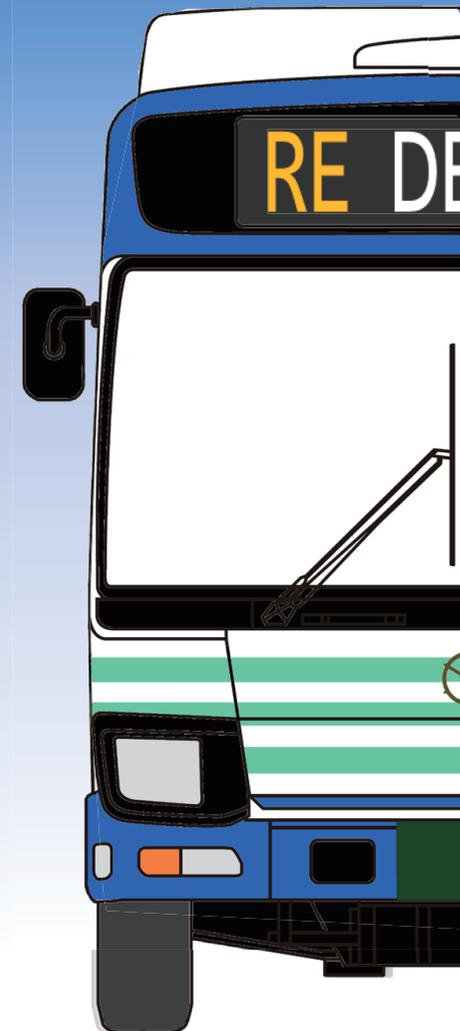


松江市の公共交通の未来を考える

～共創・協働で“RE DESIGN”～



1 はじめに

地域公共交通というと・・・

- 人口減による利用者の減少 → **赤字**
 - マイカー文化の浸透に伴う利用者の減少 → **赤字**
- 「赤字」に対しては、廃止が最も費用を削減できる

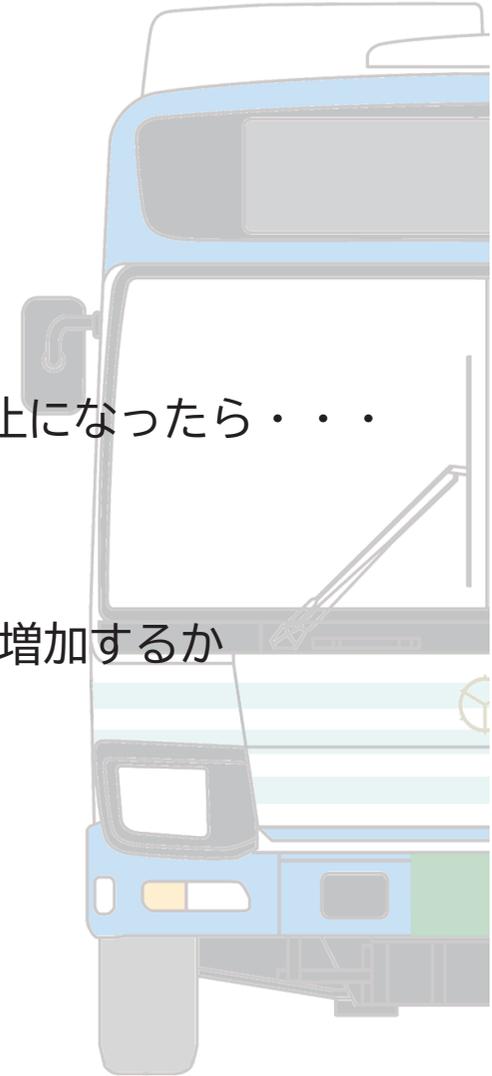
地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる
主な行財政負担項目

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医 療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー乗配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー乗配布を行う。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商 業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー乗配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー乗配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教 育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、スクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー乗配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー乗配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くへ転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
観 光	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
福 祉	観光地送迎のためのタクシー乗配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー乗配布を行う。
	通院・買物・観光以外の自由目的のためのタクシー乗配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー乗配布を行う。
財 政	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建 設	道路湿雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環 境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防 災	災害時における住民の移動手段の確保	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

■ : 数値化が困難な項目

しかし、地域公共交通が廃止になったら・・・

廃止前よりも行政コストが増加するかもしれません・・・



2 公共交通とSDGs

SDGsの達成のためには公共交通の役割は“超”重要。

公共交通は…

経営的な視点 = **危機的**

さまざまな視点から評価 = **“超重要”**

① 自動車をもたない住民にとっての移動手段

② 公共交通は人と街をつなぐ

③ 環境効率に優れた移動手段

しかし事業者の努力だけでは限界が…

行政施策との連携が不可欠

市民・行政・事業者が目的を共有、対等な関係

自主的かつ自由に活動を行うことが重要



3 公共交通のいま

(1) コロナ禍が交通産業にもたらしたことと社会の変容

コロナ禍で輸送人員は**激減**

- ▶ コロナ禍による移動の自粛
- ▶ ウクライナ危機、円安による燃料高騰



コロナ禍以前の10年分もの損失に相当

終息後も**回復は困難**

ではどうしたらよいのか??

社会資本としての支援が不可欠

『ニューノーマル』を前提とした取り組みが急務



緊急事態宣言で全便運休となったレイクライン



3 公共交通のいま

(2) 松江市の現状

■ バス利用者数の推移

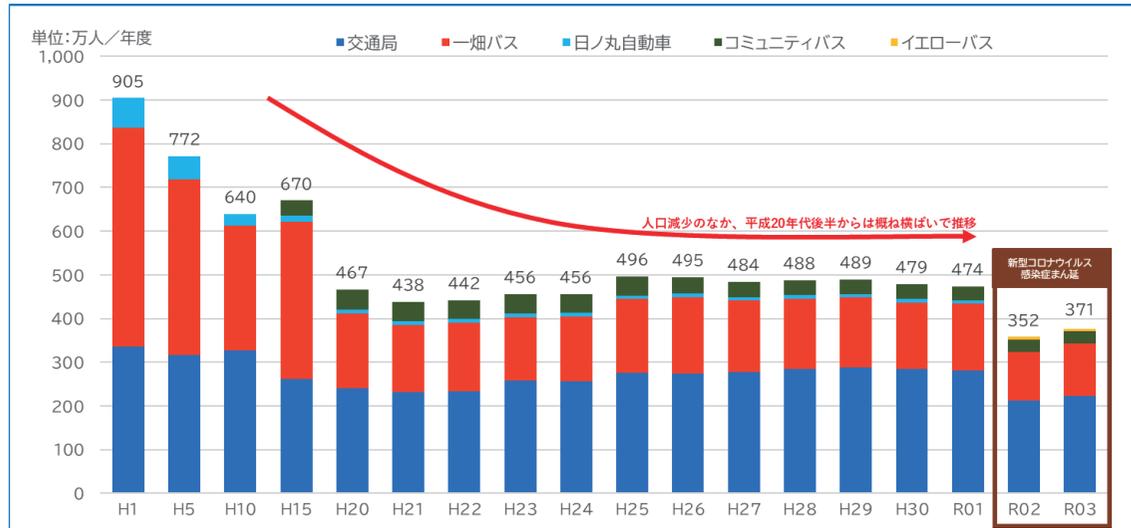
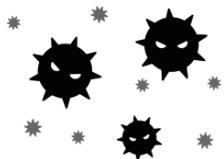


- ▶平成元年905万人
- ▶平成21年438万人

利用促進の取り組み実施により 平成29年489万人 まで回復その後は横ばい

しかし…

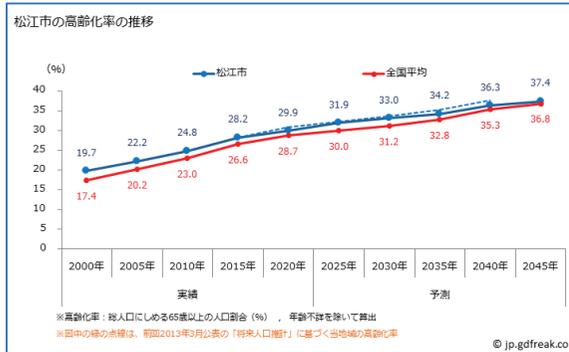
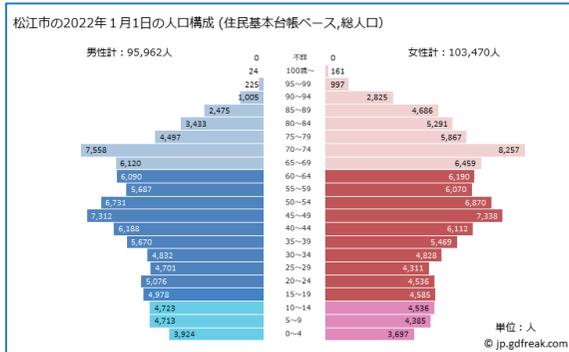
コロナウイルスの影響で利用者が**激減**



3 公共交通のいま

(3) 松江市の課題

全国的にも高齢化率が高い

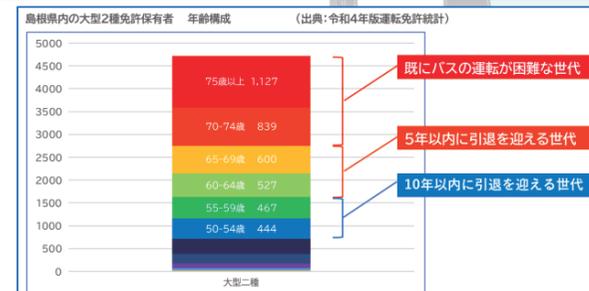


バス運転士不足が深刻

▶ 継続的な採用は必要不可欠

- 大型2種免許保有者のうち、**60歳以上の者の占める割合は65.6%あまり**
→ **10年後には現在の運転手の半数以上は引退を迎える**
(参考) 交通局 60歳で退職 → 69歳まで乗務することが可能
- 若年層(40歳未満)の減少は顕著 → **中長期的にも運転免許保有者数の改善は難しい**

▶ 運転士は少なくなる一方



3 公共交通のいま

(4)これまでの松江市の取り組み

■平成20年に松江市公共交通利用促進会議を設置

一般公募・自治会・学識経験者「市民」 商工会議所・交通事業者「事業者」 市・道路管理者・警察「行政」

松江市公共交通利用促進市民会議とは…

松江市公共交通利用促進市民会議は、平成18年度に策定された松江市公共交通体系整備計画に基づき、平成20年に設置。「市民・企業・交通事業者・行政」の協働により、運行の効率化やサービスの向上、利用促進等の取り組みを地道に取り組んできた。

利用促進部会 ・ 広報部会 ・ 走行環境改善部会 の3部会に分かれ、様々な活動を実施。

取組の例 走行環境改善部会の取り組み ※全国的にも稀有な取り組み



市民会議の委員のうち路線バス事業者3社と道路管理者や警察関係者で構成される部会。

5～6月 走行環境の改善要望箇所をバス事業者乗務員にアンケート

7月 要望箇所を部会メンバーで現地確認
※実際の路線バスと同型車両で走行し、揺れや段差を体感

8月 現地確認を踏まえて、道路管理者に対し、修繕の計画や方向性を確認。部会内で共有
※緊急度が高いと判断されたら即時修繕、年次的に予算反映



『共創』『協働』『連携』が叫ばれる今日よりも10年以上前から、各種取り組みを実施

- ★平成22年 JCOMMマネジメント賞受賞
- ★平成28年 第8回EST交通環境大賞 優秀賞受賞

全国的にも高く評価されてきた



3 公共交通のいま

(5)アフターコロナに向けた取り組み

■ 松江市地域公共交通計画の策定

地域公共交通計画とは？

松江市では、松江市総合計画「MATSUE DREAMS 2030」において、市街地や集落などを公共交通で結ぶ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指しており、この具現化に向け、公共交通が果たすべき役割を明らかにし、持続可能な公共交通を形成するためのマスタープランとして策定するもの。

4つの基本戦略

- ① **輸送資源を総動員**し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。
- ② デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する。
- ③ まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する。
- ④ **市民・民間企業・交通事業者・行政が協働**し、公共交通の利用を促進する。

3つのキーププロジェクト

- ① 公共交通ネットワークの再構築
- ② 事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化
- ③ 公共交通サービスの担い手確保

松江市
地域公共交通計画
2024・2028

MATSUE
CITY

計画策定に向けて、4つの基本戦略と3つのキーププロジェクトを掲げるとともに、松江市公共交通市民会議内に作業部会として有識者3名と交通事業者・利用者・担い手・行政からなる「公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム」を設置し、計画の基本理念である「**松江市民みんなでつくる、だれもが安心して、やさしく移動できるまち・松江**」の達成に向け検討を行なっていくこととしている。



4 他都市の取り組み

(1)新潟市BRT

■BRTとは

- ・連節バスと専用道などを組み合わせることで、速達性・定時性の確保と大量輸送が両立

BRTの例



▶新潟市の状況

- ・輸送人員は平成22年4,100万人が10年間で40%減少し路線は20%減少
- ・市内中心部へ集中するバス…中心部をBRTへ置き換え
- ・境界部に交通結節点を設け乗り換えてもらう
- ・効率化によって生じた余力は郊外路線へ



4 他都市の取り組み

(2)富山市LRT

■LRTとは

- ・各種交通との連携や低床車両を活用した路面電車

LRTの例



▶富山市の状況

- ・富山港線はもともとJRの地方交通線だったものをLRTへ活用
- ・LRT化される前の10年間で利用者は半減
- ・短い駅間を利用
- ・公設民営の考え方により運営



4 他都市の取り組み

(3)各都市のデマンド交通

■デマンド交通とは

- ・予約を入れて指定された場所へ送迎する交通サービス



▶デマンド交通の種類

- ・定路線型
- ・迂回ルート・エリアデマンド型
- ・自由経路ミーティングポイント型
- ・自由経路ドアツードア型



4 他都市の取り組み

(3)各都市のデマンド交通

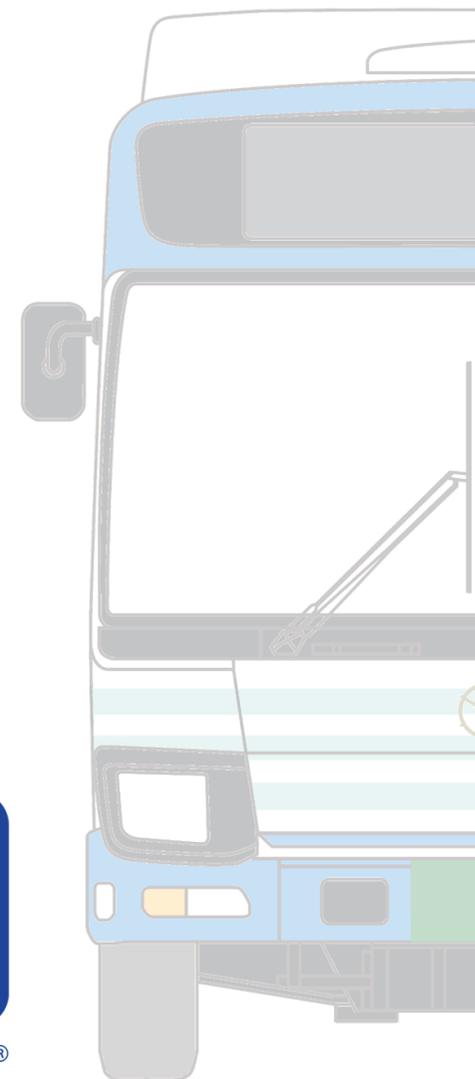
①新潟県三条市のひめさゆり

- ▶時刻表も決まったルートもない点が大きな特徴
- ▶料金は、1人乗車と複数乗車で料金形態が変わる



②福岡県福岡市の社会実験

- ▶運賃だけでの採算をとることは困難である
- ▶スポンサーからの協賛、広告料で運行費の一部を賄う
- ▶エリアスポンサー制度が特徴



4 他都市の取り組み

(4) 地方私鉄の取り組み

■ 和歌山電鐵貴志川線

公設民営をベースに、運行効率化、車両デザインの工夫、ネコの「たま駅長」のマスコット化により再生を進めている



- ▶ 貴志川線をささえるという**地元住民と行政の熱意**があり「貴志川線の未来をつくる会」を結成した。
- ▶ 岡山の両備グループが**地域の枠を乗り越え経営再建**に乗り出した

これらの要素から**廃線を免れ発展**した



4 他都市の取り組み

(5) 共同経営の取り組み

■ 熊本地区の例

- ▶ 人口減少・高齢化社会を見据えた公共交通の維持・拡充が必要
- ▶ 路線バスが維持できない可能性がある
- ▶ 熊本のあるべきバス路線網や経営問題の解消策を検討



- ・バスと鉄軌道との重複区間で需給バランスの最適化
- ・新路線、ニーズに沿った増便
- ・需要に応じて路線バスとコミュニティバスが適切な役割分担
- ・バスレーンの導入
- ・市内5社の共通定期券、乗り継ぎ割引の拡充、均一運賃の導入



5 まとめとして

1. 各都市の共通点として…

もともと地元住民の危機感が強いこと

自分事として問題意識を持っている

当事者同士の協力体制がある

さまざまな取り組みを**継続**

利用者増

市民・行政・事業者の連携は必須。

2. 一方で…

都市構造は都市によって異なり、地方鉄道の有無や事業者の数も異なり、財政規模や状況も都市によって異なり、計画も都市によって異なり、計画の進捗も都市によって異なるため、都市それぞれに計画をオーダーメイドすることとなる！

→長期的に計画に携われる専門職員が必要ではないか？



5 まとめとして

素晴らしい松江・市民の明るい未来のために

「市民」「事業者」「行政」が**共創・連携**して

Re:DESIGN

松江をささえる仕事。

—We are Bus Pilots—

