通の改善点を「知る」ためにも有益
- ##### 2. 「誰がやるか？」…責任分担の明確化
- ◆ 「3つのミスマッチ」の解消に向けた施策を「市」「事業者」「地域」など、誰がやるかを明確に…本会議が進行管理役となる。

4. この協議会に求められていること

■ 協議会のアジェンダ

3. 交通不便地域のセーフティ・ネット

- ◆ 鉄道駅や既存のバス停留所から相当離れた地域（いわゆる交通不便地域）における移動手段の**提供方策**を定める。
 - > 地域が自ら移動手段を提案して、実践できる**仕組みづくり**
- ◆ **外見だけで**交通サービスを考えない（「空気のようなデマンド」）

【山形市明治・大郷地区】

- ・ 連合町内会で組織した「協議会」が自ら、タクシー会社と契約して移動手段を確保。
 - > 停留所、時刻表、運行会社、運賃は、地域が決定
- ・ 行政（山形市）は、最低限の公的補助と「場づくり」を行う。



地区レベルのサービス水準は「会議室」では決められない

4. この協議会に求められていること

■ 行政・事業者・地域の三位一体で「おでかけ」を守る

