



第¹¹⁸号

2013/10

第11回全国バスマップサミット
in 高松 開催報告(ぐるっと高松より)

『第11回全国バスマップサミットin 高松』平成25年9月15日(日)～16日(月)

- 1 見学会等 (琴電仏生山工場見学会、瀬戸内国際芸術祭島巡り、電車・バスうどんツアー)
- 2 シンポジウム
 基調講演「つなげる公共交通～スローモビリティを支える連鎖交通体系」
 講演「都市のスマートグロースを支える交通結節点とバスマップについて」
 研究発表「バス&レールライドによる公共交通の利用促進に関する実験的研究」他
- 3 第一分科会「新型公共交通機関あれこれ」
 第二分科会「高齢社会に求められる地域交通について」
 第三分科会「観光客はバス路線も時刻も分からない! で、我々にできることは?」

(“ぐるっと高松”公共交通を育てる会代表宮本美枝子)

2013年9月15日午後1時30分、台風18号の接近を心配しながらの「全国バスマップサミット in 高松」が開幕した。ウェルカムイベントの“島めぐり”や“ことでん仏生山工場見学”に参加された人たちも、午後1時半の受付までには何とか間に合い、台風の影響で参加できなかったのは申込み者の中で2人のみ。主催者としてホッとした。



シンポジウムは、大阪大学大学院土井健司教授による基調講演で始まった。講演のテーマは「つなげる公共交通～スローモビリティを支える連鎖交通体系」。

超高齢社会を迎えたわが国では、道路の管理や優先順位(弱者優先や公共優先の原則)の明確化と速度の管理、歩きを支援する低速公共交通など、スローモビリティを支える連鎖交通体系を構築し“安全性や快適性などの移動の質の早急



な改善”の必要性を述べられた。また、車体に描かれたバスマップや、バスマップがすべてのバス停に掲示されているヨーロッパの事例を紹介し、分りやすく使いやすいバスマップの重要性についても指摘された。

次に、「都市のスマートグロースを支える交通結節点とバスマップについて」をテーマに、広島横川駅前交通結節点改善事業を事例として取り上げ、交通結節点の機能向上と地域活力の向上事業に関わられた東京大学生産技術研究所研究員の牧野先生が講演された。交通結節点の乗換え機能、拠点機能、ランドマークとしての機能に、プラス空間だけでなく使う人の気持ちになった改善(迷わせない、待たせない、濡らさない、バリアフリー、来訪者へのおもてなしの心など)が必要であると述べられた。

事業前と事業完成後10年の事業効果調査結果が、そのような“便利な交通結節点であればあるほど、人が戻ってくる”ことを顕著に表していた。

「なるほどなあ事例紹介」では、国内海外を旅行し体験した平原さんが、「つなげる公共交通」の事例として、「電車からバスへの乗換」「自転車からバスへの乗換」「BRTとミニバスの連携」「共通運

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15(禁酒会館3F) TEL&FAX 086-232-5502

E-mail racda_okayama@ybb.ne.jp

RACDA

検索



詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/ まで

賃制度」「時刻表作成や表示に関するのアイデア」「乗換駅の工夫」など、利用者の視点から“なるほどなあ”と思わせる取組を写真で紹介。交通事業者間の連携の必要性を実感した講演であった。

研究発表①では、香川高等専門学校生による“自動車利用可否がどのライフサイクルステージにもっとも外出活動への影響を与えるかについて”の発表。結果は意外にも、“17歳以下の子育て世代の世帯が、自動車を利用できなくなると最も日常の活動に支障をきたす”であった。

研究発表②では、香川大学大学院生が、“バス&レールライドのシームレス化による公共交通の利用促進のための交通社会実験を対象に、「ソフト施策」による利用促進に関する改善効果”を調査し、その結果を報告。物理的、時間的なシームレスだけでは利用促進にはつながらず、運賃を無料にして利用体験をさせることで、継続的な利用者が増えたという、経済的、意識的なシームレスが利用促進には必要であることが分かった。

研究発表③では、香川大学大学院生が、基礎的な生活活動の実施のしやすさを総合的に評価しうるアクセサビリティ指標を開発し、「高松市の都市交通政策の評価に適用し、新駅設置によるアクセサビリティ改善効果の推計」を報告。

最後に、海外事例紹介として、「台湾台南市における公共交通再編の取り組み」について、台湾留学生在が発表。2010年の県市合併を契機として、大台南バスシステム統合整備プロジェクトを発足させ公共交通の抜本的な再編を進めている。

再編検討プロセスを二段階に分け、第一段階の検討内容をサービス、運行管理、地域密着、利用人数、第二段階の検討内容を路線調整とし、基幹バス路線を6路線、それぞれの基幹バス路線に地域に密着した支線を張り巡らす。

そして、赤字路線を補助するのではなく、8キロ圏内を無料とした結果、バス利用者が激増した。

第一分科会： 新型公共交通機関あれこれ

座長：RACDA 会長 岡将男さん

画像提供：平原大樹さん

参加者：16名（島根、関西、岡山、高松、兵庫、札幌、大阪、名古屋、東京、四日市）

開催時間：10：10～11：40



地域の実情に合った最適な公共交通システムを構築するためには、さまざまな交通モードをつなげる必要がある。第一分科会では、最近注目され成功例として評価される新しいタイプの交通機関、またそれを用いた公共交通システムについて紹介、意見交換を行った。

■ LRT やバスを補完する移動手段として、小型電気自動車などのスモールモビリティが紹介された。アメリカでは条例を作って公道を走れるようにしている例がある。日本でも、普及のために国交省がスモールモビリティ基準を作ろうとしている。



■ BRT を用いたバスシステムが紹介された。

イスタンブールでは、街の外周の高速道路をBRTが24時間高頻度で走行、旧市街を地下鉄、LRT、端末交通としてはさらにミニバスが団地をつないでいる。

台北では、道路中央にバス専用レーンを設け、高速バスも含めてすべてのバスが走るので乗り換えが容易なシステムである。

ソウルでは2004年BRTを導入し、成功例として有名。40のバス事業者を集めて、バス路線を4種類に再編。GPSとICカード導入で利用状況を情報センターでコントロールし、臨時バス増発や路線の再編にも利用する。乗り換え時の運賃抵抗もなくなった。

■海外で成功しているシステムには日本の技術が多く使われている。なぜ日本では普及しないのか？

「技術はあるが制度がない」という状況を変えていくという議論が展開された。

財源の問題では、独立採算ではなく公金を投入することの合意形成、ヨーロッパや韓国のようにガソリン税を公共交通の整備に当てるといった発想が必要である。

地域交通連合を作ること、優先順位を明確にして道路空間の再配備を行うこと、バス停まで行くのに必要なスモールモビリティの開発・普及を行うことなど、進めていくためには、環境、高齢化などを見据えた目標を定めるのが大事である。目標を定めれば、問題が分かり、そのために必要な法整備などの施策が分かってくる。

■その他、参加者から次のような発言があった。

事業者同士の連携ができていないこともある。小さな事でもまずは、提案すれば、採用、成功する例もある。利用者目線で、事業者、国を動かしていく必要がある。上からの政治的リーダーシップを期待するのではなく、ボトムアップで突破しよう。

高速化が求められてるようだが、市民が求めているのはスローなものかもしれない。

事業者の人材不足の問題も深刻。人材確保の問題を真剣に考えるべき。

第二分科会： 高齢社会に求められる地域交通について



座長：香川高等専門学校准教授 宮崎耕輔

開催時間：10時10分～11時40分

参加者：25名

1. 第二分科会の流れ

(1) 参加者の簡単な自己紹介 (約5分)

(2) 座長による事前情報提供

情報提供内容：高齢社会に求められる地域交通に関する一考察 (約50分)

(3) 事前情報提供内容を含む討論 (約35分)

2. 事前情報提供の概要

情報提供を以下の5項目に要約し、また、まんのう町(香川県)、東温市(愛媛県)、尾道市(広島県)等の先進地事例の取組みをパワーポイントで見せながら、高齢社会に求められる地域交通の課題、今後の方向性等について述べられた。

① 地域公共交通を取り巻く環境、② 四国地域を取り巻く環境

③ 公共交通の特徴の整理④ 高齢社会に求められる地域交通⑤ まとめ

3. 討論会での意見概要

討論会での意見概要は、以下のとおり。

① アンケート等を実施すると、昔の感覚で改善案を出される人が多く、現実にそぐわない改善案が多く見られる。

② 公共交通利用と自転車利用のコラボレーションを考えることも必要と思われる。

③ コミバスが充実してきたと言う意見も多く聞くが、サービス水準には今だに問題も多い。

④ 高齢者になっても、車の免許はなかなか返納しないため、高齢者に配慮しても公共交通の利用促進



にはあまり効果はないと思われる。

高齢者よりも、若者利用の促進を考えた方が将来的には効果があると思われる。

⑤ 田舎では、バスの利便性が悪いため、利用する機会はほとんどないと思われる。

今後も基本は自家用車になると思われ、移動にはその方が合理的と思われる。

第三分科会：

「観光客はバス路線も時刻も分からない！で、我々にできることは？」

NPO 法人プロジェクトゆうあい (以下ゆうあい) 事務局長田中隆一氏を座長に迎え、ゆうあいの事業紹介を通じて「NPO ができること」について提案があった。

ゆうあいは、公共交通とバリアフリーを2本柱に活動する設立9年目のNPO 法人であり、約50名のスタッフが在籍し、事業費を得るために常に新しいことをやり続けている。

しかし、その厳しい現状がバスマップの更新、維持につながっていると感じた。



事業者からすら「バスの時代は終わった」との声



が聞こえる昨今、市民が関わっていけることは多くあり、また、市民が関わることでバスが「活性化」する可能性を強く感じた。

分科会終了後は「巨大バスマップす

ごろく」を試遊、鉄道・バスの旅をリアルに再現したすごろくを、楽しみながら体験していた。





井笠バスカンパニー 10月から福山でも本格運行へ

2012年10月12日、井笠鉄道破綻の報道は岡山・広島両県の報道を駆け巡った。10月いっぱいですべての路線の運行を終了するとの発表に、一時は11月からの路線バス運行が途絶えるかと思われたが、国・岡山県・広島県・沿線市町の協力もあって中国バスによる暫定運行が開始された。

2013年4月には岡山県内の路線が「井笠バスカンパニー」として本格運行を開始。残る福山市内の路線は中国バスとの調整があったが、2013年11月には本格運行を開始する。なお、福山～神辺～坪生線と福山～中条～上三谷線は廃止となるが乗合タクシーとして引き継がれることとなった。大門～茂平工業団地線は利用が少ないため廃止となる。

