

持続する都市と公共交通に 求められる「連携」のあり方

福島大学 経済経営学類 教授・学長補佐

前橋工科大学 学術研究院 特任教授

交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員

吉田 樹

自己紹介

吉田 樹 (よしだ いつき)

福島大学 経済経営学類(経済学コース) 教授・学長補佐
前橋工科大学 学術研究院 特任教授(クロスアポイントメント)



- 博士(都市科学): 地域交通政策, 地域観光政策が専門
- 関東運輸局管内自治体(栃木県, 前橋市, 上毛電鉄, わたらせ渓谷鐵道, JR吾妻線, 飯能市, 和光市, 吉川市, 秩父地域, 武蔵野市, 小田原市など), 札幌市, 青森県, 八戸圏域, 仙台市, 阿武隈急行線, 沼津市などの会長・座長職(分科会等含む)
- 交通政策審議会地域公共交通部会臨時委員など



日本の地域公共交通の特徴と課題

■ 民間交通事業者の「営利事業」として営まれてきた

- ◆ 日本の地域公共交通は、民間事業者の「営利事業」であった
 - 政府は、交通事業者にエリア独占を付与する一方、採算部門の利益で不採算路線を維持する「内部補助」を導入し、公共交通サービスの維持を図った（需給調整規制）
 - 2002年の「規制緩和」で、乗合バスの需給調整規制は撤廃
 - 不採算路線の維持に関わる意思決定は自治体に移行
 - 自社負担は消えず、新規参入も限定的：**運転士不足**

■ 現在は、「協議会」での意思決定を重視した政策に

- ◆ 「規制緩和」を経て、国交省は安全規制に重点を置く
 - 全国一律の「量的な規制」を行わず、地域の意思決定を重視
 - 二法協議会（地域交通法の法定協議会＋道路運送法の地域公共交通会議）を活用することで、自治体や事業者が「できること」は拡大
 - 協議会も計画もない自治体＝「困っていない」と認識？

求められる「連携」—ただし「目的」ではない

- 担い手不足を背景に「都市公共交通」の劣化が始まった
 - 公共交通の基本要素：経路(区域), 時刻(ダイヤ) × 価格
 - 「事業者任せ」では, 都市部でも基本要素は保証されない
 - コミバス等への偏重から, 一般路線に目を配れるか?
 - ➡ ■ 他路線・他事業者・他モードとの「連携」が図られるか?
 - 交通事業者同士, 自治体との「連携」が図られるか?
- 日常生活の移動は, 自治体内で完結するとは限らない
 - 首都圏では, 自治体境界でも人口密度が高い場合がある
 - ➡ ■ 少なくとも隣接自治体と「連携」することができるか?
- メジャー企業や大学との「連携」で課題が解決できる?
 - 「連携」や「共創」の下, 「実証実験」が目的化していないか?

「連携」は, 都市と公共交通の持続性を高める選択肢
「連携」自体は, 目的にはならないことに注意したい

自家用車依存が家計負担を重くする

■ 都市規模別に集計した交通分野の家計支出

- ◆ 地方都市圏は、自家用車の維持・利用に関わる支出が多くなる傾向。**交通分野の支出が家計に重くのしかかる**
⇨ **クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択に影響**

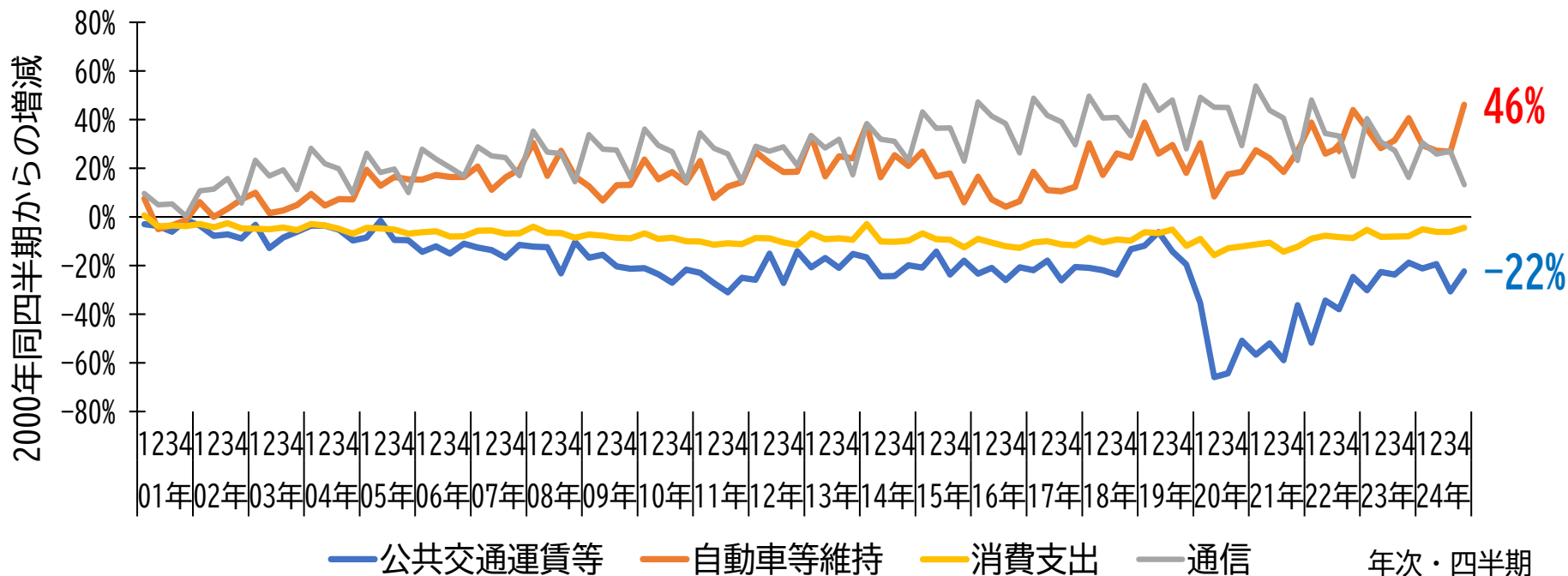
(2019年家計調査) ※2人以上世帯	交通分野の 家計支出	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市／東京都区部	226,125	72,800	153,325
人口15万以上の都市(上記除)	249,243	52,536	196,707
人口5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
人口5万未満の市／町村	286,289	29,065	257,224

**自家用車依存度が高い地域では、家計や生活時間に
余裕が生まれず、地域間競争には不利
東京都心への通勤が多い都市では特に留意したい**

自家用車維持費の増加と運賃支出の低下

家計支出増減率の推移 (総務省統計局「家計調査」より吉田分析)

- ◆ 2000年の同四半期からの増減率を集計。家計に占める自動車等維持費は1.5倍に。一方、公共交通運賃等は一貫して減少



「一人一台」のクルマ保有が難しくなる可能性
運賃収入の低下で公共交通サービスも切り下げに

持続する都市や地域のために公共交通がある

■ 地域交通の再設計(リ・デザイン)が目指すもの

「移動自己責任」の現状

- 大都市郊外や地方部は、**自家用車保有が前提**の都市構造
 - 交通分野の家計支出が高額
- 自家用車分担率が低い都市でも「**駅以外**」へのアクセスが課題に

移動を支える主体の疲弊

- 運転士不足に直面する運輸産業
- COVID-19後の移動需要減少
 - 国際的に稀な**収益事業を前提**とした公共交通の維持(内部補助)スキームの限界

超高齢社会・人口減

地球環境問題

MaaS・CASEの萌芽

公共交通の
再設計
(リ・デザイン)

SDGs

カーボンニュートラル

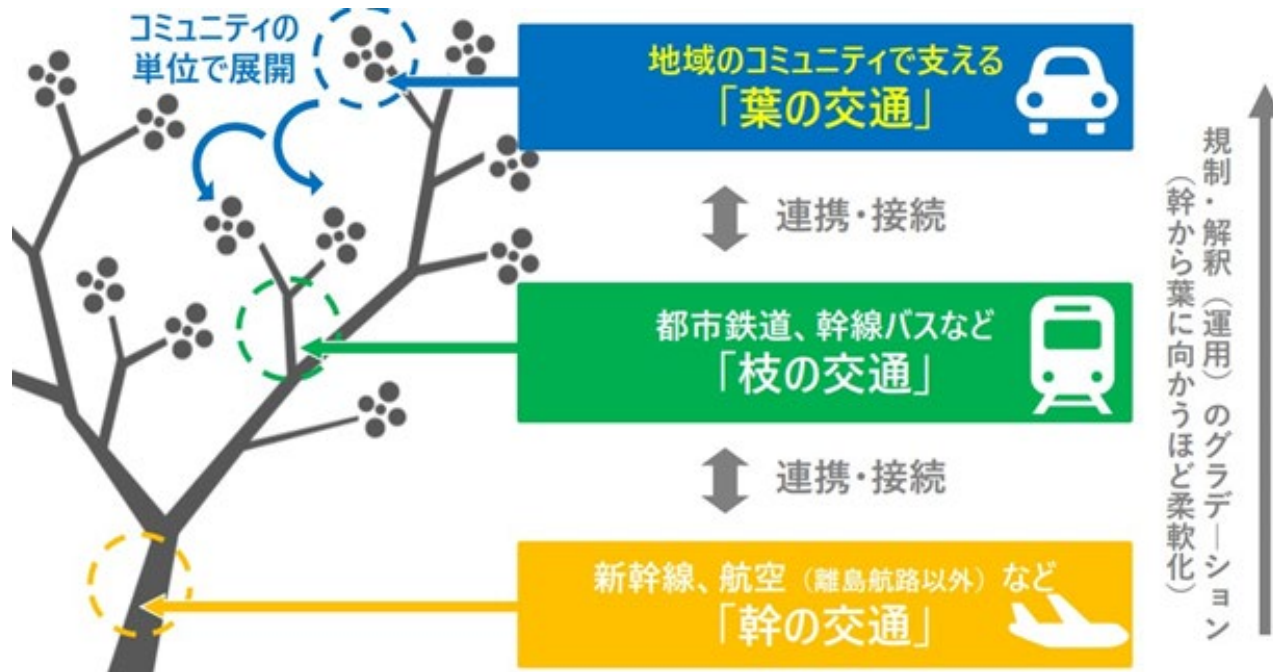
ビッグデータ・EBPM

都市や地域／個人のWell-being実現を目指す
交通の低炭素化, 移動困難の解消, 地域再生・・・

地域交通の再設計に求められる視点

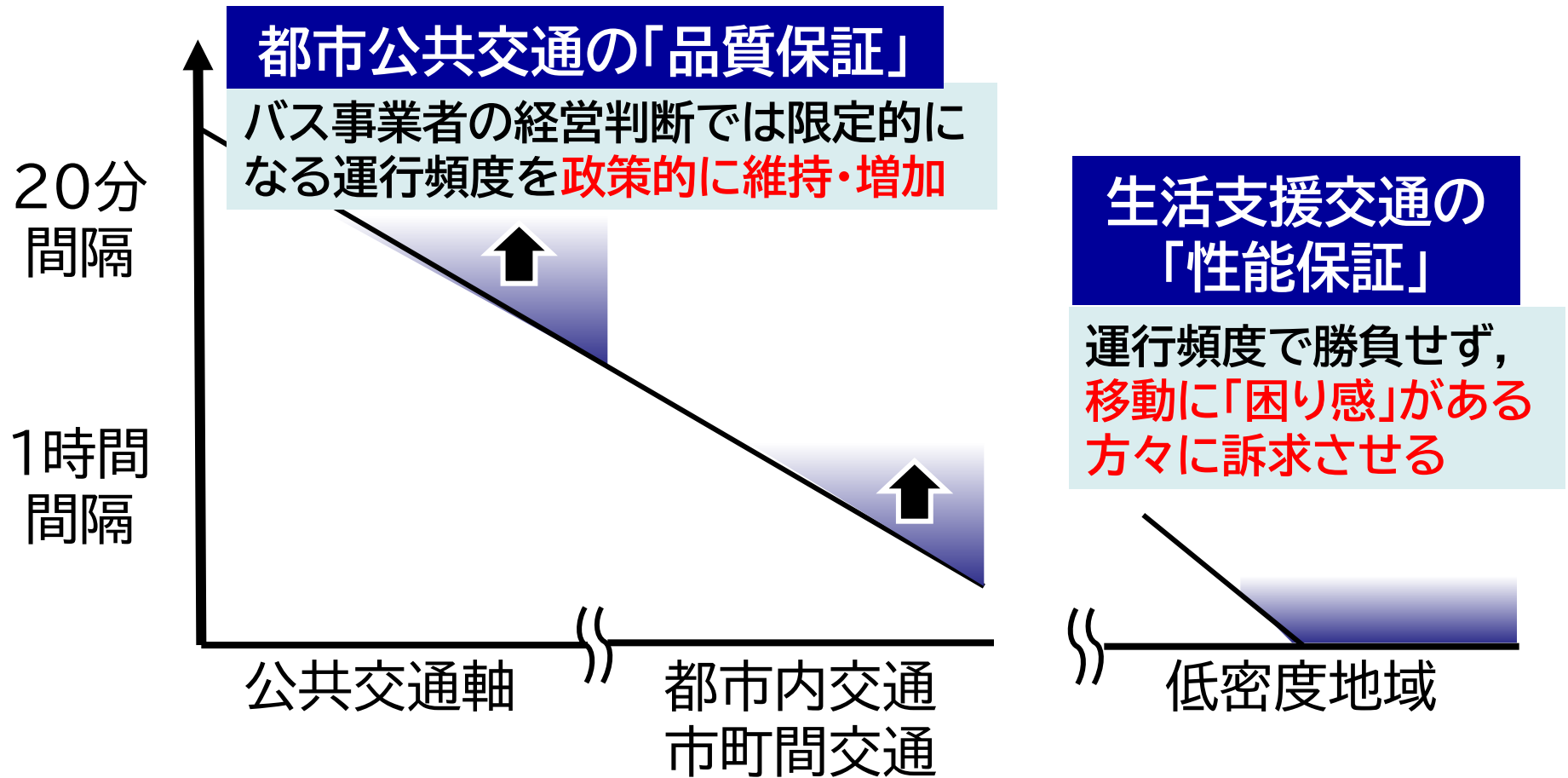
■ 「都市公共交通」と「生活支援交通」に分けて考える

- ◆ 枝の交通(都市公共交通): 交通事業者の経営判断では低下する運行頻度を政策的に維持・増加させ, **存在感を持たせる**領域
 - ◆ 葉の交通(生活支援交通): 運行頻度で勝負せず, 日常の移動に**「困り感」がある方々に訴求させる**領域
- 「枝の交通」が機能してこそ, 「葉の交通」の選択肢が豊かに



地域交通の再設計に求められる視点

■「都市公共交通」と「生活支援交通」に分けて考える



「1時間に1回」が存在感・信頼感の最低ライン
都市の「公共交通軸」は「1時間に2～3回」以上を目指す

「都市公共交通」の存在感・信頼感を高める

事業者間の「共創」で「バス幹線軸」を構築した八戸市

- ◆ 八戸駅・中心街間の路線バス(複数事業者)運行計画を市の調整で一体的に設定。運行間隔平準化と減便による「**生産性の向上**」と「**分かりやすさ・便利さ**」の両立を図る。現在は15分間隔

中心街方面発車時刻 (八戸駅発/午前9時台)

Before (112.5回)		11 ③	23 ①	27 ③		40 ①	43 ③	50 ②	58 ③	59 ①
After (90.5回)	0 ①	10 ①	20 ①	30 ①		40 ①		50 ①		

【効果】 両事業者とも「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)

(乗車人員)135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増

(収支)1,567万円の「赤字」 → 2,556万円の「黒字」

事業者間共創で基本要素を保つ「しびとさ」を持つ
しかし、ここにたどり着くまでは「茨の道」だった・・・

八戸駅線共同運行化の議論を振り返る

■ 「各論反対」を乗り越えるポイント

① 「データ」をコミュニケーションツールにー客観視

- ◆ 新幹線の発着時刻に近い便の担当事業者が対立点に
 - 新幹線開業後の新規路線(八戸駅～中心街間の急行便)は, 1年で廃止。**乗降データより, 途中停留所での乗降が主体**と確認

② 取り組みに時間軸を形成する

- ◆ 「小さな成功体験」が「信頼」の土台をつくる
 - 自治体と一緒に取り組む意義が明確になる(例: 統合バスマップの作成, 学校など目的地との交渉を肩代わり)
- ◆ 「No(Yes), but・・・」の**「but」以下の選択肢を用意**する

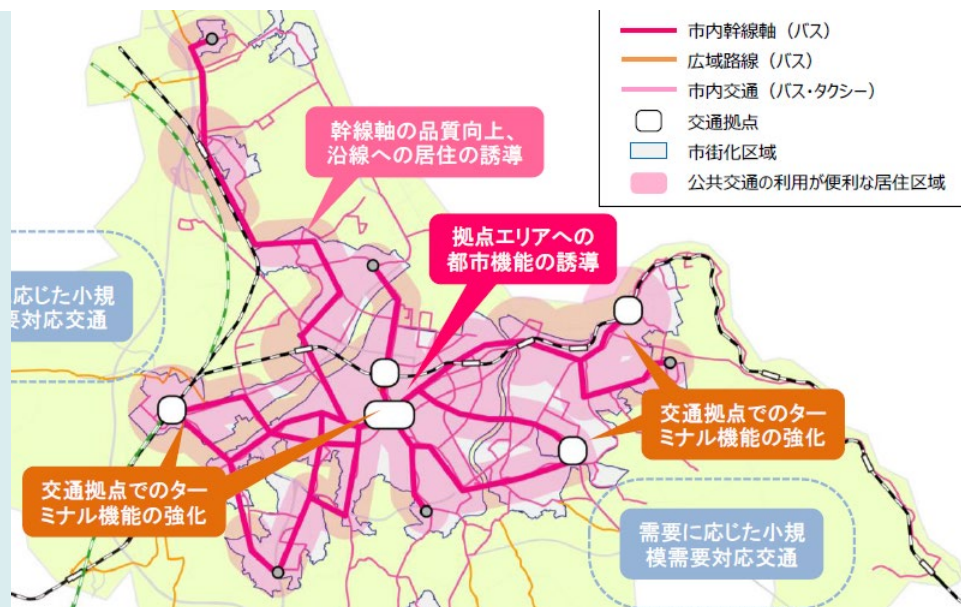
③ 「対話」を「文化」にする

- ◆ 路線バス事業連絡調整分科会の常設化
 - 構成員が資料を持ち寄る形式・・・論点が明確に
 - 各回の分科会では**「到達点」の確認**を行う(次回の冒頭でも確認)

「都市公共交通」の存在感・信頼感を高める

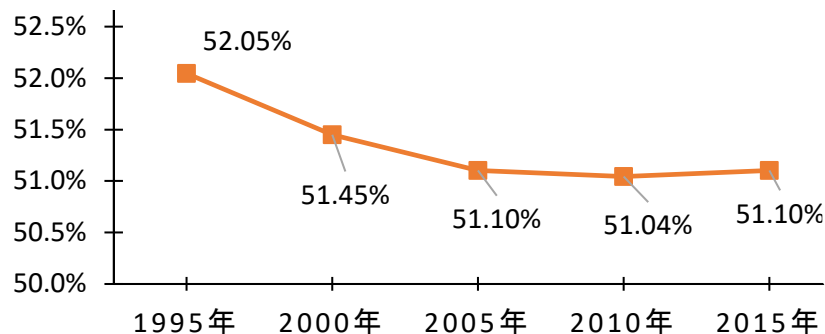
■ 八戸圏域地域公共交通計画

- ◆ 複数事業者(市営バス・南部バス)の運行経路・時刻を市が調整。中心街を起点に、バス路線の**幹線軸・準幹線軸**を設定し、10～20分(準幹線は30分)間隔の運行を維持。居住誘導区域設定の基礎に



■ 国勢調査4次メッシュ集計

- ◆ バス幹線軸を定めた2005年以降、**市全体に占める沿線人口のシェアは下げ止まり**



バス幹線軸は、都市のコンパクト化にも緩やかに作用

地域公共交通に求められる「ガバナンス」

■ 地域公共交通会議×計画＝地域交通の「特区」

地域公共交通会議 (道路運送法)

- ◆ **地域の実情に応じた**乗合輸送の運賃や態様, 自家用有償旅客輸送の必要性と対価に関する協議
 - ※ 乗合輸送の協議運賃の「決定」は「運賃協議会」で行う

地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

- ◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し, 「何を目指して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める**全体計画**
 - **継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)**
- ◆ 法定協議会化で**参加応諾義務**と**結果尊重義務**が発生
 - 関係者間の合意形成を図るうえで有用

**これらの制度を使いこなし,
現在の「輸送資源」を最大限に利用することが鍵**

地域公共交通計画の「目的」は何か

■ 青森県地域公共交通計画(初代)の「見取り図」

【戦略】

公共交通の改善でどのような
県土を目指すか？(目標)

社会

教育へのアクセスを高め
進路選択の幅を拡大

高齢社会に対応した高度な
医療サービスへの
アクセスを高める

経済

交流機会の創出により
地域経済循環を高める

環境

交通分野における低炭
素社会の促進

そのために地域公共交通は
何ができるのか？

【戦術】

左記目標を実現するための
方法論

拠点の設定と接続改善

生活必需不採算路線の
適材適所化(合理化)

高次拠点間ネットワークの
充実と競争力向上

高需要区間のサービスの
充実と競争力向上

市町村計画との調和

車両更新

乗務員確保

路線網再構築

財政支援によるトリガー

MM/ライフスタイルの提案

地域公共交通の持続的な提供

県と市町村、バス事業者の責任分担

生活圏単位のネットワーク再構築

■ 青森県における「広域バス路線」の評価

◆ 機能的評価; **アクセシビリティ(おでかけ機会)を確保する観点**で路線の必要性を評価する

- 各市町村の中心部から, ①二次・三次医療機関, ②高校, ③拠点市の中心街へ鉄道や市町村内路線を含め, 公共交通でアクセス可能かを整理する

市町村名		病 院 名		
		東青地域		
		青森市民病院	外ヶ浜中央病院	県立中央病院
今 別 町	通院可(○ほか)	■	◎	
	通院可能バス路線	JR&市内バス	JR	
蓬 田 村	同	上	◎	
	同	上	JR&市内バス	JR
外ヶ浜町	同	上	◎	
	同	上	JR&市内バス	JR
平 内 町	同	上	○ ■	
	同	上	下8、下9、青鉄&市内バス	
黒 石 市	同	上		○
	同	上		弘29

黒石市内から県立中央病院へ
 整理番号「弘29」(弘南バス)の系統のみ利用可能
 ⇒同系統が運行されないと、公共交通でアクセスできない。

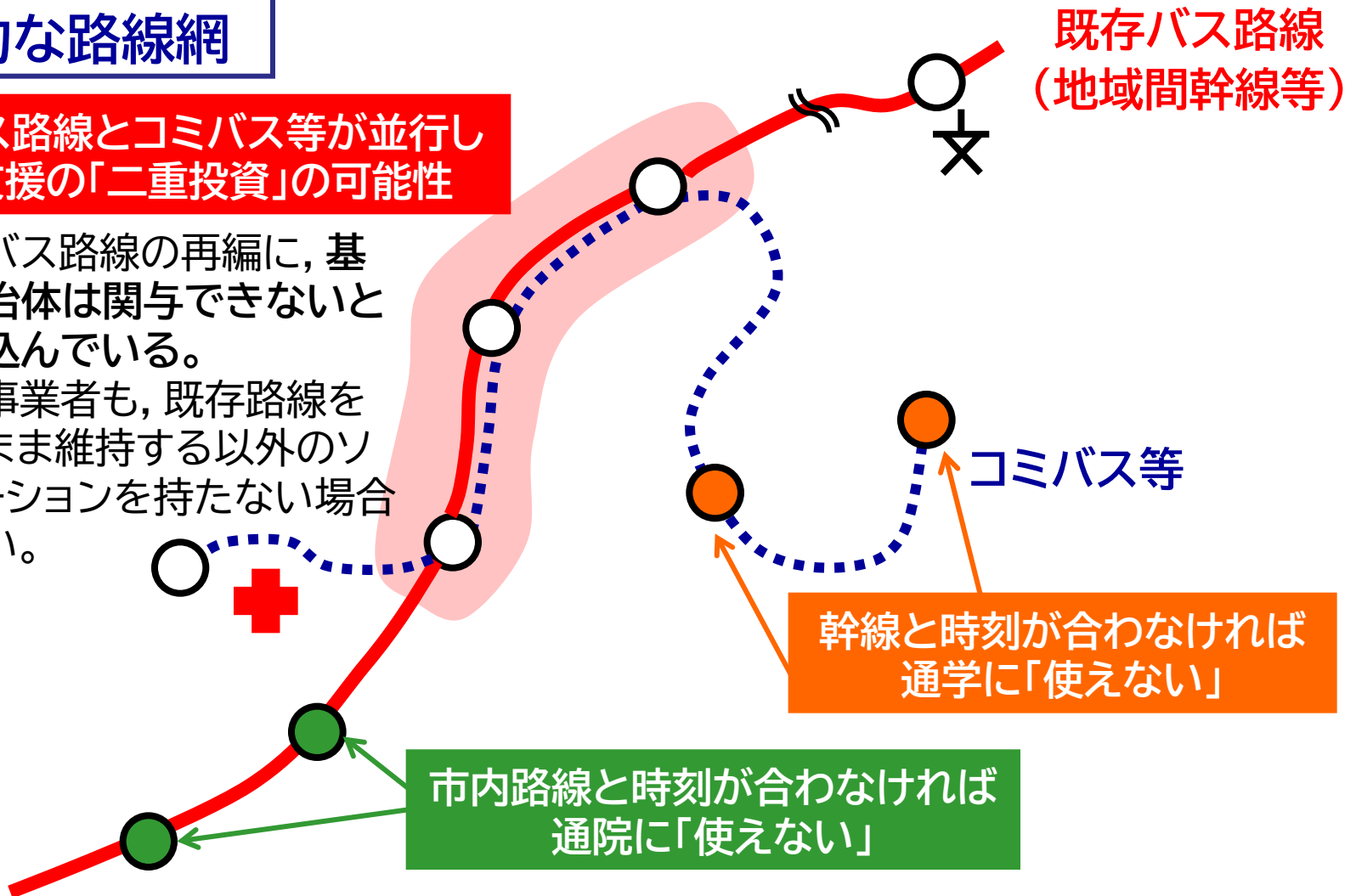
生活圏単位のネットワーク再構築

■ 広域行政と基礎自治体の役割分担は？

典型的な路線網

既存バス路線とコミバス等が並行し
公的支援の「二重投資」の可能性

- > 既存バス路線の再編に、基礎自治体は関与できないと思いついでいる。
- > 県や事業者も、既存路線をそのまま維持する以外のソリューションを持たない場合も多い。



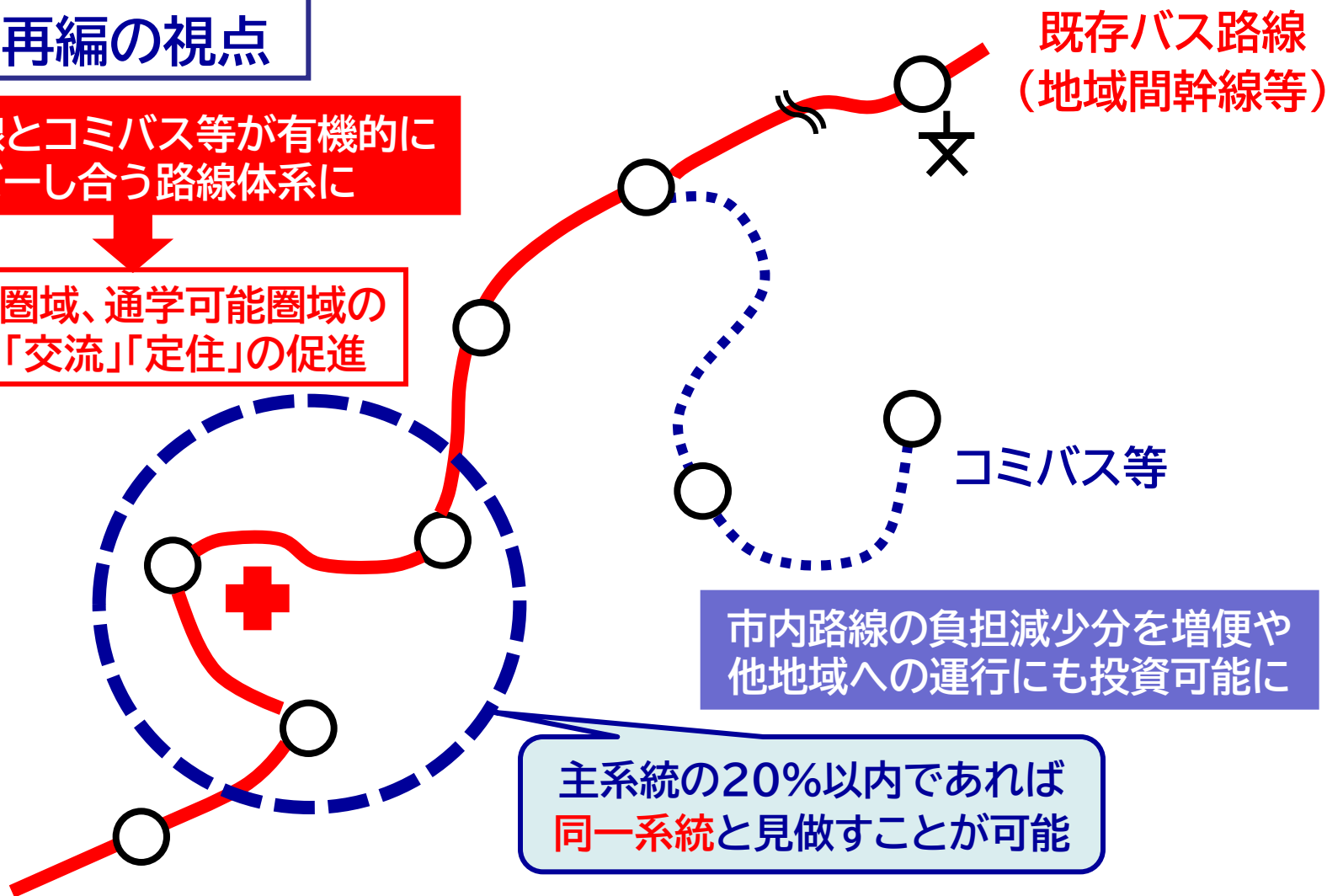
生活圏単位のネットワーク再構築

■ 既存バス路線を活かさない手はない

路線網再編の視点

既存路線とコミバス等が有機的に
カバーし合う路線体系に

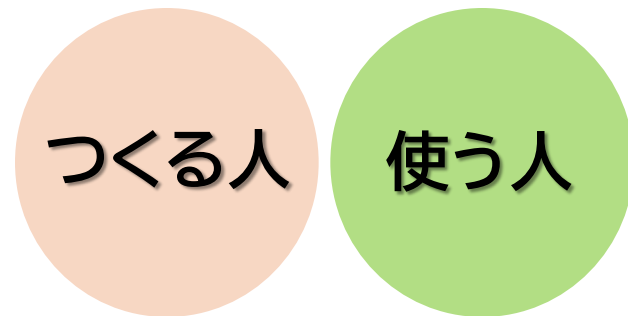
通院可能圏域、通学可能圏域の
拡大で、「交流」「定住」の促進



生活支援交通には「ボトムアップ」が必要

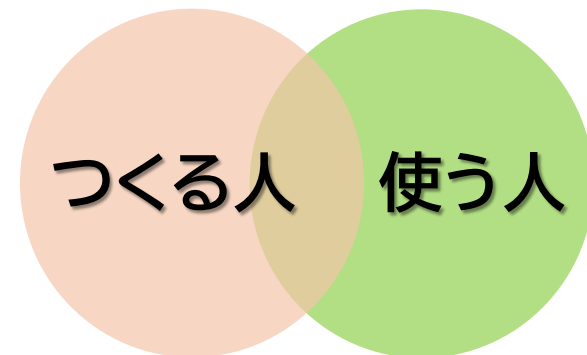
■ 在来の公共交通・・・多くは「与えられた」交通

- 在来の公共交通は交通事業者が主に運営。運行頻度が多い基幹路線の形態
- 地域・利用者の声が届きにくく、非基幹路線では「使われない」「守れない」公共交通に陥る可能性



■ 地域密着の「くらしの足」・・・地域「も」つくる主体に

- 地域住民(組織)が運営に参画
 - 地域鉄道や地域間バスは自治体も
- 地域・利用者の声が届きやすく、非基幹路線でも「使われる」「守られる」可能性



地域「も」つくる主体に踏み込み、育てることが重要
「協議会」は、地区単位の取り組みに一定の権限を付与

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

総合連携計画(22～27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光



バス事業者による実証実験運行 H23.7～H24.7

- ・市街地外縁部の**空白地域対策として運行開始**
- ・地元は運行支援委員会として事業者をサポート
⇒利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7～H24.3

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人

実証実験運行の検証 H24.8～H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケート等による検証

運行可能性・運行方法の検討 H25.8～H26.6

- ・利用希望者との度重なる意見交換
- ・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7～

- 【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7
・継続したバスの運行を図っていくためには、**地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立**
- 【運営協議会の開催】H26.7～ 毎月1回開催
・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
・実績や声に基づいた利用促進策の検討
- 【「さわやか号」運行開始】H26.11～
・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

約2年間にわたる検証・地域との議論

利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底的に行う

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績：H26.11～H27.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人

実績：H27.10～H28.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	10.9人

5

地域住民による「くらしの足」の確保

■ 会津若松市 金川町・田園町『さわやか号』ランチ会

- ◆ コロナ禍を乗り越え、毎週第三金曜日に定期的に開催。2025年1月に通算100回を数え、延べ2千人が参加



高齢者の移動手段確保は、「おでかけのゆしみづくり」と
一体に取り組まなければならない

さいごに: 「自信を持って」言えるように

■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



地域交通施策は, この実現に一步ずつ近づけること
クルマに頼らない「楽しいおでかけ」の選択肢を増やすことが
都市や交通の持続性を高める