

地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成講座（10/24）

# 地域の移動課題と地域公共交通

岩手県立大学 研究・地域連携本部 副本部長  
総合政策学部 教授  
宇佐美誠史

# 自己紹介

- 1974年6月大阪府寝屋川市生まれ
- 1995年3月大阪府立工業高等専門学校土木工学科卒業
- 2002年3月福井大学大学院工学研究科修了  
高専や大学の講義やゼミ「道路工学」「交通工学」
- 2002年3月 福井大学大学院 博士（工学）  
学位論文「災害時を考慮した道路の整備効果に関する研究」
- 2005年4月 岩手県立大学総合政策学部 着任  
2002年の道路運送法改正（バスの需給調整規制廃止）の影響を実感して、公共交通分野を学ぶようになった。当時は素人。  
土木学会の生活交通サービス研究小委員会への参画が今に繋がる

# 担当している行政の主な会議

## 公共交通

- (岩手県内) 地域公共交通会議、公共交通活性化協議会  
盛岡都市圏 (盛岡市、滝沢市、矢巾町)、盛岡市、滝沢市、矢巾町、  
二戸市、八幡平市、大船渡市、雫石町、山田町  
ちなみに、任期更新せず終わったところが4つ
- 盛岡市総合交通施策懇話会
- 両磐地域 (一関市・平泉町) 福祉有償運送協同協議会
- 東北運輸局地域公共交通東北仕事人

## 都市計画

- 立地適正化計画の協議会 (盛岡市・宮古市)
- 二戸市都市計画等評価委員会
- 都市計画審議会 (滝沢市、宮古市)
- 盛岡市開発審査会
- 岩手県国土利用計画審議会

## 道路交通

- 岩手県道路交通環境安全推進連絡会議
- 岩手県自転車活用推進計画アドバイザー  
会議 (来月から)
- 盛岡市自転車走行空間検討会
- 東北地方整備局道路ドクター

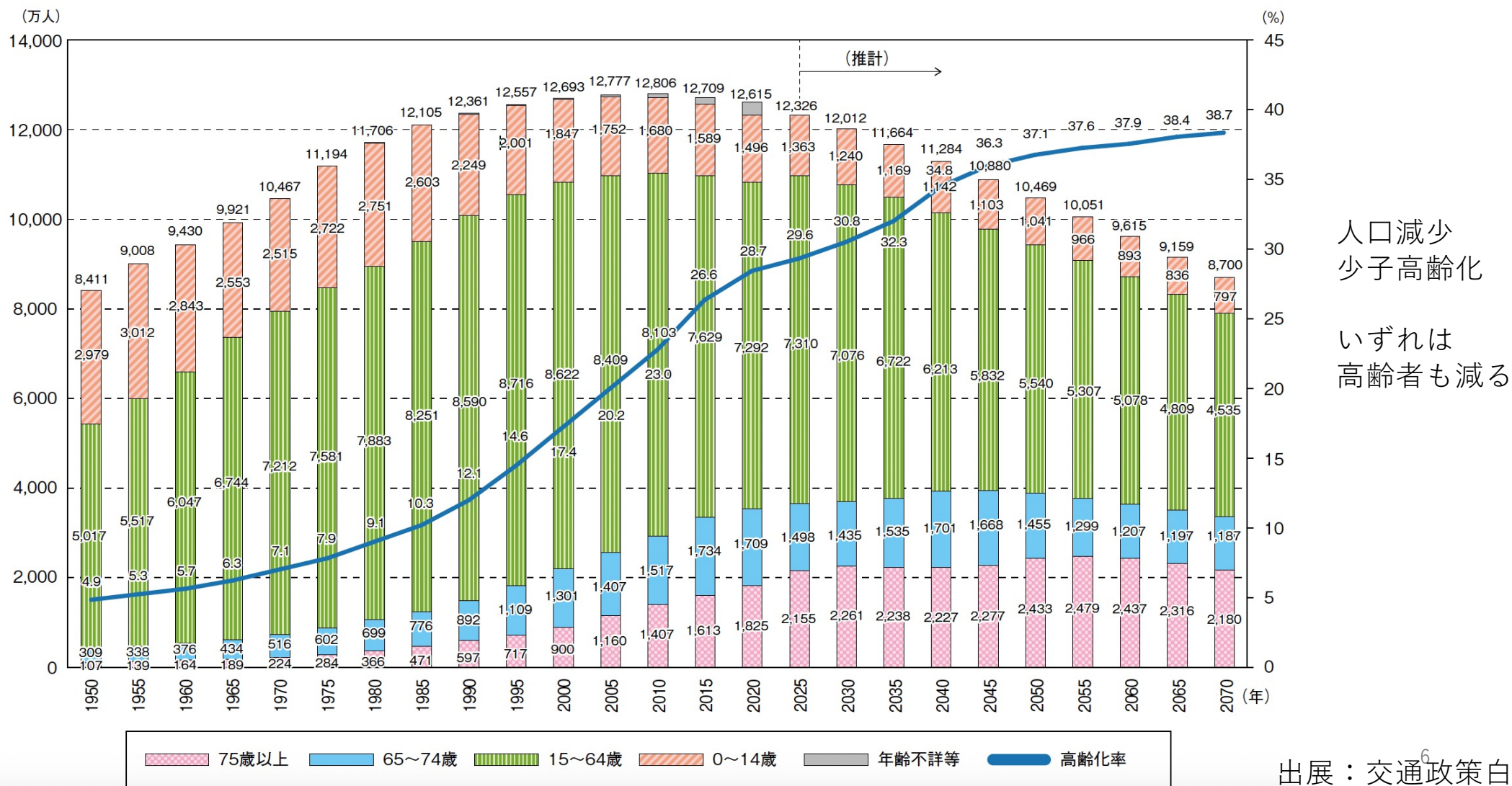
# 本日の課題

- 宇佐美がこの講義で伝えなかったことを300字以内にまとめてください。
- 自分が住んでいる市区町村、もしくは生活圏の移動課題を、500字以内で一般論ではなく、解像度高く示してください。

# 交通に関するデータをいろいろ

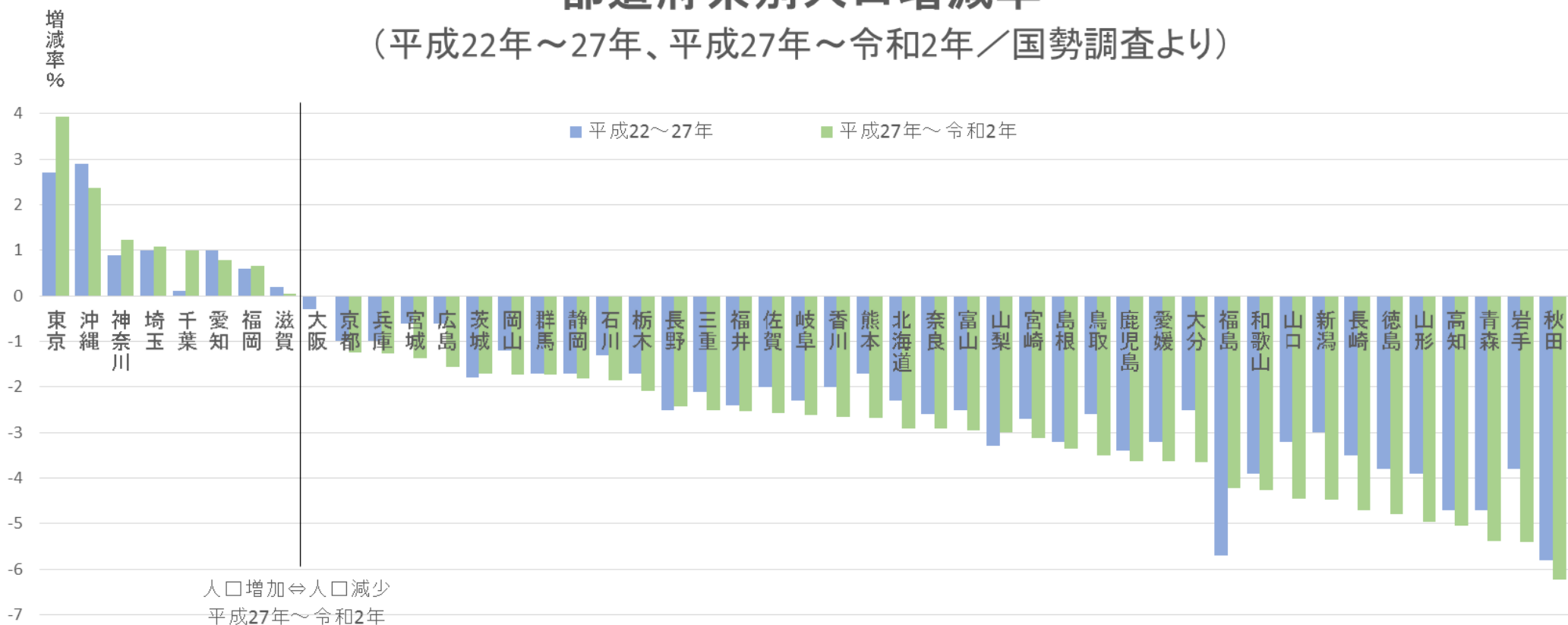
- 人口動態
- 交通手段の推移、全国と地方の違い
- コロナ禍の交通
- 公共交通利用者や旅行者数・消費額
- 乗合バスの輸送人員、収支
- ドライバーの置かれている状況

図表1-1-1-1 我が国の総人口と年齢構成の推移・将来推計



# 都道府県別人口増減率

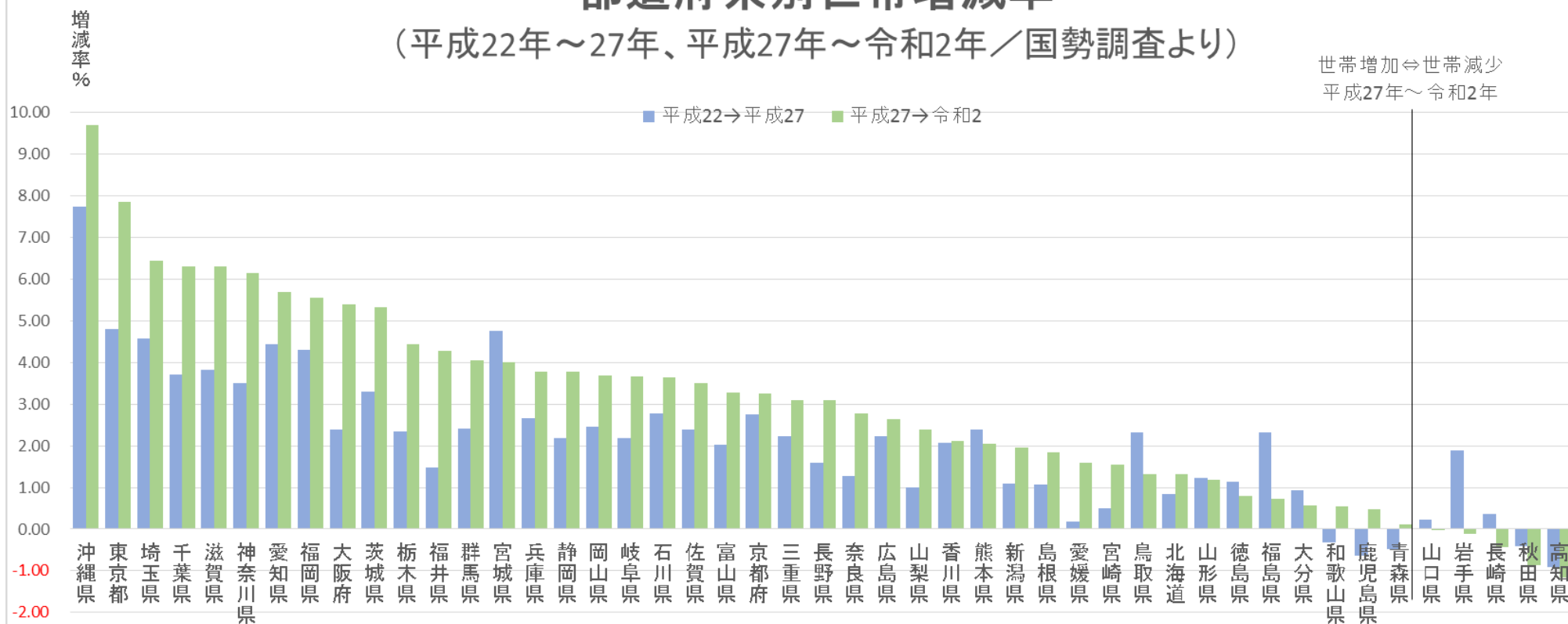
(平成22年～27年、平成27年～令和2年／国勢調査より)



# 都道府県別世帯増減率

(平成22年～27年、平成27年～令和2年／国勢調査より)

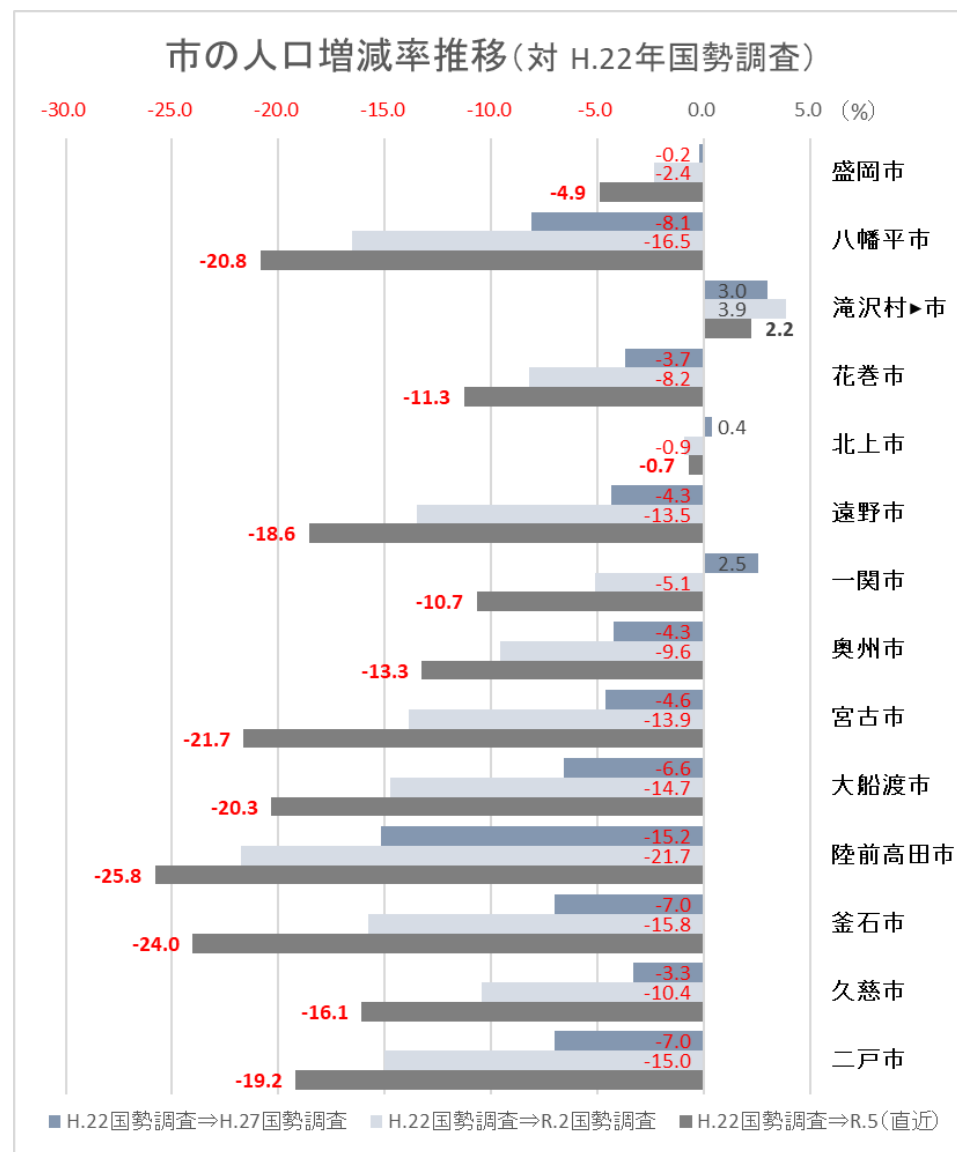
世帯増加⇔世帯減少  
平成27年～令和2年



# 市の人口と増減率

直近の国勢調査における比較

令和2年	人口（人）	対 <u>平成27年</u> 増減率（%）
盛岡市	291,320	▲ 2.1
宮古市	51,197	▲ 9.7
大船渡市	34,738	▲ 8.7
花巻市	93,108	▲ 4.7
北上市	92,292	▲ 1.3
久慈市	33,023	▲ 7.3
遠野市	25,366	▲ 9.6
一関市	112,496	▲ 7.5
陸前高田市	18,233	▲ 7.7
釜石市	33,337	▲ 9.4
二戸市	25,247	▲ 8.6
八幡平市	23,939	▲ 9.2
奥州市	112,808	▲ 5.5
滝沢市	55,938	0.9



直近の国政調査と「岩手県人口移動報告年報」より作成 ※各年10月1日現在

# 500mメッシュ人口

市街化区域 1990年 4,659ha ⇒ 2017年 5,230ha

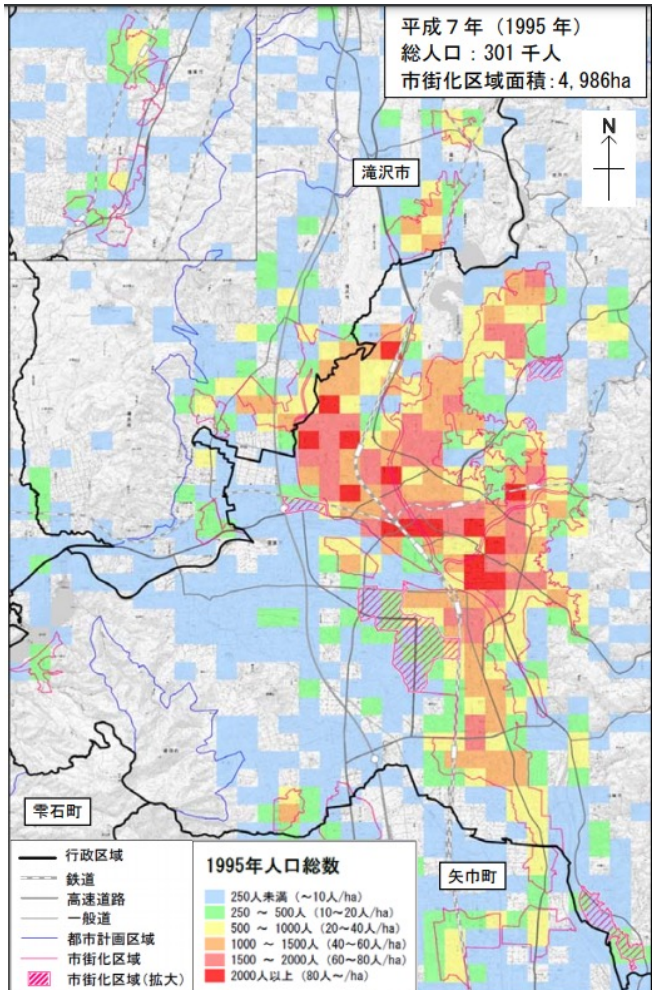


図 平成7年(1995年) 500mメッシュ人口分布と市街化区域の変遷

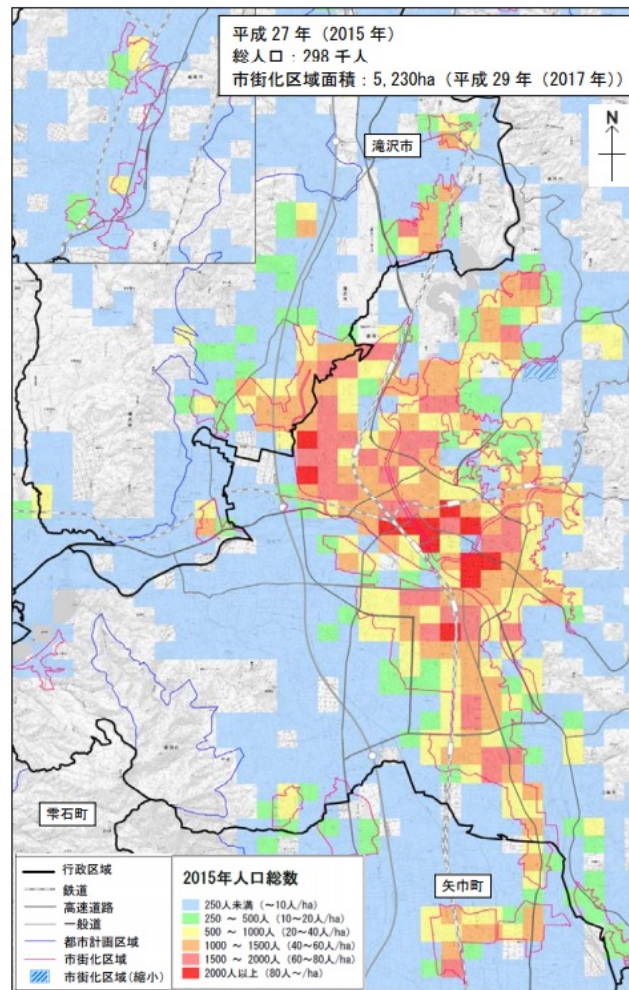


図 平成27年(2015年) 500mメッシュ人口分布と市街化区域の変遷

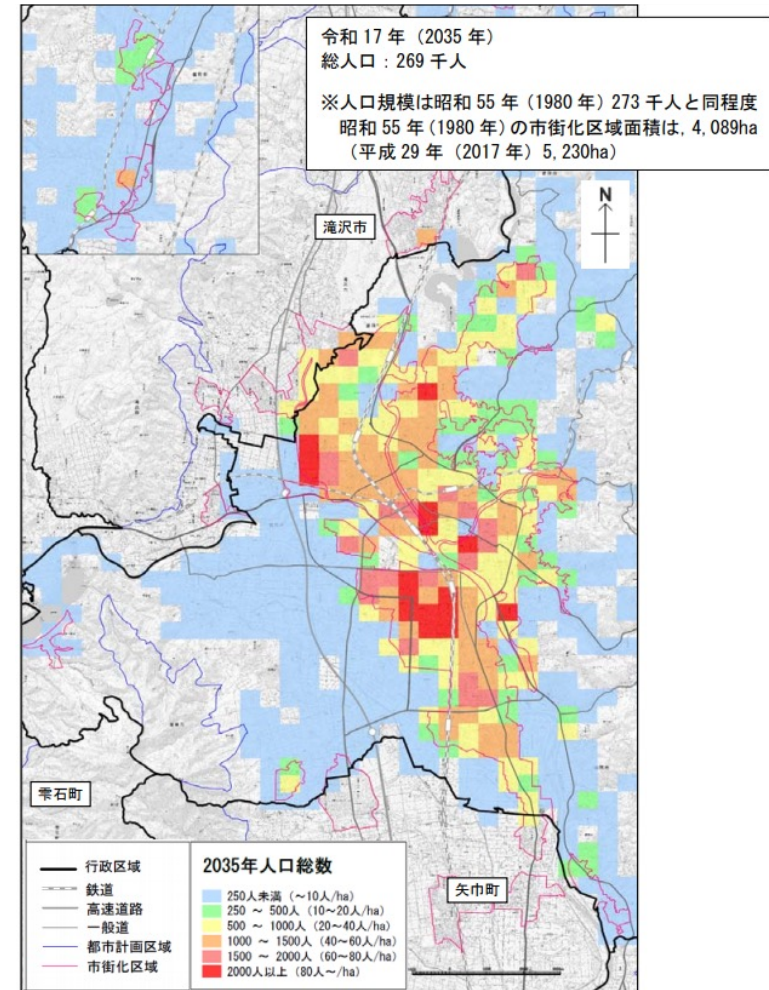


図 令和17年(2035年) 500mメッシュ人口分布(推計)

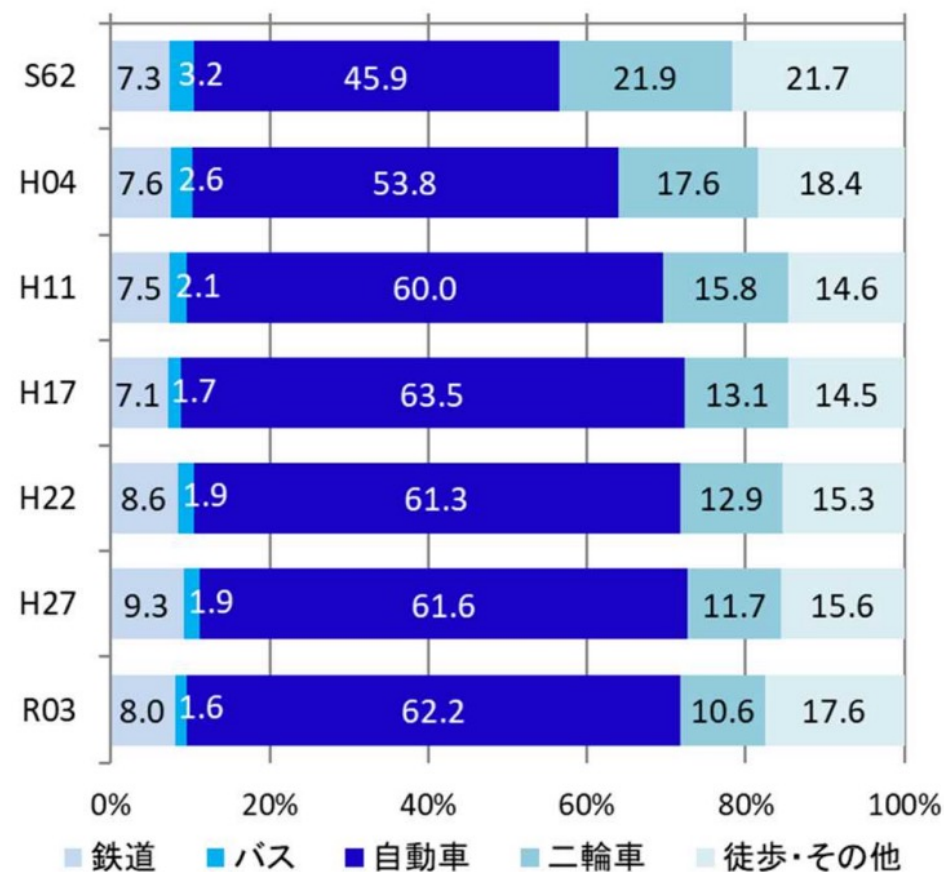
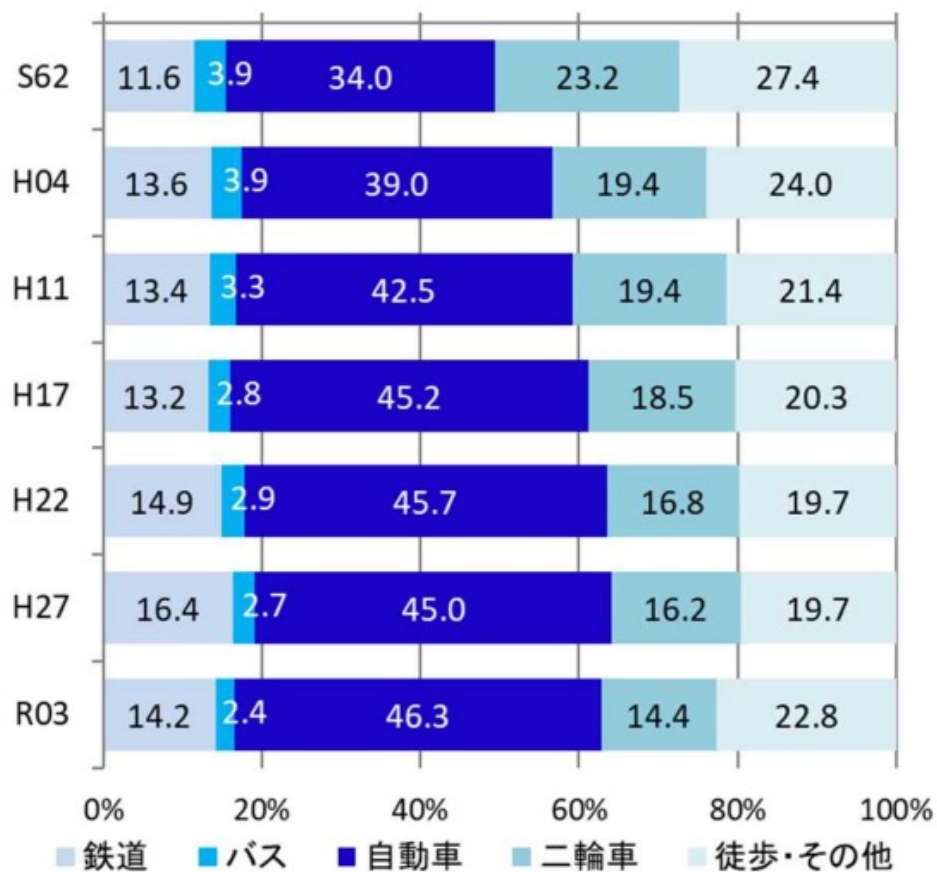
出典：盛岡市立地適正化計画

# ■全国の代表交通手段別トリップ原単位

(トリップ数/人・日)・分担率 (%)

【平日】

【休日】

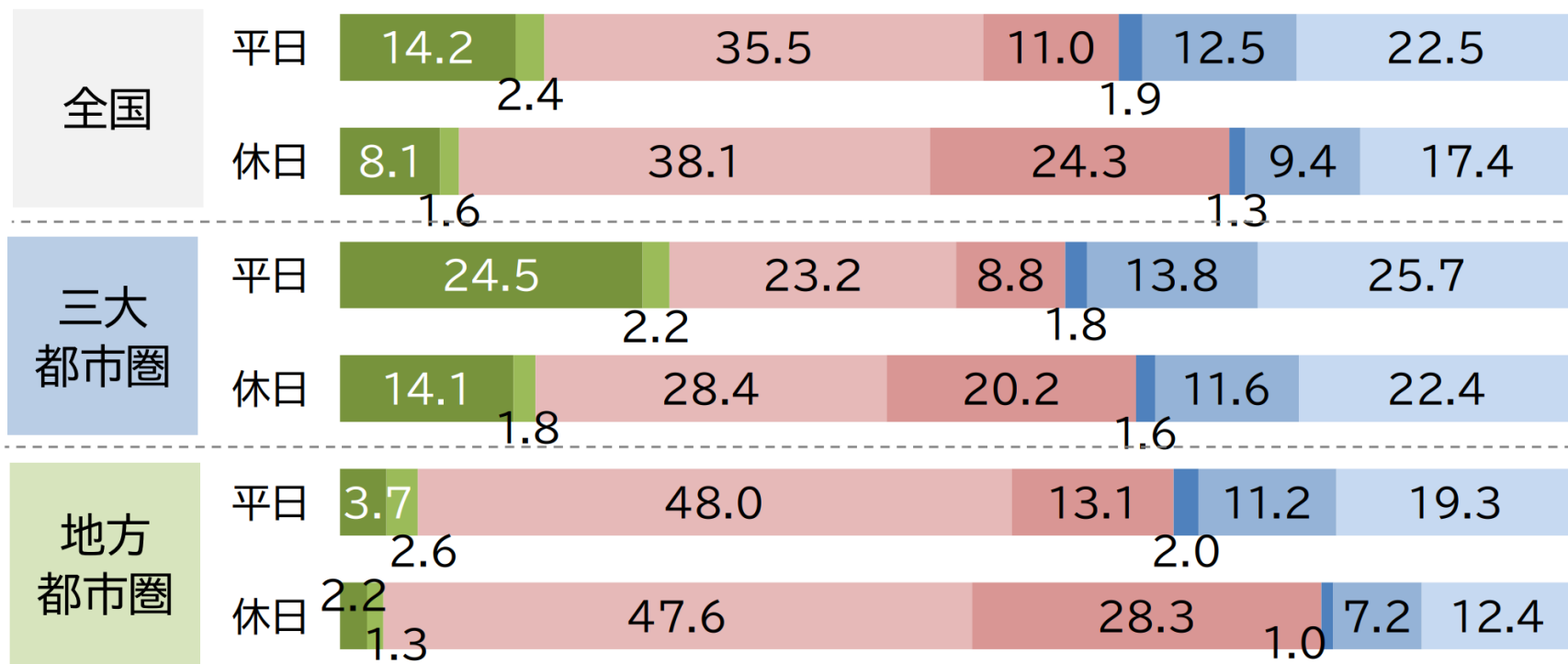


# 交通手段構成比

R3調査

(%)

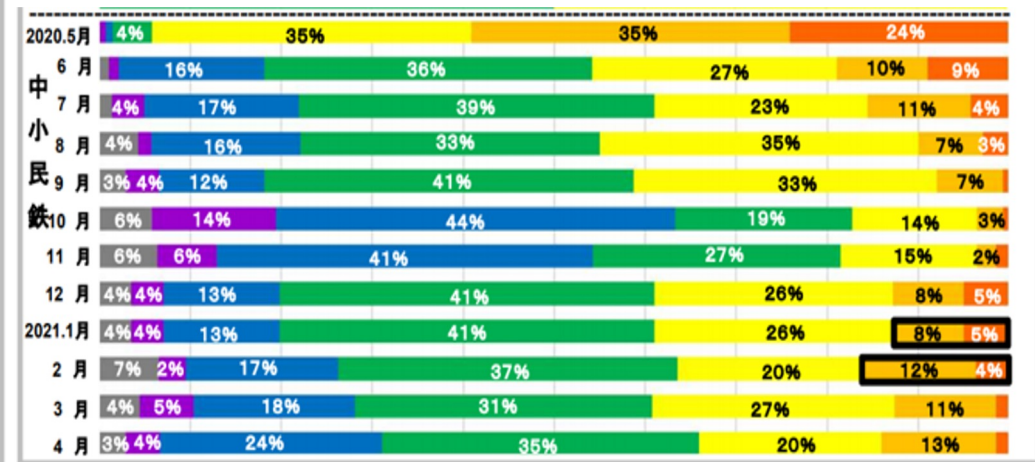
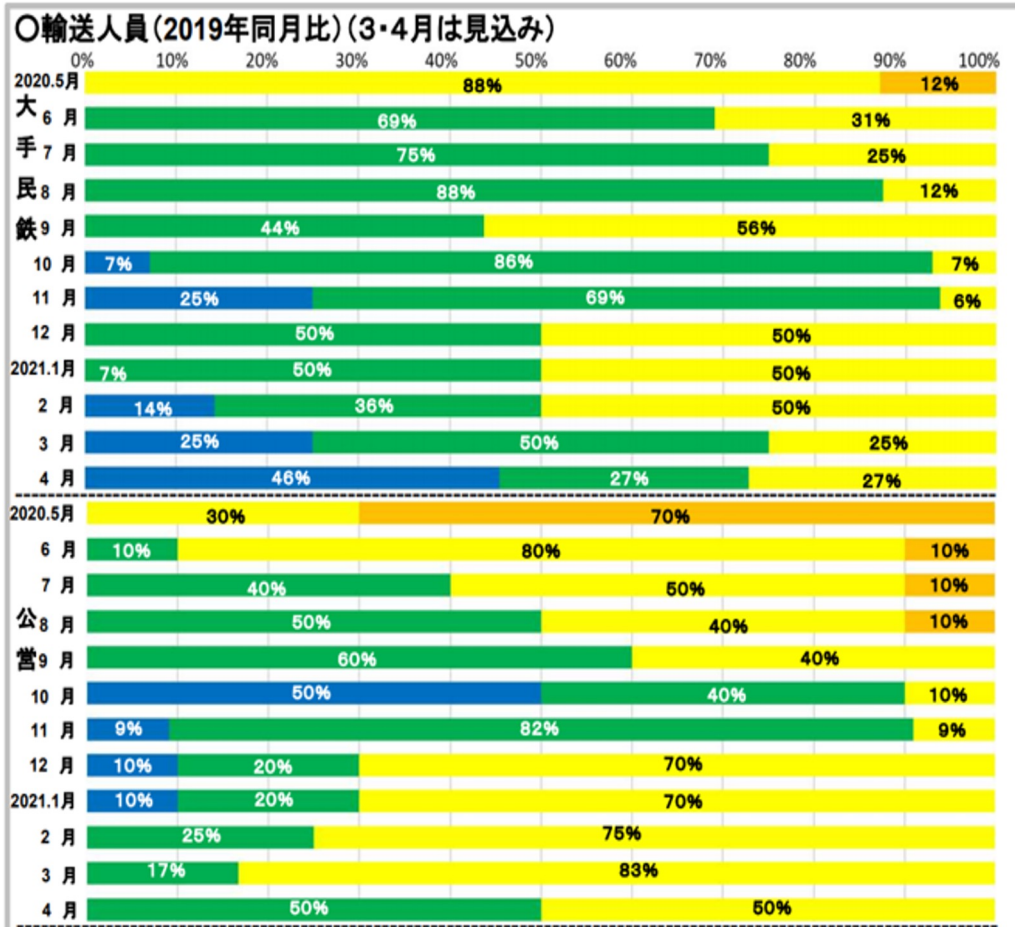
0 20 40 60 80 100



■ 鉄道 JR、私鉄、地下鉄、路面電車、モノレール、新交通システムを指します。
 ■ バス
 ■ 自転車（運転）自分で自動車を運転
 ■ 自動車（同乗）誰かが運転する自動車に乗せてもらう
 ■ 自動二輪車 バイク、原付等
 ■ 自転車
 ■ 徒歩

国土交通省【第7回全国都市交通特性調査結果（とりまとめ）】より

# ～新型コロナウイルスに係る影響（鉄道）2020～



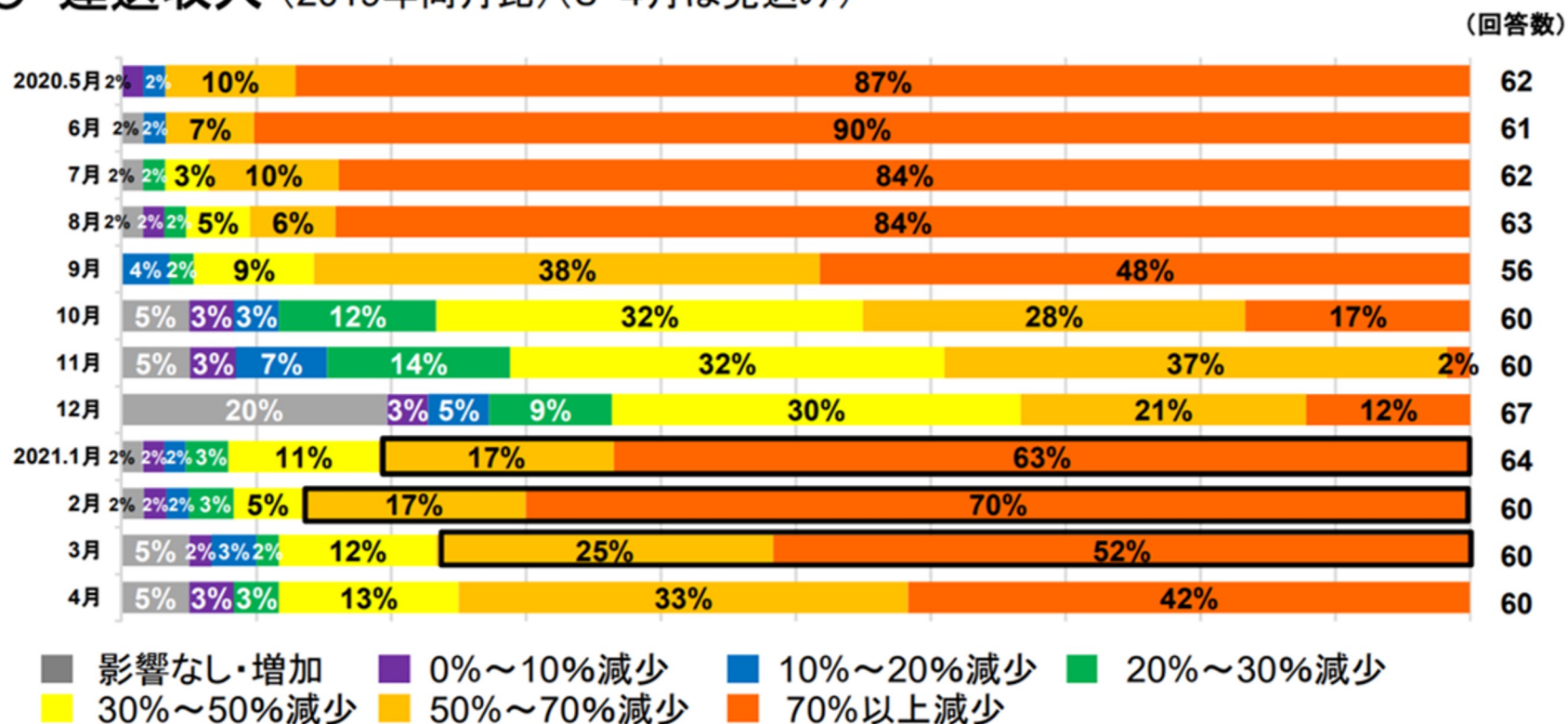
※調査方法: 全175者(JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング



国土交通省 危機管理【新型コロナウイルス感染症に関する国土交通省の対応】  
【3.関係業界の影響（令和3年2月28日時点）】より

# ～新型コロナウイルスに係る影響（貸切バス）2020～

## ○ 運送収入（2019年同月比）（3・4月は見込み）



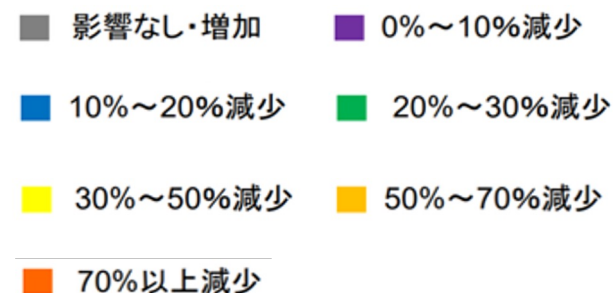
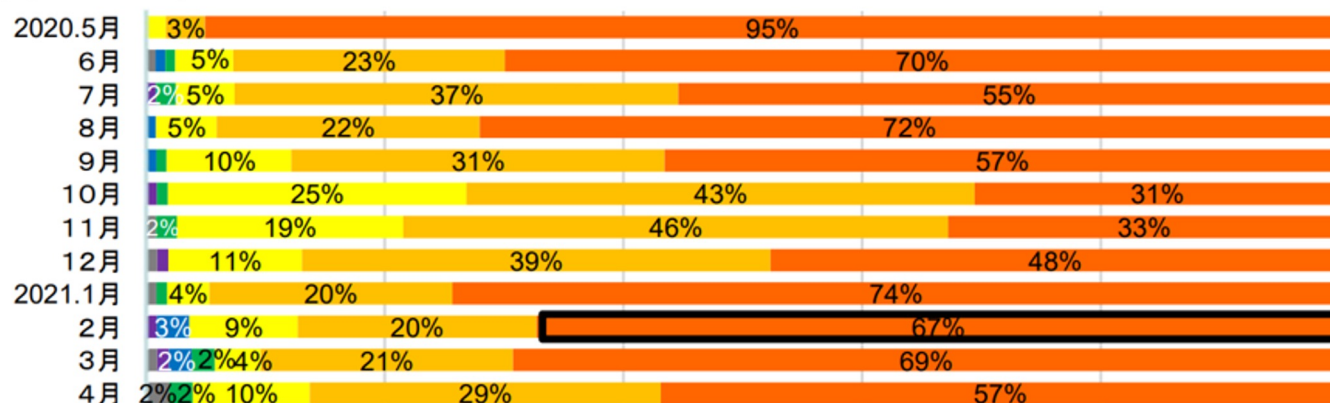
※調査方法：日本バス協会加盟貸切バス事業者（79者）に対して協会よりアンケート調査を実施。

# ～新型コロナウイルスに関する影響(高速バス・一般路線バス)2020～

## ○運送収入 (2019年同月比) (3・4月は見込み)

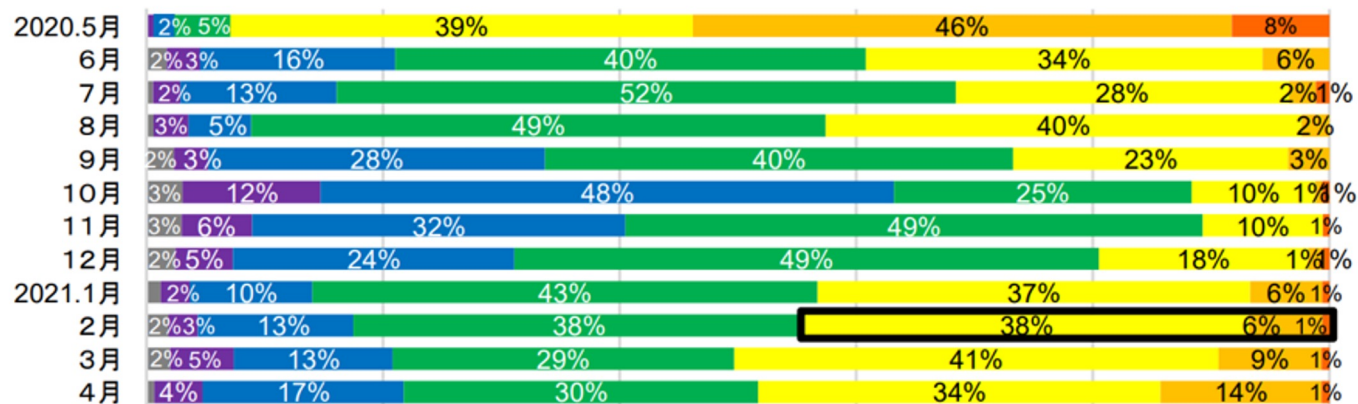
### <高速バス等>

(回答:113者)



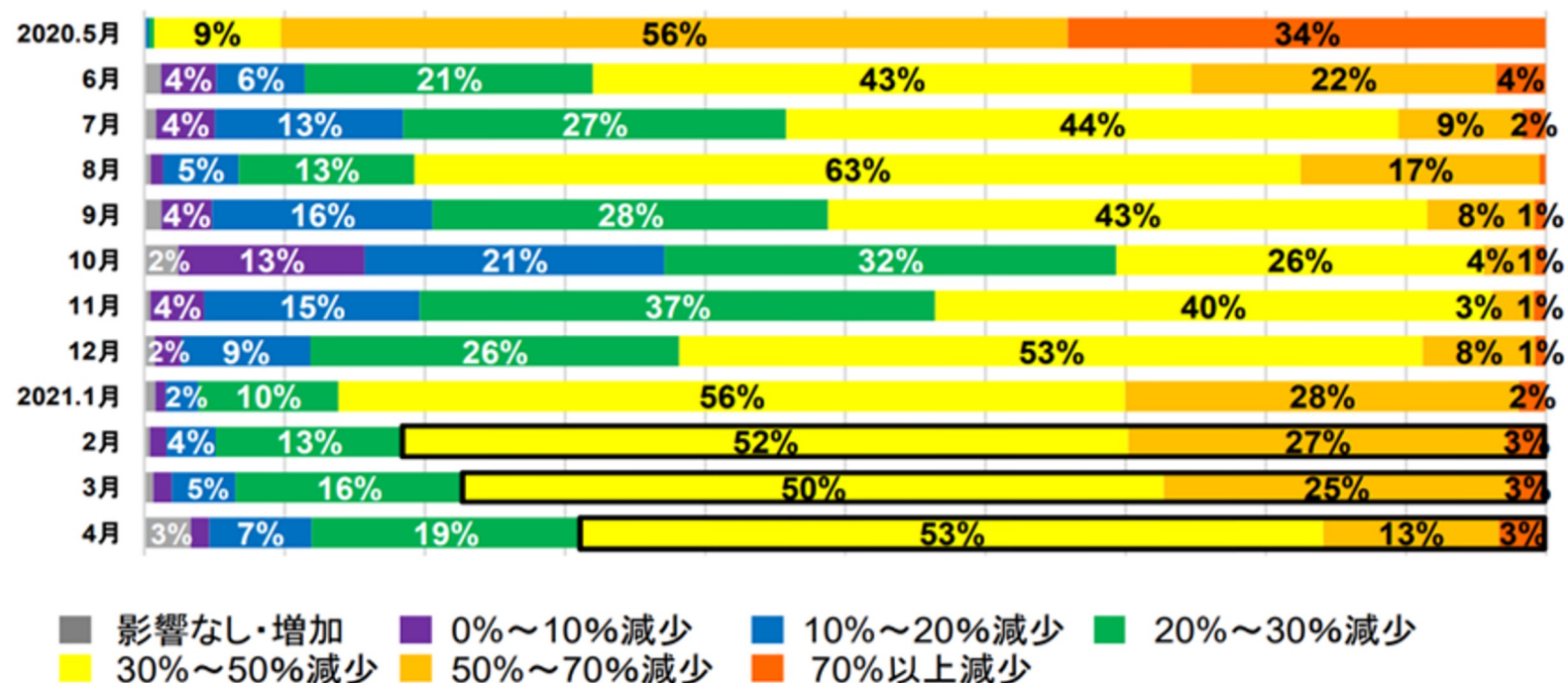
### <一般路線バス>

(回答:164者)



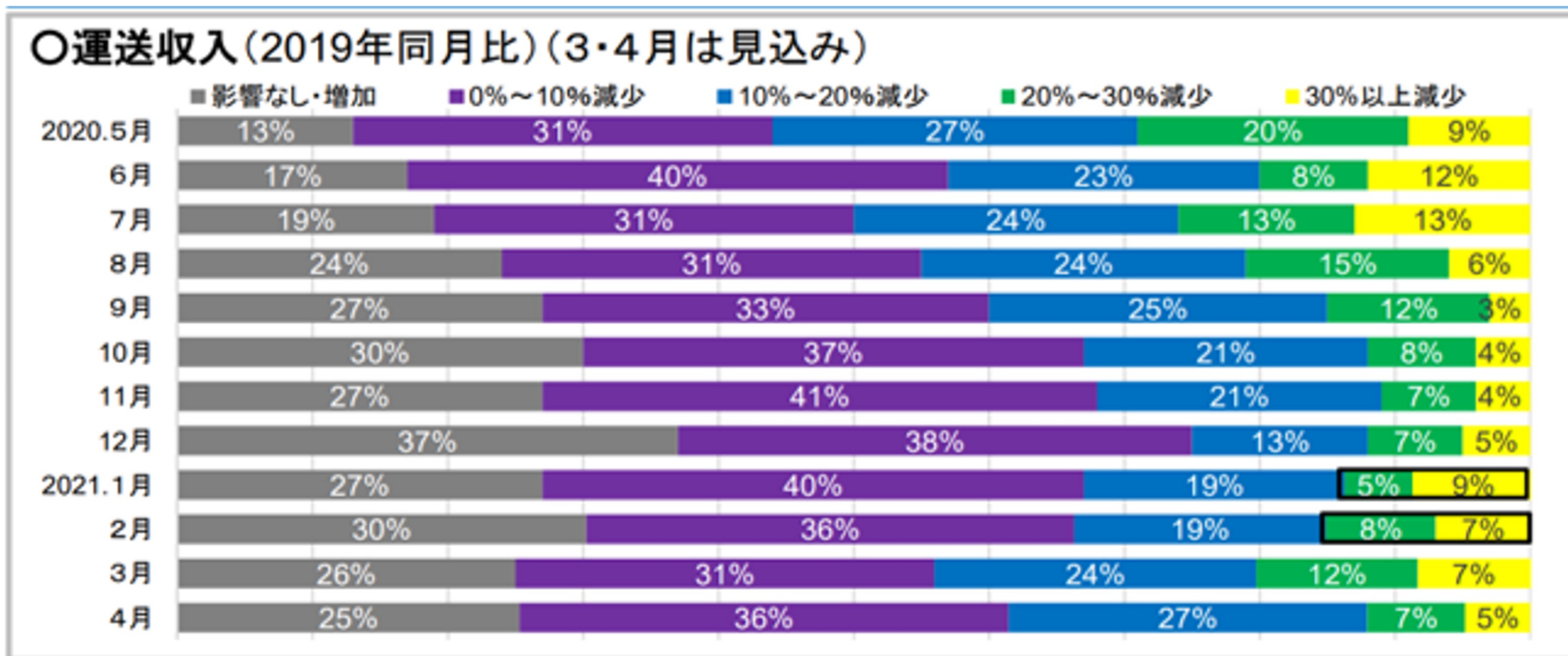
# ～新型コロナウイルスに係る影響（タクシー）2020～

○ 運送収入（2019年同月比）（3・4月は見込み） （回答：235者）



国土交通省 危機管理【新型コロナウイルス感染症に関する国土交通省の対応】  
【3.関係業界の影響（令和3年2月28日時点）】より

# ～新型コロナウイルスに関する影響（貨物自動車運送業）2020～



※調査方法:貨物自動車運送事業者91者(総事業者約62,000者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

国土交通省 危機管理【新型コロナウイルス感染症に関する国土交通省の対応】  
【3.関係業界の影響(令和3年2月28日時点)】より

# 「収支だけで決めていいのか」

## JR西の赤字区間沿線住民ら危機感

JR西日本が11日、ローカル線30区間の収支を初めて公表した。全区間で経費が収入を大きく上回る赤字だった。「一気に路線廃止に進むのではないか」「収支だけで決めないで」。沿線の自治体や住民には動揺が広がった。

### ■芸備線

広島、岡山両県を結ぶ芸備線は、広島県庄原市の東城―備後落合間の収支率が全区間で最悪の0・4%になった。同区間は「100



JR東城駅のホームに着いた芸備線の列車。降りた乗客は1人だけだった。11日午後、広島県庄原市

円を稼ぐのに2万5416円かかる」と状態だという。「一部廃止は仕方ないのではないか」。東城駅で待機する50代のタクシードライバーの男性は嘆いた。備後落合に向かう列車は1日わずか3本だ。

ただ、利用者には貴重な足でもある。通学で2年間使っている高校生の山下青さん(17)は「バス通学になると定期代の負担が増えるので、このまま走り続けてほしい」と話した。

### ■木次線・山陰線

JR西は昨年8月、広島、岡山両県と芸備線の課題を洗い出す協議を始めた。存続に危機感を抱いた沿線も、出雲横田―備後落

## 都市部も利用減

JR西日本によるローカル線の収支公表は、北海道、四国、九州のJR各社に続いて4社目となる。ただこれら3社と異なり、西日本は東日本、東海とともに、新幹線や大都市圏の路線を擁え、駅ビルなどの収益もある。こうした

合同の収支率が1・5%にとどまった。同線では観光トロッコ列車「奥出雲線」が公表対象に、全国知事会「おろち母」の廃止も予定さ

れている。「相当な危機感を持った。沿線自治体で連携を密にしながら対応していきたい」と島根県東出雲町の勝田康則町長は話した。

取県知事は11日、「廃線を含め」とJR西を牽制した。前提にした協議にはのれな(杉山匡史、清野真幸)

路線名	区間	赤字額(億円)	収支率(%)
小浜	敦賀―東舞鶴	18.1	14.8
越前北	越前花堂―九頭電湖	8.4	7.3
大系	南小谷―糸魚川	5.7	3.7
山陰	城崎温泉―坂取	11.8	11.8
	浜出雲―市益田	8.5	11.8
	益田―市長門	34.5	22.4
	長門―市小串・仙崎	11.5	7.6
	山加茂	9.5	8.3
関西	亀山―加茂	14.6	14.6
紀勢	新宮―白浜	28.6	19.0
加古川	西脇―谷	2.7	6.4
姫新	播磨新宮―上月	6.0	13.3
	上月―中国山	4.0	11.3
	中国勝山―新見	4.1	16.4
	和山―寺前	3.5	7.4
播但	東中神代―東城	7.3	29.4
芸備	備後落合―備後庄原	2.0	2.4
	備後落合―備後庄原	2.6	0.4
	備後庄原―三次	2.6	2.4
	備後庄原―深川	2.5	11.5
	三下深	13.2	14.9
福塩	中一塩	6.5	3.9
因美	津山―智頭	3.9	5.1
木次	出雲横田―備後落合	7.2	7.6
	出雲横田―備後落合	2.7	1.5
岩徳	国榑ヶ浜	5.4	25.4
山口	野津和	8.4	17.7
	津野益能	5.5	14.7
小野	田居能	2.0	9.3
美祿	厚狭―長門	4.4	15.9

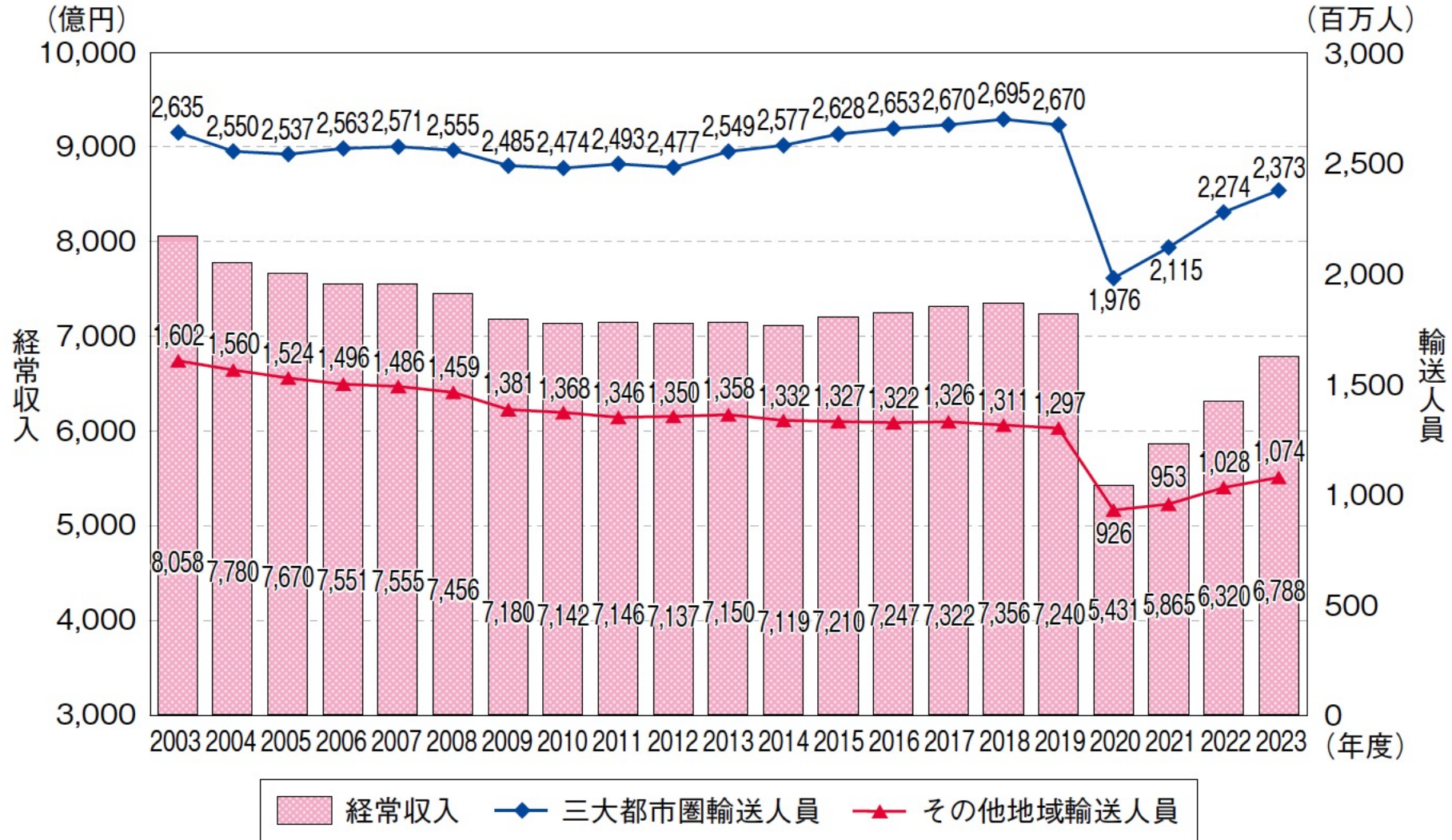
(収支率は、費用に対する収入の割合)

# コロナ禍に出てきた地方路線の赤字問題に関する記事





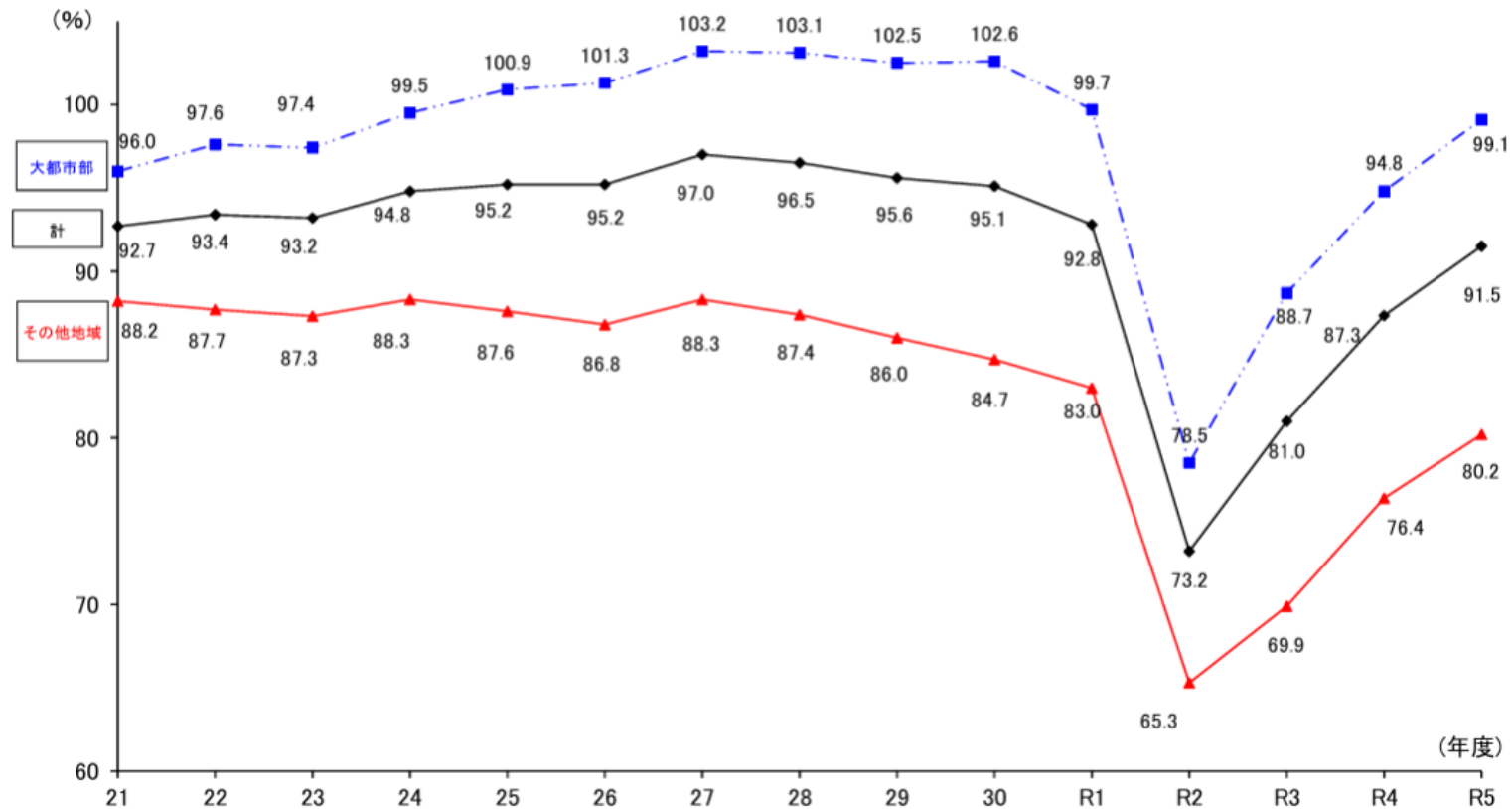
図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



出典：交通政策白書、第1部 令和6（2024）年度 交通の動向

## 年度別経常収支率の推移(三大都市圏・その他地域)

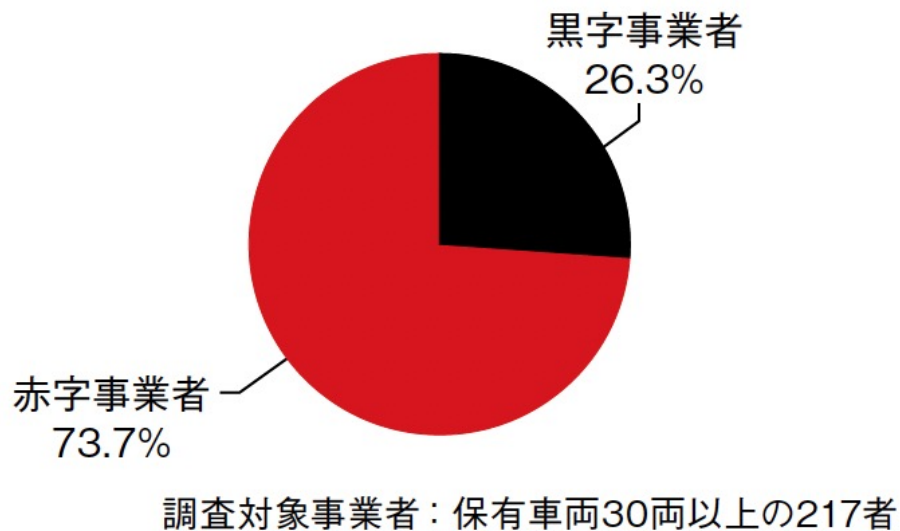
※保有車両30両以上の事業者を対象



※出典：国交省HP『乗合バス事業の収支状況について』令和5年度

## 図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況（2023年度）



資料：国土交通省物流・自動車局作成

路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

出典：交通政策白書、第I部 令和6（2024）年度 交通の動向

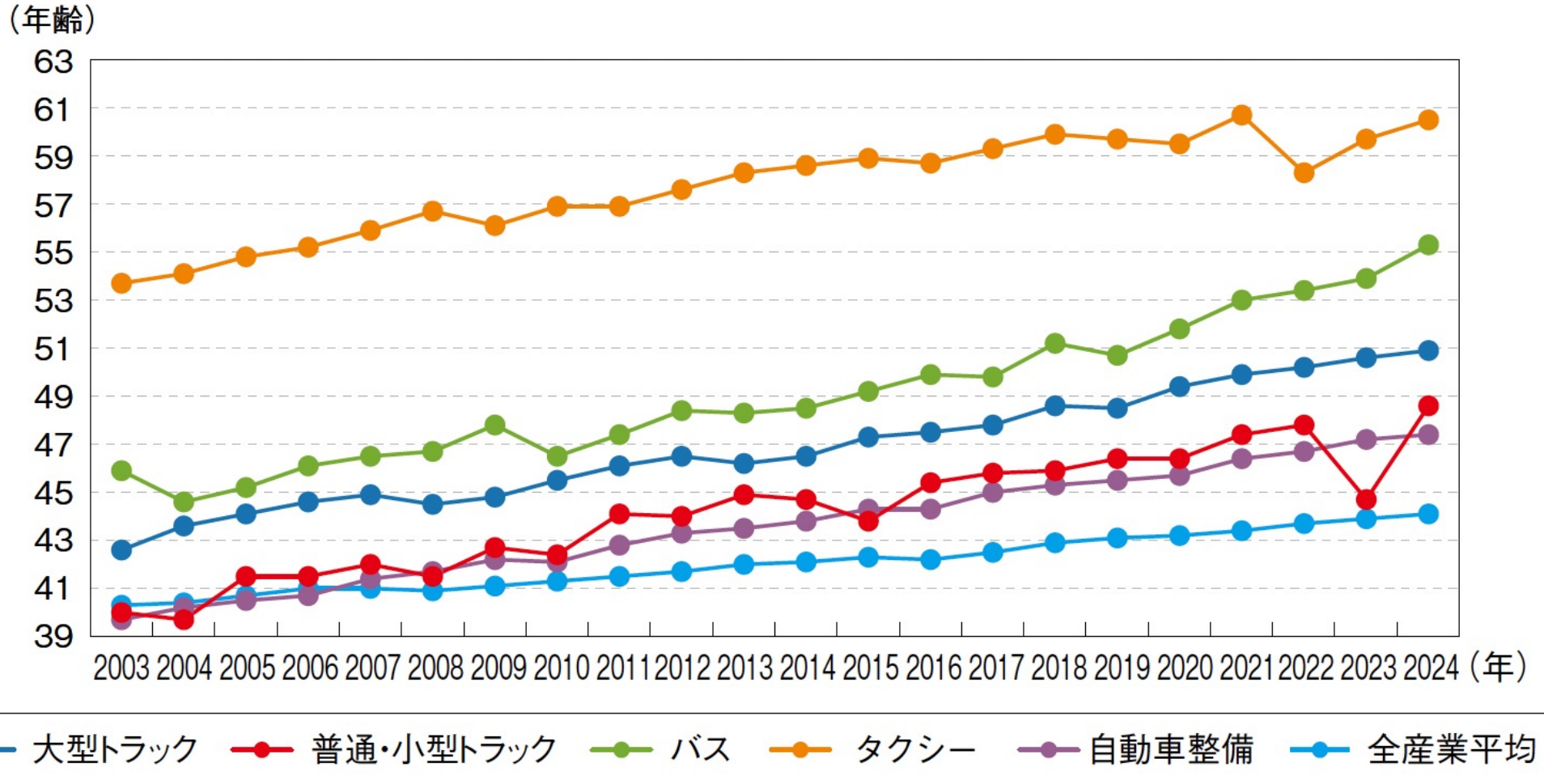
# 公共交通利用への影響

- 人口や社会の状況によって、公共交通利用に影響
- 人が増減したり、住むところが変わったり、自動車利用が増えたり、etc

次のスライドからは、ドライバーの置かれている状況

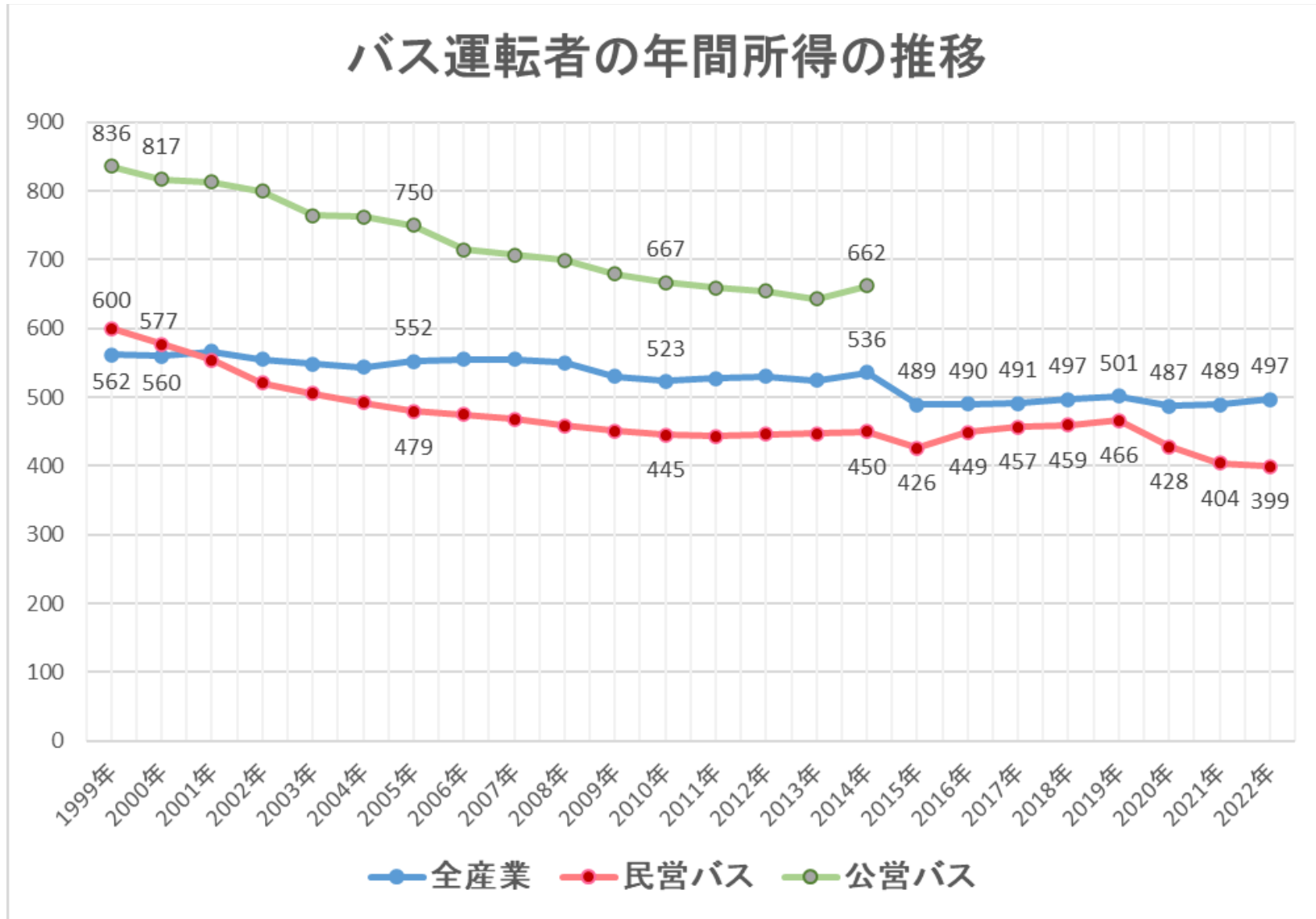
ドライバー高齢化

図表1-3-1-6 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移



出典：交通政策白書、第1部 令和6（2024）年度 交通の動向

## バス運転者の年間所得の推移



国土交通省 交通政策白書データ集 (図表1-57) 『バス事業(運輸部門)の年間所得の状況』に、最新年版交通政策白書 第1部第3章「各交通モードの動向」図表1-3-1-5「自動車運送事業等の就業構造」の中から年間所得額を参照して作成

図表1-3-1-5 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・ 整備要員数	11万人 (2023年度)	24万人 (2023年度)	86万人 (2024年)	40万人 (2024年)	—
女性比率	1.6% (2023年度)	4.6% (2023年度)	4.7% (2024年)	4.8% (2024年)	45.5% (2024年)
平均年齢	55.3歳 (2024年)	60.5歳 (2024年)	49.7歳 (2024年)	47.4歳 (2024年)	44.1歳 (2024年)
労働時間	198時間 (2024年)	190時間 (2024年)	204時間 (2024年)	184時間 (2024年)	171時間 (2024年)
年間所得額	461万円 (2024年)	415万円 (2024年)	464万円 (2024年)	513万円 (2024年)	527万円 (2024年)

出典：交通政策白書、第1部 令和6（2024）年度 交通の動向

# どんどん路線が減っていく 乗務員不足とコロナによる利用減

2023.03.29 岩手日報WEB

## 盛岡地区の路線バス1割減便 県交通、乗務員不足と利用低迷響く

県交通（盛岡市、本田一彦社長）は4月1日のダイヤ改正で、盛岡地区の平日の運行本数を現行から1割減らす。慢性的な乗務員不足と新型コロナウイルス禍に伴う利用低迷が響き、記録が残る2012年以降で最大規模の減便となる。利用の少ない日中を中心に運行を見直し、乗務員の負担軽減と経営の立て直しにつなげる。

対象は盛岡、雫石、滝沢、紫波、矢巾の5市町を運行する路線バス。運行本数は平日が1767本（現行比216本減）、休日は1256本（同64本減）に見直す。通勤や通学への影響を最小限にとどめ、平日の日中を中心に減便する。

市民生活への影響を考慮し、代替路線が近くにあるなど利便性を極力損なわないよう見直しを進めた。盛岡市の北山経由東緑が丘線（松園バスターミナル―盛岡バスセンター）は平日、休日ともに廃止するが、松園と市中心部を往来する路線は確保する。

減便する主な路線(平日)

路線名	現行本数	改正後
滝沢駅県立大学線 (滝沢駅前―県立大)	32	21
桜台団地線 (盛岡バスセンター―桜台団地)	28	19
中央循環線(盛岡駅前―茶畑)	14	4
手代森イオンモール盛岡南線 (手代森ニュータウン南口―盛岡駅前)	12	8
川久保線(矢巾営業所―盛岡駅前)	17	10



2023.07.19 岩手日報WEB

## 県南3市町のバス2路線、来年3月末に廃止へ 岩手県交通

奥州市は18日、同市と金ケ崎町を結ぶ岩手県交通バス水沢金ケ崎線が2024年3月末で廃止されると明らかにした。同町と北上市を結ぶ北上金ケ崎線も同様に廃線の方向。住民や学生の利用が多い広域的な基幹路線で、3市町は代替交通手段を検討する。

奥州市によると、県交通から運転士不足や新型コロナウイルス禍の経営悪化などを理由に9月末で廃止の申し出があった。3市町が両線の継続を要望。同社から22年10月～24年3月の路線の赤字額を自治体が負担すれば、来年3月末まで運行可能との回答を受けた。

奥州市は赤字負担の補助金1336万円を盛り込んだ23年度一般会計補正予算案を、8月開催予定の市議会臨時会に提案する方針。来年4月以降の対応は町と協議し、代替交通や市コミュニティーバスの経路変更などを検討する。

即座に対応できている自治体とそうでない自治体があるような・・・  
対応したいと思っても、委託相手がいなければどうにも・・・

## 盛岡－滝沢間の4路線が減便 岩手県交通の路線バス、12月から

岩手県交通（盛岡市、本田一彦社長）は12月1日、盛岡市と滝沢市を結ぶ滝沢営業所管内の路線バス計4路線のダイヤを改正する。慢性的な乗務員不足に伴い、平日ダイヤ10便と土曜の便の一部を減らす。来年4月から運転手の時間外労働に上限を設ける「2024年問題」で人員不足が深刻化する恐れがあり、状況次第でさらなる減便も検討する。

平日ダイヤの減便は、青山町線（滝沢営業所－盛岡バスセンター）とみたけ東線（岩手牧場前－同センター）、滝沢イオンモール盛岡線（同営業所－イオンモール盛岡）の3路線が対象。利用が少ない時間帯を中心に各2～4便減らす。

土曜ダイヤは、南青山町線（同営業所から天昌寺町などを経由し、同センターへ）の32便の運行を取りやめるほか、青山町線の滝沢アメニティタウン発着便も減便し、土日祝日は全便運休となる。

改正後の運行時刻は同社ホームページ（HP）で確認できる。



④ 県交通の路線バス青山町線＝2022年2月18日

## 岩手県交通、路線バス大幅減便 4月から、盛岡地区に最も影響

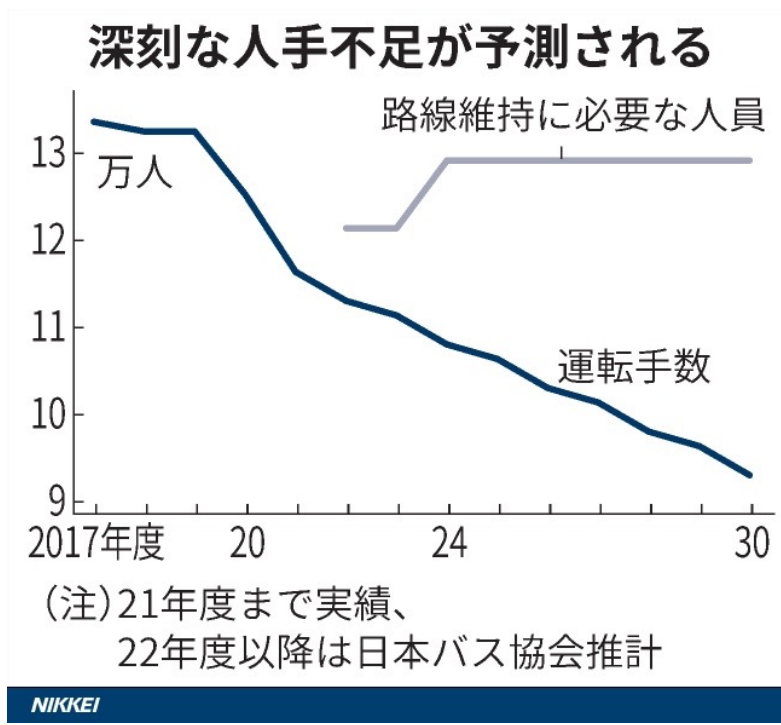
岩手県交通（盛岡市、本田一彦社長）は4月1日のダイヤ改正で、路線バスの運行数を県内全域で平日は現行より11・9%（294便）減らす。記録が残る2012年以降で最大規模の減便で、盛岡地区の平日は現行比13・5%（238便）減となり、利用の少ない日中の便を中心に運行を見直す。慢性的な運転手不足に加え、残業規制が強化される「24年問題」への対応が要因で、県民生活への影響が注視される。

対象は盛岡、県南、沿岸の各地区。最も影響が大きいのが盛岡地区で、平日1760便の運行から4月以降は238便が減便となる。滝沢営業所と盛岡市立病院をつなぐ青山町線、滝沢駅前と県立大を結ぶ滝沢駅県立大学線など15系統以上が廃止となる。

- 盛岡地区で廃止となる主な系統（平日）
- 青山町線（滝沢営業所—県営体育館・岩手高校—盛岡市立病院）
  - みたけ東線（岩手牧場前—盛岡バスセンター）
  - 厨川中央線（巢子車庫—盛岡駅・菜園川徳—中野1丁目）
  - 巢子箱清水線（県立大—盛岡バスセンター）
  - 滝沢駅県立大学線（滝沢駅前—県立大）
  - 巢子県立大学線（巢子車庫—県立大）
  - 松園支線・松園ゆびあす線（松園バスターミナル—ゆびあす）
  - 松園山岸線（松園東県営アパート—白百合学園・本町通1丁目—盛岡駅前）
  - 松園若園線（松園営業所—盛岡駅前）
  - 上米内線（松園営業所—上米内駅）
  - 乙部線（乙部—盛岡駅前）
  - 日詰線（盛岡バスセンター—北高田・十日市—日詰駅前）
  - 長岡線（盛岡バスセンター—犬吠森—日詰駅前）
  - 小岩井駅線（盛岡駅前—イオンモール盛岡—小岩井駅前）

🔍 盛岡地区で廃止となる主な系統（平日）

# 全国でバス運転手が3万6千人足りない

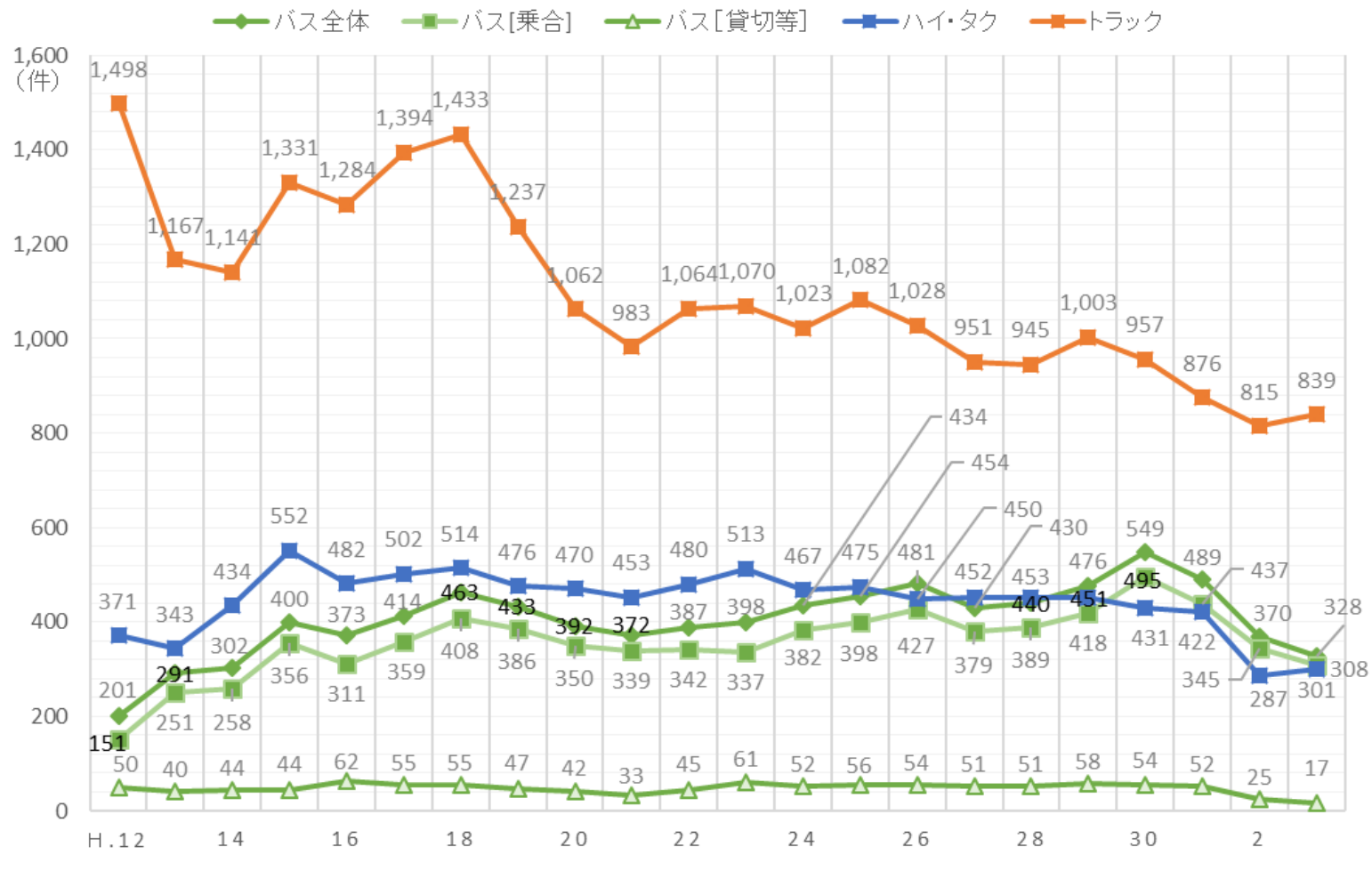


バス会社でつくる日本バス協会（東京・千代田）は30年度時点のバス運転手が9万3000人と、約3万6000人足りないと試算する。乗り合いバスと貸し切りバスの合計で、現在の路線網を維持して貸し切り需要も続くとの前提で、車両10台以上を保有する全国約800のバス会社への調査をもとにまとめた。試算結果を近く発表する。

厚生労働省によるとバス運転手の平均年齢は22年時点で53歳。今後大量退職が見込まれ、新規採用では補えない。24年4月に運転手に残業規制が適用される「2024年問題」もあり、路線網の維持に必要な人員も約8000人増える。

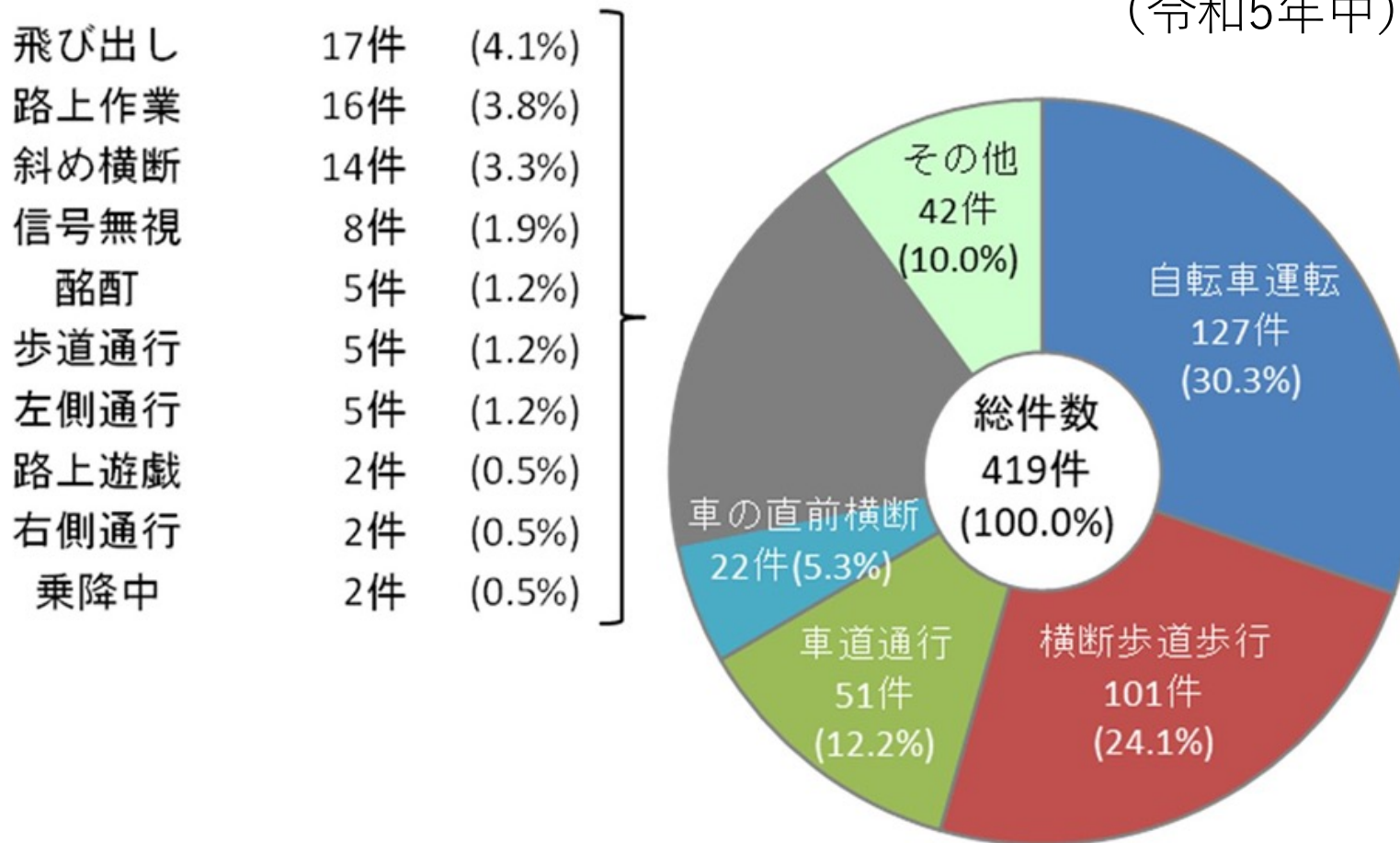
バス運転手、2030年度に3.6万人不足 24年問題も影響（抜粋）、日経新聞WEB、2023年9月18日  
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC318GH0R30C23A8000000/>

## 業態別の重大事故発生状況(乗務員に起因)



出典：国土交通省自動車局 自動車運送事業用自動車事故統計年報（自動車交通の輸送の安全にかかわる情報）  
 (令和元年) 図3-3 及び (令和3年) 図2-2-3より作成

死傷事故当時の死傷者側の状態（乗務員に起因するもの）  
（令和5年中）



出典：自動車運送事業用自動車事故統計年報（自動車交通の輸送の安全にかかわる情報）（令和5年）  
〔図3-6〕 死傷事故当時の死傷者側の状態（乗務員に起因するもの）

# ドライバー不足という課題

「2024年問題でドライバーが不足して、路線維持が厳しいので縮小、廃止」とよく出てきます。

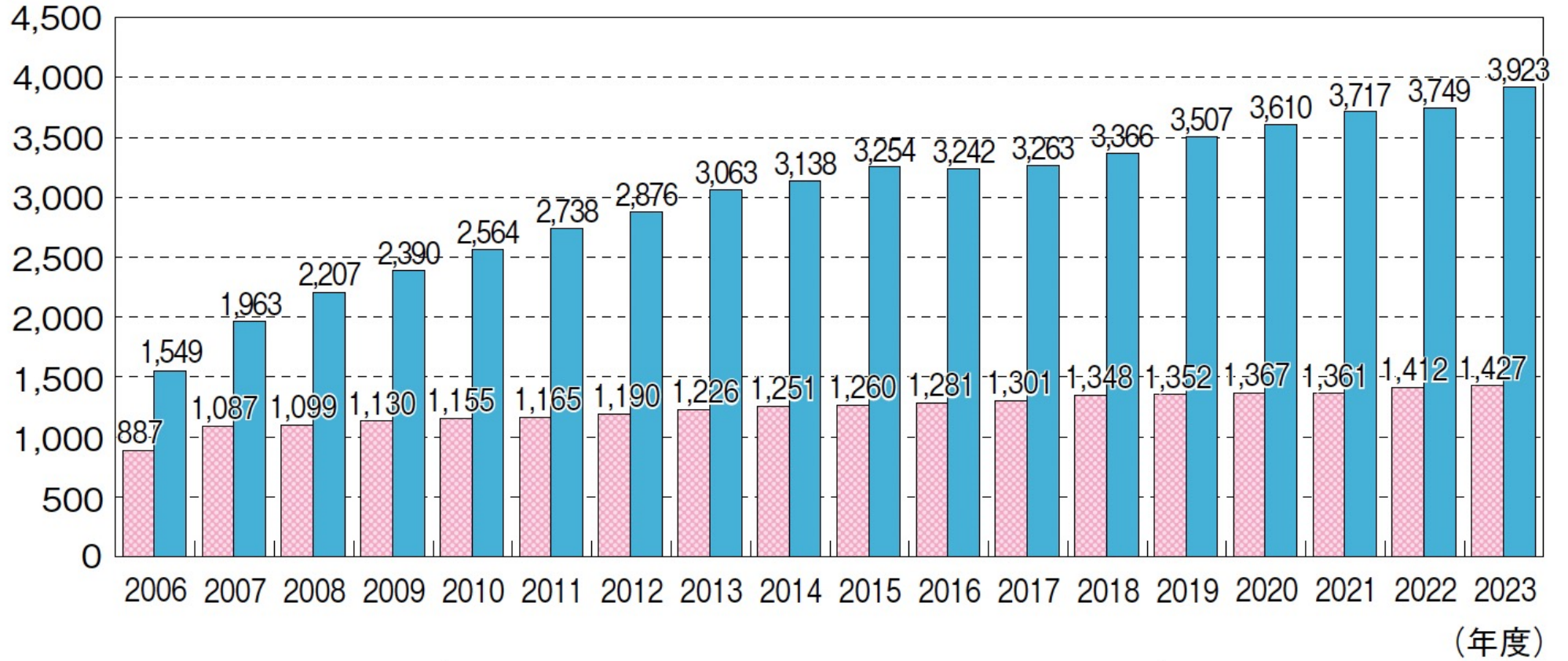
そもそも働きたい職業になっているのでしょうか。

私のゼミ生の1人は某バス会社に子供の頃から入りたいと言って、ゼミに入ってきましたが、かなりレアです。運輸業界に進みたい学生の多くはJRを希望します。

次のスライドからは自治体の置かれている状況

図表1-3-1-13 コミュニティバスの導入状況

(自治体数、事例数(件))

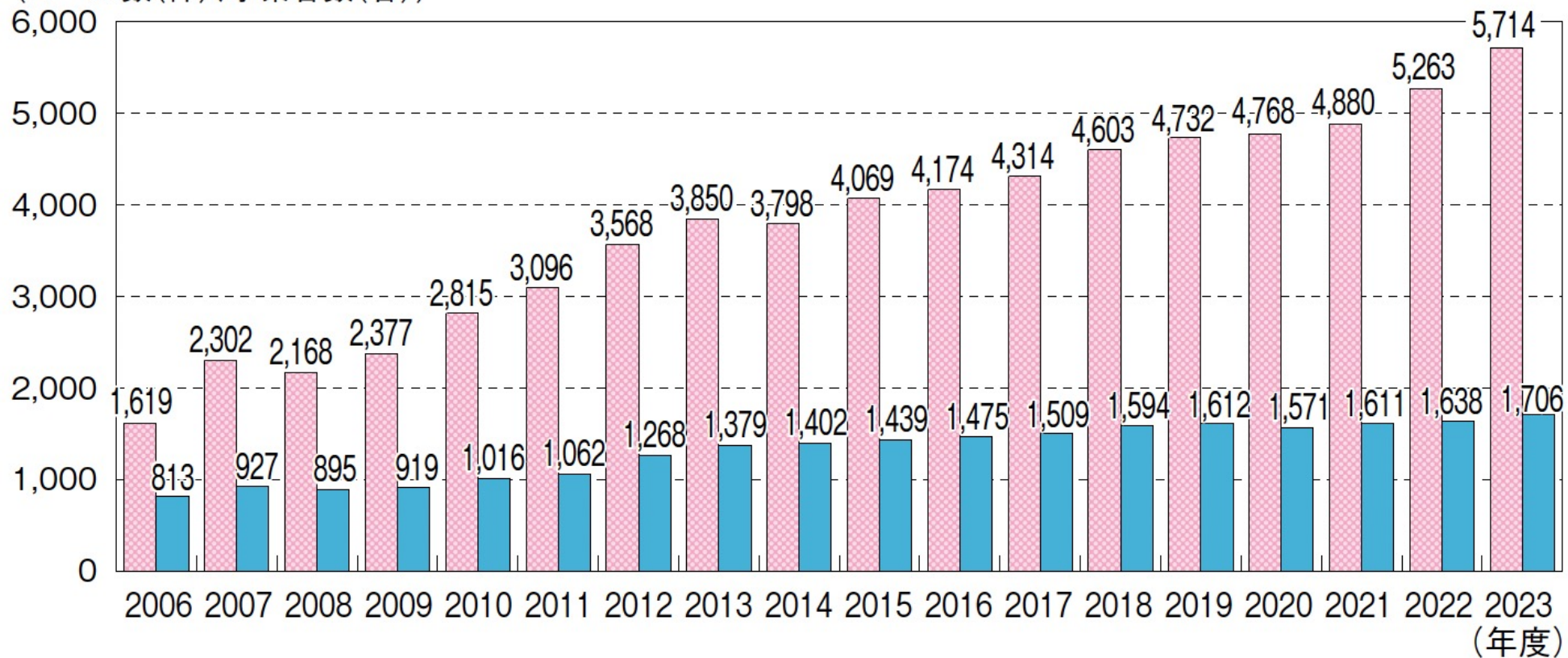


導入市区町村数    コミュニティバス事例数

出典：交通政策白書、第I部 令和6（2024）年度 交通の動向

図表1-3-1-14 乗合タクシーの導入状況

(コース数(件)、事業者数(者))



■ コース数 ■ 事業者数

出典：交通政策白書、第I部 令和6（2024）年度 交通の動向

## 公共交通に専念できる担当者の少なさ

### 東北の自治体の公共交通担当者（専任）数

- ・8割以上の自治体において専任担当者を配置していない現状にある。特に人口3万人未満の自治体では85%以上の高い割合で専任担当者がいない。
- ・一方で、人口20万人以上の自治体では最低1人以上の専任担当者が配置されている。

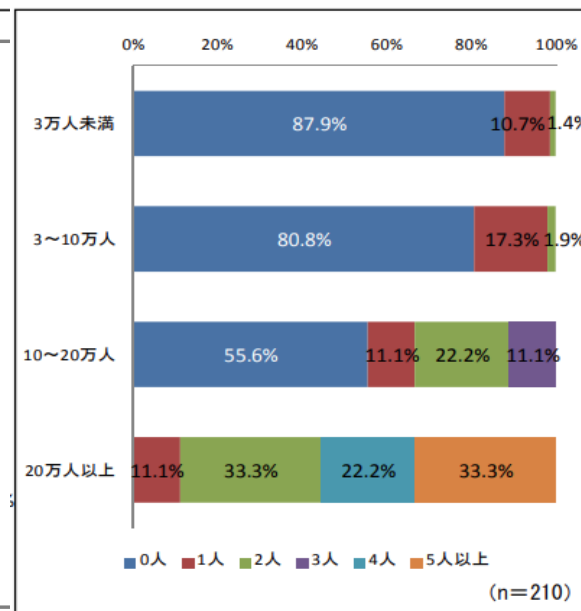
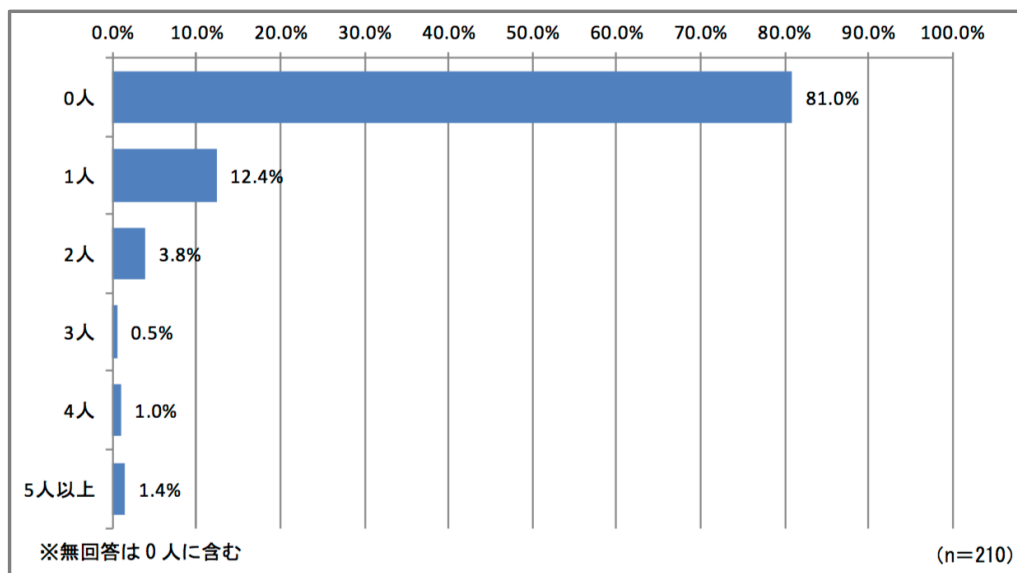


図 専任担当者数（人口規模別）

平成26年1月 国土交通省東北運輸局

『東北運輸局管内における公共交通事業の官民連携のあり方検討に係る基礎調査業務』

## 東北（県別）の自治体の公共交通担当者（専任）数

岩手県内を見ると、専任0人が82.8%、1人が13.8%、4人が3.4%

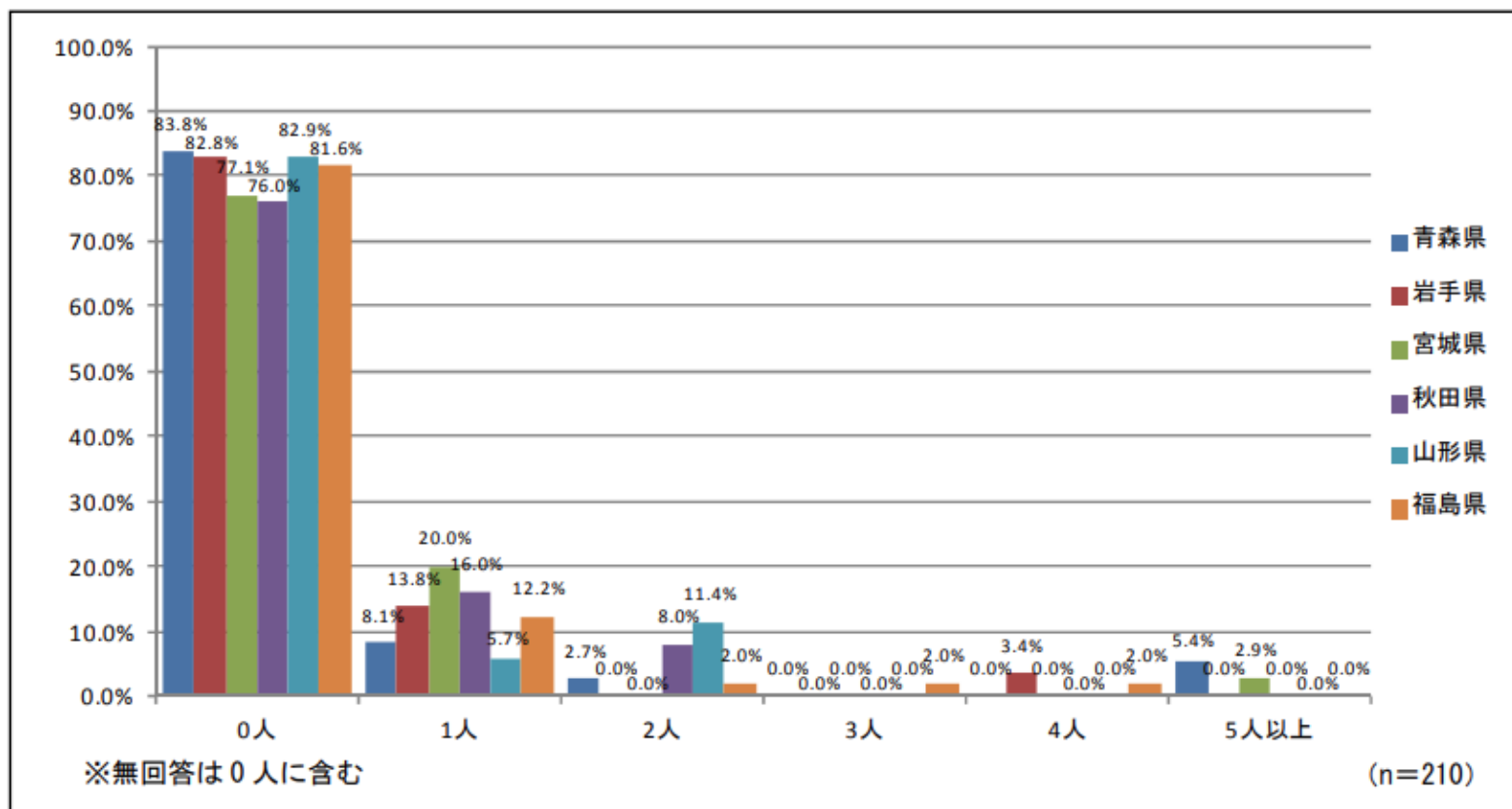


図 公共交通の専任担当者数（県別）

平成26年1月 国土交通省東北運輸局

『東北運輸局管内における公共交通事業の官民連携のあり方検討に係る基礎調査業務』

## 公共交通を担当している部署

盛岡市	建設部	交通政策課（都市計画は都市整備部）
滝沢市	都市整備部	都市政策課（都市計画も同じ課）
宮古市	企画部	公共交通推進課
二戸市	総合政策部	まちづくり課
八幡平市	市民部	まちづくり推進課
大船渡市	商工港湾部	港湾振興課
雫石町		総合政策課
矢巾町		企画財政課
山田町		政策企画課
平泉町		まちづくり推進課

大雑把に3種類？

総合計画を担当、建設・都市計画部門を担当、商工部門を担当  
どこが担当するのが望ましいのだろうか？

望ましい部署というよりは、人、組織の意識、考え？

# 自治体の担当者

- 10年以上続いている人もいるけれど、2-3年で異動することが多い
- 年に何人も変わったところも
- 何をすればいいかわからない
- 研修にも出してもらえない
- 意欲がない
- 異動で、とれていたはずのコミュニケーションがとれなくなる
- 適切に配置されて、意欲的に動いているところも

異動で公共交通を担当すると  
課題抜きにやることから決まっている場合が

担当者になったときに上から  
隣町のように以下のようなことを言われる

- コミュニティバスを走らせよう
- デマンド交通を始めよう
- タクシーチケットを配ろう

課題があって、現状把握から問題明確化、目標設定・・・

代替案を検討してやることを決める

というプロセス抜きに決まっていることが

「タクシーチケットはトップが決めたのでやめられない」とか

# 地域公共交通計画策定の際の課題整理

- 地域の状況（人口動態、地域の交通網、施設立地、ヒトの流動など）
- 各交通手段（鉄道、バスなど）のカバー圏、利用状況整理
- 各交通手段の課題整理
- まとめとして、地域公共交通の問題整理

公共交通全般の課題、公共交通ネットワーク、公共交通サービス、住民意識・参画、施策展開

⇒そもそも、地域の移動需要を全ての交通手段でどれくらい満たせているんだろうということを把握できているか

# 何となくのアンケートをとりがち

コミュニティバスの利用状況が悪いので、住民にとりあえずアンケートを取ってみよう

- 属性（年代、性別、職業）、利用頻度、利用時間帯、利用目的、乗らない理由
- 何となくのアンケートでは課題の可視化ができない
- まずは観察やヒアリングから始めては

2025年10月10日、東北運輸局「おでかけ交通博inあいつ」

## 2019年に大臣表彰 会津若松市金川町・田園町の 住民コミュニティバスのスタート地点

- 2010年3月に会津若松市地域公共交通総合連携計画策定
- 住民運行サポート組織による市コミュニティバスの活性化
- 交通空白地域解消に向けた実証実験運行の実施・検証
- 最初に取り組んだのが金川町・田園町
- 会津若松駅や中心部はそう遠くはなく、道が狭く大きな路線バスが運行できなかった地区、冬の積雪はそれなりにある

# 最初はバス事業者と住民との話し合い

- 路線バスを走らせる場合は、民間のバス事業者は経営を第一にバス停やダイヤを決める。
- そこに、住民の意見は入らないことが多い
- そこを、行政が中に入り、住民組織（町内会）とバス事業者で話し合いをすることに。
- これまで、ずっと空白地区だっただけに、住民の盛り上がりはすごかった。
- 運行支援委員会をつくる。

# 需要調査を経て3路線を実験運行

- 2011年の7月から、翌年3月末までの予定で実験運行（費用はバス会社負担）
- しかし、走った途端、これまでの盛り上がりが消え、3路線合計で利用者の一日平均が4人という悲惨な状況。
- 実験期間を3か月延長し、2路線に。
- それでも、一日平均が8人という状態。
- 1年で実験運行を終了し検証

# 需要予測の甘さと責任を明確にして再出発

- 利用者データ分析、ヒアリング、新たにアンケートを実施し甘さのない需要予測。
- 運行支援委員会から運行協議会。
- 需要予測に基づいて、路線を1つに絞る。
- 民間の経営原則に基づくバス事業と今回のバスの違いを理解してもらう。
- 運行協議会（町内会）で一定程度の金銭的保証（飛行機でいう搭乗率保証）を定める
- 2014年の11月に新方式（今のさわやか号の原型）がスタート

市と住民があきらめなかったことが今に繋がる  
地域の移動需要をしっかりと可視化したことが大きい



# 自分たちが主体になってからの取組

- 自分たちが楽しくお出かけできるきっかけづくり
- ランチ会、クリスマス企画、料理教室、見学、健康体操・・・
- 定例の会議における収支確認、議論
- 周年イベント

バスのことをやっているけれど、地域を楽しく盛り上げることを考える  
地域をみんなで支え合って盛り上げる内容がたくさん

# さて、そもそも移動は

乗り鉄など、移動自体が主目的でない限り、何か本来の目的があっておこなわれる

- ヒトの移動

通勤通学、通院、買い物、ビジネス、レジャー、観光、交流

- モノの移動

農産物など生産物、製品・商品（B to C、B to B、C to C）

# 本源的な需要から課題を探る

- 教育を受ける、行う

受ける側：通学

行う側：通勤

交通手段 + 住むところ + 学校の場所

ある場所での移動課題

送迎が多い、路線バス利用が少ない、渋滞が発生しやすい

送迎を減らして路線バスへ⇒渋滞を減らせる

別々に考えていると、対策が打てない

- ヒトとモノの移動

移動課題

どちらの輸送量も少ない路線⇒貨客混載

# 本源的な需要から課題を探る

- モノの移動 (B to B)

発荷主側：安く運びたい

着荷主側：自分たちの都合のいいときに受け取りたい

運ぶ側：労働時間を減らすために無駄を省きたい

## 移動課題

標準的な運賃がとれない、荷待ちが多い

共通パレットを使ってもらえない、手積みが多く荷役が大変

⇒ドライバーの長時間労働、路上での長時間駐車

どこで何が起きているかを具体的に把握しないと対策が打てない

# 宮古市新里地域バスのバス停



住民が最低限の移動ができる最後の砦として、特定の人をターゲットにして、路線を組んでいるところも

最低限の通院、買い物だけでよいとは思いませんが

# 移動の課題を可視化するための一歩

バスに乗る  
民生委員の会合に出る  
高齢者サロンに参加する  
診療所に行く

聞き出したこと  
をリスト化して、  
住民、バス利用者、  
運転手さんなどに  
話を聞く  
どういう人がどう  
困っているか具体  
的に知る



最後にして何枚か

# SDGs基本理念 「誰一人取り残さない」

- 2030年までに17の目標全てを達成することを目指す

貧困や飢餓の撲滅、環境保護、ジェンダー平等、教育、平和、パートナーシップなど、社会・経済・環境の側面をバランス良く向上させることを目指す

- 目標11：住み続けられるまちづくりを

11.2：2030年までに、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人びとが必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。

11.3：2030年までに、だれも取り残さない持続可能なまちづくりをすすめる。すべての国で、だれもが参加できる形で持続可能なまちづくりを計画し実行できるような能力を高める。

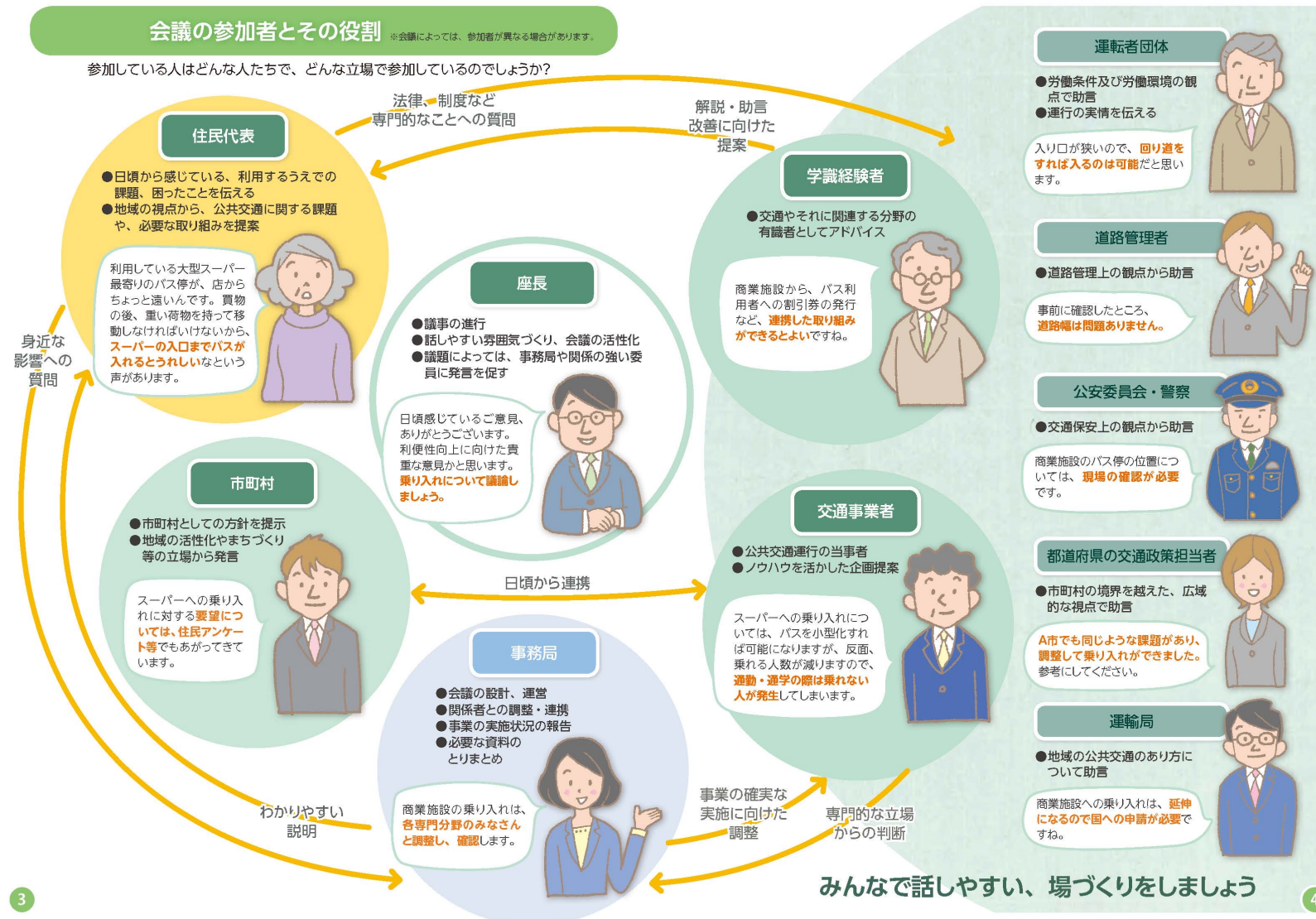
今回は

## リレーレクチャーの導入として移動課題

- 移動課題が生まれる原因となる課題は、今後の講義に詰まっていると思います。
- 会議体や計画の作り方、動かし方、評価の仕方

例えば次のスライド

会議でこのような役割ができていますでしょうか。ここに地域の移動課題がうまれる大きな課題があるようなという印象



3

4

# 今回は リレーレクチャーの導入として移動課題

- 移動課題が生まれる原因となる課題は、今後の講義に詰まっていると思います。
- 会議体や計画の作り方、動かし方、評価の仕方
- 合意形成
- 技術活用
- まちづくりとの連携  
など

フィールドスタティでは、岩手県内の会議や打ち合わせの場を提供して、担当者と意見交換する場を用意します。四国の8割の面積がある岩手に来て、課題を感じていただければと思います。

引き続き、よろしくお願いいたします。