

1

コミュニティバス・デマンド交通の現況と課題

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

2

今なぜ公共交通の議論が必要か

- **社会的側面**
少子高齢社会と移動手段の確保
都市圏における交通不便地域の存在
- **環境的側面**
CO2削減の命題は車の削減から
- **マイカー社会の限界と公共交通の位置づけ**
高齢ドライバーの安全問題／増える運転したくない・できない高齢者
／送迎で何とかなる?でも負担／自転車も怖くて乗れない
- **一方で厳しさを増す公共交通事業**
利用者減少～経営悪化／補助金政策の限界／燃料事情悪化と人材不足

社会的期待と公共交通の現実とのギャップ～「追い風」にいかに乗るか
～10年後の地域の足のあり方を考える



公共交通は社会的なインフラ
「対策」から「政策」への転換を

今後の地域公共交通の考え方

- 交通はネットワークを形成して初めて機能
- 個別の課題解決だけではない地域交通
- 公共交通体系ビジョンと地域の生活交通の課題解決は「車の両輪」
- 全体の体系の中に個々の課題を位置づけ
- 適材適所～機能分担によるメリハリのある体系づくり～コミュニティバス・乗合タクシー等との連携～全体で利用しやすい公共交通体系に
- 地域に最も適した交通システムを考える



地域全体の公共交通ネットワークを視野に幹線交通と支線交通をトータルで組み合わせる

モード分担による地域性に応じたネットワーク

基幹ルートには幹線機能を拡充 輸送力が必要なルートには大量輸送に適した仕組み 連節バス導入例（岐阜市）



バスの限界を超えた小規模需要あるいは狭隘道路の地域をカバーする乗合タクシー（山口市）



幹線と支線の考え方による相互補完

東京都檜原村の公共交通ネットワークの考え方とバス・デマンドの位置づけ



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 路線バスに培養効果が出た（東京都檜原村）



幹線と支線の考え方による相互補完

山口市藤木の例～物産センターを結節点に幹線の路線バスとコミタクが目の前で乗り換えできるように組まれている



幹線バス+支線バス+デマンドタクシーの組み合わせで町内全域をカバーする長野県木曽町 ネットワーク的には理想型



各地のネットワーク構築事例

県都を結ぶ幹線バスと「道の駅」を活用した結節ターミナルで接続して町内をコミュニティバスで巡る(熊本県上天草市)



コンビニも交通結節点として有効。東日本大震災の被災地では新たなネットワークに活用された(岩手県大船渡市)



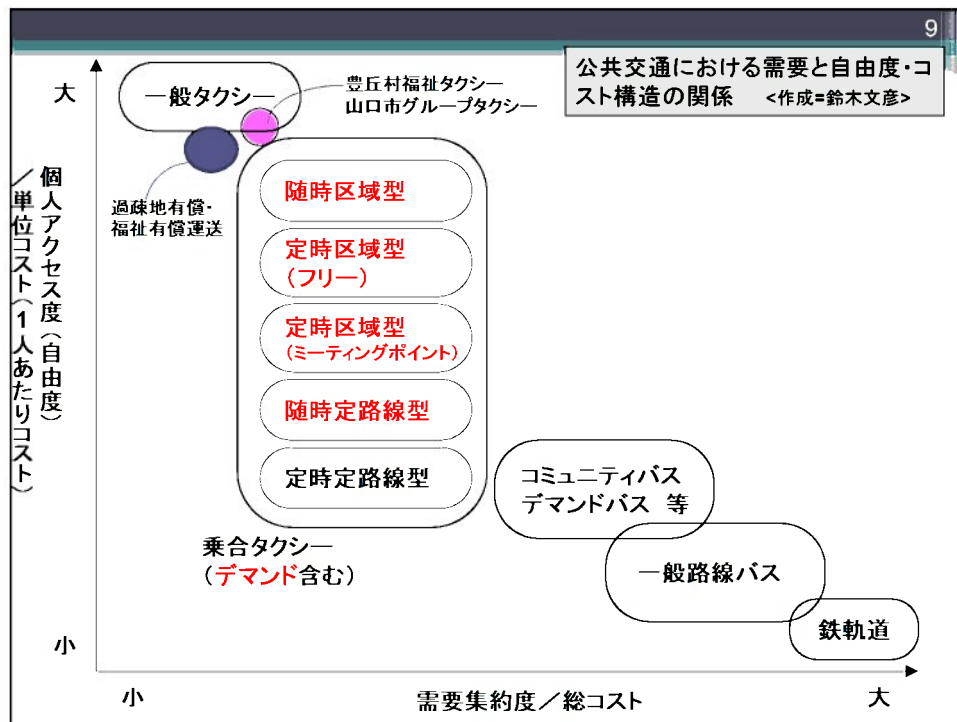
コミュニティバスの課題と見直しの動き

コミュニティバスの背景

- ・ 高齢化社会に対応したきめ細かな交通手段の不足
- ・ 大量集約輸送をしなければならない既存乗合バスの限界
- ・ 狭隘道路などの技術的課題～大型バスでの対応は不可能
- ・ 単位需要は小さい～採算性は望みにくい
- ・ 乗合バスの撤退などによる「交通空白地域」の拡大
- ・ 交通に対する市民の関心の高さ～行政における交通に関する意識の向上

コミュニティバスの利用実態と効果

- ・ バスでは担えない小規模需要～ミニバス・乗合タクシーでよりキメ細かく
- ・ 主たる利用者はほかに交通手段をもたない高齢者～高齢者の外出支援には大きな功績
- ・ 住民のモビリティ確保に行政が直接関わったことの効果
- ・ 短距離かつ坂道などの需要発生環境があるところが高利用率



10

コミュニティバスのいろいろ (1)

細街路へ入って生活により近づけるコミュニティバス 現在はここまで狭隘な道路への路線設定は厳しい(杉並区)

高齢化の進む大都市圏のベッドタウンでは狭隘道路と坂道に囲まれる空白地域をカバーするタイプが近年増加(台東区)

コミュニティバスのいろいろ

大型バスの入れない細街路や坂道の住宅地へ入って生活により近づけるコミュニティバス（東京都八王子市）



近年は15人乗り以下のワゴンタイプで運行する小需要に対応したコミュニティバスも増えている（福岡県岡垣町）



コミュニティバスのいろいろ

特に需要の集中する総合病院に路線を集約して結節点とし、玄関前まで乗り入れて利便性を向上（愛知県春日井市）



廃止代替機能をもつコミュニティバスも多いが、多くの場合サービスレベルは高くなり福祉バスの（静岡県焼津市）



コミュニティバスの課題と見直しの動き

コミュニティバスの課題(1)

- ・ 高齢者の外出支援に効果～一方で伸びない利用、かさむ財政負担に課題～「コミュニティバス」等は赤字でも当たり前・仕方がないという思い込み
- ・ コンセプトをしっかり構築しニーズ調査を丹念に～政治色を排除～誰のために走らせるのか
- ・ 地域としての位置づけと行政の責任範囲を明確に～運賃やコースに「ありき」を排す
- ・ ブームに乗ってつくってしまったコミュニティバス／きちんと考えずに拡大してしまった2路線目以降～フォローアップなき継続・拡大
- ・ コミュニティ交通は万能ではない～欲張ると誰にも使いにくいものに
- ・ 特に「福祉」との境界は議論が必要～福祉機能と乗合交通としての利便性は必ずしも一致しない

コミュニティバスの課題と見直しの動き

コミュニティバスの課題(2)

- ・ 既存路線バスとの重複・競合～路線バスの利用を蚕食～本来路線バスとはコンセプトも機能も異なるはず
- ・ どこまで手厚いサービスをすべきか～タクシー事業への影響
- ・ 市町村の行政区界に左右されるコミュニティバス～広域ニーズとの関係・近隣同士の無駄
- ・ コミュニティバス独自の手法の採用による地域アンバランス～ワンコイン運賃は利用しやすいが、安い運賃に対して財政負担～運行されていない地域との不公平
- ・ ではコミュニティバスを要望に応じて際限なく拡充できるか

コミュニティバスの課題と見直しの動き

なぜ利用されないコミュニティバスができてしまったのか

- ・コンセプトのふらつき～誰のため、どんな目的で走らせるのか
- ・本音のニーズ調査の不足～アンケートは期待値が入る
- ・バスや乗合タクシー等に乗ったこともない・乗る意思もない人たちでこれらの取り組みについて考える愚
- ・住民ニーズやコンセンサスより首長の公約・議員の意向が優先される仕組み
- ・先行事例・近隣事例の模倣～本当にその地域に合ったシステムなのか
- ・長大路線・わかりにくい設定～乗りたいと思わないコミュニティバス
- ・路線を拡大するときにあらためてニーズ検証をせず、勢いで増やしたケースの多さ
- ・外来者には情報がないコミュニティバス

課題のあるコミュニティバス

各地区からの要望を受け入れすぎて長大・長時間かつ複雑なルートとなり利用度が低下したケース（旭川市）

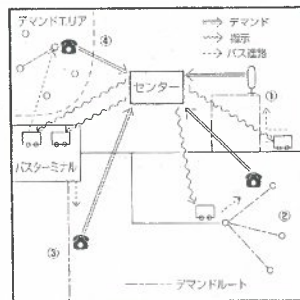


満遍なくサービスをとばかり全域に100円バスを拡大 利用はあるが莫大な投資これでいいのか（港区「ちいばす」）



全国に広がるデマンド交通

デマンド交通のパターン／①迂回ルート型②末端部デマンド③一部の便デマンド④区域デマンド



デマンドバスの概念図

デマンド交通の一般的な姿は9人乗りジャンボタクシーでタクシー事業者が運行（熊本県菊池市）



デマンド交通の特性

デマンド交通の一般的な特性

<メリット>

個々のデマンドに対応した運行～よりドアtoドアに近づけられる
予約がなければ運行しない～“空気を運ぶ”無駄を省くことができる

<デメリット>

複数のデマンドを同時に満たす～経路・所要時間が一定にならない（定時性・速達性には一定の許容幅が必要）
1人でも予約があれば運行～回送など空車運行はゼロにはならず効率化にも限度

※乗降ポイントと運行時間を定め、独自のシステムを構築して空いているタクシーを活用する岐阜県可児市





近年のデマンド交通

- 2006年の法改正後の新設は「区域運行」方式の乗合タクシーとしてのデマンドが大半
- 大きくNTT方式／東大方式／アナログ方式が並立～それぞれに適性と長所短所がある
- 現在全国約200地域で採用
- 導入の動機は「路線バスの廃止」が最多で「空気を運ぶ定時定路線バスの代替」がそれに次ぐ
- 市町村が事業主体となりタクシー事業者に運行委託する仕組みが一般的
- 赤字は市町村が負担（一時的には国補助利用）し運賃は100～500円の定額が主流

※高度なシステムでスタートしたが継続性を考え運用方式を変えて定着したデマンド交通（高知県四万十市「中村まちバス」）

デマンド交通の特性と課題

デマンド交通の課題

- ・乗合率が低い～原則複数デマンドの集約だが実質は1人乗車が多く効率はよくない
- ・利用者の心理的抵抗感～予約が面倒・予約方法がわからない・1人だと申し訳ない～結局外出を控えることに
- ・サービス確保（デマンドへの完全対応）のために車両数確保・乗務員待機の必要～コストへの跳ね返り・予約時間の制限と利便性
- ・財政負担の増加～システム費用・利用者あたりの負担額
- ・乗合率が低いと利用者には単に「安いタクシー」と思われてしまうことが多い
- ・利用が増えると市の負担も増える仕組みになっている自治体が多い～市の持ち出しはかなり大きい
- ・外来者には使えないデマンド交通

デマンド交通の落とし穴

デマンド交通に「ブーム」の影

- 1990年代後半のコミュニティバスと同じ流れ
- デマンドこそが救世主であるかのようなイメージ

「ブーム」に陥った時の危険性

- 特性による適合性の検証を素通り
- プラス面・成功事例の独り歩き
- デマンドこそが（首長・議会の）政策手腕であり交通改善の実績～導入することが目的になりがち
- 我も我もとデマンドへ～地域性に合わない、身の丈に合わない導入事例の増加
- 基幹交通と全くリンクしない導入事例の多さ（バス・タクシーとの競合～バス・タクシーの撤退～新たな交通空白の出現）
- 導入してはみたけれど・・・

デマンド交通の落とし穴

デマンド交通は救世主か

- ドアツードアをどこまですべきか～一般タクシー・STSとの関係をきちんと議論～一般タクシーを活用する仕組みもあり
- デマンドには適不適がある～ロケーションや人口分布を検証
- いかに乗合率の高い状態で利用されているかがカギ～低運賃の設定では利用一人あたりのコストは莫大
- デマンドは本当に効率的か～予約がなければ走らない（空気輸送はない）がサービスを高めればそれに応じた待機や回送が必要でそれなりのコストはかかる
- 小規模需要に対しどこまでコストをかけるか～誰がどこに住んでいるか役場やタクシー会社ならみんなわかっている地域で重いシステムはいらない
- 成功事例や近隣の動向に惑わされやすい
- 地域に合った自前の（身の丈に合った）計画を

低コストで運行するデマンド交通の例

バスの限界を超えた需要をカバーするデマンドタクシーが結節ターミナルでバスと接続（埼玉県ときがわ町）



タクシー事業者の仕組みを活用した簡易なシステムのデマンド（長野県木曾町）



良いことばかりではなかったデマンド交通

路線バス撤退で全域をデマンド交通に切り替えたが、原価を賄えない委託費と本来のタクシー需要の減少でタクシー事業者が撤退（長野県富士見町）



盛大な開業式を行って導入はしたもの～利用が伸びずにデマンド交通は実証実験で終了することに（千葉県袖ケ浦市）



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

長野県豊丘村「福祉タクシー」

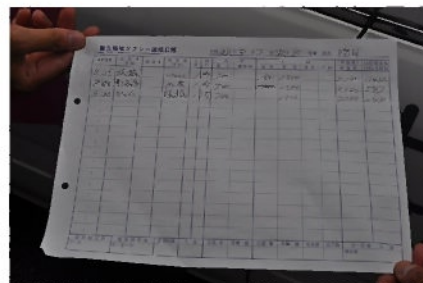
- 2000年に福祉タクシー券の見直し方策として開始
- 一定条件を満たす村民が利用登録を行い、福祉タクシー証を交付
- 登録者は指定エリア（村内全域と隣接町の病院・駅・スーパー等）内で普通にタクシーを予約してドアtoドアで利用する
- 利用者は福祉タクシー証を提示して初乗り運賃相当額（現行700円）を1乗車ごとに支払い、初乗り運賃を超えた金額を村がタクシー会社に支払う
- エリア外に乗り越す場合はエリア外の部分のみ別途自己負担
- 生活の知恵が生まれる～複数人で利用すれば1人の負担は半減以下～誘い合って相乗り（それによる相乗り率は20%を超え、一般的なデマンド乗合率と同程度）
- 結果利用者の支払額と村の負担額はほぼ半々
- 乗合タクシーの実証実験、デマンド交通導入検討もしたが福祉タクシー制度に代わりうる事業ではないと判断

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

豊丘村の福祉タクシーを担当する北部タクシー 通常のタクシー業務の中で地域交通の担い手として活躍



タクシー乗務員が記入する豊丘村福祉タクシー専用の日報



一般タクシーを活用した生活交通 ～タクシーは究極のデマンド交通

山口市「グループタクシー」

- ・ 地域主体のコミュニティタクシー制度でもカバーできない地域の公共交通手段として2008年度に実証実験開始
- ・ バス停・鉄道駅から1.5km以上離れた居住地の高齢者が4人以上のグループを構成して登録するとタクシー利用券（500円券年間60枚）を交付。2人以上で乗り合って利用
- ・ 対象者は普通にタクシーを呼んで利用し、1回の利用に対し利用券1人1枚を使用、利用券を超えた分は自身で負担する
- ・ その後条件緩和（坂道などを考慮し距離条件を変更し、1人利用を可能に。1～1.5kmは300円券、4km以上は700円券60枚）
- ・ 2人以上で利用すれば利用可能な利用券枚数が増える～自発的に誘い合って乗合利用
- ・ 広範囲に散在する小集落、スポット的に存在する交通空白地域の救済に効果的
- ・ 2013年7月末の登録者830人・乗合率42%

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
- ・ 行政負担も仕組みが単純でわかりやすい
- ・ 地元でのタクシー利用が増え、一定の仕事が確保されるので、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

今後の公共交通に向けてのポイント

いちばん大切なのは「持続できる」交通の仕組み

- 公共交通は走らせればそれでよいというものではない～5年後・10年後に続いていかなければ意味がない
- どこかに過大な負担がかかる仕組みでは今後もたない～市・交通事業者・市民の役割を明確に
- 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
- 本当に必要なものは地域のロケーションによって異なる～地域の中で議論を
- 今ある資源（既存乗合バス・タクシー等）を上手に活用できる方法はないか～新たにつくるより安価で効率的な方法も
- STS（ドアツードアに特化した福祉移送サービス）との関係をきちんと議論
- 成功事例や近隣の動向に惑わされず、地域に合った自前の（身の丈に合った）計画を

みんなが当事者になって持続できる地域公共交通を育てる

みんなが当事者になり地域交通を育てる

- 行政が一方的に与える仕組みでは今後もたない
- 地域の足の問題は自分自身の問題
- 単なる要望から自ら動き考え提案する住民へ
- 本当に必要なものとは何か～本音のニーズを住民自身で検証
- 必要なものなら地域のみんなでできることを考え実行し、責任分担する
- 地域でできることはいろいろある～みんなでつくり、支え、育てる
- 意見交換の場と繰り返し行う議論が大切

みんなが当事者になって持続できる地域公共交通を育てる

行政の役割

- ・ 長期ビジョンと短期・中期の取り組みを明確化
- ・ 満遍なく拡大するという発想からの脱却
- ・ 「赤字補填」から「社会的投資」への転換
- ・ 行政は地域交通のコーディネーターであり調整役～地域に入って地についての議論～汗をかく
- ・ 地域が動いたところから優先的に支援～本来の公平性はここにある～コンセンサスのとれる財政負担のあり方
- ・ 地域のネットワークビジョンを示す

事業者の役割

- ・ 安全・安心・効率的な運行にプロのノウハウを生かす
- ・ 自らニーズをつかみノウハウをベースに提案型への転換
- ・ 利用促進に向けての工夫と発想の転換

持続できる公共交通に向けて ～地域主体の必要性

山口市・さいたま市に見る市民とともに作る公共交通

- ・ 市は市域全体のネットワークビジョンを提示し、基幹交通は事業者主体（さいたま市）または市が主体的に関わりつつ事業者とともに確保（山口市）
- ・ 生活交通は基幹交通にリンクする形で市民が主体的に計画し、守り育てる
- ・ 市民・地域主体の生活交通づくりにあたっては市が常に協働し、ガイドラインにもとづき整備する（さいたま市）
- ・ 地域が運営組織をつくり、勉強会を繰り返し、自分たちの力で次の段階へ進める～資金調達や住民合意形成も地域組織が主体
- ・ バス・タクシー事業者が一定の段階からは一緒に考え、アドバイス
- ・ 実証実験からスタートし、その実績を判断して本格運行に発展させる
- ・ 地域と議論のもと判断基準を設定し、市はそれにもとづき支援（山口市＝収支率・乗車率30％／さいたま市＝収支率40％）

<山口市における住民主体のコミュニティ交通>

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）



<山口市における住民主体のコミュニティ交通>

住民とタクシー事業者が協力してきめ細かな路線を設定。ほぼ毎月住民協議会を開いて継続性を考える（阿知須地区）



高齢集落の多い地区の生活のため朝夕は通学向けに定時定路線、日中はデマンドで戸口までの輸送を行う（藤木地区）



<さいたま市における住民主体のコミュニティ交通>

住民が自発的に計画や利用促進に取り組み、事業者と協力して試行から本格運行にこぎつけた（岩槻区和土）



和土住宅を中心としたメンバーがしばしば集まってコミュニティタクシーのあり方を和気藹々と議論。市担当者も同席



みんなでつくり育てる コミュニティ交通



現在各地で地域住民が主体的に関わりつつ育てる生活交通の事例が増えつつある

- 今、地域住民には人材と活力が眠っている
- 少子高齢化、過疎化、社会基盤の脆弱化などを背景に交通問題への危機意識は常に高い
- きっかけさえつかめれば主体的な動きができる住民は多い
- 形は自由～自治会・商工会・NPO・井戸端会議ベースでも
- スタートすれば行政の支援（お金だけではない）と的確なアドバイザーさえいれば必ずうまくいく

住民たちが自らのニーズに合わせたバスを事業者との協働で作り上げた函館市陣川「Jバス」

<みんなでつくり育てるコミュニティ交通>

住民が主体的に企画し事業者と協働する
乗合タクシー 行政は一定範囲の支援を
行う（新潟市）

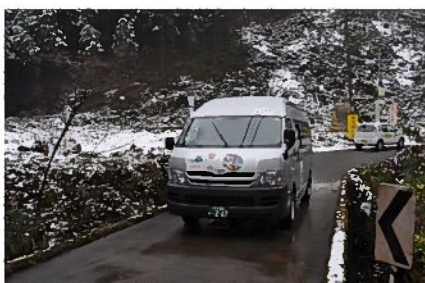


住民組織がNPOを立ち上げて事業者と協働
し資金を集め、行政が一定の支援をする仕組
みをつかった生活バス（三重県四日市市）



<みんなでつくり育てるコミュニティ交通>

自治会が主体となり各世帯が一定額の負
担をしつつ支えバス事業者が運行する会
員制地域バスの例（東京都八王子市）



沿線全世帯が「基本料金」の拠出に合意
して地域のインフラとしてのバス路線を
維持（青森県鰺ヶ沢町）



<みんなでつくり育てるコミュニティ交通>

地域住民が協力し自治会がバックアップして地域の事業者が運行する路線バスのバス停に待合所を設置（群馬県館林市）



バス停標識は住民がデザインし近隣住民がベンチを寄付、時刻表の下に広告も住民が沿線企業からもらった（山口市）



みんなが当事者になって持続できる地域公共交通を育てる <みんなでつくり育てるコミュニティ交通>

沿線の企業・病院・SCなどが協賛金を分担し運営を支えるコミュニティバス（三重県松阪市）



商工会を中心としたNPOが運営主体となりまちづくり活性化を目的に走らせる地域通貨なども活用（茨城県土浦市）



これからのコミバス・デマンド交通の展望

- 本音のニーズをくみ取り、地域特性に合ったものが利用者を獲得する
- 地域住民が何らかの形で主体的に関わり、行政が支援の仕組みを構築したところが持続する（行政丸抱えではいずれ限界が来る）
- フォローアップなき継続・拡充、大きい声・要望への対処、誤った公平性による拡大、政治的配慮によるところはいずれ破たんする
- 乗って楽しい、乗ってみたいコミタク・コミバスへの工夫（子供たちに愛称で親しんでもらえるコミバス・コミタク）
- そして「乗って残す・育てる」ことこそが大切

利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

基本は利用者を増やし収入を上げ持続させること

- 既成概念からの脱却～プラス発想への転換
 - やれることは何でもやる～ダメなら見直そう
 - 利用したくなるバスの構築～利便性＋車両・デザイン・イメージ・話題性～子供や女性へのアピール
- 地域と一体となって工夫を加える南部バス（八戸市）岬台団地線 秋には車内でギリギリスが鳴き、時期によっては沿線小学生が車内放送



利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

女性に人気のキャラクターを企業とのタイアップで全面ラッピングした立川バス「リラックマバス」 わざわざ問い合わせる乗りに来る人も多い



「リラックマバス」の車内 シート・広告枠もすべてタイアップでキャラクター尽くしの車内 現在は他に水色など3色と高速車もあり計5台



利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

市と運行事業者の緊密な協力によって利用促進を図る広島県福山市のコミュニティバス 3社共同運行で全車同デザイン



左のコミバスの車内 1台ずつ社員手作りの夏らしい飾りが車内を彩る ちょっとした工夫がイメージを高める



利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

市民と協働体制をつくり、さまざまな仕掛けで利用促進を図る東京都小平市のコミュニティバス「にじバス」



2013年度には沿線の幼稚園年長組から公募し、次バス停の案内放送を園児たちが1バス停ずつ行った（収録風景）



利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

車内をデコレーションし乗務員がサンタクロースやトナカイに扮装する「クリスマスバス」（京王バス）



京王「クリスマスバス」は各営業所1～2台だが地域での注目度抜群。乗務員も愛想よくモチベーションが上がる



利用促進～乗ってみたいくなるバスへの工夫

山口市内の防長交通でも2012年12月に初めて「クリスマスバス」を実施、市民へのアピール力抜群だった。車内の装飾は沿線保育園児の作成



地域住民主体で運行するコミュニティタクシーの乗務員もタクシー事業者の発案でサンタクロースに（山口市・嘉川タクシー）



おわりに

キーワードは「持続できる
地域公共交通」
そのためには「地域交通は
自分自身の問題」
そして「行政・事業者・住
民が協働し責任分担」
「乗って育てる」公共交通



以上。
ありがとうございました。