

あかしあ台小校区地域内交通検討会（地域内交通の学習）

1. 日時 令和3年3月13日（土） 13:30～16:00
2. 場所 コミュニティハウス
3. 講師 （社）グローバル交流推進機構 田中 巖 アドバイザー
4. 演題 「地域の足の支え方」－活用したい仕組みとその事例－
5. 講演要旨

（1）自己紹介 トヨタモビリティ基金「地域に合った移動のしくみづくり」に係る。全国29ヶ所。兵庫では、豊岡氏竹野地域（コミュニティバス）、福崎町（コミュニティバス）、加東市（福祉事業者による外出支援）、西脇市（地域団体による病院送迎車の運行）。

（2）「移動が不便」とは

様々な観点がある。代表的なのは、①バス停までの距離（≒ラストワンマイル）、②バスの運行日・時間、③バス乗車料金、④バスの運行情報。

①は、人によって異なることを承知しておくべき。不便を距離で測る時は周りの人のことを考えておく必要がある。

②は、行きたいときにバスがないなど。

③は、ニュータウン内の短距離移動なのに乗換えの度に初乗り料金を払わされるなど。

④は、行きたいところに行くのにどのルート of バスに乗って何処で降りるのか分からないなど。大きな駅にはバス路線図が掲示してあるが、地域内の移動にはまだまだ分かりにくい。分かり易いようにする工夫が求められる。

（3）お困りごと（＝移動ニーズ）の把握

不便を対策につなげるには、お困りごと（＝移動ニーズ）として把握する必要がある。即ち、i) 誰が、ii) どんな目的で、iii) どんな困りごとを、iv) どの程度困っているのかを明確にすることが必要である。

i) は、年齢、障害の有無、免許の有無、家族構成（頼れる人の有無）などから捉えることが考えられる。

ii) は、通院、買い物、外食・レジャー、通勤通学などから捉えることが考えられる。

iii) は、ダイヤ、料金、情報の有無、介助の有無などから捉えることが考えられる。

iv) は、「あったらいいな」、「なくなると困る」、「今は良いが将来は…」といったレベルまで踏み込んで捉えることが考えられる。また、お困りレベルについては、解決するためにどのくらい負担できるかといった点から捉えることも有効である。

（4）お困りごとの解決策

地域（＝利用者）、交通事業者、及び行政（交通政策推進）が、それぞれ出来ることをお互いに連携しながら進めることになる。

地域には、a) 今ある交通サービスを「使いやすくする」、「走り続けられるようにする（利用促進）」 サポート並びに b) 今あるサービスでは行き届かないところに「新しい交通サービスの導入」が求められる。

a) では、バスの乗り方教室、移動制約者の利用に対するサポート、地域の負担も合わせた事業者への提案などが考えられる。

b) では、「新しい交通サービス」について、事業者へ委託する、地域住民自身が運営する（地域主体型交通）などが考えられる。

交通事業者には、交通サービスの改善（路線、ダイヤ、運賃等）、地域・行政と一緒に立った運行（運行委託、利用促進活動等）などが考えられる。

行政には、今ある交通サービスへのサポート（財政支援、利用促進策等）、今ある交通サービスでは行き届かないところに「新しい交通サービス」（事業者へ委託、地域の自主運行をサポート等）などが考えられる。

（５） 地域主体型交通の導入

公共交通事業者の交通サービスが行き届かないところに、地域が主体となって運営する地域主体型交通の導入が各地で進められている。

以下、地域主体型交通の導入にあたって留意すべき事項をまとめた。

① 「移動に際するお困りごと」（移動ニーズ）の明確化

アンケートやヒアリング及びワークショップを通じて、対策を必要としている人の数や状況並びに必要な時間帯・区間などを把握する。

② 地域が負担できる資金や資源の明確化

地域（+行政）が負担できる費用（運行費、保険、車両等）と人材（ドライバー、運行管理者（安全管理）等）などを把握する。その際、ア）既存の公共交通との役割分担の明確化を図るとともに、イ）利用者の費用負担、ウ）商業施設・医療機関等の受益者費用負担がどの程度できるか把握する。

ア）既存の公共交通との役割分担（エリア、対象者、運行時間帯）

移動ニーズの全てを「地域主体型交通」だけで担うのは困難。既存公共交通との連携が重要。バス路線やタクシーの収益部分の需要を取り込んでしまうと全体の交通サービスが不成立となり、逆に利便性が低下する可能性もあるので要注意。

イ）利用者の費用負担

ドライバー報酬を必要とする場合には、自家用有償旅客運送制度を活用し、利用者から料金徴収することもできる。但し、地域公共交通会議の承認を必要とし、公共交通を利用できないところに限られる。

ウ）商業施設・医療機関等の受益者負担

新しい交通手段が用意されることにより、利益が増える／コストが減る事業主体（スーパー、医療機関等）からどのくらいの還元が受けられるか把握する。

③ 運行形態の明確化

運行形態には、定時定路線型（予め決まった日時に運行し決まった停留所を通る）、デマンド型（予約を受けて運行するもので、定路型、定時型、フルデマンド型がある）がある。デマンド型は乗り合う人数が少ないとタクシーと同じくらい高くなる。目的ごとにグルーピングして乗合人数を増やすとか乗合人数によって利用料金を変動させる（割り勘）とかの工夫がいる。

④ 運営形態の明確化

「事業者への委託」と「地域自身で運行」などが考えられる。一般に、前者は金銭的負担が大きくなる、又、後者は人的負担（ドライバーなど）が大きくなる。

(6) 地域主体型交通の事例

例1：兵庫県加西市宇仁地区「宇仁ふれあいバス」

- ・交通空白地有償旅客運送
 - ・コミュニティバスや商業バスでは回り切れない集落の足として機能
 - ・地域団体「宇仁郷まちづくり協議会」が住民ドライバーを確保し、市の補助を受けて運行（2路線、運賃200円）
 - ・中心部に行かない分、地区内での運行頻度・路線拡充などを高めることが出来た。
- ⇒既存の公共交通と連携することで、車両・ドライバーなどの遡源を有効活用できた事例

例2：ぐるっと生瀬（西宮市生瀬地区）

- ・交通空白地有償旅客運送
 - ・高台を中心とした住宅地の足として機能
 - ・9自治会による運行協議会が運営主体となり、阪急タクシーに運行委託。西宮市が収支不足分を補助。三者の共同による運行。地域の役割は利用者確保（PR、学校での勉強会など）。運賃300円（小人200円）で5ルートを平日2～6便運行。年間20,000人、1日100人弱の利用者がいる。
- ⇒地域主体の取り組みでありつつ、運行の安定性や安全確保など交通事業者の強みを活かした事例