

地域公共交通政策の課題と 求められる視点

福島大学 経済経営学類 教授
前橋工科大学 学術研究院 特任教授
吉田 樹

最近の課題認識

「交通空白解消」が重視される一方、
中核市以上の「都市公共交通」がエアポケットに

- 都市公共交通は「収益事業」としての経緯から、**地域公共交通確保維持事業の対象に(ほぼ)位置付けられてこなかった**
- アフターコロナの需要減と運転士不足で、**地方公共団体と公共交通事業者の「協調」が求められるが、国内の先行例に乏しい**
- 現状の成り行きで「都市公共交通」のサービス水準(LOS)が低下すると、「地方創生」がこれまで以上に難しくなる
 - ✓ 交通分野の家計支出増大(≡自家用車保有コストの増加)
 - ✓ 自家用車以外の選択肢を求める若者層
- 「交通空白解消」の下、**パーソナルな輸送サービスへの「過度な」重視は、立地適正化計画の「誘導」や渋滞緩和、カーボンニュートラルの潮流から逆行しかねない**
 - ✓ 鳥瞰図による「交通空白解消」≠「福祉交通の充実」

最近の課題認識

地域公共交通政策の「目的変数」に問題あり

- 地域公共交通計画の策定数や、チャレンジに資する事業メニューが増えた(例:共創・MaaS実証PJ)ことは評価も、「**実証実験**」や「**補助金獲得**」が**目的化し**, **課題解決を遠ざけている例が散見**
 - ✓ 都市(地域)や交通が目指すべき姿を「規範的に」定め, そのための手立て(LOS設定)を描いた計画例が少ない
 - ✓ コーディネート人材やレファレンスが不足する現状
 - ✓ 協議会や計画の「外側」で取り組まれる「先進事例」も存在
- 自動運転, オンデマンド交通, ライドシェア(RS:自家用有償運送, 自家用車活用事業)などの**導入事例数を「目標」とすることへの疑問**
 - ✓ 自動運転は「治験」段階。オンデマンド・RSは「場所を選ぶ」
 - ✓ 国土交通省がアウトカム(例: 全国PT等で得られる高齢者の外出率向上)を評価する視点を持つことで, 地域公共交通計画や協議会の実質化に向けたメッセージとなる

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

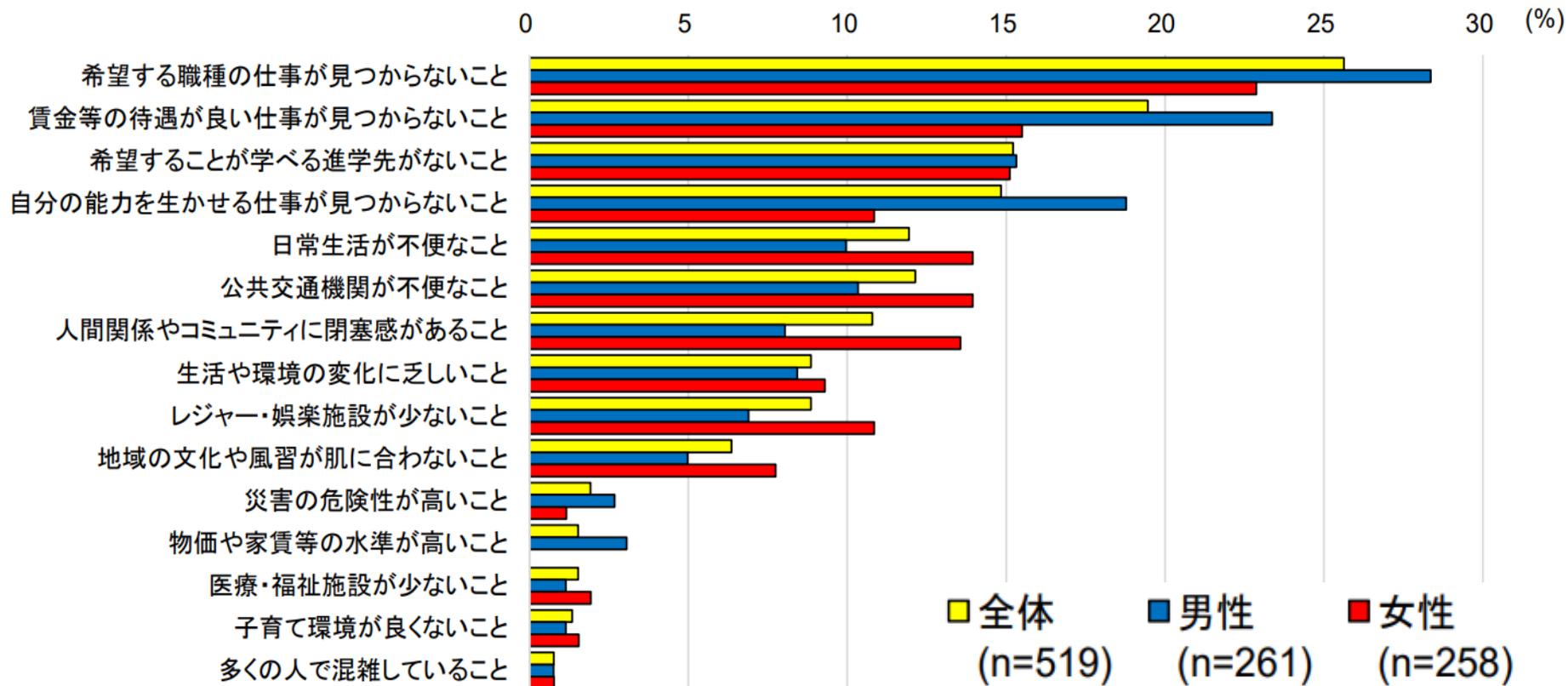
(円) (円) (円)

**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、「地方創生」が一層困難に**

公共交通の再設計を「都市戦略」に

東京への移住要因となった地元の事情

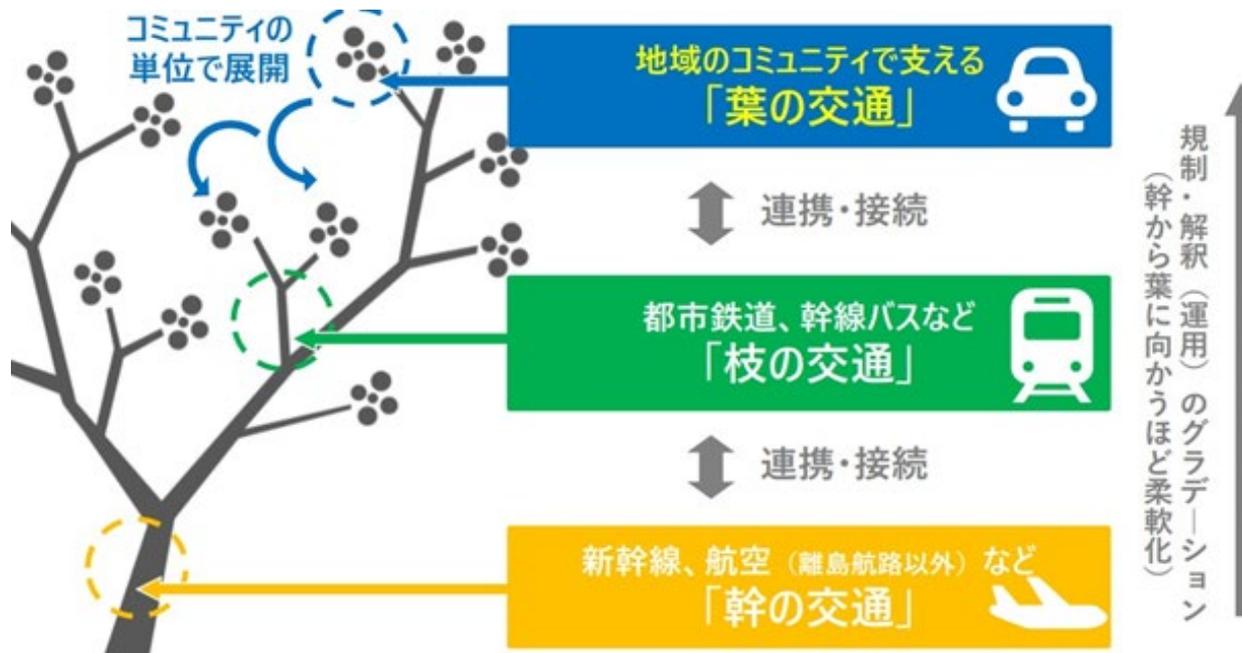
◆女性の移住要因では、進学先や仕事のミスマッチと同等に「公共交通機関が不便であること」が挙げられる



公共交通の「再設計」に求められる視点

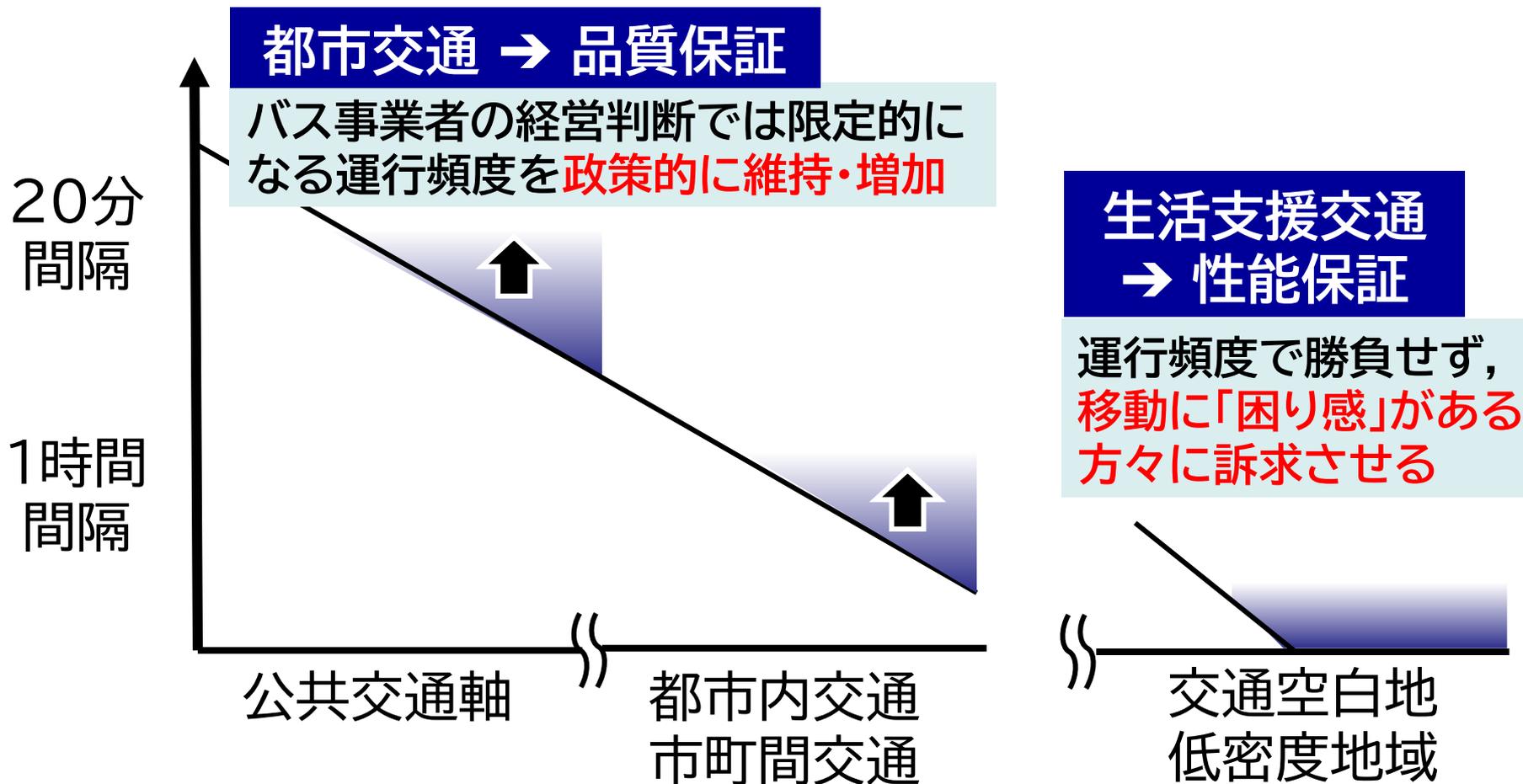
■「コンパクト+ネットワーク」に寄与する地域交通

- ◆「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な連携・接続が不可欠
 - 「枝の交通」が機能してこそ、「葉の交通」の選択肢が豊かに
 - 「葉の交通」だけでは“a Service”を実現できない
- ◆「枝の交通」は、信頼感／存在感を醸し出すことが重要
 - おでかけの「たのしさ」も提案：Walkable, まちづくり



公共交通の「再設計」に求められる視点

■ 都市交通(枝の交通)と生活支援交通(葉の交通)は別物



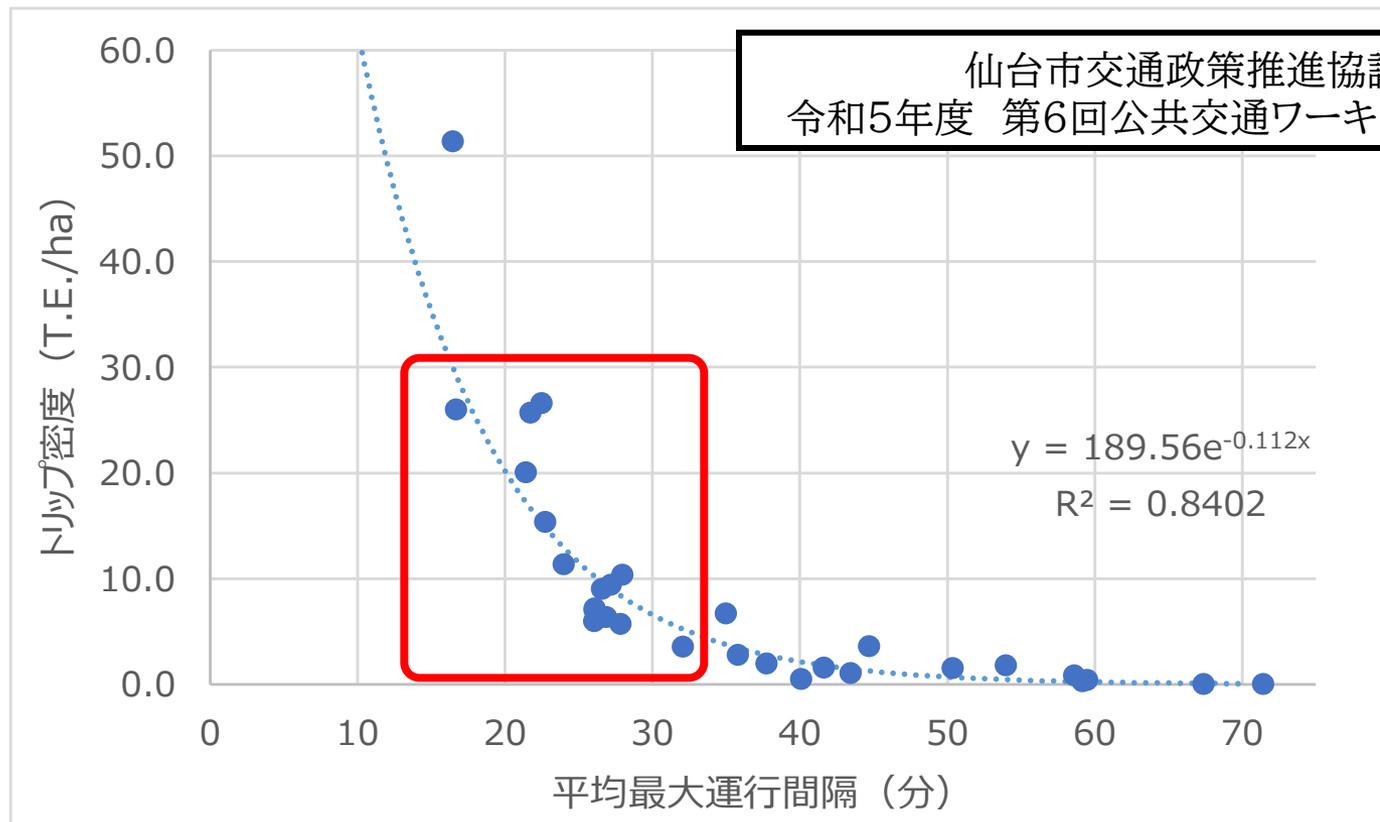
機能は別物でも計画制度は双方を包含しういる

枝 = 都市総合交通戦略, 葉 = 地域公共交通計画の図式ではない

バスが「選ばれる」サービス水準

■ 都市交通として「選ばれる」には, 2~3往復/時が必要

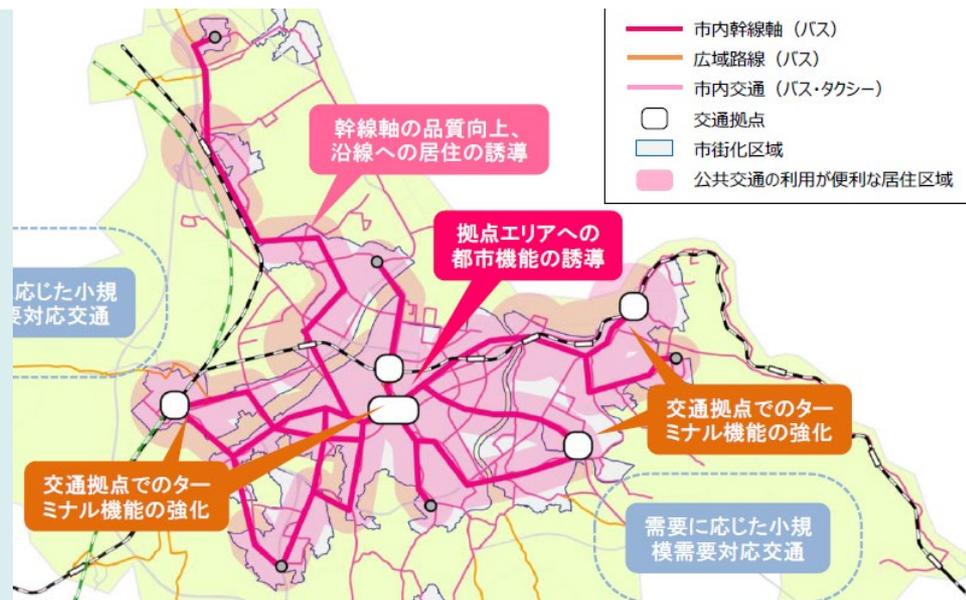
◆ 仙台都市圏PT調査(2019年)の仙台市「大ゾーン」(都心部の00ゾーンを除外)における**バスの最大運行間隔**(平日7~20時台の各一時間の最大運行間隔の平均値)と**バストリップ密度の関連を図示**



地方都市における「公共交通軸」設定の意義

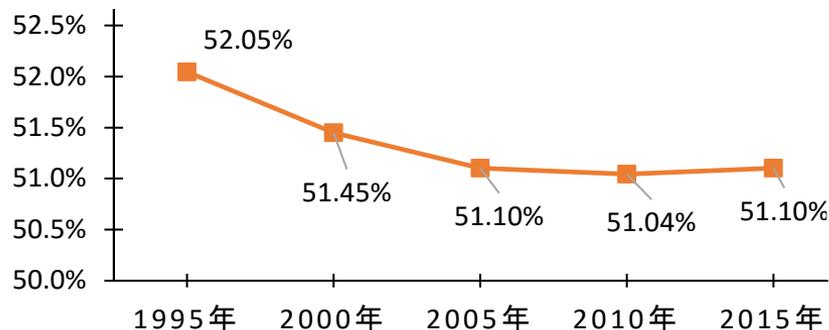
■ 青森県八戸市(人口22万)の地域公共交通計画

◆ 複数事業者(市営バス・南部バス)の運行経路・時刻を政策駅に調整。中心街を起点にバスの**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**



地方都市における「公共交通軸」設定の意義

■ 個人保有のモビリティでは実現できないこと

人びとが「集う」結節点



「待つ人」「歩く人」が
賑わいを演出する

自動運転社会になっても、都市や地域の価値向上を
図るうえで「路線型」の公共交通は引き続き重要！

デジタル技術は地域交通を変えるのか

■ オンデマンド交通は「持続性」が課題

- ◆「オンデマンド交通＝廉価な乗合タクシー」が固定観念に
⇔ 規模の経済性が働きにくく(←概ね4トリップ/台・時が供給限度)
利用者が増えても収支率が高まるとは限らない
- ◆ オンデマンド交通にAIが機能することへの過度な期待
◇ AIは、高密度×ランダムに需要が生じる(→何台もの車両で運行する)場合(≡「流し」のタクシーが成立するような地域)に有効

■ 「計画」の必要性はむしろ高まる

- ◆ データ活用による部分最適(例:特定の目的、時間帯)は目指せるが
多様なニーズや空間の**全体最適は困難**
⇔ データをinput→最適な打ち手がoutput・・・とならない
- ◆ 課題解決手法は、**場所や目的に応じて編集し直す**ことが必要
→ データにより、課題把握の「解像度」が高まることには期待
→ **都市や地域の「目指すべき姿」は規範的に決める(→計画)**

地域交通の「共創領域」を豊かにする

ビジネスとしての地域交通

- ✓ **収益事業**の公共交通（高速乗合・貸切バス，大都市圏の鉄道・バス，地方都市圏の基幹的な鉄道・バス，**流し地域**のタクシー）
- ✓ **MaaS系ベンダー**はビジネス化を志向も，**モビリティ起業者**がなかなか生まれない

- 交通事業者が**チャレンジ**できる×**モビリティビジネス**を**育てる**制度転換が必要
- 交通事業者の**囲い込み**型のモデルとは異なる**文脈**が必要

共創領域

- 交通事業者との「**質保証契約**」：**補助**から「**購入**」へ
- 同業他社・異業種との**価値創造**：**地域公社**
- **インフラ（道路+データ基盤）**をビジネスのトリガーに：**範囲の経済性**と**スマートシティ**

インフラとしての地域交通

- ✓ **生活支援**の交通サービス（地域必需不採算路線 + **非流し地域**のタクシー，自家用有償も）
- ✓ 地方**公営企業**や**第三セクター**のサービス提供
- ✓ 地域モビリティの**データ基盤（オープン化）**

- 生活支援の交通サービスを**社会で支える**視点（**地域公共交通計画**で合意形成）
- サービス提供が**不効率**になる懸念