

# 公共交通が本当に必要とされる将来に向けて“今”何を考え、何をすべきか

交通ジャーナリスト  
鈴木文彦

2016/12/02

# 公共交通を本気で考えなければならない背景



# (1)高齡ドライバーの事故の急増

## 連日のように起きる高齡ドライバーの事故

- 認知症／アクセルとブレーキの踏み間違い／レーン逆走etc...  
事故を惹起した自覚さえないケースも
- 事故件数自体は若年層の方が多いが高齡者の方が深刻
- すでに自損で本人が怪我した程度では報道にもならず

## おそらくこれから変わる高齡者免許のあり方

- 実態は個人差が大きいが、広く網を掛けざるを得ない状況
- 2017年度の道路交通法改正～認知症の疑いあれば医師の診断義務付け
- 今は“不合格なし”が前提のような教習～しかしやがて「自主返納」から「強制返納」へ
- 運転をやめたときのフォロー態勢が不完全～「車がなければ生活できない」と言われるとそれ以上の強制ができない

## (2) 将来の車運転への不安

- 急速に増えつつある将来の運転に対する不安
- 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

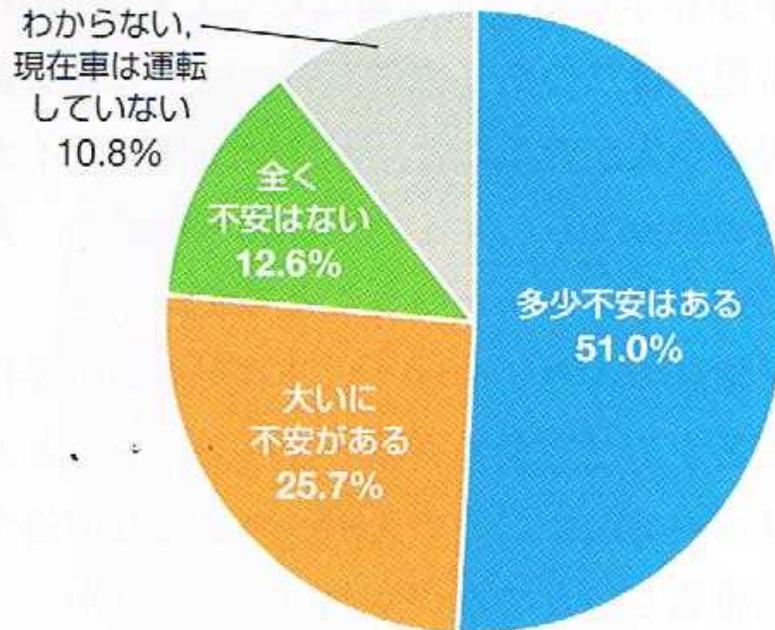


図-2 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果  
「将来の車の運転への不安」(n= 3292)  
(出典：山梨県交通政策会議資料(2016.5.23公表))

### (3) 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大
- 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
- 移動ニーズの多様化～少数分散型の行動を公共交通ですべてカバーするのは困難

#### 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＝ガソリンスタンドの経営が成り立たない
- 地下タンクの改修義務にお金がかかる～これを機に店を閉める高齢経営者

## (4) 一方で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集約輸送需要の減少～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
- いつなくなってもおかしくないバス・地方鉄道
- 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＝毎日の利用を訴えても無理
- 地域の生活交通に必要な小規模移動ニーズ＝バスの限界を超えた輸送にどう対応するか

# 公共交通とマイカーの関係



2016/12/02

## (1)公共交通は地域の要

### 公共交通は社会のインフラ

- 誰もが自分の意思で移動できる  
=住みやすく豊かなまちへ
- 少子高齢社会における移動を担うライフライン
- 高齢者だけではなく「子育て世代」が自由に動けるまち

### 人が集い歩くことが賑わいにつながる

- 生活に必要な施設を上手につなぐ公共交通ネットワーク
- 多少の不便を「健康増進」と割り切れば、マイカーを使わなくても暮らせる町へ



※子育て世代の移動にも利用されるデマンド交通（岐阜県可児市）

## (2) これからの地域公共交通への考え方

### 最も大切なことは「持続できる」地域公共交通

そのためには・・・

- マイカーがなくても最低限移動ができる地域の交通ネットワークを構築する
- 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、それぞれ役割を果たし応分の負担をする～みんなが「当事者」
- 地域性やニーズと効率性・経済性を配慮した適材適所のモード選択
- 採算はすべてではないが無視はできない～赤字が増え続けると将来もたない～少なくとも利用者が増やせる設定に
- 将来拡大する必要性に対して今、何をすべきか

2016/12/02

### (3)まずは鉄道・バスを利用する



- 公共交通は利用者を増やし、運賃収入を増やせば存続可能

- 三陸鉄道（岩手）～震災前の赤字＝約1億円／年

- 三陸鉄道南北リアス線沿線市町村の人口総数は約20万人～「沿線」住民を仮に半数の10万人とすると...

- 沿線住民1人が1年に1回、三鉄を起終点駅まで往復利用すれば、おそらく平均支払額は1人約1,000円

- 1,000円×10万人＝1億円～運賃収入で赤字分を賄うことができる計算

## (4)車の使い方を考えてみよう

### 自家用車を保有するだけでお金がかかっている

- 1回数十円程度のガソリン代だけを考えがちだが...  
車の「購入費」「税金」「保険」「車検」「駐車場代」～2000ccの乗用車の場合、たとえ乗らなくても1日約1,700円かかる
- これにガソリン代・出先での駐車料金・高速代など～節約して乗っても1日約2,000円
- 年間ざっと73万円～年収の何%になりますか?
- 仮に一家に3～4台の自家用車を保有すると...年間200万円ぐらいを車にかけている～車を維持するために働いているような気がしませんか?

## (4)車の使い方を考えてみよう

公共交通は果たして割高なのでしょうか

- 鉄道やバスは乗るたびに運賃がかかるため割高なイメージ
- しかし路線バスの1人平均の運賃支払い額は全国的に200～300円台
- Maxの400円として往復で800円、乗り継いで2区間乗って1,600円...車の保有に比べて決して割高ではない

一家に車1台の生活を考えてみませんか

- とはいえ現在の社会の中で車を全く使わないで生活することは難しい
- 家庭の中で上手に車をシェア～外出用の乗用車1台＋農作業用の軽トラ1台ぐらいで生活できるはず
- 車の総量減につながり、環境にもプラス

## (4)車の使い方を考えてみよう

### 公共交通利用と健康

- よく聞く笑い話～都会の人の方がよく歩いているよね
- 大都市圏の移動は公共交通が主体～自宅からバス停・駅構内での乗り換え・駅から職場...2～3km歩くことはふつう
- 翻って地方では...100m先のコンビニまで車で買い物に
- 歩くことが健康増進～車に乗ってジムに通う愚

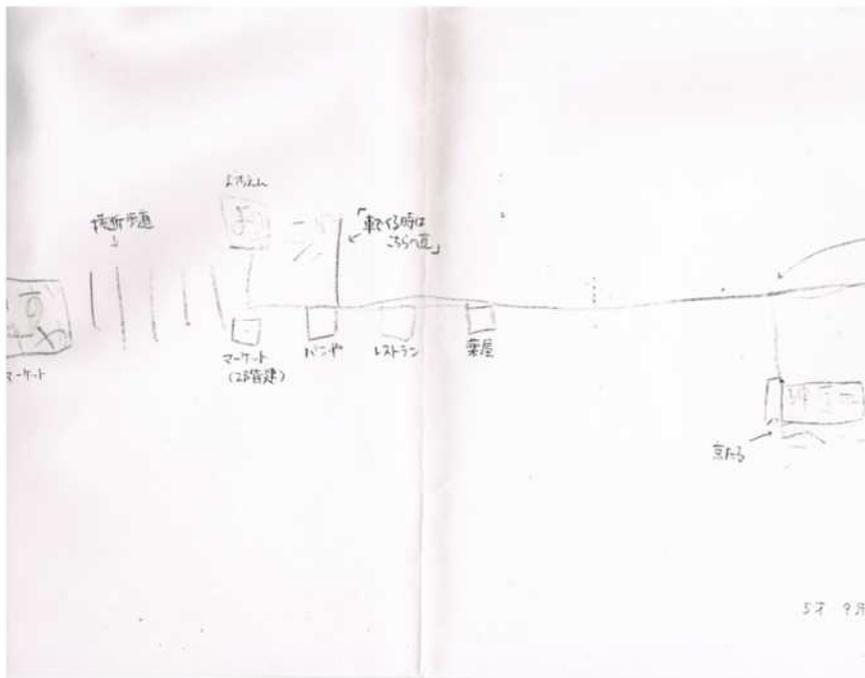
### マイカー社会と教育

- マイカーは家庭の延長～社会性が育たない子どもたち
- 子どもは車のスピードについていけない～社会を見ずに幼少期を育つ子どもたち

2016/12/02

# 自宅から保育園までの道すがら子供たちは何を見ている？

左＝徒歩送迎／右＝マイカー送迎 土木学会誌2016.10拙文より



# 公共交通の直近の課題とこれから



## (1)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

### 仕事と車両はあっても「できない」現実

- バスもタクシーも「運転者」がいない～みんな高齢に
- とりあえず一般乗合バスは確保しなければならない
- となると...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/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

### 事業拡大など望むべくもなし

- 需要があっても、網形成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（コミュニティバス・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

2016/12/02

## (2) タクシーの経営者・運転者の高齢化と地方事業所の撤退

### 地方で進むタクシー撤退

- 地方におけるタクシー需要の減少
- タクシードライバーの高齢化～退職補充がきかず
- 経営者の高齢化～後継者がいない
- 事業所の廃止によって最寄タクシー営業所まで30～40kmの地区も

### タクシーを地域に存続させる

- タクシーは地域にとって最後の足
- 本当は地元で働ける数少ない産業なのだが...



### (3)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
- いつまで続けられるか～持続性の担保されない仕組み



2016/12/02

## (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



2016/12/02



## (4) 目前に迫る スクールバス問題

子どもたちの安全確保はいかに

●バス事業者・タクシー事業者への委託であれば安全管理は可能～ただし運転者の高齢化ややりくりの問題は同じ

●スクールバスの半数以上は自家用スクールバス～その半数は事業者へ運転委託として残りは直営

●軽トラでバス置き場に来て点検もせずに出庫して行く現状～車両整備も劣悪

⌘ギリギリの人数で高齢運転士をやりくりする事業者委託のスクールバス（上＝福島県古殿町／下＝鳥取県八頭町）

2016/12/02

# (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



# (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



2016/12/02



## (6)福祉移送サービスとの接点

どこまでがそれぞれの役割か

- 福祉に特化した移送サービス（STS）の対象を公共交通で全てカバーすることは不可能
- 本来は別個に確立させ役割分担を図るべき
- しかし地方で別個に存在させることが有効かは微妙
- 実際にはSTSが単なる高齢者の移動手段になっているケースも
- 一方で乗合交通にも福祉的視点は必要
- 実態を整理し地域にとって適切な位置づけを

2016/12/02

# ではどうする高齢化時代の移動 ～限られた資源を有効に活かす



2016/12/02

# (1)地域住民自ら地域交通に取り組む 住民主体のコミュニティタクシー（山口市）

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）



2016/12/02

## 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～1人のヘビーユーザーの入院や死亡で大きく変わる乗車率  
→ 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

≪住民の協力やスーパー乗り入れなどで順調な実績を上げる山口市小郡地区コミタクだが協議会メンバーは高齢化



2016/12/02

## (2)路線バスと他の移動手段との統合

### 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事例（写真＝群馬県下仁田町）もあるが...

### 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）



## (2)路線バスと他の移動手段との統合

スクールバスも運転者不足～路線バスでできる通学は路線を学校経由に変更して実施（石巻市）



無料通院バスを路線バス事業者が路線バス車両の間合で運用し機能統合（宇佐市）



### (3) 他業種との統合 ～宅配便とバスの客貨混載





2016/12/02

## (4)一般タクシーを活用した生活交通



●豊丘村（長野）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（写真）

●山口市のグループタクシー  
バス等の公共交通が近くに確保できない地域の一定の要件を満たす市民がグループを構成して申請すると一定枚数の定額タクシー利用券を市が交付、利用者は普通にタクシーを呼んで利用し、1回あたり利用券1枚限り使用できる。差額は個人負担。

## 一般タクシーを活用した生活交通確保事例 ～タクシーは究極のデマンド交通

### 一般タクシーの活用のメリット

- 豊丘村・山口市いずれのケースも、事業者・行政ともに新たな資源を投入することなくこれまでの仕組みの中だけで対応
- 普通にタクシーを利用してもらうだけなので、利用者にとってわかりやすい
- 事業者も通常の認可運賃の収受により利益を得ることができる
- 行政にとっても運賃の一部を約束事で負担する単純な仕組み
- 利用者は利便性が高い分個人負担は高額～“生活の知恵”で複数乗車（いずれも複数乗車が40%以上）～利用者は個人負担が減り、（豊丘村のケースは）集約により行政負担も減少
- 地元でのタクシー利用が増えるのでタクシー事業所の撤退を防ぐことができる～最後の交通手段の維持確保
- さらに雇用確保につながる可能性あり

2016/12/02

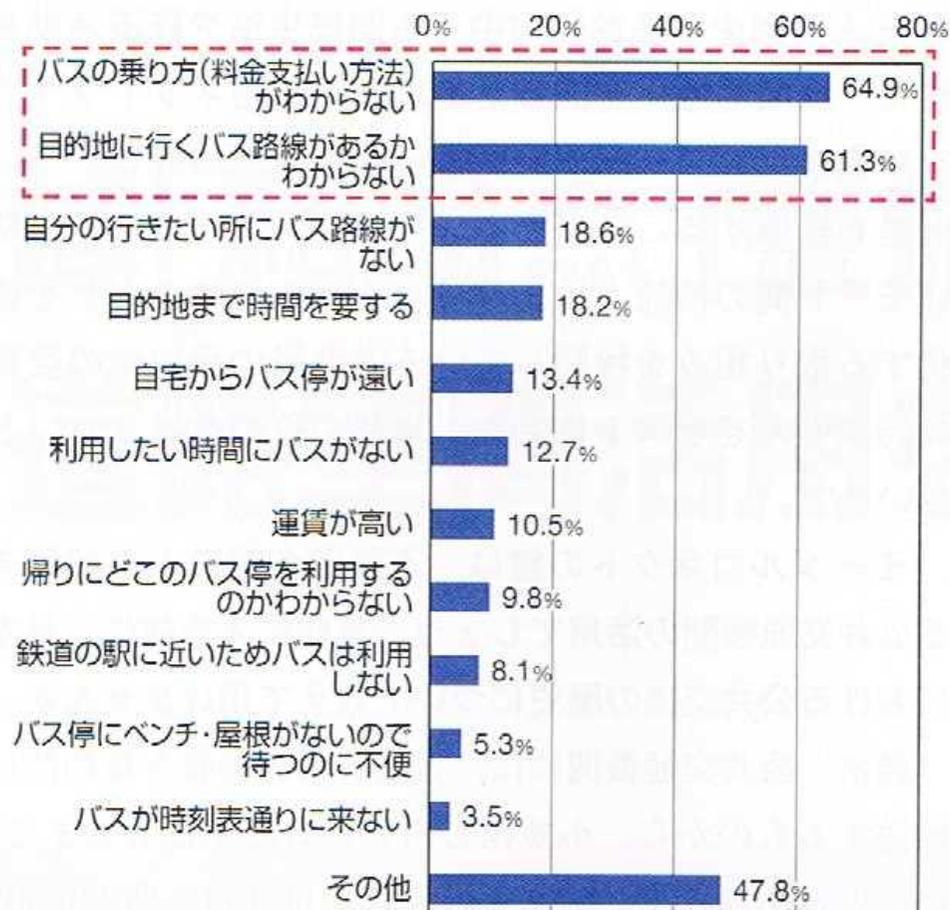


図-3 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果  
「バスを利用しない理由」(n=3254)  
(出典：山梨県交通政策会議資料〈2016.5.23公表〉)

## (5) 『路線バスの旅』 がほぼ流行らない根本原因

好評の「路線バスの旅」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

2016/12/02

## まずは知ってもらおう



- 車しか使ったことのない人たちは公共交通が移動の選択肢にない
- だからバスの存在自体が「わからない」
- まずは存在を知らせ、上手な使い方をわかってもらうことが必要
- 誰もが安心して安全に暮らせるまちづくりには、公共交通を上手に配置し車と使い分けることが重要

以上

ありがとうございました。