

# 多様な地域に対応した交通のあり方を考える

## ～現場の実情・事例から学ぶ 静岡県浜松市編～

〔ご報告〕

ITS Japanでは『第3期中期計画（2016～2020年度）』\*の『多様な地域の実情に合ったITSの社会実装』の具体化に向けて、基礎自治体や地域ごとのITS推進団体等との連携強化を図りつつ、『現場を知る』ことを当面の活動の重点に据え、地域の実情を踏まえた交通課題への取り組み状況について、現地訪問やヒアリングを中心とした調査を進めています。

（※ITS Japan第3期中期計画 [http://www.its-jp.org/katsudou2014/tabid\\_210/](http://www.its-jp.org/katsudou2014/tabid_210/)）

今回は静岡県浜松市を取り上げます。浜松市では、2010年（平成22年）5月に「総合交通計画」を策定し、2030年（平成42年）までを見据えた交通計画を、市内全域を対象として推進。「浜松21世紀都市交通会議」でPDCAを回しながら評価、見直しを行っています。

### 【浜松市「総合交通計画」とは（浜松市 HP より）】

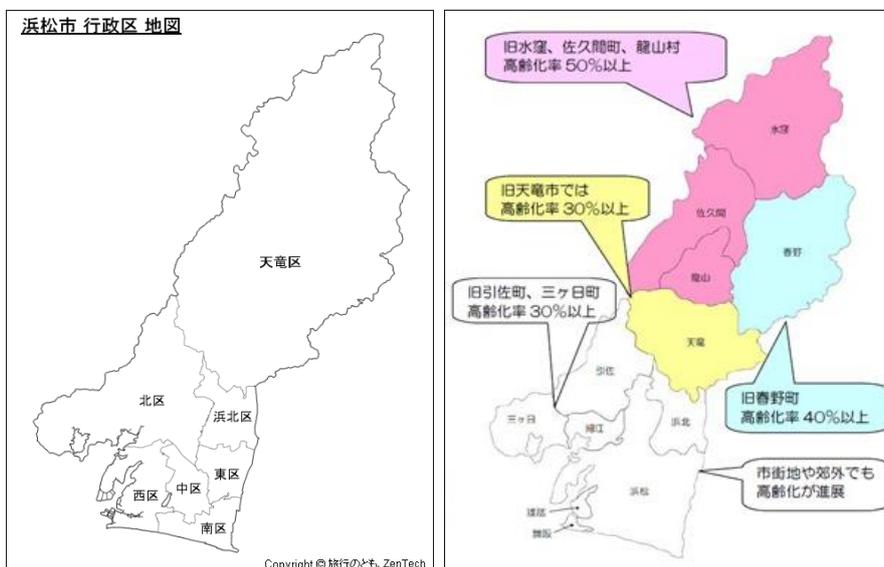
浜松市は、平成17年7月の12市町村による合併によって全国2位の行政区域を有する都市へと生まれ変わり、平成19年4月には7つの区からなる政令指定都市に移行するなど、ここ数年で都市の姿及び日常生活や社会経済構造が大きく変化しました。

また、近年の自動車交通の増大による交通渋滞の発生、交通事故の多発、環境負荷の増加、そして公共交通の衰退など、交通に係る様々な問題が生じています。

このような都市の姿などの変化及び交通の問題に対応するため、策定の基本的な方針を「将来あるべき交通の姿を見据えた上で、地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通へ依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ること」とし、「総合的な観点から各交通手段を一体的に捉え、『目指す将来の交通の姿』を実現するための長期にわたる『交通の展望』となる浜松市総合交通計画」を策定しました。

### ■ “住まい方が大きく異なる” 地域のニーズに対応した交通の提供

浜松市は、旧天竜市以北の山間部を合併した経緯などから、広大な地域（高山市に次いで第2位の面積）に多様な地域を抱えており、「住まい方が大きく異なる地域をひとつの市として運営する必要」がある点で、多様な交通サービスが必要とされるものと考えられます。



## ■天竜区南部の上百古里地区のデマンドバス

今回は多様な地域の一つとして、天竜区南部の上百古里（かみすがり）地区を訪問しました。上百古里は9世帯35名（H27国勢調査時点）が生活する集落で、デマンドバスの路線が引かれ、路線バスとの結節点である国道沿いのバス停まで火・金曜日の週2日それぞれ2往復の運行がなされています。また、医療機関へのアクセス等を想定し、乗継の利便を考えた時刻表での運行となっています。ただ、例えば最寄りの地域医療支援病院である浜松赤十字病院までの移動を考えると、デマンドバス→路線バス→鉄道→路線バスと3回の乗り換えが必要となります。これが足腰の弱ってきている高齢者にとっては障害となり、実際には近所で車を運転できる人を頼って乗せて行ってもらおうことが多いようです。また、集落から10km以上離れた小中学生の通学には、デマンドバスとは別にスクールバスが運行されています。

デマンドバスに関しては、その周知の難しさも感じられました。ある時刻になれば利用者の有無にかかわらずやって来る路線バスと違い、デマンドバスの場合には予約した利用者があるときのみの運行になります。従って、予約が少なければデマンドバス自体を見かけることも限られるため、運行されていること自体が記憶から遠のき、さらに利用が減るという負のサイクルが回らないような継続的な周知も必要と思われれます。

様々な地域を抱える自治体では、公共交通の運営に関しても、幹線、準幹線、支線等に層別してマネジメントせざるを得ず、浜松市の場合、収益率が20%以下の場合は最低運行保障「週2回、1日2往復」までということになります。ここには担当者としても大きなジレンマがあるように感じられます。

デマンドバスの運行にあっては、他の交通との接続時間上の利便だけではなく、乗継ぎの利便（乗継ぎ場所での歩行距離や段差を減らす工夫など）や利用者への継続的な情報提供など、様々な工夫が必要と考えられます。

## ■自助・互助による取り組みである佐久間地区の「NPO タクシー」

NPOや自治会等の地元に密着した団体が許可を得て、事前に会員登録した人を対象として有償で運ぶ、公共交通空白地有償運送という制度があります。自家用普通乗用車（いわゆる白ナンバー、二種免許必須とせず）で運行できるこの制度を使い、天竜区佐久間地区では、地元のNPO「がんばらまいか佐久間」がNPOタクシーを運営しています。2台の車両で予約状況に応じて合理的に運行されており、1日あたり平均約11回（約14人）の利用があるとのこと。この種の取り組みとしては比較的高い需要に支えられ、地元住民が担うドライバーにもある程度の日当を支給できる状況にあります。

利用頻度の高さの要因は定住世帯に対する加入世帯の多さにあり、佐久間地区の約1200世帯の約7割が、このNPOタクシーの利用に登録しています。このNPOが市町村合併後の地域交通の担い手となることを含め旧町議会や町民から“ミニ役場”として機能するように期待された組織ならではのとも言えるかもしれません。住民の多くが一つとなってこの交通を支えるという互助の気持ちがいきわたっているように思えます。



ただ、運営に関して先々に不安がないわけでもありません。人口減少、特に高齢者の減少に伴い、ここ数年利用者の減少が続いており、地域の高齢者以外の需要、例えば、休日の買い物や、観光客の取り込みなどを開拓していく必要があります。観光客の取込みには、地域活性化にも通じる観光資源の開発も進める必要があります。

### ■地域活性化のための多様な取り組み

また、NPOとしては交通の維持だけを目的としておらず、食堂の経営、陸上アワビの養殖、あるいはそば栽培、そば打ち体験などを軸とした観光客誘致など、まだまだ試行錯誤の部分もありながらも、まち全体の活性化に向けた取り組みを進めていました。



NPO 法人「がんばらまいか佐久間」では、NPO タクシー以外にも地域活性化のための様々な取り組みを実施。

交通は、利用を希望している人の身体能力なども加味したうえで如何に個々のニーズにきめ細かに応えられるかがますます重要になってくると言えます。これらの中には段差をなくすなど物理的に解決せざるをえないものもありますが、利便を情報で支えるといったITSの領域でできることも少なくないはずで、今後はさらに利用者の視点に立ち、多様な地域特性や移動ニーズに応じてITSの視点で何ができるのか、もう一段掘り下げていきます。