

## 第4章 コンパクトシティを支える地域公共交通の役割と可能性

被災地の多くは、都市交通を自動車に依存した都市構造を形成しており、高齢者や児童等のいわゆる移動制約者に対する生活の足の確保が、被災以前からの重要な課題であった。こうした中で、地形的な制約も相まって仮設住宅での生活の足の確保が、多くの地区でより深刻な課題になっている。

平成14年のバス事業の需給調整規制の廃止以降、燃料費の高騰や路線バスの需要を支えていた通勤通学需要の減少等により、路線バス等を取巻く環境が厳しさを増し、路線の減便や撤退が進んでいる。行政はコミュニティバス等を運行させ、生活の足を確保しているものの、多くの都市では将来に渡って維持していくことに課題を抱えている。

また、小規模な集落が点在する市街地では、需要を束ね効率的に運行する乗合型の公共交通が経済的に成り立たないところもある。その一方で、路線バス等の減便や撤退は、そもそも利用が少ないことが原因の1つであり、交通事業者だけの努力には限界がある。将来に渡って維持していくためには、仮設住宅から将来的なまちづくりの各段階において、公共交通が利用しやすいまちづくりを官民協力のもとに整備し、地域の実情や移動ニーズに合ったより効果的、効率的な運行計画を立てることが重要である。

そこで、南三陸町の南三陸町震災復興計画(2012.3改訂)、官民連携による地域生活交通維持改善事業調査業務報告書(平成25年3月)等を概観しつつ、被災地における地域公共交通の役割と可能性を整理する。

### 1. 被災地における地域公共交通の実態と課題

#### (1) 地域公共交通の実態

##### ①まちづくりに合わせた地域公共交通の整備困難さ

復興事業のスケジュールに合わせた地域公共交通の整備・改善の必要性は多くの市町村で認識しているものの、復興事業のスケジュールが明確にならないことや、これまでの日常の移動を自動車が支えてきた中で、復興計画に合わせた地域公共交通の充実まで検討が十分に及ばないのが現状である。

##### ②地域公共交通を継続運行するための財源確保の問題

高齢化が益々進む中で、都市機能を維持・増進させていくためには、高齢者の外出を支援するなど健全な日常生活を営む交通環境を整備することが必要である。それを支える地域公共交通は、社会保障費の削減や地域の活性化など、様々なまちづくり施策に寄与するものであるが、多くの都市では交通施策として予算措置されている場合が多くその財源確保が問題になっている。

##### ③バス需要の増加に対応できる運転手の確保、運行体制の構築等の担い手の不足

地域公共交通は被災前より、少子高齢化等に伴い安定した財源をもたらす通勤通学利用が減少し、不採算路線の撤廃や減便等が進み地域公共サービスが低下、さらに利用者が減少する“負の循環”に陥っていた。これまで、多くの交通事業者は、企業努力で地域公共交通を支えてきた側面もある中で、まちづくりに合わせた事業の拡充に際しては、担い手となる交通事業者が不足しているのが現状であろう。

## (2) 地域公共交通の課題

### ①まちづくりに合わせた地域公共交通の確保

移動を車に依存してきた人にとって、所定の時間、場所の移動を支える公共交通は、必ずしも使いやすいものではなく、車を運転できない人の代替交通手段として機能していた。

被災地におけるまちづくりをみると、地形的な制約もあり、施設配置と移動手段の確保が一体的に図られていないケースもあり、送迎が負担になっている状況もみられるなど、車を使えない人の移動をどのように支えるかが大きな課題である。

また、南三陸町のように地域によっては、周辺の市町村に日常的に買物しているなど、行政単位では移動のニーズが支えられない場合もあることから、周辺市町村まで行かなくても済むような施設立地の誘導や、隣接市町村と一体となった移動支援を図るなど、まちづくりに合わせた地域公共交通計画の検討が必要である。

従来のコミュニティバス等の地域公共交通は、「施設まで行くのが不便等」の要望に対する需給追従型の対応である。復興計画においては、コンパクトシティの形成に向け土地利用や施設配置計画と一体的に地域公共交通の配置計画を検討することが必要であり、市街地の都市機能の1つとして地域公共交通の役割を明確にし、政策的にその機能を高めることが重要である。

### ②様々な事業主体と連携した地域公共交通の持続可能性の向上

地域公共交通の運行に際しては、全国的に見ても行政負担が原則であり、持続可能性を高めるためには、財政負担を軽減させるかが課題である。

そのためには、民間交通事業者は基より、スクールバス、病院等の送迎バス、福祉交通等、民間、行政、市民、ボランティア等の様々な事業主体と連携したより効率的、効果的な公共交通体系を構築することが必要である。

### ③段階的なまちづくりのステージに応じた地域公共交通の発展

復興のまちづくりは、当面の仮設期から本格的な復興に向け段階的に進められている。これまで、分散した市街地が仮設住宅によりある程度の集約化が図れる場合も見られ、これまで以上に乗合交通による効率的な運行が図れることも想定される。

さらに、本格的な復興において、よりコンパクトな市街地の形成や、広域的な交通体系や交通結節機能の整備などに合わせた、地域公共交通の整備が必要である。

岩手県釜石市では仮設住宅とJR釜石線を結ぶオンデマンドバスを運行しているなど、各地で仮設住宅の生活の足の確保に向けた路線バスの新設や変更等が行われているが、財政負担に課題を抱えているのが現状である。

公共交通は、利用者が多ければそれに応じて運行本数が増えるなどのサービスが向上されることから、利用促進を図ることが重要である。これまで公共交通を使っていない人も含め、まずは「使ってもらい使い易いよう改善」し、需要を喚起する期間が必要である。復興予算が付くうちに、戦略的に地域公共交通施策を推進し、当面の仮設期から本格的な復興に向け、需要を喚起し利用促進を図りサービス向上の好循環の流れをつくるよう地域公共交通を発展させていくことが必要である。

段階的なまちづくりのステージに応じた地域公共交通の発展イメージ

市街地形成

**【震災前】 地形的な制約等により市街地が低密度に分散配置**

- 車に過度に依存した都市構造
- 高齢化に伴い公共交通の強化を図るものの行政負担の圧迫による持続可能性が課題

低密度分散



**【仮設住宅】 応急仮設住宅より市街地が集約化**

- 市街地の集約化に伴い地域公共交通の運行効率が向上
- 仮設住宅と主要な施設を「地域公共交通確保維持改善事業」等を活用して地域公共交通が運行され市民の生活の足として機能
- 地域公共交通の利用促進が図れる一方で、国等からの補助が受けられなくなった場合の持続可能性が課題
- コミュニティの醸成により、市民等が主体となる新たな地域公共交通の育成
- 地域公共交通を市民の足として根付かせる試行期間（これまで公共交通を使ったことがない人たちに公共交通を使ってもらい都市交通としての信頼を向上期間“キャンペーン期間”）



**【復興実現】 コンパクトな市街地が形成**

- コンパクトな市街地形成により地域公共交通の運行効率がさらに向上
- 官民連携による地域公共交通サービスが強化され、行政負担が軽減し持続可能性が向上

集約化

被災地における地域公共交通の課題（南三陸町）

項目		内容
現在の日常生活における外出の課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内に十分な「買物場所」などがなく、外出や体を動かす機会が減っている</li> <li>・ 「車がない人」や「送迎を頼めない人」は外出に不自由している</li> <li>・ 高校生の親や高齢者の家族は毎日の送迎が負担になっている</li> <li>・ 町外の仮設住宅等（南方・米谷等）からの町外へのアクセスが不便</li> </ul>
町民バスの課題	運営上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全・安定で持続可能な運行体制が必要</li> <li>・ 復興のため当面は「臨時無料シャトルバス」の運行が必要だが、復興期・発達期に応じた交通サービスを持続的に展開するために、将来的には有料化して通常運行に戻ることが求められている</li> <li>・ 公共交通運営に関する行政の負担（経済的・物理的）が大きい</li> </ul>
	運行上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用の少ない路線、バス停がある</li> <li>・ 行先・運行ルート：分かりづらい、高台までの延伸等</li> <li>・ 運行日：土日運休が不便</li> <li>・ 運行時間帯・ダイヤ：増便、通学などに合わせたダイヤの見直し</li> <li>・ BRTとの乗り継ぎ：バス停までのアクセス、乗り継げない</li> <li>・ 車両：高齢者対応、四輪駆動</li> <li>・ バス停：バス停までのアクセス、待合い環境</li> <li>・ ドライバーの対応</li> </ul>
	情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周知徹底</li> </ul>
町民バス以外の公共交通の課題	BRT	朝夕の便のベイサイドアリーナへの停車、高校生が乗り時間帯の増便等
	日赤バス	年度内の終了予定のため代替の交通手段の確保
	患者送迎バス	〃
	福祉有償運送	町内に福祉タクシー業者が不在、町外への医療施設への連絡確保、町民バスやBRTが利用できない人への対応
	スクールバス	国庫補助が無くなった後の対応、震災前の遠方でのみの利用に戻す（児童の体力低下への懸念）
	高校生用の臨時バス	登米市からの臨時便廃止後の通学手段の確保
	高速バス	バス停の統一、停留所位置が不明、仙台などへの乗継不明

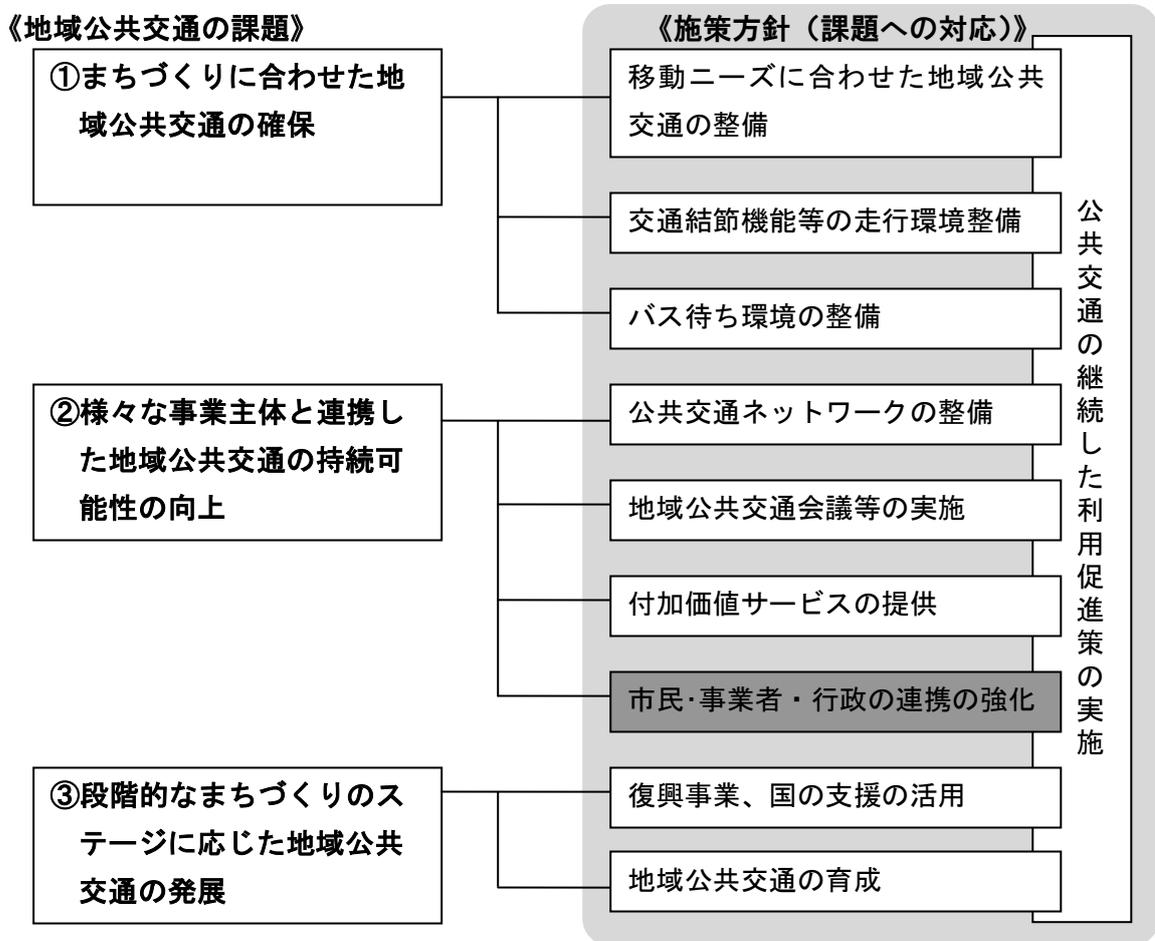
資料：官民連携による地域生活交通維持改善事業調査業務報告書（平成 25 年 3 月 南三陸町）

## 2. 官民連携による地域公共交通導入方策の可能性検討

### (1) 課題への対応の考え方

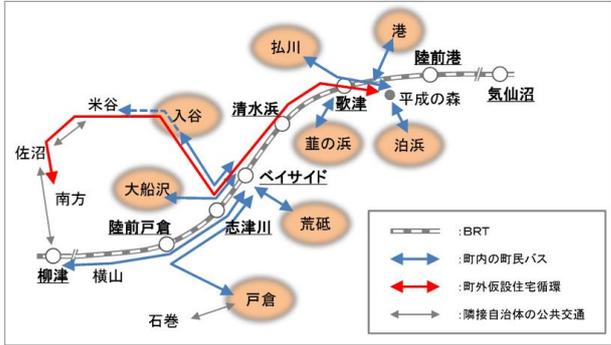
地域公共交通の課題に対する施策方針の体系を以下に整理する。

地域公共交通の課題に対する施策方針の体系



この中で、特に地域公共交通のより良いサービスの提供や、持続可能性を高めていく上で、重要と考える市民・事業者・行政の連携の強化について、その導入可能性を51ページ以降に整理する（「(2) 官民連携による地域公共交通の導入可能性」参照）

《平成 26 年度以降の地域生活交通事業の概要》

項目	内容
町民バスの見直し・改善	<p>《公共交通ネットワークの再構築》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 幹線軸：J R 気仙沼線 B R T、町外仮設住宅循環</li> <li>▶ 支線：町民バス、デマンド交通、カーシェアリングなど</li> </ul>  <p>The map illustrates the proposed public transport network. It features a central BRT line (grey dashed) connecting the JR Kesennuma Line and the town. Branching off are routes for town buses (blue double-headed arrows) and temporary housing circulation routes (red double-headed arrows). Key locations marked include Misawa, Port, Kesennuma Port, Kesennuma, Hirakawa, Mitsuhashi, Utsunomiya, and others. A legend identifies the symbols for BRT, town buses, temporary housing circulation, and neighboring municipalities' public transport.</p>
バス待ち環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス停（看板）の設置</li> <li>• 店舗等と連携したバス停・待合環境の整備</li> <li>• バス利用者向けのバスロケーションサービスの提供</li> </ul>
情報提供の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 町民バス時刻表・路線系統を紹介するパンフレットの作成</li> <li>• 地域生活交通の統一的なデザイン化</li> </ul>
運賃の有料化	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 町民バスの運賃有料化の検討</li> <li>• 定額制（会員制）サービス“生活交通パスポート”の導入</li> </ul>
付加価値サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 移動店舗などの買物サービスの実施</li> <li>• デマンドタクシー・バスサービスの実施</li> <li>• 貨物と旅客の新たな交通サービスを提供する</li> </ul>
運営体制の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス停の変更、路線の申請などに関する各種手続きの代行</li> <li>• 住民からの要求・苦情に対するコールセンター等の設置</li> </ul>

《事業化・運営方法》

項目	内容	
事業の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 町民の生活インフラとしての路線堅持</li> <li>• 財政的な持続可能性の担保</li> <li>• 官民連携施設の導入</li> </ul>	
今の事業課題・対応施策	収益面	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 客単価の向上</li> <li>• 利用者の拡大</li> <li>• 新規事業の展開</li> </ul>
	費用面	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 設備投資費用の抑制</li> <li>• 運行費用の抑制</li> </ul>
運営体制の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 無料期「官直接実施型」（現行通り）</li> <li>• 有料化期「公的主体事業独立型」</li> <li>• 収益拡大・多角化期「官民出資型」</li> </ul>	
事業実施に向けた課題と対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• マネジメント業務及び協賛事業を管理する「生活交通マネジメント」づくりに向けた関係者協議</li> <li>• 運行費用を事業収益でカバーできるまでの町予算の確保</li> <li>• 南三陸町地域公共交通研究会の継続</li> </ul>	

資料：官民連携による地域生活交通維持改善事業調査業務報告書（平成 25 年 3 月 南三陸町）

## (2) 官民連携における地域公共交通導入方策の可能性

### ①多様な主体との連携・統合

生活の足の確保に向けては、スクールバス、企業送迎バス、教習所のバスの空き時間の利用、病院やスパの送迎バスなど、既存の路線バス等に十分に配慮しつつ多様な事業主体と連携することが必要である。

また、例えば、1週間のうち2日は移動販売を活用し、残りを地域公共交通が運行するなど、複合的な運行形態を検討することが必要である。

《事例の紹介》

#### スクールバス等を活用している事例

- 三重県鳥羽市のスクールバスを活用した福祉バスの運行（無償運送）
  - ・市が所有するスクールバスを用いて、昼間の時間は市民が利用できるよう福祉バスを運行している。
- 千葉県我孫子市送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業（無償運送）
  - ・自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎車の空席を活用して、事前に登録した高齢者や障がい者に対し無償運送している。既存の車両を用いていることから、新たに車両購入などは行わないことから行政の費用負担が少ない。

### ②「地域」の発意を促す施策の展開

生活の足の確保に向けては、「自分たちの生活の足は自分たちで」考えるよう地域が発意を持って計画から事業に携わり、行政や交通事業者がサポートする仕組み作りが必要である。

地域の発意を促すためには、行政が支援するルールづくりの検討、キーパーソンの発掘や育成を進め、市民のネットワークを広げることが重要である。

《事例の紹介》

#### 地域の住民、商工業者が計画運営に携わっている事例

- 神奈川県大和市地域乗合交通創出支援事業（無償運送）
  - ・半数以上が自治会の会員である10人以上の住民等から構成する団体が実施する事業に対して、予算の範囲内で、計画作成における専門家のあっせんその他必要な技術的な援助や、地域乗合交通の実施に必要な車両の確保に関する経費の負担等の金銭的な援助を行っている。事業主体は住民であり、カンパやイベントやバザーの収益で運行を支えている。道路運送法の登録又は認可を要しない無認可の運行であることから、実施に際しては、国土交通省の各運輸局への確認が必要である。
- 兵庫県淡路市長沢ミニバス（道路運送法79条 市町村運営有償運送）
  - ・住民が主体となり運行計画を作成し、行政が運行に係る関係機関との調整及び法的手続き、車両の確保（公用車貸与）と運転手手当を除く運行経費（燃料費・車検費用・修繕費・任意保険料）の補助（委託料）を行い、運行管理責任と事故時の責任を負う一方で、地域住民はバスの利用状況に関係なく、1世帯あたり年間1万円の負担金を支払い、地域全体で約100万円の経費負担を行っている。この負担金は有償ボランティアとして当地域住民から選任している運転手への謝礼金（1日3,000円）に充てら

れている。

●佐井村過疎地有償運送（道路運送法79条 過疎地有償運送）

- ・住民が有償で運送する社会実験を実施し、その後社会協議会が協力して、職員と住民によるボランティア運転手が利用者の予約に応じて送迎する過疎地有償運送を実施している。過疎地における住民同士が助け合っって公共交通を作り上げた例として評価されている。

## 市民の協力を促す事例

●大阪府豊能町地域公共交通社会実験運行評価方法書

- ・実証運行の進め方において、客観的な判断ができる数値目標を定めている。評価は2段階で実施しており、東西バスは収支率が30%未満の場合は「廃止」、30～50%の場合は運行計画の見直しを検討する。デマンドタクシーは、乗合実績が2人未満の場合は「廃止」、4人を超える場合は運行計画の見直しを検討する。

●千葉県習志野市運行評価基準

- ・公益施設の使用料に関して「習志野市使用料、手数料等の単価の積算基準」を定めている。手数料にかかる役務の提供は受益者にも行政にも利益があるものと考え、経費負担は両者の折半を原則としていることから、運行経費の2分の1以上の運賃収入が得られない場合は実証運行を廃止、得られる場合は本格運行とし、事業主体を交通事業者に移管し、その後は、補助金の交付を利用実績等から毎年更新する。

●三重県松阪市コミュニティバス等評価基準

- ・地域に密着するコミュニティバス等の導入は、地域からの「立候補制」による「参画型」の協働事業として、市と地域が協議しながら地域に合った公共交通を検討するとともに、運行にあたっては地域の協力と負担が前提である。
- ・定量評価指標は、ポテンシャル指標（年間利用者数／潜在的年間利用者数）、効果指標（沿線地域60歳以上人口100人当たり1日利用者数）、事業収支率、定性的評価項目は、高齢者の生活不満の拡大生む、生活行動の変化等である。

## ③交通事業者とのパートナーシップとしての関係づくり

地域の公共交通の課題に対しては、交通事業者に過度に期待するのではなく、行政は地元との対応、交通事業者はこれまでのノウハウを活かしたより安全で快適な運行の提供など、それぞれの経験と役割を最大限発揮するような体制づくりが必要である。

地元の交通事業者のやる気を引き出すためには、交通事業者のインセンティブが働くような施策を進めることも重要であり、複数年契約や、交通事業者からの提案を反映しやすい体制づくり、運行環境を整えるための交通結節機能の強化などを行政が積極的に進めることが望まれる。

その一方で、運行経費の約7～8割は、ドライバー等の人権費が占めている中で、運行経費を抑えるためには、利用者に合った事業形態を選択することが必要である。同じ運行形態においても、業者選定におけるプロポーザル方式の導入なども効果的である。

また、デマンド運行は様々な方法があり、運行経費を抑える工夫として、専用のオペレー

ターを必要としないよう予めダイヤやルートを定め予約があった場合のみ運行する方法や、車両の借り上げ方式ではなく、運行1回当たりで契約する事例もある。

《事例の紹介》

#### 運行契約により運行経費を抑えている事例

- 神奈川県秦野市乗合型デマンドタクシー（小田急線渋沢駅～栃窪・渋沢地域）
  - ・外出頻度が低く定時定路線型の運行では、採算性の確保が困難な地域に対し、予め運行の時間帯、停留所を定め、利用者からの予約があった場合のみ運行する。車両はセダン型のタクシーを用いている。特徴的なのは、一般的な車両の借り上げ方式ではなく、運行1回当たりで契約していることから、借り上げ方式に比べ効率的且つ効果的な運行が可能。千葉県富里市でも同様の運行形態により平成25年度実証運行を行っている。
- 山口県山口市グループタクシー利用促進事業
  - ・交通不便地域に住んでいる65歳以上の人を対象に、原則4人以上のグループをつくり、一般タクシーを利用する際に、運賃から利用券の金額を差し引いた料金を、乗り合わせた人たちで負担する。乗り合わせれば乗り合わせるほど、お得にタクシーが利用できる。グループは、公共交通機関までの距離が遠い、他のサービスを受給していないなどが条件。

#### ④地域全体で公共交通を支える仕組みづくり

地域公共交通を運営するため、電気や水道のように社会インフラとして基本料金を徴収し、利用に関係なく地域全体で支えているところもある。

本来、地域公共交通は、「移動に不便を感じ無くて困る」人が多く、必要に迫られはじめて利用されるものである。地域公共交通を使わない人の多くは「今は使わないけれども年を取ったら使う」と回答し、ある意味、将来に備える「保険」（あったら便利）の意味合いを持つ場合が多い。

これまで自動車を使ってきた人が、いきなりバス等に切り替わると、移動が不便になり外出のしづらさを感じることから、バスを徐々に使い慣れることが必要であり、そのためにはバス等が継続して運行している必要がある。

このため、地元が助け合い地域全体で地域公共交通を支える仕組みの合意が図れれば、結果的に将来に渡って持続可能な地域公共交通体系が構築されることになる。

《事例の紹介》

#### 地域で運行費用の一部を負担している事例

- 青森県鯉ヶ沢町バス運営協議会規約
  - ・青森県鯉ヶ沢町深谷地区では、住民、町、バス事業者の三者による「深谷線バス運営協議会」を組織し検討を重ね、町が補助金を出す一方で、バス路線を確保する基本料金として地域の全世帯が毎月1,000円（現在は2,000円）の回数券を購入している。
- 長野県上田市豊殿循環バスあやめ号
  - ・豊殿地区は、世帯数約2,000戸の地区であり、路線バスが運行されているものの、バ

ス停から遠いことから、循環バスを運行しその費用の約6割(1戸当たり1か月1,000円)を住民が負担している。

### ⑤自主財源の確保

時刻表、車内ポスターや車体広告、関連グッズの販売などにより、運賃収入以外の財源を確保している例がある。行政の職員が“営業活動”により協賛店を集める中で、地域との信頼関係が構築され、継続的に運行経費の一部を担っている。

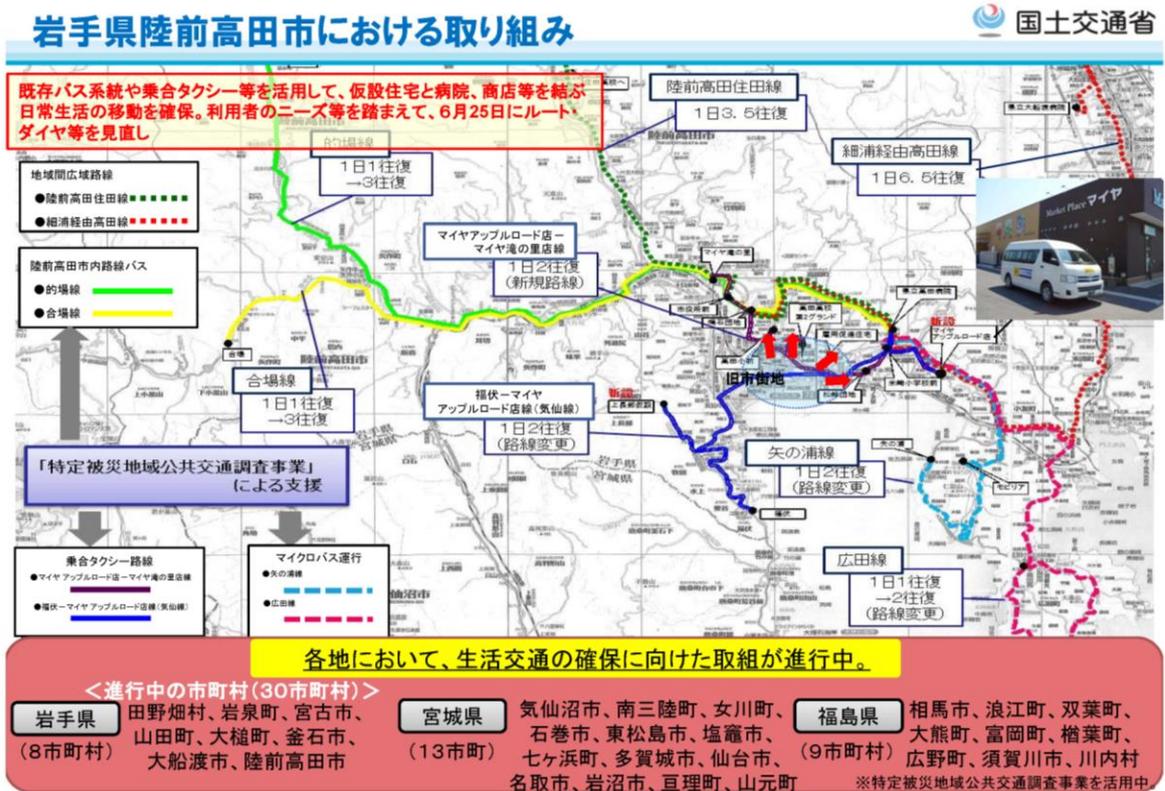
《事例の紹介》

#### コミュニティバスの広告

##### ●神奈川県綾瀬市コミュニティバス有料広告掲載取扱い要綱

種類	掲載料	掲出期間
車体広告	側面1ヶ月12,000円、背面13,000円	1～12ヶ月
車内広告	1枚1,000円	〃
時刻表広告	1ヶ所につき15,000～30,000円	1年間

■ 震災後の公共交通確保・維持に関する取組み（出典：国土交通省）

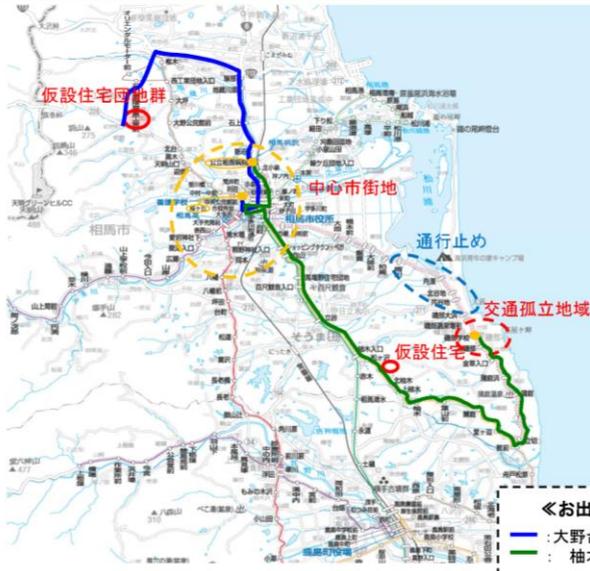


## 福島県相馬市における取り組み

### 概要

### 仮設住宅・交通孤立地域と中心市街地を結ぶ「お出かけバス」

東日本大震災により甚大な被害を受けた地域における生活交通を確保・維持するため、福島交通による路線バスの運行のほか、平成23年6月から仮設住宅地区・交通孤立地域と病院、市役所及び買物施設がある中心市街地を結ぶ「お出かけバス」を無料にて運行(2系統)。



### 運行開始以降の取り組み

時間の経過とともに建設が進み拡大する仮設住宅地区の変化にあわせ、バス停留所を増設したり、運行コースの延長、また運行便数の増加を行うなど、復興とともに変化する市の状況に柔軟に対応。



お出かけバス

### 「お出かけバス」

— 大野台仮設住宅コース  
— 柚木仮設住宅コース

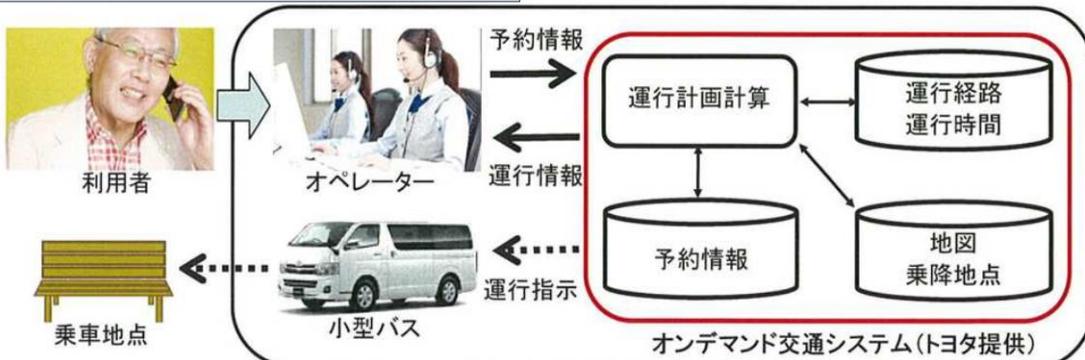
## 岩手県釜石市における取り組み

岩手県釜石市とトヨタ自動車(株)(以下、トヨタ)は共同で、釜石市内の仮設住宅地と同市市街部を結ぶ新たな交通機関として、オンデマンドバス※システムの実証実験を本年10月から行うことに合意。

本実証実験は、交通の便が悪い仮設住宅地において、乗客需要に応じた柔軟な運行を行い、また復興に伴って変化する街の交通事情にも追従できるシステム構築を目指すもので、釜石市が所有する小型バスを使用し、トヨタのシステムを活用したオンデマンドバスの運行を行う予定。

※オンデマンドバス: 利用者の要求に対応して運行する形態の交通機関であり、電話等による利用者の乗降地点や乗降時刻の希望に応じて、希望乗車点へ迎えに行く経路で運行する乗合交通。

実証実験期間: 平成24年10月～平成27年3月  
運行地域: 市の北部から市内中心部までの区間を計画



バス運行・予約受付(釜石市)

### 3. 地域公共交通導入の今後の課題

#### (1) コミュニティの活発化を担う地域公共交通の位置づけ強化

地域公共交通の導入効果は、外出支援、健康増進、中心市街地の活性化など、コミュニティの活発化を担うものの、一般的には、行政の一担当が運行経費を補填している場合が多く、「収支率が悪い」、「赤字補填」などにより評価される。

しかし地域公共交通は、本来ある目的を支える派生であり、収支率等以外の導入効果を適正に評価に反映すべきである。

このため、地域公共交通の評価項目を整理し、それに応じた行政内部での費用負担を検討することが必要である。

#### (2) コミュニティによる地域の移動を支える仕組みづくり

群馬県草津市では“絆”プロジェクト ～向こう3軒両隣推進運動～を推進し、日頃の付き合い、助け合いを活発化させている。全ての世帯が向こう3軒両隣りを実行し、住民通しが助け合い「〇〇に行くからついでに乗って行く？」となれば、地域公共交通はいらなくなるかもしれない。地域公共交通としての公的な支援は難しくなるが、生活の足を確保する本来の目的からすれば、十分機能する可能性がある。

高齢者の携帯電話やメールなど情報技術が発展している中で、事故や保険の対応等の課題はあるもののプライベートな「一般車の乗合交通」があっても良いと考える。

現に交通渋滞対策の1つとして、「相乗り」などの取り組みもあることから、コミュニティをより活発化させる取り組みとして、その可能性を検討することが必要である。