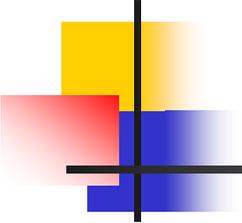


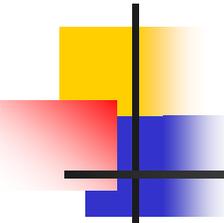
2009年1月23日



バス・タクシー研修会資料

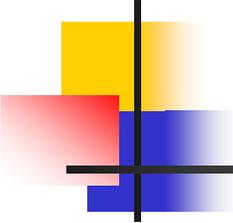
地域公共交通の課題と今後の活性化方策
について
バス・タクシーの事例紹介と法定協議会の役割

交通ジャーナリスト 鈴木文彦



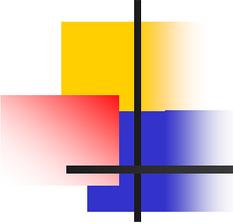
1.クルマに頼る今の交通から10年後を見据えた公共交通へ

- ・少子高齢化と人口減少(偏在)社会
- ・限界が見えてきたマイカー依存型社会
 - 高齢ドライバーの安全性 / 非免許保有者の足 / 送迎の実態
- ・高齢者が後期高齢者を支える現実
- ・今のままではもたない公共交通 ~ 経営的には成立が困難
- ・しかし10年後には確実に必要とされる ~ 社会的期待は大
- ・地球が体調を崩している ~ 環境対応はまずクルマの削減から
 - ~ 公共交通は社会的なインフラ(公共財に準じた位置づけ)



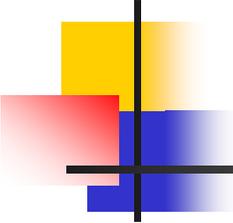
2. 公共交通が抱える問題とは

- ・よき時代の感覚を引きずって経営してきた交通事業者
- ・赤字補助の後追い対策に終始してきた行政
- ・市町村が個別に対応してきた「代替バス」「自主運行バス」の限界
- ・合併後のバラバラのバス路線～ネットワークの分断
- ・みんなが人任せにしてきた交通問題
～「対策」から「政策」へ、「赤字補填」から「社会的投資」への進化



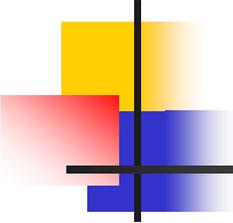
3 . 山口市の取り組みとポイント

- ・市域全体の交通体系のあり方と個別地域の課題解決を並行して
議論
- ・基幹交通・準基幹交通・コミュニティ交通に区分
- ・これらを責任分担してみんなで作くり守り育てる考え方の徹底
- ・市が本気になって住民や事業者と向き合う
- ・市による住民参加のきっかけづくり
- ・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
- ・意見交換の場と繰り返し行う勉強会～みんなが本気に
- ・主体的に動ける地域から実証運行～持続できる仕組みづくりへ
～ みんなが責任を分担して守り、育てる公共交通



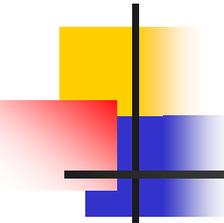
4. 檜原村の取り組みとポイント

- ・安心して住み続けられる村～公共交通整備を重点政策に
 - ・2本の谷に入る路線バスを基幹にフィーダー交通を整備
 - ・村全体のために今あるバス路線は維持し育てる～再編も視野に
 - ・フィーダー交通は乗合タクシーで対応しバスと完璧に連携
 - ・地域のニーズを徹底的に検証～グループインタビュー
 - ・実証運行後のPDCAを徹底的に実施～本格運行に移行
- ～村の交通体系づくりと地区の本音のニーズに合わせた対応を車の両輪に



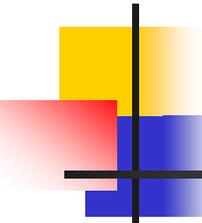
5. 公共交通は自分自身の問題

- ・行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- ・必要なものなら地域のみんなで作くり、支え、育てる
- ・地域でできることはいろいろある
- ・住民・行政・交通事業者の「協働」
- ・みんなができることを考え実行し、責任分担する
- ・適材適所とノウハウを生かす
 - ～ 他人任せでなくみんなが「当事者」になる



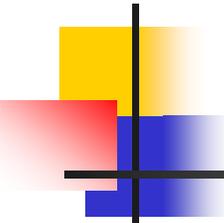
6. 市域全体の交通体系づくり

- ・基幹交通と支線(フィーダー)・コミュニティ交通の組み合わせ
- ・基幹交通は基本的には鉄道・バスを活用する
- ・効率的により密度の高い交通サービスを実現する
- ・乗継・結節点の整備により体系を機能させる
- ・簡潔かつ機能的なネットワーク
- ・機能分担が責任分担のベースにもなる
- ・個別のニーズと全体の体系とのバランスが必要
- ・既存交通機関の評価～新しくつくることが改善ではない
- ・満遍なく拡大するという発想からの脱却(本当の公平性とは)
～メリハリをつけた公共交通ネットワークの構築



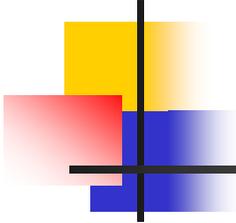
7. 交通体系とまちづくりのコラボレーション

- ・基幹交通は地域全体の「背骨」であり域外の拠点を結ぶ「幹線」
- ・結節点は駅・公共施設・病院・道の駅・SC・コンビニなどうまく活用
- ・スクールバス・福祉バス・送迎バスなどとの横の連携と一元化の検討
- ・外来客・観光客が使える公共交通
- ・交通結節点(駅など)をまちづくりの拠点として再評価する
- ・商店街や地元組織・大学等とのタイアップ
～まちづくりと「人が動くこと」は一体



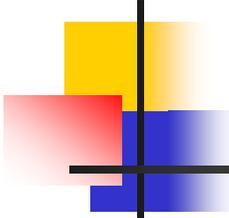
8. 支線交通・コミュニティ交通の手法と課題

- ・一般バスではとても担えない小規模需要の増加
- ・ミニバス・乗合タクシーによるよりキメ細かな交通サービス
- ・高齢者の外出支援に効果～一方で少ない利用、かさむ財政負担に課題
- ・コンセプトをしっかりと構築しニーズ調査を丹念に～政治色を排除
- ・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
- ・発想を柔軟に～時間帯によるモード転換や使い分けもあり
- ・行政サービスとしての範囲と地域・住民の主体性・責任を議論
～ 地域に合った自前の計画を地域主体で



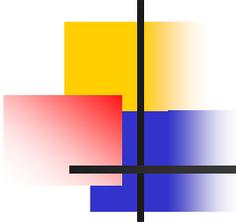
9. デマンド交通システムの効果と課題

- ・需要の集約が難しい地域の課題解決法としてのデマンド
- ・ドアツードアをどこまですべきか～STSとの関係をきちんと議論
- ・デマンドには適不適がある～広域デマンドはかえって非効率
- ・小規模需要に対しどこまでコストをかけるか必ず議論すべき
- ・成功事例や近隣の動向に惑わされないように
 - ～ 新たなシステムは地域への適合性をきちんと議論して導入を



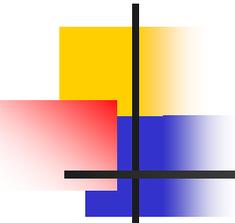
10. 「乗ってもらえる」公共交通をつくる

- ・空気を運ぶバスへの財政支援ではコンセンサスが得られない
- ・本音のニーズを大切に～アンケートだけではわからない部分の補完
- ・潜在需要の開発～マイカー送迎、自転車、坂道は3大潜在需要
- ・「わかりやすい」交通～インフォメーション・運賃・路線
～移動の選択肢になるだけの便利さとわかりやすさを



11. 「持続できる」公共交通

- ・大切なことは持続させること～つくるだけならそのとき資金があれば可能
- ・持続のためにはどこかに過大な負担がかからない仕組みを
- ・必ずしなければならない採算性とカバーの仕方の議論
- ・運賃のあり方は十分な検討が必要～適正でわかりやすく値頃感のある運賃
- ・効率化と利用促進・増収を並立～発想の転換も必要
- ・交通事業者を元気に～事業者のノウハウを生かし意欲を高揚させる仕組み
- ～ 身の丈に合った10年後まで持続できる公共交通づくりを



12. 法定協議会の役割と活用

- ・「みんなが主体となり」「本気で取り組む」ことがポイント
 - ・単なる補助金がもらえる制度ではなく上手に活用
 - ・PDCAを基本に目的を持って議論し実証する
 - ・長期ビジョンと短期・中期の取り組みを明確化する
 - ・持続性のある公共交通づくりに向けた仕組みづくりが大切
- ～ 法定協議会をベースに新たな交通政策と協働へ