

地域公共交通のあり方を考える

戦後のモータリゼーションの進展により、公共交通を取り巻く環境は大きく変容しました。公共交通の利用者が減少し、バス会社は赤字経営を余儀なくされ、路線廃止といった悪循環に陥っています。加えて、公共交通空白地が多く存在する阿南市では、交通弱者と呼ばれる高齢者などの足の確保が問題となっています。

こうしたことから、阿南市地域公共交通協議会では、平成21年3月に地域公共交通の活性化を図るための「地域公共交通総合連携計画」を策定し、循環バスの実証実験の調査・検証を通じて公共交通のあり方などについて検討を重ねてきました。

今回は、「利用なくして存続なし」ともいわれる地域公共交通の今後のあり方について考えてみたいと思います。

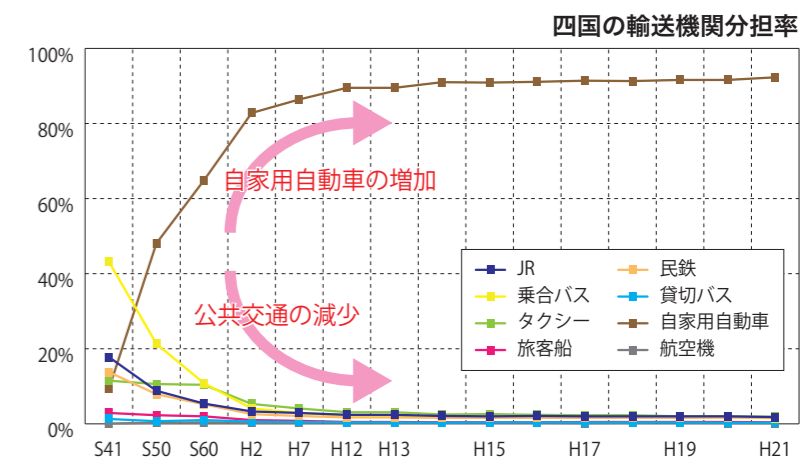


阿南市地域公共交通協議会
委員 加藤 研二さん
(阿南工業高等専門学校)

なぜ、公共交通は必要なのか

はじめに、大きな意味で交通をとらえると、陸・海・空の各交通網からなる全体的な交通網のことになります。また、都市あるいは地域に目を向ければ、いくつかの交通手段から構成されたものを交通と示すこともあります。ここで、都市あるいは地域には「自転車」「バス」「鉄道」などのさまざまな交通手段があり、これらを都市あるいは地域の特性・実情に合わせて適切に配置するとともに、効率的な交通体系を構築することが必要となります。

次に、公共交通機関と自動車の利用割合

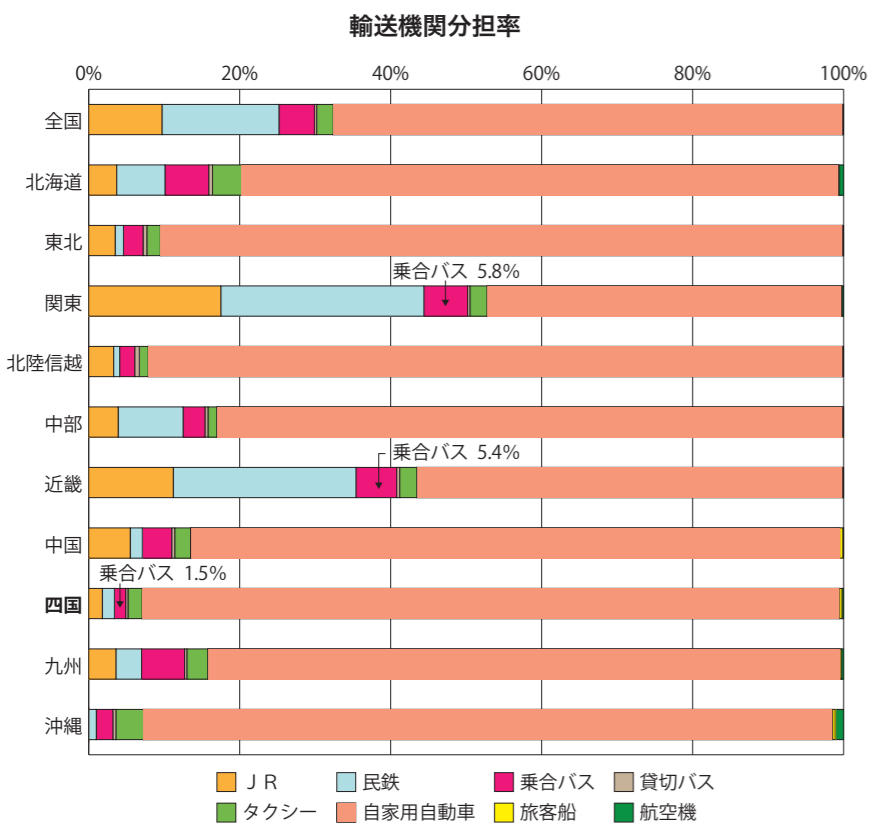


について着目した場合、首都圏などの日本三大都市圏は公共交通利用率が高く自動車利用率が低いのに対し、地方都市は公共交通利用率が低く自動車利用率は圧倒的に多いことが知られています。

その理由として、

- ・都市圏では公共交通機関が発達しているが、地方都市では未発達である。
- ・都市圏は交通渋滞が激しく、駐車料金が高いなどの理由で自発的に自動車利用が抑制される。

これがまとめると、都市圏では公共交通

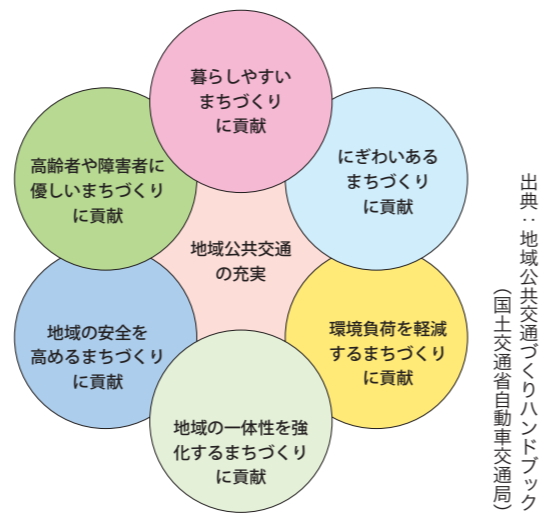


出典：四国の公共交通（国土交通省四国運輸局）

を利用することが自動車を保有することよりもメリットが大きく、地方都市ではその逆になっていることとなります。

地域公共交通の問題を考える場合、「社会的ジレンマ」の存在を考え、解決する必要があります。この「社会的ジレンマ」とは「長期的には公共的な利益が低下するが短期的な自分の利益を増進させる行為」と「自分の利益は低下するが公共的な利益の増進に寄与する行為」のいずれかを選択しなければならぬ社会状況であり、さまざまな社会問題に関わってくる問題のことです。

「社会的ジレンマ」の考えを地方の公共交通問題に当てはめると、「環境面や安全性を考えると、公共交通を利用する方が良いと思うが、少しの渋滞を辛抱してでも、やはり自動車が便利で快適であると考えてしまう。結果的に自動車での移動を選択する方が多くなり、公共交通の利用者が減少し赤字路線拡大、赤字路線の撤退、利便性の低下、利用者の減少」という形が考えられます。



このように種々の問題がありますが、なぜ、地域公共交通が必要なのでしょう。ここで「公共交通」を道路・上下水道などの「社会基盤」の一つとして捉えてみる。住民において「公共交通」は重要な移動手段で、重要な「社会基盤」であることに変わりはありません。また、地域公共交通の充実には、「にぎわい」「環境」などにも貢献しています。

また、「社会的ジレンマ」の解消についても考える必要があります。多くの人がさ

さまざまな試みを行ったところ、大きく2つの方法があることが分かってきました。その一つが「バスの運行本数、料金などの環境的要因を変える方法」であり、もう一つが「行動を決めている責任感・態度・良心などの心理的要因に働きかける方法」です。今回の実証実験では、主に環境的要因を変化させてきましたが、今後は心理的要因に働きかけることも必要であると思っています。

今まで、地域の公共交通は民間の交通事業者が中心となり支えてきましたが、自治体・住民が積極的に地域公共交通のあり方について検討する時代を迎えています。今回の実証実験をよい機会として自治体・住民が積極的に参加し、その地域に合った公共交通を「上手」に利用する方法を考えるとともに、より多くの方がこれからの「地域公共交通」について考えていただければと思います。

市の現状と取組

市の施策

全国各地で公共交通と呼ばれる鉄道や路線バス、旅客船航路は、急速に進む少子高齢化や車社会の進展等により、運行事業者単独での運営が困難な状況となっています。

本市では、昭和60年8月に廃止された加茂谷、長生、大瀧、淡島方面への路線バスおよび、平成16年3月に廃止された椿、新野方面への路線バスを維持するため、運行事業者に対して財政支援を行っています。また、伊島連絡船航路や徳島・阿南・那賀間を結ぶ地方バス路線の運行事業者に対しても財政支援を行い、市民生活の足の確保に努めています。

一方、利用者に対しては、70歳以上の高齢者（所得制限あり）を対象に特定福祉回数乗車（船）券を交付するなど、福祉サービスの充実と公共交通の利用促進を図っています。

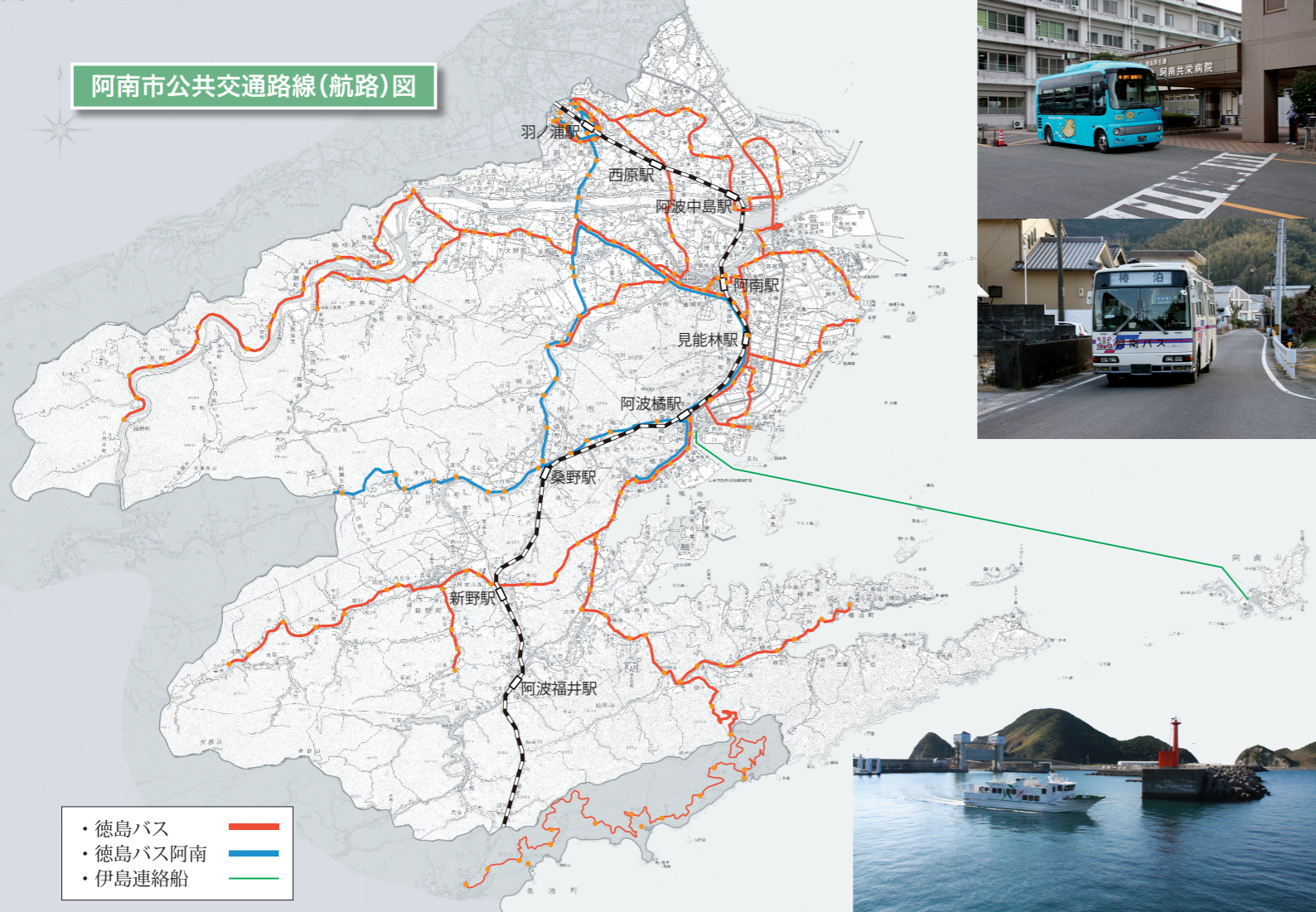
しかしながら、利用者の数は減少の一途をたどり、地域公共交通のおかれた状況はますます厳しさを増しています。

阿南市地域公共交通協議会の取組

平成20年8月に設置した阿南市地域公共交通協議会（以下「協議会」）では、安全・安心で快適な地域公共交通の利用を促進するため、阿南市地域公共交通総合連携計画を策定して、さまざまな活性化策に取り組んでいます。



阿南市公共交通路線（航路）図



なかでも、重点課題として取り組んだのが公共交通空白地の解消です。

本市においては、居住地が市街地以外に市全体に分散して広がり、鉄道や路線バスの公共交通による移動の不便な地域が多く、こうした地域で車を利用できない方に対する生活の足の確保が問題となっていました。

協議会では、こうした空白地を解消するため、平成21年11月から阿南駅を中心に市内北部エリアを循環する路線バスを導入し、実証運行を実施。また、平成23年4月から新野方面への路線の一部見直し、「西光寺」を経由して「喜来」まで運行する路線を新設するなどの対策を講じています。

【取り組むべき主な課題】

- 新規バス路線の実証運行
- 需要に応じた運行方式の導入
- 乗りやすい低床バスの導入
- 利用者ニーズに応じたバス路線の再編
- モビリティマネジメントの実施
- 公共交通の利用と乗換情報の強化
- パークアンドバスライドの導入
- 商業者等と連携した利用促進の企画実施
- 市民参加型円卓会議の設置
- 自家用有償運送の啓発・導入支援
- 運転免許返納者への支援サービスの提供

実証運行から市民ニーズと課題点を探る

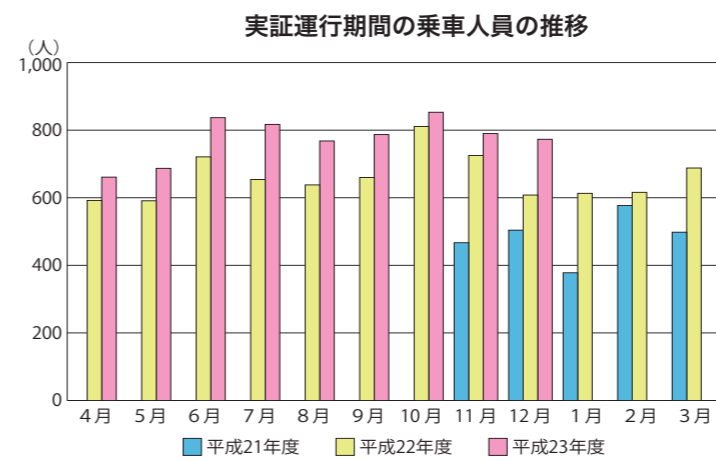
平成21年11月から2年間にわたり行った循環バス実証運行では、運行計画の見直し等により利用者数が増加するという一定の成果を上げることができましたが、地域住民の足として定着させるためには、さらなる取組の強化が必要です。

■運行計画の見直し

実証運行を開始して3カ月後の平成22年1月、阿南共栄病院玄関前からの乗車が可能となり、利便性が向上しました。同年10月からは、JR中島駅および羽ノ浦町宮倉を新たに経由し、平成23年11月からは、辰巳工業団地のバス停を廃止して春日野団地を経由する路線へと変更しています。

■利用者数の推移

こうした運行計画の見直しは、利用者数の伸びにつながりました。循環バス一カ月当たりの平均乗車人員は、平成21年度が484人、平成22年度が659人、平成23年度が774人と徐々に増えており、バスを必要とする人に利用しやすい環境を整えることが利用増につながったと考えられます。



■利用状況

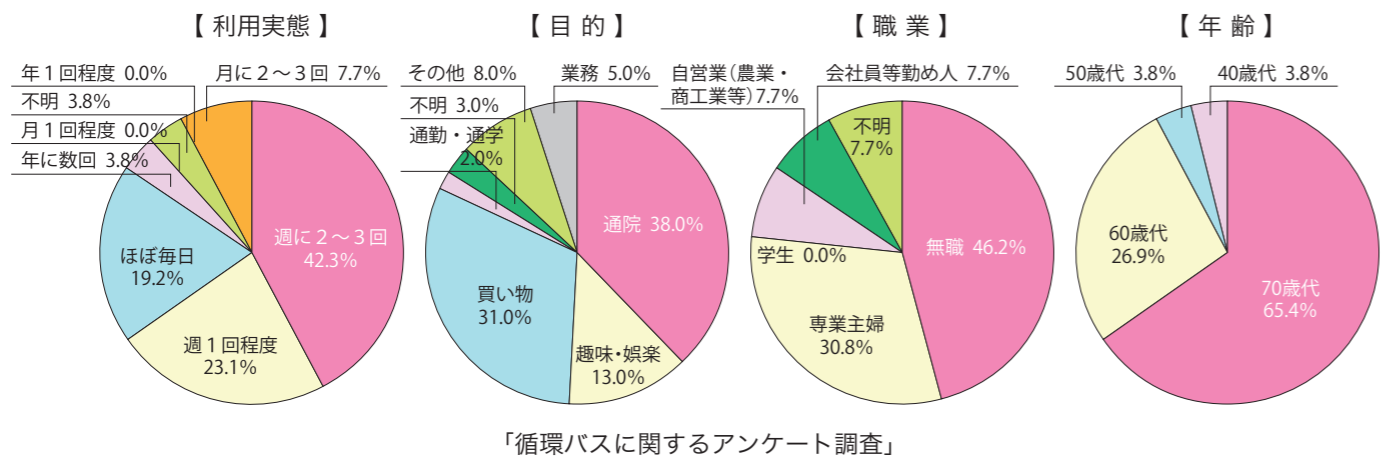
「循環バスに関するアンケート調査」では、循環バスの利用者の約6割が女性で、全体の9割以上が60歳以上の高齢者でした。職業は、「無職」または「専業主婦」が約8割で、7割近くの方が「通院」や「買い物」を目的にバスを利用しています。その利用実態は「週に2〜3回」が最も多く、病院や商業施設等への移動手段として利用していることがわかります。

また、「バス利用者」は運賃より利便性の向上を求め、「未利用者」は利便性より運賃を重視する傾向にあることもわかりました。

■課題点と今後の取組

実証運行では、循環バスが「市民の足」として徐々に定着していることがわかりました。課題は、バス利用者の利用率向上と未利用者への乗車意欲の向上を同時に進めていくことです。一足飛びにはいかないのが現状で、非常に難しい課題ではありますが、アンケート結果から得られた「女性」「高齢者」「通院・買い物」が解決への糸口になると考えられます。

今後、循環バス無料乗車の実施などによる啓発活動や、商業施設との割引制度の導入などを通じて、本市に最も適した交通システム、持続できる仕組みを検討していく必要があります。





小川 美紀さん(那賀川町)

身をもって感じた 路線バスのありがたさ

地域活動支援センターに通所するわが子のことを思い、阿南市との合併時に「那賀川町に路線バスを走らせてほしい」と要望しました。私自身も3年前に頭部を手術し、車の運転ができない不自由な生活を余儀なくされた経験があります。そ

んな私を循環バスが救ってくれたのです。また、「みんなが知っているから」と応募した愛称「ナカちゃん号」が採用されるなど、愛着も人一倍。そのありがたさを身をもって感じていきます。

この2年間で、路線の見直し等で利便性が向上しましたが、バスを必要とする人に合った運行スケジュールを組むことができれば、もっと利用者も増えるのではないのでしょうか。

路線バスは、車を運転できない人にとつて、なくてはならない生活の足です。路線バスを利用していない方にも、その必要性について関心を持っていただき、機会があれば、ぜひ利用してほしいと思っています。

路線バスは、皆様の生活の足としてご利用いただいているほか、まちの活性化やCO₂削減による地球温暖化防止にも寄与しています。

地域に根ざした阿南バスに

日ごろは、路線バス事業に深いご理解とご協力を賜り、また、阿南市一円において通勤、通学、通院、買い物など、身近な公共交通としてご利用いただき、誠にありがとうございます。



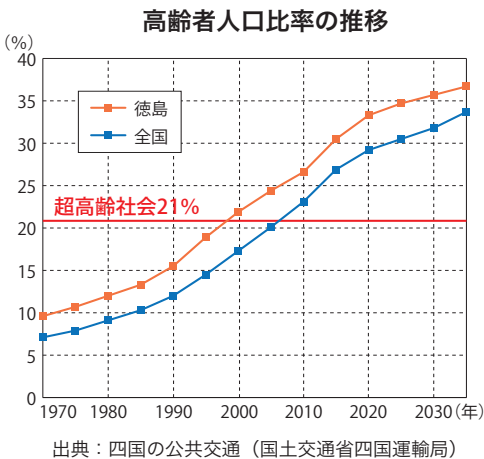
阿南市地域公共交通協議会
委員 吉岡 正俊さん
(徳島バス阿南株式会社)

しかしながら、近年、路線バス事業は大変厳しい経営状況を強いられ、安心・安全で地域に根ざした阿南バスとしてご利用いただけるようさらなる努力が必要です。車を運転できない高齢者や子どもたちからは、「バスを無くさないでほしい」という温かい声もいただいております。その期待に応えるべく、社員一同、これからもよりよい公共交通サービスを提供に頑張つてまいりたいと考えております。

市民の理解と応援が 地域公共交通を育てる

生活交通のほとんどを自家用車で賄うことができる現代社会にあつて、これからの超高齢社会の波にどう対応していくのか、真剣に向き合わなければなりません。

こうした問題を抱えている多くの自治体では、利用者の要望に応じてルートや時間を変えて運行するデマンドバスや、タクシー、ワゴン車などを活用した乗合タクシーなど、地理的条件や人口、運行経費などの点を考慮したさまざまな取組がなされています。また、離島を有する自治体でも、島民の生活を支える海の道として連絡船が利用されているだけでなく、交流事業や観光事業などを通じて利用促進を図っていることも考えられています。



登下校に路線バスを利用する富岡小学校の児童の皆さん。

近い将来、地域公共交通がいつそう必要とされる時代が訪れると考えられる一方で、独立採算を原則とする交通事業者の経営悪化をどう食い止めるか、課題も山積しています。

本市の高齢化率は26・49%（1月末現在）で、4年後の平成28年には30%に到達すると予想されています。

こうした状況のなか、地域公共交通を充実させていくためには、市民の皆様の理解と応援が欠かせません。市民一人一人が公共交通を意識した生活を送ることで、よりよい阿南市の交通体系を維持・構築することができ、未来に受け継いでいけるのです。

地域にとつて本当に必要な公共交通とは何か……。これからも地域公共交通のあり方について模索が続きます。