

# 地域交通ネットワークにおける 基幹となるバスの可能性

交通ジャーナリスト  
鈴木文彦

2022/11/20

# コロナ禍によって見えてきたこと

コロナ禍の3年間で公共交通と取り巻く環境は大きく変わった

2022/11/20

## コロナ禍で疲弊する 交通事業

- 経営上収入の柱だった高速バス・貸切バスが減少したまま戻らず（高速バス約50%/貸切バス約30%）～内部補助ができず生活交通に影響
- コロナ禍の影響が2年半以上～すでにタクシー・貸切バス専業事業者の廃業が100件以上
- 鉄道や乗合バスでも明確になった減便傾向～すでに賞与・給与に手を付けざるを得なくなったケースも
- そうすると良い人材が確保できなくなる～ポストコロナで再噴出する人材不足

⇨動かない貸切バス/ガラガラの高速バスターミナル（東京のバスタ新宿）～いずれも2020年春



# コロナ禍の2022年の公共交通の現実

## 人の生活・行動の変化

- テレワーク・在宅勤務の増加（主に大都市圏）、大学のリモート授業への移行、高齢者の生活移動における外出頻度の低下
- 夜間の移動需要の激減～規制解除後も鈍い戻り
- 企業の出張抑制（オンラインへの転換や出張人数・回数の減少）などによるビジネス需要の減退
- レジャー・観光、帰省の自粛・様子見～ようやく2022年10月の「全国旅行支援」と水際対策の緩和で人出は増えたが…

## おそらく元には戻らない移動需要

- 路線バス・鉄道が2020夏以降70～80%まで利用者が戻った／2度目の緊急事態宣言の影響は小さかったがこれ以上は戻らないとの観測が一般的／鉄道の終電繰り上げ宣言・深夜バスの運休
- 高速バスは運休・減便続く／2020年秋に多少回復したが2021年には感染拡大で再び30～40%に／2022年は運休は減ったが60%前後にとどまる
- 貸切バスは2020年の「GoToトラベル」で稼働・予約増／しかし感染状況により増減繰り返す／21年秋以降学校中心にやっと40%程度に



# 公共交通のマイナスイメージとその払拭

## 敬遠される公共交通

- バスやタクシーに付随する「密」のイメージ～利用を控える人も

## しかし車内感染事例はほとんどない

- バス・タクシー乗務員の乗務中の感染事例はほぼない
- 換気等感染対策は十分に実施(上)
- マスク着用・会話を控える等の徹底で公共交通利用は安心

## そのことをいかにわかってもらうか

- 事業者・バス協会・メーカー等からの発信はなかなか見てもらえない
  - 自治体等も公共交通安心の発信を
- ## バスは非常時に役に立つ

- バスをワクチン接種会場に～会場の方が地域に移動（山口県柳井市平郡島／防長交通=下）



# このままでは基幹交通がもたない

## これまでの補助の考え方の限界

- もともと利用が少なくて赤字の路線には国や県、市町村の補助制度がある～制度に則って一定の補助がなされるのでこれまで通りの運行が可能
- ところが事業者の自主路線（補助対象ではない路線）は、より多くの住民の役に立っているが赤字になっても補助はない
- コロナ禍の影響で2割利用者・収入が減るとほぼすべて赤字に～より利用が多い自主路線の方が先にギブアップの恐れ
- 誤解を恐れず言えば、利用の少ないローカル路線が残って基幹路線が廃止になる可能性も⇒



# 公共交通の必要性は誰しも認識するようになったが…これまでのスタイルの公共交通の限界

- コロナ前から～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／地方鉄道も10年間で10線区以上が廃止
- このままでは本当にみんなが公共交通を必要とする5～10年後までもたない
- これからは知恵の勝負～一方で適材適所（できることとできないこと）の見極め
- 限られた需要に対し計画的かつ適切にサービスを配置しないとまらない

では何を考えなければならないか

ウィズコロナも見据えつつメリハリのある交通ネットワークを



# 前提として共有しておかなければならないこと

- (1) 確実に増していく公共交通へのニーズと期待
  - 進む免許返納と高齢ドライバーの運転範囲の限定化
  - マイカー社会の限界
- (2) 一方で公共交通機関の環境変化
  - 深刻化するドライバー不足とコロナ禍の影響
  - 既存の交通モードの限界
  - 資源は限られている
- (3) 地域・自治体に求められること
  - 国の地域公共交通への考え方の変化
  - さまざまな手法の総動員～選択肢の増加
  - 一方で自治体と地域の真剣な議論と取り組み
  - 地域住民の本気度（当事者意識）も試される

2022/11/20

## バス・タクシー事業におけるドライバー不足と高齢化

- 全国的に拡大する「利用が少なく赤字だから」より「乗務員が回らないから」廃止・減便
- 路線は維持する代わりに、土日祝日は運休の提案～でないと乗務員の休みが取れない
- 生活路線に手を付けられないとなると、せつかく収益を上げられる貸切バスや高速バスを縮小せざるを得ない
- タクシーが迎えに行けない地域の増加や夜間の営業縮小～深夜に駅待ちタクシーがない駅も増加
- 少しずつ動き始めた地域ぐるみの運転者確保策～山口市「運転士体験会」（写真下）など



2022/11/20

## 自動運転などの新技術は期待できるのか

- 技術的には2022年には相当レベルに到達する見込み
- しかし技術的な到達と、誰でもがその恩恵にあずかれる「普及」は異なる
- 「実用化」を経て社会的に普及するにはあと10数年は必要～コストの問題も
- 自動運転と無人運転は異なり、運転者が不要となるにはさらに時間を要する～現在目の担い手不足には間に合わない
- 一定の限定条件のもとでの社会実験であれば先行的に導入の可能性あり～成功体験の積み重ねは必要





2022/11/20

# 全体のネットワークをきちんと考える (個別案件に限定せず全体で議論)

まずは今ある公共交通の評価と持  
続

- 今あるものの最大限の活用が最も効率的かつ経済的
- ただしすべて現状のまま維持するのが適切かどうかは評価が必要
- スクラップ&ビルド（今後必要などところに資源を集中させる＝限界を超えているところは他の手法も検討）の必要性
- 基幹を確保しそこに最適な地域内の交通モードを組み合わせる
- メリハリをつけ全体で効果的なネットワークを構築

≪フィーダーの乗合タクシーと幹線の路線バスが目の前で接続する形を構築した東京都檜原村 路線バスに培養効果



# これからの交通ネットワーク に求められること

基幹交通をしっかりと位置づけ活かせる環境づくりを



2022/11/20

## 地域に合った上手なネットワークづくり

- 地域の基幹となる幹線をしっかりと位置づける
- 最も地域の人の流れに合ったネットワーク～隣接市との一体的な検討も必要
- 幹線と支線を接続させ、トータルで効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを構築する
- 幹線は高サービス高アクセスを確保（高速・高頻度・高輸送力）、支線はエリア内にきめ細かなサービス

↪基幹路線として位置づけたバスはその機能が発揮できるよう環境整備と輸送力の集中が必要／新潟市BRT「萬代橋ライン」の連節バス



2022/11/20



## 無理のないモードとしくみ を選択しネットワーク化

### 上手なモードごとの役割分担

- 鉄道・バスにできることはたくさんあるが限界もある
- 限界を超えた部分（しばしばラストマイルなどと呼ばれる）にはその地域に適したモードを選択
- 同じ市町村内だからと言ってすべて同じ手法である必要はない

### 無理のない小規模生活交通

- 個人の利便に近づけば近づくほど単位コストや手間は増える～何が適切か議論が必要
- 共助や社会福祉法人の地域貢献なども選択肢になるが、安全確保と持続のためには「無理をしない」仕組みが必要



2022/11/20



## 基幹交通として鉄道と域 内高速バスを忘れずに

活かせる鉄道なら十分活用しよう

●鉄道の輸送力（もし鉄道がなかったら通学時バス5～6台必要）や高速性・定時性（みんながマイカーになったら大渋滞）が評価できる地域なら十分活かせる

●ただし事業的には厳しいので負担と役割分担のあり方は要議論

県内クラスの高速バスは地域の基幹交通

●日常利用が多い都市へのアクセスを主眼とした60km圏の高速バスは地域の基幹交通でもある

●パーク&ライドなどと組み合わせつつネットワークに上手に組み込もう

※サイクルトレインを活用する上毛電気鉄道（群馬）／通勤通学需要が多い静岡県内高速バス

2022/11/20

## 交通結節点を人の集まる場所へ

- 「幹」「枝」「葉」を有機的に結合～
- 結節点を上手に構築する～新たにできる集客施設は交通結節機能として有効活用
- 乗継抵抗を低減するハード・ソフトの取り組み
- 駅やバスターミナルそのものを人の集まる場所に
- コンビニ・道の駅などを上手に活用

※ゾーンバス乗継ターミナルとして近隣を巻き込んだ発達を遂げた盛岡市の松園バスターミナル／もともと人の集まる総合病院を公共交通のターミナルに（岐阜市）





# 既存施設を活用した交通結節点

コンビニをバス停として活用し、幹線路線と支線を接続させる交通結節点兼地域拠点に（岩手県大船渡市）



「道の駅」を活用し県都を結ぶ幹線バスと町内を巡るコミュニティバスを結節させる（熊本県上天草市）





2022/11/20

## 基幹交通の位置づけと活かし方

### 都市圏交通はそれに見合うサービスレベルを

- ポイントは利便性（頻度・アクセス性）と定時運行
- 運行環境の整備～バスをスムーズに走らせる
- インフラを変えずに規制でできるバス優先策も～警察との協力体制
- 行政と事業者の連携による都市圏交通の改善

ℳ交通規制だけで朝はバスだけが都心への短絡ルートへ左折可（盛岡市高松）  
／駅前アクセスする区間の車線構成を変更、中央をバスレーン、左を荷卸し・タクシー待機に（町田市）



# 都市圏のバスをスムーズに～ 交通規制だけでできるバス優先

バス停を発車したバスが次の交差点で安全かつスムーズに右折できる左車線からのバス右折（熊本市）



ネックとなる橋をスムーズに通過できるように、朝は一般車進入規制でバス・タクシー専用（松江市）





2022/11/20

# ニーズに合わせた仕組みをつくる

バス折返し場などの用地の一角を活用して実施するサイクル&ライド（しずてつジャストライン／静岡市麻機）



始発電車運転前の4時台に電車のルートに沿って運行される「早朝バス」（西東京バス武蔵五日市発拝島行）



# 基幹交通を活かすために

基幹交通を活かし持続させる仕組みづくりと利用啓発

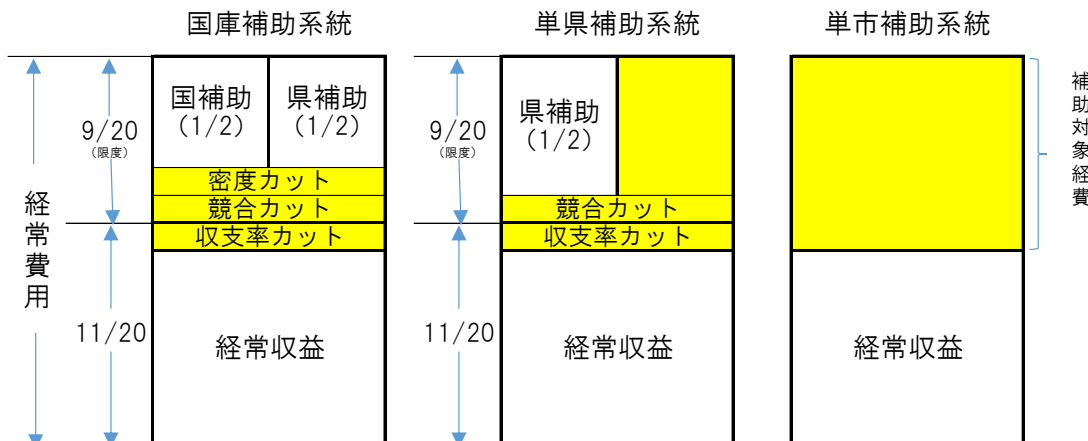
2022/11/20



## ネットワーク全体を持続させる財政負担

### 必要なところに必要な財政負担

- 地域が安心して取り組める裏付けをぜひ国が
- 都道府県・市町村は既設の補助制度だけでなく必要なところに財政負担が行く施策を
- 利用の少ない赤字路線に対する路線単位の補助からネットワークを維持する「包括補助」への転換
- ただし漫然と赤字を100%行政が補助する仕組みでは誰も何も考えず工夫もしない～関係者のモチベーションにつなげる工夫



↪包括補助と利用促進策により持続性を高める山口市内の基幹路線バス



# まちづくり・地域づくりと一緒に考える

## 交通まちづくりの考え方

- 交通単独で考えても解決策は見えてきにくい
- マイカーに合わせたこれまでの地域構造～集客施設・公共施設の郊外化／空洞化する市街地
- 点と点だけを結ぶマイカー～街に人が滞留せずまちの活気が失われていく
- 現状の人の動きを勘案しつつ順次駅や市街地に人を呼ぶ
- 高齢者に目が行きがちだが、子育て世代や若者の移動をどう公共交通に取り込むか～若い人の定住につながる
- マイカーがなくても暮らせるまちへ

町中の銀行が駐車場敷地の一部をバス待ちの憩いのスペースに提供（鳥取県倉吉市）／市街地と団地を結ぶ基幹路線が団地内でスーパー代わりに（帯広市大空団地）



2022/11/20

## 基幹交通こそ活かせる 貨客混載

### 効果を上げつつある貨客混載

- 現在全国へ拡大中
- バス事業者は多少荷物収入、宅配業者はトラックの効率化～双方にメリット
- 地方バス路線の維持とその存在意義の向上に期待

### 今後はさらに先へ

- バス・タクシーの対応できない末端部にも今後交通弱者が増加
- では末端部では逆に宅配車にバスに乗って町へ出る人を“混乗”させてはどうか～シビルミニマムだが自家用有償やライドシェアより安全で効率的

▽ ヤマト運輸とのタイアップで客貨混載を行う宮崎交通西米良線と四国交通西祖谷線





2022/11/20

# 宅配便とバスの貨客混載事例

十勝バス（北海道）足寄～陸別間／全但バス（兵庫）江原～東河内間





2022/11/20

## マイカーと共存しつつ公共交通利用を促す

都市や都市間交通へのパーク&ライドだけでなく

●地方型パーク&ライド～交通結節点・バス停に駐車場を設置しそこまでは軽トラで、そこからはバスで街へ～山口市の「置くとバス駐車場」

●農作業などで免許返納には至らない高齢者も多数～だがもう近所の運転だけに留めたい

●「置くとバス駐車場」なら車の運転は地域内の短距離だけだから本人も家族も安心

↷高速バスのパーク&ライド（佐野市）／山口市堀の防長交通ターミナル内に設置された「置くとバス駐車場」





# 「知ってもらう」努力をしなければならない

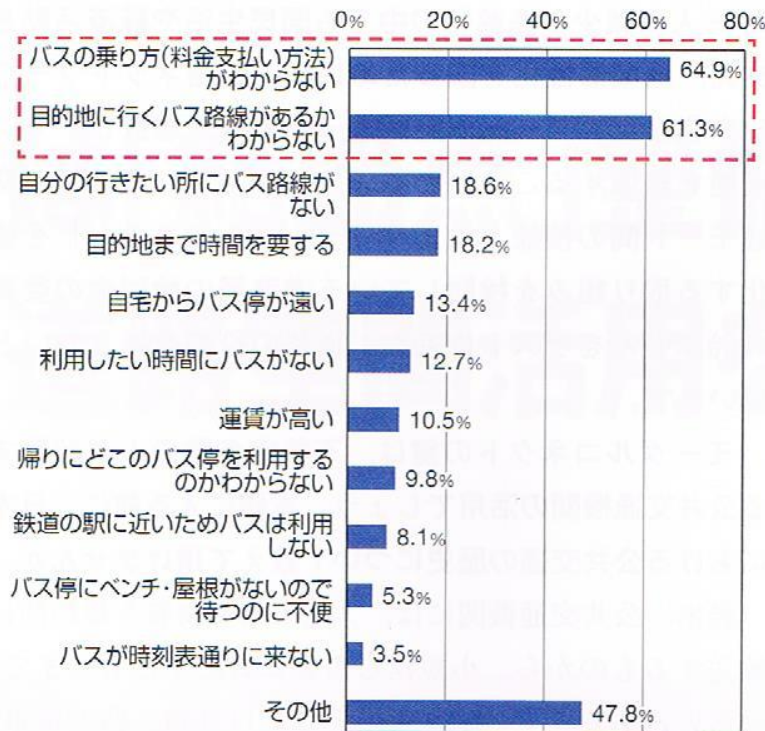


図-3 山梨県・バス利用に関するアンケートの結果  
「バスを利用しない理由」(n= 3254)  
(出典：山梨県交通政策会議資料〈2016.5.23公表〉)

## 『路線バスの旅』がほぼ流行らない根本原因

- 高視聴率のテレビのバス旅番組  
～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**

2022/11/20

## 利用者目線での情報発信とインフォメーション

●近年のWeb情報の発達により調べるベースは整いつつある～しかし検索には一定の知識が必要～アナログの利点も評価すべき

●紙ベースも一覧性などから見直され、自治体、事業者のバスマップ作成事例が増加

●外国人対応やバス系統ナンバリングも改良が進んでいる

●さらにはバス停の改善や使いやすい運行形態などへの発展

●そして見直される「人」の力～ハードからハートへ

▽駅前ターミナルでの案内人配置（盛岡駅前）／病院路線で高齢者をサポートするアテンダント（静岡市）





2022/11/20

# 最後に～利用促進のために知恵を出す ことも重要～公共交通を楽しく

京王バスのクリスマスバス／小平市「バスとタクシーのひろばin小平」

