



交通審議会交通体系分科会
地域公共交通部会

地域公共交通のあり方について

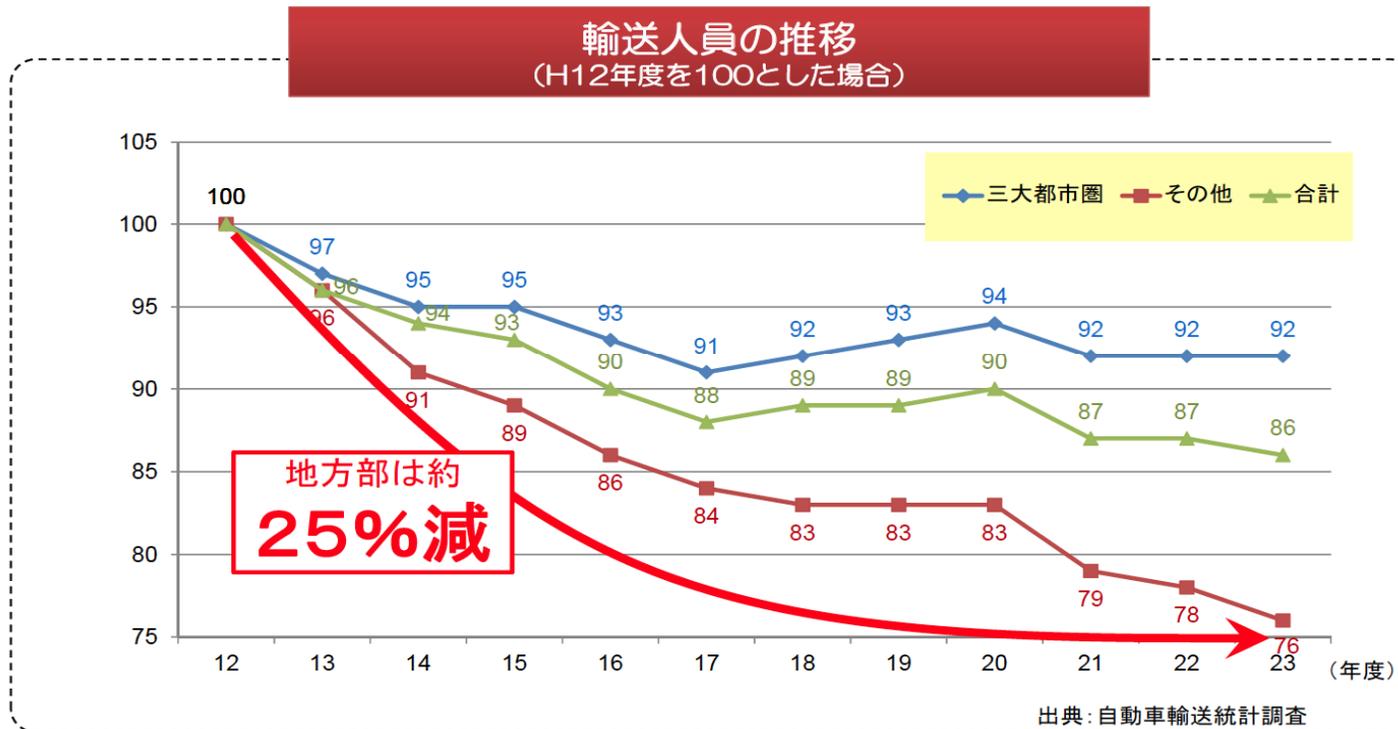
京都大学大学院 工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット

土井 勉



- いろいろ努力してきたが**ゴール**に向かっている達成感に乏しい

バスの輸送人員の推移



前回資料



2. (1) 公的関与の必要性

1. 地域公共交通への社会的要請の増大

高齢者/むしろ働き盛り年代も生成原単位減少

買物難民

医療難民

高齢者対策

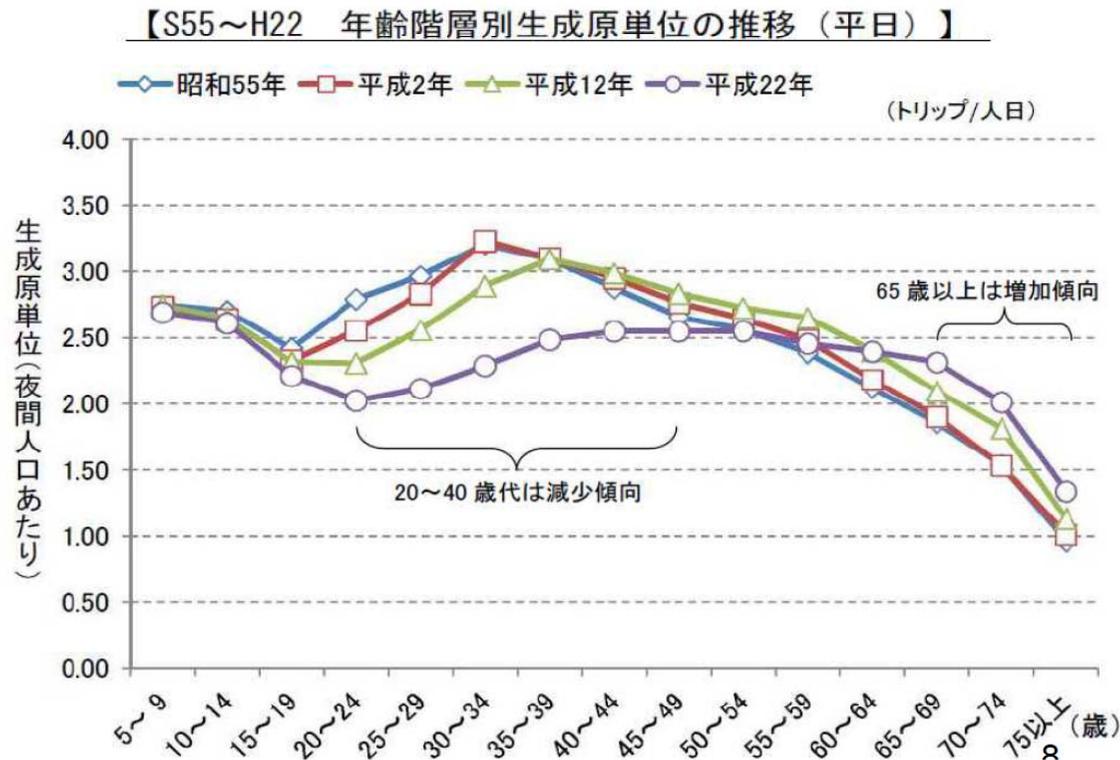
...

都市構造

地域経済

社会政策

...



近畿圏パーソントリップ調査結果

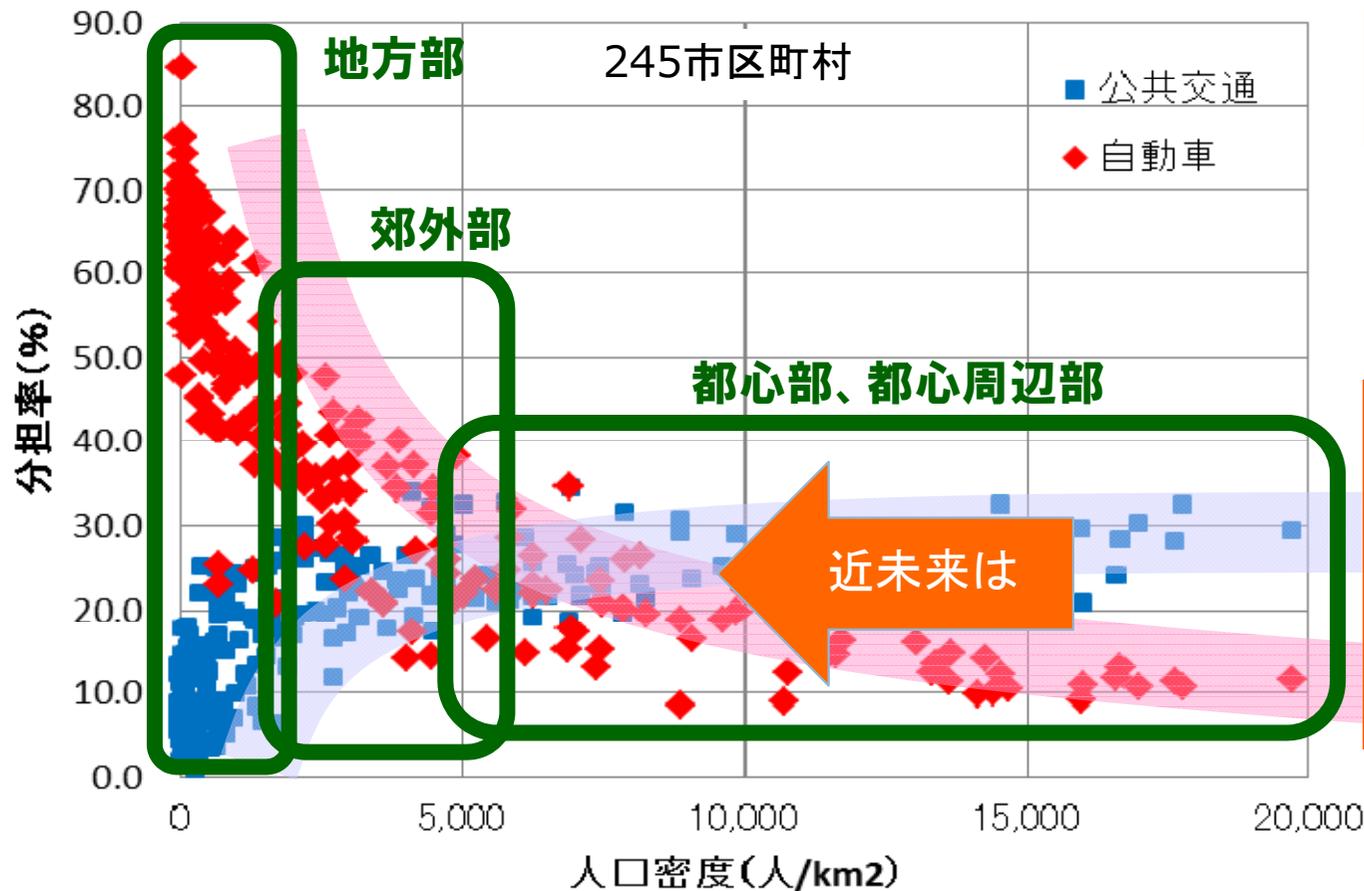




2. (1) 公的関与の必要性

1. 地域公共交通への社会的要請の増大

エリア認識：エリア毎にバス・鉄道の利用も異なる



エリアごとに交通政策
→ 異なる

都市構造：人口密度

■ 公共交通
→人口密度を高める
インフラ

■ 自動車
→基本的に分散化





2. (1) 公的関与の必要性

5

Unit for Liveable Cities, Graduate School of Engineering/Medicine, KYOTO UNIVERSITY

1. 必要性を明確に打ち出す = 危機感の共有
近畿圏：25年後→鉄道で約23%，バスで11%減少
2. 値頃感：運輸収入（年間）
バス：7,150億円（H.23,保有30両以上の事業者）
鉄道：5.922兆円（H.23,JR新幹線含む）
3. ゴールのイメージ：インフラとして位置づける
上下分離策※,補助金の入れ方※,併算初乗り料金※…
※は別途議論が必要な項目





2.(2)市町村の取組 問題点or失敗事例

- コミュバス/路線バスの競合問題
- 路線設計（ループ）、補助金獲得は手段か目的か、利用促進のミスリード
- 公共交通空白地域という認識
- 収支の呪縛
- 事業者への補助金の出し方
- 病院送迎など他の方法と競合
- 鉄道、バスも個々バラバラ



2.(2)市町村の取組 どのようにすれば回避できるのか

- 競合か否か？データが乏しい→データ収集・分析※
- 人材育成：問題解決能力
基本的スキルの伝授→公共交通のサービスの本質※
- 価値の明示※（クロスセクターベネフィット※ ,LRTやBRT実現）←収支の呪縛から離れるためにも
- 交通サービス全体を見る場：地域公共交通と認定





公共交通の役割・効果

医療	<ul style="list-style-type: none"> ・病院までの送迎サービス事業 ・医師による往診 	<ul style="list-style-type: none"> ・通院手段 ・家族の送迎負担軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・クルマを利用しづらい高齢者の外出手段 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー券配布や新たな移送サービス事業
	医療費の増大対策	外出することによる健康増進	外出することによる介護予防	さらなる介護予防事業
商業	日用品の訪問販売	スーパー等への買い物手段	交通事故の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・増加する交通事故対応 ・高齢者ドライバーのさらなる安全教育
教育	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行 ・志外学校への通学手段 ・志外学校近くでの居住による人口流出対策 	学校への通学手段	企業への通勤手段	企業近くでの居住による人口流出対策
観光	観光地やイベント会場への送迎バス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地やイベント会場への移動手段 ・地域の観光誘引 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通施設周辺地域の活性化 ・地域のブランド価値の維持・向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・土路の整備低下等による税収減少対策 ・バスもない地域におけるマイアスイメージを払拭する対策
建設	通勤密度に対応した道路整備	輸送密度の高い交通手段（道路負荷の低減）	環境負荷の低減	自動車増加対策としての、さらなる燃費効果ガス削減対策
防災	災害時における市民の移動手段の確保	災害時における移動手段	コミュニケーションの増加	<ul style="list-style-type: none"> ・孤独感の増加対策としての、地域コミュニティの強化 ・外出支援策の実施

公共交通がなくなった場合に必要となってくる各分野の対策

クロスセクターベネフィット

もし、バスがなくなったら行政機関の各部署にどれだけの追加コストが必要になるのかを出し合う





3.(1)現行制度の見直し

9

Unit for Liveable Cities, Graduate School of Engineering/Medicine, KYOTO UNIVERSITY

- 協議会, 「場」として機能するように
- 補助金獲得を目的にしているケースが多い

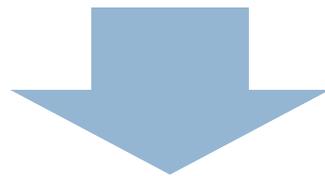


- 病院送迎・スクールバスなども一同に会して役割分担などの「場」※
- 会社発表ではなく, 自前のデータ収集・分析. データを見て「場」で議論→裁定の場※
- そのための予算が必要 = 責任とセット



3.(4) 人材育成

- 路線設計, 手法先行, ミスリード
- 市町村では人材不足 (運輸局単位程度で研修)
- ニーズ高い (NPO法人再生塾, JIAM…)



- データを扱うノウハウ
- 基本的スキル※ (価値, 優先順位) の伝授・相談
- 問題解決を多様な視点から体験=センスの獲得
- 専門家の育成 (コンサルタントの活用も)

皆で力を合わせると前に進む

