

インターンシップ実習生提言書



令和元年



交通弱者の味方 ～誰一人取り残さない市民サービス～

敬愛大学 経済学部3年 鈴木 海仁

第0章	はじめに	3
第1章	春バスの現状	5
第2章	交通弱者とは何か	8
第3章	免許保有率の割合と運転経歴証明書	8
第4章	高齢運転者を取り巻く交通事故の現状とその対策	10
第5章	提言について	14
第6章	おわりに	23

交通弱者の味方「春バス」 ～誰一人取り残さない市民サービス～

敬愛大学 経済学部3年 鈴木 海仁

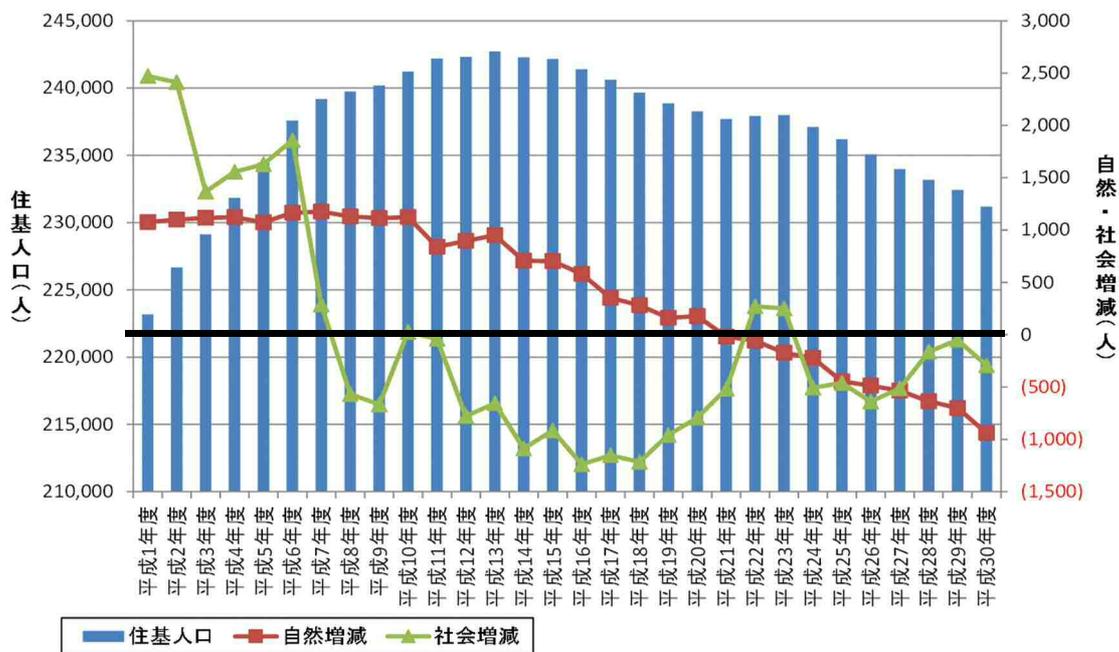
第0章 はじめに

現在春日部市の人口は減少傾向にあり、かつ高齢化社会の真っ只中である（図表 0-1、図表 0-2）。これは交通弱者の増加にも関わっており、それらを大きく支えているのが市内の公共交通機関だと言える。

春日部市独自の公共交通機関といえば「春バス」であり、交通弱者にとって強い味方である（写真 0-1）。現在の春バスは第三次運行計画を行っている。市内の主要公共交通機関である鉄道及び民間路線バス網を補完し、ネットワークを形成するとともに、公共交通空白地域への最低限の交通サービスを確保することを目的とする春バスは、市民には欠かすことができない。それに加えて、簡単に外出することができない高齢者や妊産婦にとっても、重要な公共交通サービスである。

そのため、今回の提言書では高齢者や妊産婦を含めた様々な交通弱者が、より春バスを利用しやすくなるように3つの政策を提言したい。

図表 0-1 春日部市 人口推移



出典：春日部市住基人口（各年10月1日、外国籍除く）より

図表 0-2 春日部市 高齢化率



出典：春日部市住民基本台帳（各年 10 月 1 日現在）より

写真 0-1 春バス



出典：春日部市公式ホームページより ((C)白井儀人／双葉社・シンエイ・テレビ朝日・ADK)

第1章 春バスの現状

1-1 運行ルート

現在春バスは、①粕壁～幸松地区ルート

②春日部駅西口～増戸・豊春駅ルート

③庄和地区北ルート

④庄和地区南ルート

⑤豊春駅・内牧・北春日部駅ルート

⑥赤沼～武里駅ルート

計6路線で運行されている。

1-2 春日部市の公共交通空白地域

春日部市では鉄道駅より半径1km圏外かつ、バス停より半径500m圏外の公共交通が整備されていない地域を「公共交通空白地域」と定義している（※500mは、歩行速度が80m／分の健康な方が約6～7分で移動できる距離）。

現在の公共交通空白地域は図表1-2-1の通りである。この図を見てわかる通り、春バスによってカバーされている部分がとても多い。春バスが公共交通空白地域をなくすことに大きく役立っていることが確認できる。

現在、「公共交通空白地域」は市の約9%までに縮小されている。

1-3 料金

料金は初乗り150円で、乗車区間に応じて30円ずつ加算される（ただし、上限は300円）。

これに加えて次の人は、料金が無料になっている。

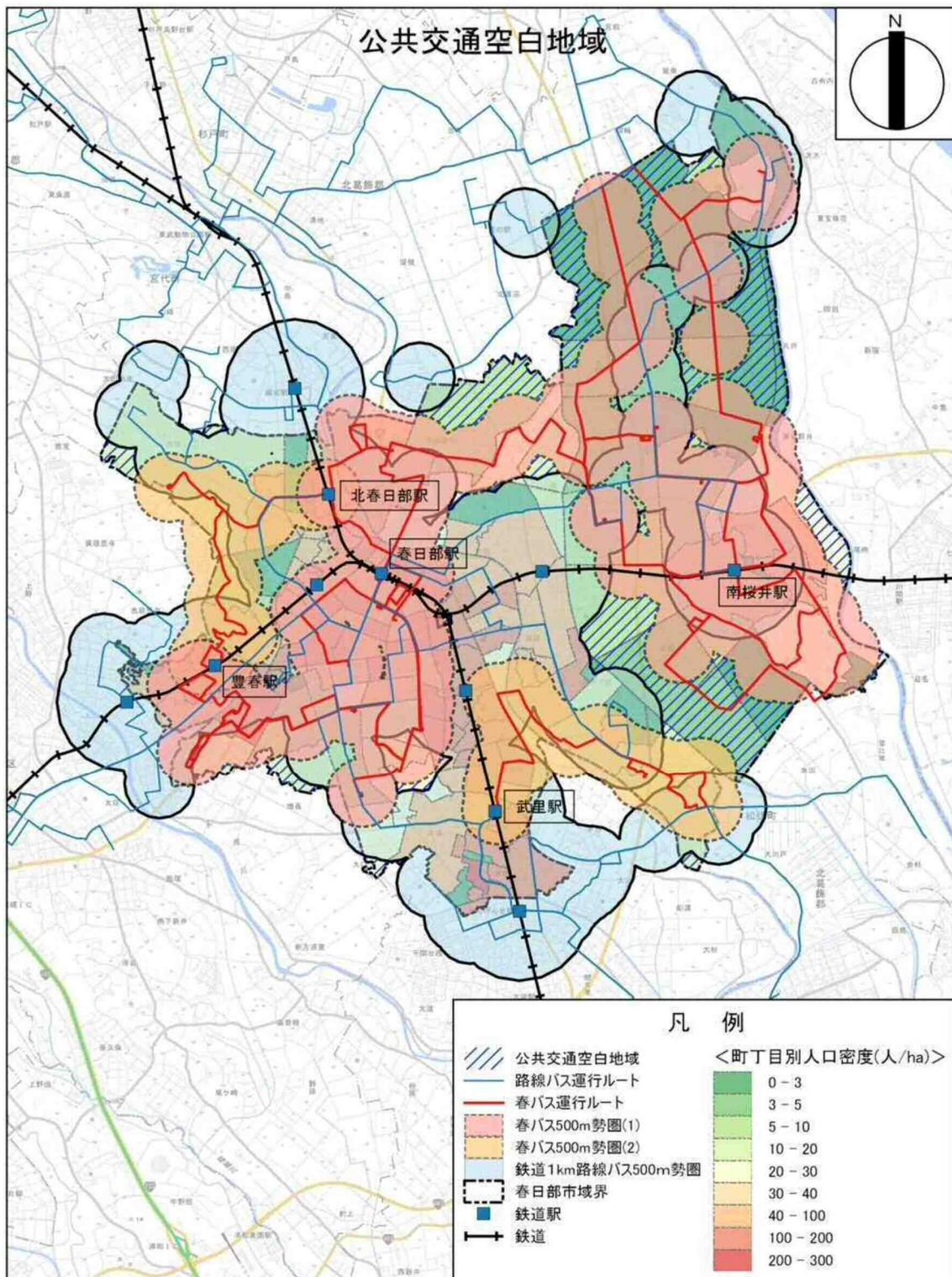
① 未就学児（保護者1人につき3人まで）。

② 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人。

（乗車時に手帳の提示が必要。同乗する介護者1人も無料になる）。

※小学生は半額。

図表 1-2-1 公共交通空白地域図



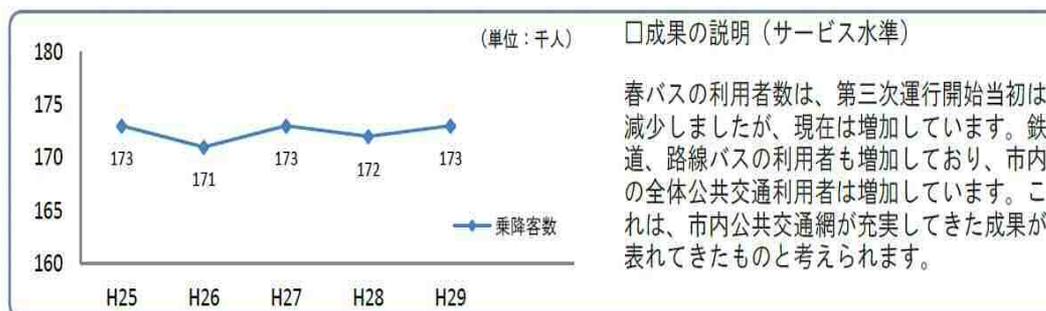
出典：春日部市公式ホームページ 春バス運行ガイドラインより

注1：平成28（2016）年2月 現在

1-4 乗車率

図表 1-4-1 を見ても分かる通り鉄道や民間路線バスを利用する人が現在増えてきている。その中でも春バスは担当職員にヒアリングしたところ、6路線にしてから利用率が上がっているとのことだった。鉄道や民間路線バスの乗り継ぎに使われることが多いことから、市民からしてもとても重要な役割を持っているということになる。

図表 1-4-1 鉄道、バスの1日平均乗降客数



出典：平成 29 年度分行政評価シート 3-2-3 都市計画課 コミュニティバス運行事業 個票より抜粋

1-5 フリー乗降区間

春バスには独自の「フリー乗降区間」というものがあり、バス停がなくても乗り降りができる場所がある。方法は簡単で乗る際は手をあげ、降りる際は運転手にあらかじめ場所を言うことで降りることができる。

その区間は庄和地区北ルートの上金崎～農協倉庫及び農協倉庫～木崎北の間である。

第2章 交通弱者とは何か

交通政策基本法（平成25年12月4日号外法律第92号）第17条では、国は高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策を講ずるものとされている。一般的にこれらの者は「交通事故に遭いやすい人」や「移動が困難な人」と認識され、交通弱者と位置付けられている。

しかし、現代の日本では自動車中心社会となっている。これを踏まえて上文に加え、本提言書では自動車運転免許を持っていないため移動を制約される人（移動制約者）も交通弱者として定義する。

第3章 免許保有率の割合と運転経歴証明書

3-1 市内における移動制約者

第2章を踏まえ、まず私は春日部市にどれだけ移動制約者がいるのか調べてみた。方法は春日部市で運転免許を持っていない人数を保有数と総人口（16歳以上）の統計データを元に割り出すというものである（図表3-1-1、図表3-1-2）。その結果、平成29（2017）年12月末現在で男性は19,428人（男性総人口の約19%）。女性は43,100人（女性総人口の約41%）であった（小数点以下四捨五入）。これだけでも春日部市では全体（運転免許取得可能年齢以上）の約30%は運転できずにいるということになる。さらにペーパードライバーも含めると普段から運転をしない人の割合は増える。

図表3-1-1 春日部市総人口（運転免許取得可能年齢以上を抜粋）

年齢	男性	女性	合計
16歳以上	102,618人	104,664人	207,282人

出典：春日部市年齢別人口集計表参照

注：平成30（2018）年1月1日 現在

図表3-1-2 春日部市運転免許保有状況

市町村名	男性	女性	合計
春日部市	83,190人	61,564人	144,754人

出典：「警察署別・市町村別運転免許保有状況（2017年12月末現在）」（埼玉県警察）
(<http://www.police.pref.saitama.lg.jp/f0110/kotsu/documents/menkyohoyuujyoukyou.pdf>) を加工して作成

注：平成29（2017）年12月 未現在

3-2 運転経歴証明書

3-1 で取り上げたデータは逆に言うと、春日部市では総人口（運転免許取得可能年齢以上）の約 70%の人が運転免許を持っているということになる。その理由は車が無いと生活に支障が出てしまうことが考えられる。また、免許証を返納すると本人を示す書類がなくなってしまうから、という声も聞かれる。この点、現在では高齢者向けに免許証を返納した人に運転経歴証明書を交付している（写真 3-2-1）。これは本人確認書類の代わりにもなるため、大変便利である。

写真 3-2-1 運転経歴証明書

氏名	日 本 花 子	昭和61年 5月 1日生
住所	東京都千代田区霞が関2-1-2	
交付	令和01年 05月 07日 12345-1	
運転経歴証明書 (自動車等の運転はできません)		
番号	第 012345678900 号	
二小種	平成15年 04月 01日	種 類
他	平成17年 06月 01日	
二種	平成29年 08月 01日	
		大型 中型 一 一 大特 大自 普自 小特 原付 大二 中二 普二 大特二 引自
		〇〇〇〇〇 公安委員会



出典：警察庁ウェブサイト (https://www.npa.go.jp/polices/application/license_renewal/career_certificate.html)

第4章 高齢運転者を取り巻く交通事故の現状とその対策

4-1 高齢運転者の事故率

全国の交通事故の発生件数は減少傾向にあり、良好な結果となっている(図表4-1)。これに対して近年では高齢運転者による事故のニュースが絶えない。これだけ事故件数が減っているなか、高齢者の事故割合だけは年々増加しているというのが現状である。

図表4-1 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別交通事故件数の推移 平成21(2009)年~30(2018)年



年号 (平成)	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
交通事故 件数 (全年齢)	698,129	687,911	655,967	630,725	596,658	544,279	510,050	474,776	447,089	406,755
高齢運転者 (65歳以上) の割合	15.0%	15.5%	15.8%	16.3%	17.5%	18.7%	19.7%	20.4%	21.3%	22.1%

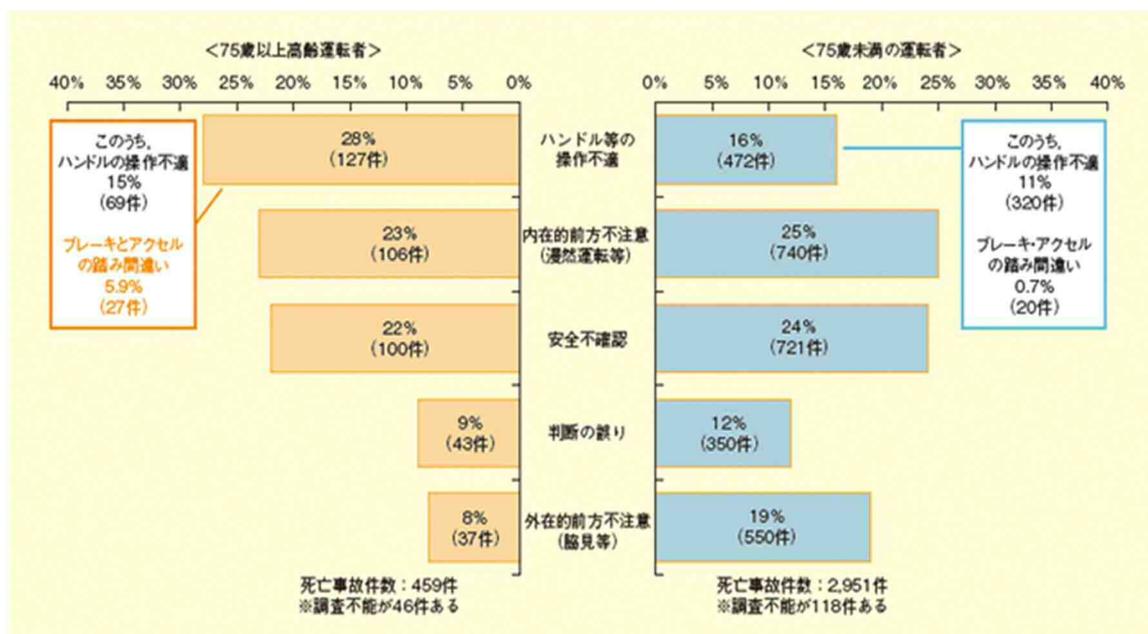
出典：「平成30年中の交通事故の発生状況」(警察庁)

(<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&lid=000001223644>)を加工して作成

4-2 事故の要因

高齢者による事故要因の大半はハンドル等の操作不適である（図表 4-2）。高齢になるにつれて、適切な判断ができずに事故を起こすことが多くなってきている。高齢者は身体が衰え運転が厳しいと感じるのであれば、免許を自主返納することを推奨する。

図表 4-2 原付以上第 1 当事者の死亡事故における人的要因比較（平成 28 年）



出典：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

(https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/pdf/zenbun/h28_00-special-01.pdf)

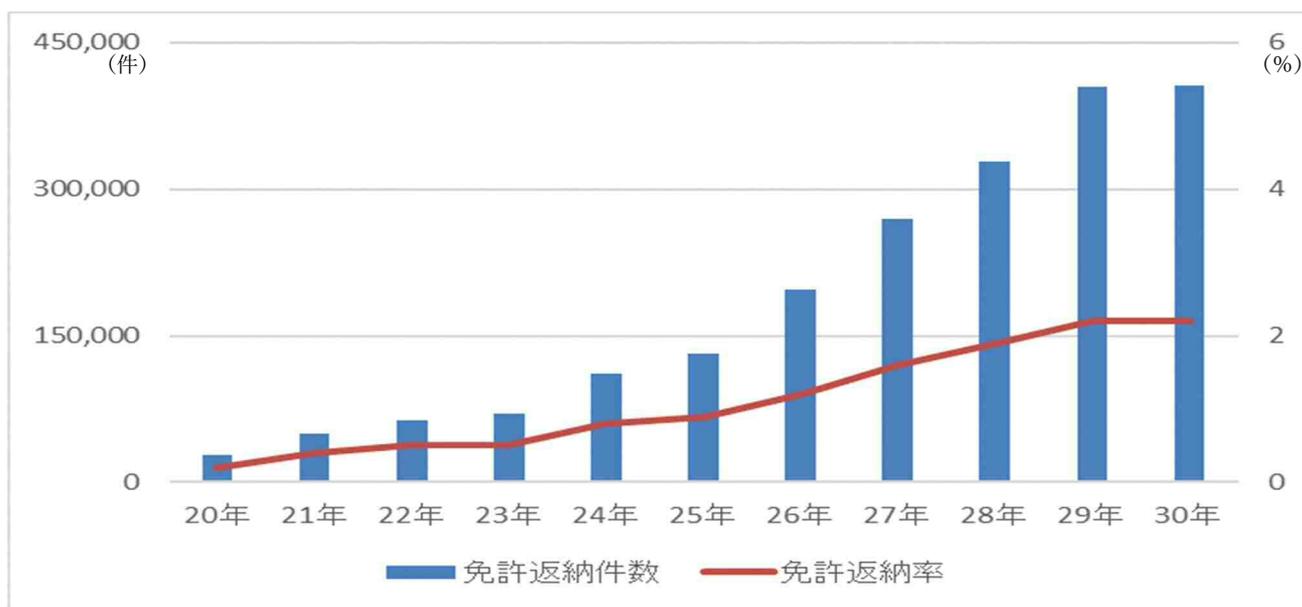
4-3 高齢者（65歳以上）の免許返納

全国的に高齢者の免許返納件数は増加傾向にあり、ますます交通弱者が増えていくことが考えられる（図表 4-3-1）。しかし、高齢者（65歳以上）の免許保有者全員に対して約 2.2%しかいないのが現状である。

そして、埼玉県全体に関して同様に調べてみたところ平成 30 年では同じく約 2.2%であった（図表 4-3-2、図表 4-3-3）。この直近 2 年のデータでも分かる通り、高齢者割合は増えているのに対してそのうちの返納者は減少している（図表 4-3-4）。なお、この返納者のうち約 9 割を超える人が運転経歴証明書を交付されている。

このようなことから運転免許返納を推奨する方法としては一定以上の交通アクセスを保証することや運転経歴証明書を交付された方へのサービスなどが重要となってくると考えられる。

図表 4-3-1 全国高齢者（65歳以上）の免許返納件数と免許返納率



年号 (平成)	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
免許返納件数	28,097	49,251	63,159	69,805	111,852	131,595	197,552	270,159	327,629	404,817	406,517
免許返納率	0.2%	0.4%	0.5%	0.5%	0.8%	0.9%	1.2%	1.6%	1.9%	2.2%	2.2%

出典：「運転免許統計」（平成 20 年～平成 30 年版）（警察庁）(<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>)を参照し作成

図表 4-3-2 平成 29 (2017) 年 65 歳以上の埼玉県民 免許返納件数と免許返納率

65 歳以上の人口	1,836,058 人	約 25.0%
免許保有数	981,071 人	約 53.4%
申請取消件数	22,825 人	約 2.3%
運転経歴証明書交付	21,989 人	約 96.3%

出典：「平成 29 年版運転免許統計」（警察庁）

(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/h29_main.pdf)と「町(丁)字別人口調査 平成 31 年 1 月 1 日現在 結果報告」(埼玉県公式ホームページ)と
<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0206/a009/documents/05ronen31.pdf> を参照し作成

注 1：人口の割合は埼玉県全体で見た時の割合

図表 4-3-3 平成 30 (2018) 年 65 歳以上の埼玉県民 免許返納件数と免許返納率

65 歳以上の人口	1,877,316 人	約 25.5%
免許保有数	1,007,025 人	約 53.6%
申請取消件数	21,814 人	約 2.2%
運転経歴証明書交付	20,781 人	約 95.3%

出典：「平成 30 年版運転免許統計」（警察庁）

(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/h30/h30_main.pdf)と「町(丁)字別人口調査 平成 31 年 1 月 1 日現在 結果報告」(埼玉県公式ホームページ)
<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0206/a009/documents/05ronen31.pdf> を参照し作成

注 1：人口の割合は埼玉県全体で見た時の割合

図表 4-3-4 図表 4-3-2、図表 4-3-3 の変化率

65 歳以上の人口	約 0.5%上昇
免許保有数	約 0.2%上昇
申請取消件数	約 0.1%減少
運転経歴証明書交付	約 1%減少

出典：平成 30 年版警察庁運転免許統計と埼玉県公式ホームページを参照し作成

注 1：人口の割合は埼玉県全体で見た時の割合

第5章 提言について

5-1 運転経歴証明書を交付された方への春バスサービス

まず、第4章でも述べていた運転経歴証明書を交付された方に対してコミュニティバスのサービスをすることを提言したい。運転免許を返納することで交通の便が悪くなってしまう。こういった交通弱者を救えるのは市民のために活動する市役所である。この政策が実現できれば春日部市民における高齢者ドライバーの事故リスクは軽減されると考えられる。そして最終的な目的としては高齢者が運転免許を返納したとしても安心して安全に暮らせる街にすることである。方法としてはこの**運転経歴証明書を春バスから降りる際に提示すると、現金支払いのみという条件でどの区間でも初乗り料金と同額の一律150円で乗車可能とする制度**である。

そして、この制度をたくさんの方に利用してもらうためには周知が必要となる。そこで私が注目したのが、春日部市で毎年行われている敬老会である。対象者は当該年度の9月30日現在、満75歳以上の人である。実施日は9月の第3金曜日（敬老の日）前後で行われている。内容は毎年異なるが、アトラクションの実施やアーティストを招くなどしている。そのため毎年大勢の高齢者が参加している（図表5-1-1）。

図表 5-1-1 敬老会 来場者数

年度	会場	来場者数
平成27（2015）年	春日部市民文化会館	2,392人
平成28（2016）年	春日部市民文化会館	3,448人
平成29（2017）年	春日部市民文化会館	3,089人

出典：平成30年度行政評価外部評価結果報告書（春日部市）より抜粋

この敬老会の来場者には、毎年記念品を贈呈している。これに加え、上文でも述べた制度の宣伝用紙を挟んだポケットティッシュを配ることで、1つの宣伝を可能とする。もちろん、それだけではなく市役所内の各階や春バス内への掲示、公共施設の広報を使用するなどが考えられる。

春日部市の公式ホームページにはシルバー・サポーター制度の説明も掲載されているため、ここにも新たにこの情報を載せたい。これは少しでも若い年齢層の方の目にとまるようにすることで、親族である高齢者に対して自主返納を勧める方がより一層増えるのではないだろうかという狙いがある。

次に、これまで述べた宣伝に関する費用や作業時間について説明したいと思う。まず、ティッシュに関しては会場の収容人数を切りの良い数字に繰り上げ、その分を企業に委託し製作する。宣伝用紙は春日部市役所内の担当部署がデザインを考案する。その際にかかる費用はおおむねティッシュの製作費が数量 5,000 個に対して1つあたり 11.0 円である。

補足：図表 5-1-1 の過去のデータで計算した場合。

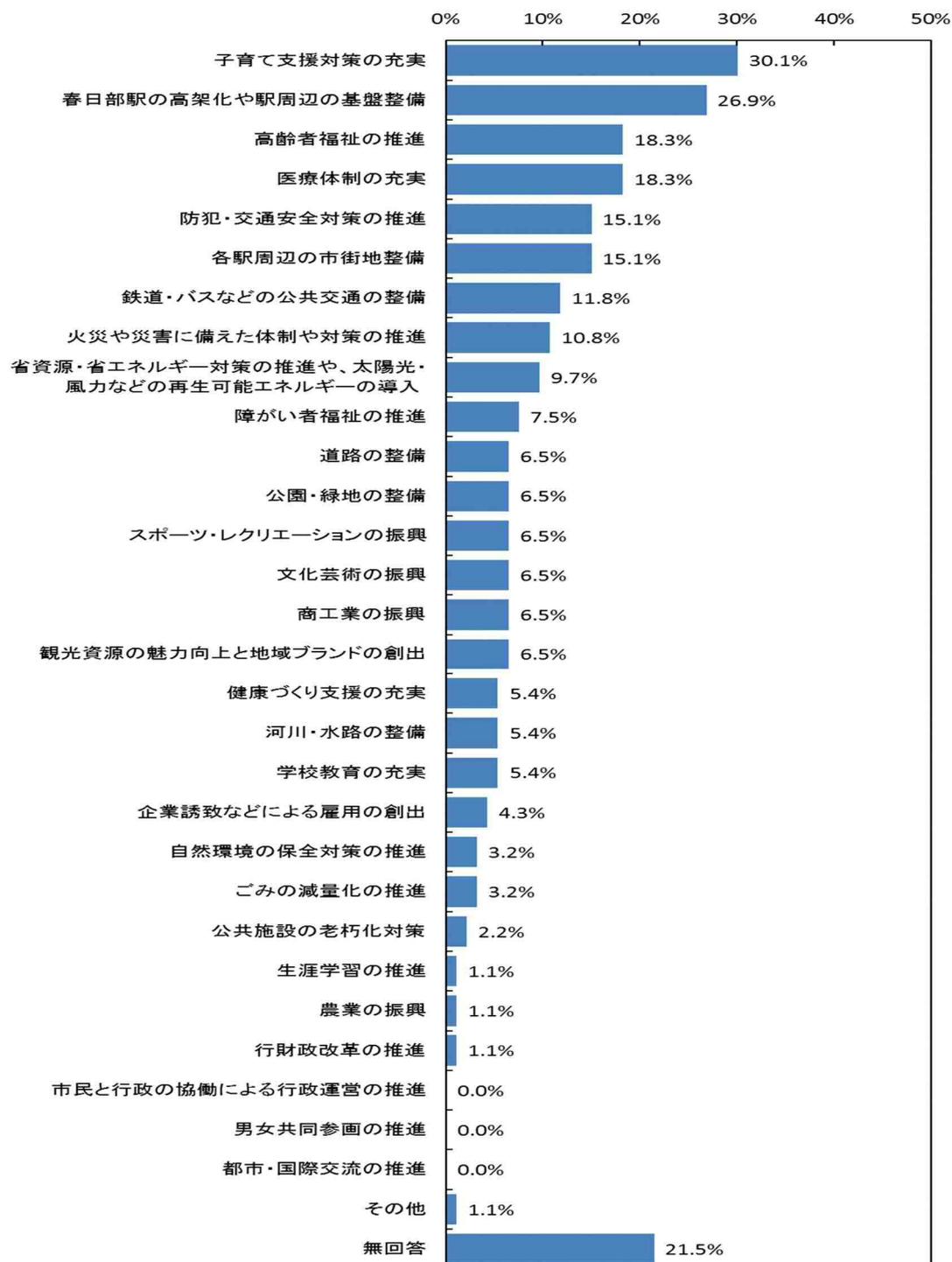
平成 27 (2015) 年	2,500 人×11 円=27,500	<u>27,500 円</u>
平成 28 (2016) 年	3,500 人×11 円=38,500	<u>38,500 円</u>
平成 29 (2017) 年	3,100 人×11 円=34,100	<u>34,100 円</u>

注：5,000 個を生産の場合 1つ 11.0 円というのは市の発注実績を元に計算

5-2 母子健康手帳を交付された妊産婦に対しての春バスサービス

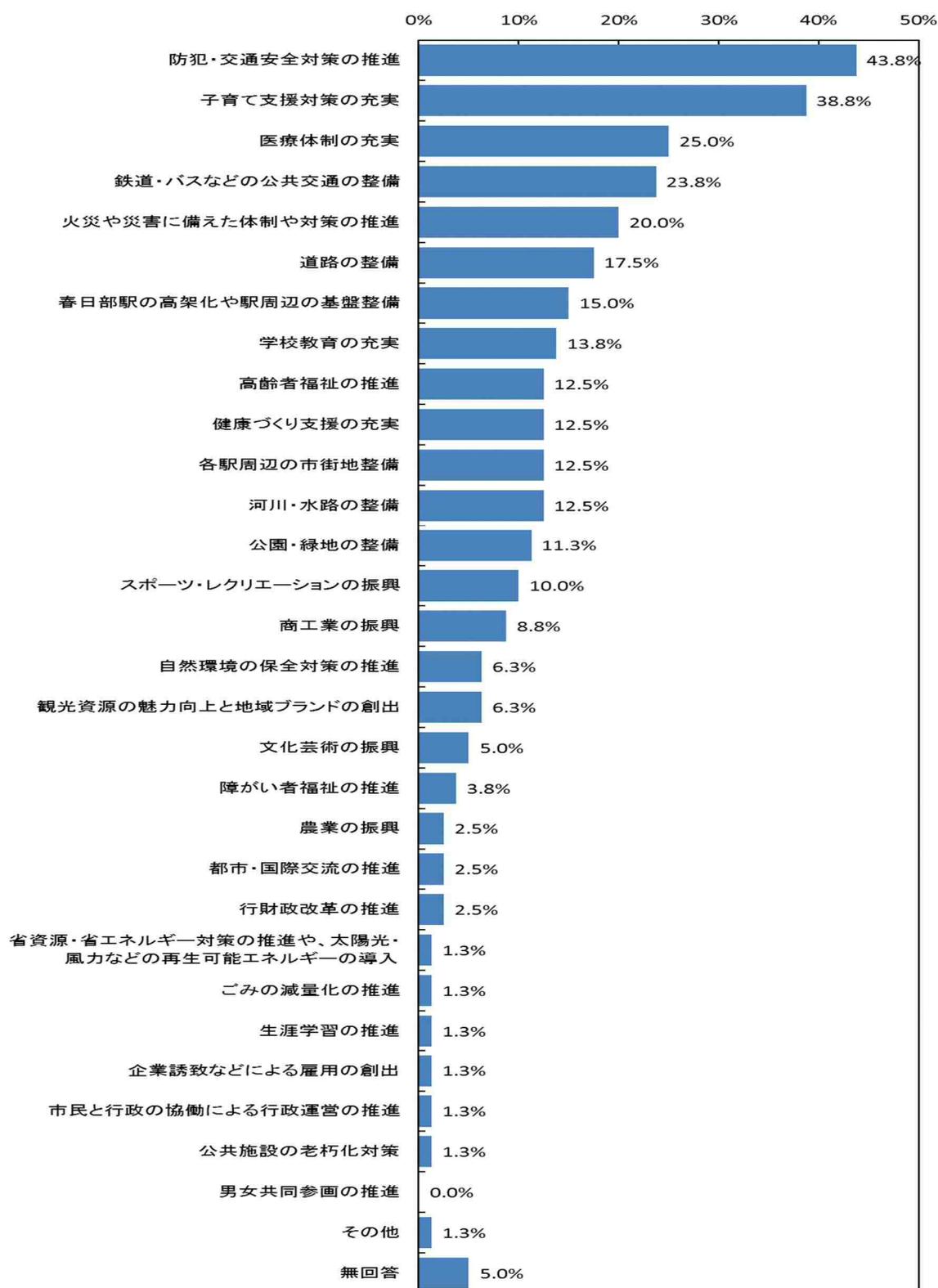
次に妊産婦といった交通弱者に対する春バスのサービスである。これを思い立ったのは春日部市の市民意識調査をみた時である。平成 28 (2016) 年度の転出者・転入者に対するもので、春日部市の今後のまちづくりに期待すること、という設問の中で、「子育て支援の充実」という回答が非常に多いことから、この政策を考えた (図表 5-2-1、図表 5-2-2)。

図表 5-2-1 転出者に対する今後、市に求める理想のまちづくり



出典：春日部市公式ホームページ 平成 28 (2016) 年度市民意識調査より

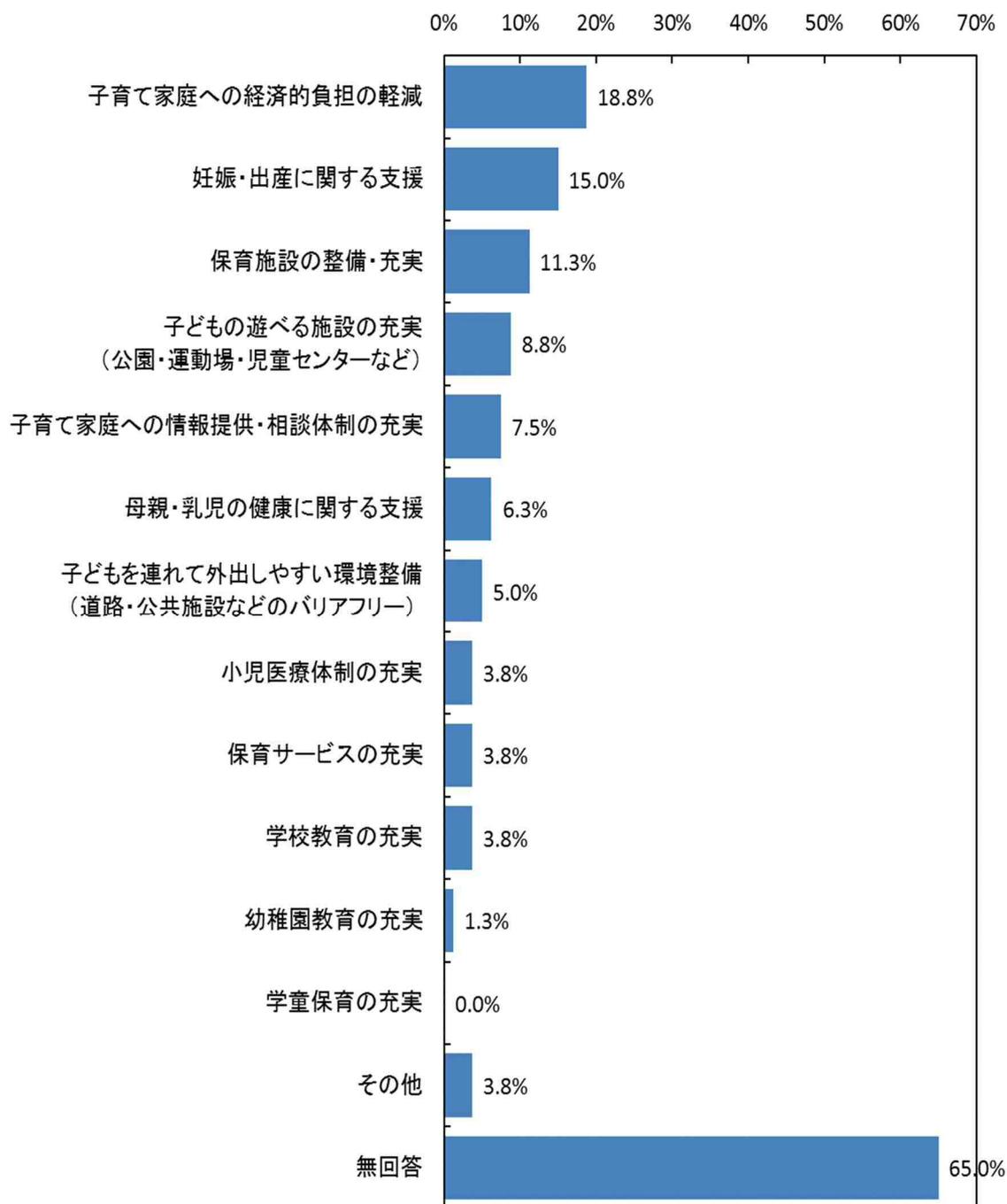
図表 5-2-2 転入者に対する今後、市に求める理想のまちづくり



出典：春日部市公式ホームページ 平成 28 (2016) 年度市民意識調査より

このデータを見ると、「子育て支援の充実」を求めていることが分かる。さらに「子育て」について具体的に何を求めているかを調査したデータが下記のものである（図表 5-2-3）。

図表 5-2-3 「子育て」について、どのような支援・対策が必要と思うのか。



出典：春日部市公式ホームページ 平成 28 (2016) 年度市民意識調査より

そして、これから分かることは、具体的に妊産婦や子供がいる母親は経済的負担の軽減を一番に考えているということである。平成 29 (2017) 年度の春日部市は母子健康手帳を 1,492 冊交付している。事実上今これだけの人が「子育て支援の充実」を求めているということにもなる。そこで私が提言したい 2 つ目の政策は、**妊産婦の母子健康手帳交付時に春バスが 1 年間、区間に関わらず現金支払いのみで一律に 100 円になる**というものである。方法としては、母子手帳を交付する際に一緒にサービスを目視して行うことができるシールを配布する。デザインの構想もしており、大きさは名刺 (縦 5.5 cm × 横 9 cm) ほどの大きさである。運転手が目視で確認しやすいように、中央に大きく期限を設け、背景には春日部市の市章を印字する。

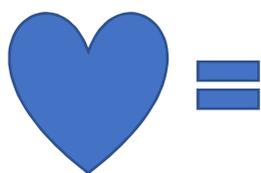


(具体例)

横 9 cm



縦 5.5 cm



春日部市内の小学生を対象に、春日部市限定の「マタニティマーク」のデザインを募集する。選考方法は 1 校あたり 3 案を選出し、市が最終的に 1 つを決定する。また、デザインは毎年更新を行う。

出典：春日部市公式ホームページより市章参照

注：春日部市の全小学校数は 23 校なので 69 案から 1 つを選出 (義務教育学校を含む)。

この♡(マタニティ)マークを小学生から募集することで、小学生に対しても春バスの認知度を向上させ、春バスに対して愛着を持ってもらうことができていると考えている。これによって春バスを利用してくれる人が増えれば割引した部分も相殺できる。

予算はチケット作成費用のみかかるので、一般的にネットワーク発行すると100枚あたり3,500円となる。

補足：名刺作成のファーストという会社で光沢ホワイトステッカー100枚1箱での料金。

(送料無料)

このサービス券を配布することで、子育てを行う手段としてコミュニティバスを利用しやすくなると考える。そうすると必然的に子育てに悩む人は減るだろう。現状埼玉県の出生数は全国的に見てもトップ5に入っている(図表5-2-4)。これを急激な低下に向かわせないためにもこの先、妊産婦を対象とした政策は必要となってくる。

図表 5-2-4 全国出生数ランキング

順位	都道府県	出生数
第1位	東京都	108,990人
第2位	神奈川県	68,131人
第3位	大阪府	66,602人
第4位	愛知県	62,436人
第5位	埼玉県	53,069人

出典：「日本の統計2019」第2章人口・世帯/2-16 都道府県別出生・死亡数と婚姻・離婚件数(総務省統計局)(<https://www.stat.go.jp/data/nihon/02.html>)を参照し作成

5-3 春日部夏まつりにおける春バスの周知

上記2つの政策は市民サービスになるためその分費用がかかる。費用をかけて行う以上、これらのサービスが一定程度利用されることが必要だろう。そこで私が最後に提言したいのはこれらの2つのサービスの周知を軸とした春バスの周知方法である。春バスの利用自体が増えればこれらのサービスを利用する人もおのずと増えていくと考えられる。

春日部市では大きな祭事が3つ存在する。それが春日部夏まつり、藤まつり、大凧あげ祭りである。これらは春日部市で圧倒的な動員数があり、人気も高い(図表5-3-1)。

図表 5-3-1 平成30(2018)年度 各祭りの動員数

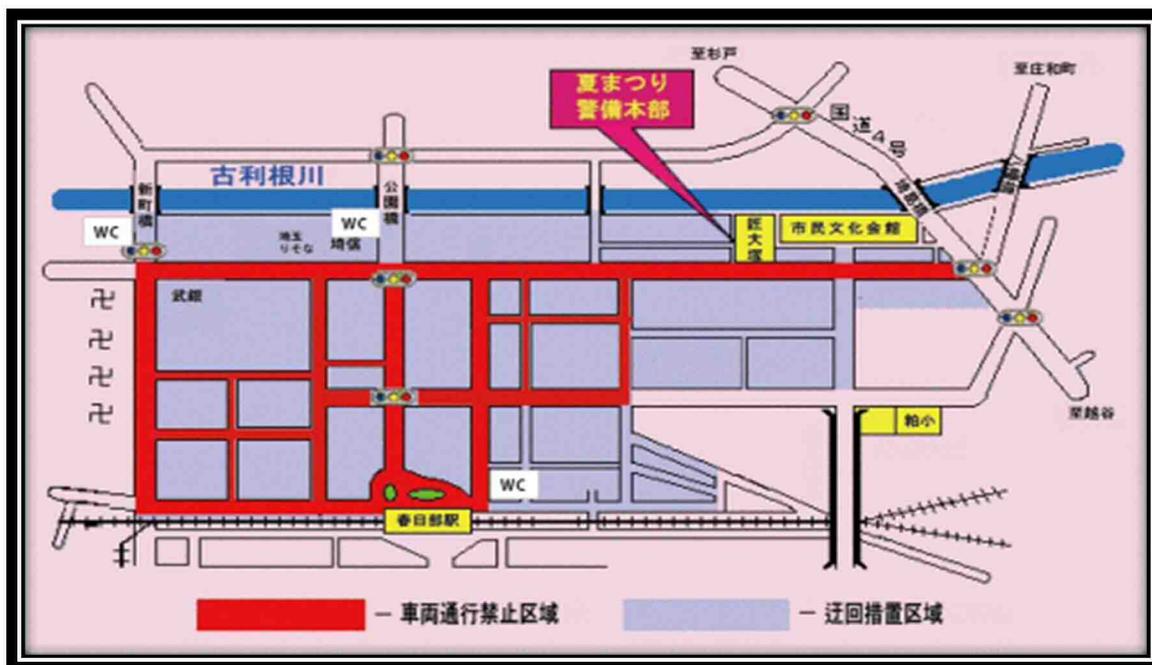
行事名	動員数
春日部夏まつり(二日間)	約25万人
藤まつり	約19万5千人
大凧あげ祭り	約10万人

出典：春日部市観光協会ほか春日部市公式ホームページより作成

これらのまつりで当日春バスが臨時に運行できないのかを担当職員にヒアリングしたところ、困難であることがわかった。その理由は法律上の問題や、既に貸し切りバスとして民間バス会社に貸し出していたからである。この事実を踏まえ、私はイベントで市全体としての収益を上げつつ、春日部市自体（春バス含む）を市外の人たちにも売り出せないのかを考えてみた。実際にこれは事例があり、市内で二番目に大きい藤まつりで行われている。しかし、一番大きい春日部夏まつりでは実施されていない。それは藤まつりとは違いバスを置くスペースがないためである。そのなかで見つけたのが市民文化会館である。目前の交差点まで屋台が出店しており、交通規制もかかっている（図表 5-3-2）。スペースはバス一台置くので精一杯だが、ライトアップや館内でのイベントも絡めたものにすれば、自然と祭りとしてもイベントとしても来場者が増えると考える（写真 5-3-1）。尚、展示時間は片づけなどの時間も考慮し、16時から21時までとする。

注：二日目の日曜日限定（一日目は通常運行されているため）。

図表 5-3-2 春日部夏まつり 交通規制図（17時から21時半）



出典：春日部市観光協会公式ホームページより

写真 5-3-1 春日部市民文化会館



出典：春日部市公式ホームページより

最後のこの政策は 5-1、5-2 両方の政策に繋がるもので春日部市全体を宣伝するいい機会になる。まつり自体が夏に行われるため当館で秋に行われる敬老会の周知も可能となる。これに加えて館内に、春バスサービス券のイラストに採用されなかった他の作品を掲示することができる。それだけではなく、外にはライトアップされた春バス。普段あまり見ることができない、ひと味違う春バスをみることができる。ただこれには展示物の損傷防止や館内誘導に人員が必要となるため、ボランティアを募ろうと思う。対象は 18 歳以上で性別や職業は不問とし、展示時間である 16 時から 21 時の間で 2 時間以上参加できるのを条件とする。

このような実施内容とすることで市内外の人に春バスを知ってもらう一大イベントとなるのは間違いないだろう。

メリット

- ・夜のライトアップされた春バスを目的とする観光客の増加。
- ・運転経歴証明書提示者向け割引サービスの周知、敬老会の告知。
- ・春バスサービス券の周知。
- ・イラストが選ばれた特別感の醸成。
- ・施設開放によるトイレの確保、熱中症対策。
- ・春バスの利用者の増加（周知によって）。

デメリット

- ・人件費問題。
- ・照明器具の貸し出し方法。

第6章 おわりに

最後まで提言書に目を通していただき、ありがとうございます。

私は今回この春バスを提言するにあたって、当初はただ快適さを持つのがコミュニティバスだと思っていました。しかし研究する毎に、その心境は変わっていき、春バス本来の目的を改めて実感することができたのです。途中からは誰のためのコミュニティバスなのかを考えるようになり、1番は市民のためという結論に至りました。

現在春バスは第三次運行計画において予算や路線問題、使いやすさなども考慮されています。これを担当部署の方に聞きに行くまで、ただ単純に変えれば良いと考えようとしていたのは事実です。その間違えた気持ちを変えさせてくれたのはある言葉でした。それは、現状利用率が上がっているという事実があるのに対して何故そこを変えてしまうのか。これを聞いて正にその通りだと感じました。いきなり来た学生の一時の考えで変えられるほど政策は甘くありません。これを実感できたのは政策提言者としても、人としても成長に繋がったのではないかと思います。

この話を機に、春バス自体の政策を考えるのではなく、市民のためにどうしたらより使いやすくなるのかを考えるようになりました。私が今回考えた3つの政策は春日部市でももしかしたら起こりうる問題の解決策でもあります。その改善策として春バスを使用させていただきました。高齢化に伴う高齢運転ドライバーの事故、妊産婦の交通便がないための病院搬送の手遅れ、祭りの貧血や熱中症を起こす人、どれも近くに人が居れば未然に防げるかもしれません。こういった交通弱者に対して市ができることは限られています。その中で私は、市独自のコミュニティバスというものに視点を置き、今回の提言をさせていただきました。

今回の提言はあくまで一般大学生が今ある情報をもとに自分なりに考えたものです。時間も限られたなかで考えるのは大変でしたが、正直途中からは楽しいという気持ちもありました。それは政策を作成するのはもちろん、他の市役所職員の方と試行錯誤するのがとても貴重な体験となったからです。令和3(2021)年からは第四次運行計画が行われます。今回の提言書はほんの一部の情報としてでも見ていただけたら、これほど嬉しいことはありません。春日部市の未来に繋がる取り組みとして、今回このインターンシップに参加出来たことを誇りに思います。10日間という短い期間ではありましたが、大変お世話になりました。この経験は将来にも活かしていきたいと思います。ありがとうございました。