

地域公共交通を取り巻く環境の変化と新たな動き

1 はじめに

我が国の各地域に存在する公共交通は、通学、通勤、通院、買い物など、住民の日常生活において重要な役割を担ってきた。かつてはほぼ全てが定時定路線で運行されていた鉄道やバスは、都市部を除くと元々運行頻度が少なく、マイカーの普及に伴いその存在感は小さくなっていったが、学生、高齢者、妊産婦、障がい者などにとっては引き続き必要不可欠な移動手段であり、地域社会を維持する上での重要な役割を担っている。

人口減少、高齢化、人手不足といった諸課題を踏まえると、経済成長を前提とした既存の枠組みでの地域公共交通を維持することは不可能であり、国では関係法令の改正・制定を進め、都道府県・市町村と一体となって新たな取組みを進めてきた。本稿では、戦後復興期以降の地域公共交通を取り巻く外部環境を整理した後、奈良県の自治体における具体的な取組みを紹介する。そして足もとの国の方針や業界の動向を踏まえた上で、今後の地域公共交通のあり方について展望したい。

2 関係法令等の動向

1. 需給調整規制（1950年代～2000年代前半）

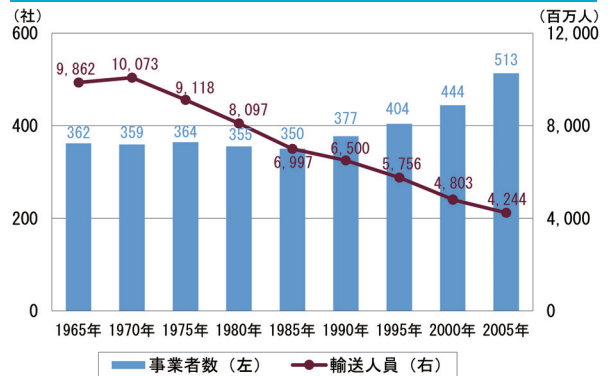
我が国の地域公共交通は、各種交通機関ごとの事業法における需給調整条項により、約50年間にわたり規制されてきた。この規制は新規参入について一定の制限を行うことで、過当競争による安全性の低下などを防止するとともに、市場における独占性を付与することで採算路線と不採算路線との間の内部補助^{注1)}を容易にし、輸送サービスの質の確保を図ることを目的としていた。

例えば乗合バス事業においては、道路運送法

（1951年施行）の規制により高度経済成長期においても参入許可は極めて限定的であった。

一方で、1970年代以降はマイカーの普及に伴う需要後退により、内部補助でのバス路線の維持が徐々に困難となったが、道路運送法においては路線廃止に地元の合意が義務付けられており、多くの路線の運行は継続された（図表1）。

図表1 乗合バスの事業者数と輸送人員（1965年～2005年）



【資料出所】国土交通省

2. 規制緩和（2000年代～）

①需給調整規制の廃止

需給調整規制は、高度経済成長期など右肩上がりに需要が増大する局面では有効に機能していたが、需要後退に伴いその弊害が指摘されるようになったことから、1996年には交通事業全般における需給調整規制の廃止が決定された。

乗合バス^{注2)}とタクシーは、2002年の道路交通法改正に伴い需給調整規制が廃止され、事業への参入が免許制から許可制に、事業からの退出が許可制から事前届出制に変更された。この規制緩和は、事業者の意思決定のみで路線廃止が可能となったという意味で、路線の廃止・見直しの転機となる出来事であったと言える。

②道路運送法の改正（2006年）

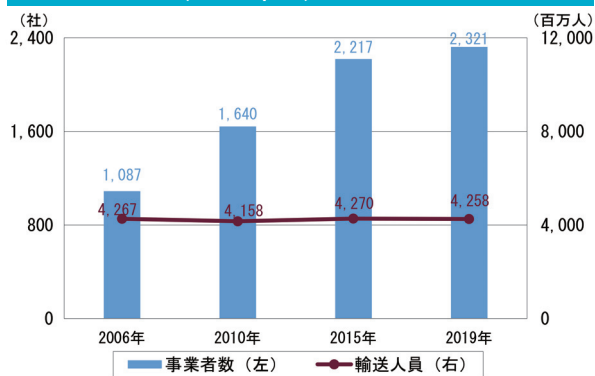
2006年には道路運送法の改正により、「自家用

有償旅客運送制度^{注3)}」が創設された。この制度は、過疎地域での輸送や福祉輸送といった地域における不可欠な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できるようにしたものである。

また、「地域公共交通会議」（「図表3」を参照）が地域の関係者の合意形成の場として位置づけられるとともに、同会議の合意により路線変更や運賃設定が弾力的に行われるようになった。

この時期の地域公共交通を巡る動きは、これまでの定時定路線による乗合事業が輸送人員の減少により先細る中、地域の多様なニーズに的確に対応した運送サービスを提供することで地域社会の活力を維持することを目的としたものであったと言える（図表2）。

図表2 乗合バスの事業者数と輸送人員（2006年～）



【資料出所】国土交通省

（注）2006年の道路運送法改正では、乗合バス事業の対象範囲が拡大され、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシーが乗合バス事業に位置付けられた。そのため2006年以降の事業者数は増加、輸送人員は下げ止まっている（図表1とのデータの連続性はない）。

3. 地域交通活性化再生法

①法定協議会

2007年制定の「地域交通活性化再生法」では、市町村が主体となって幅広い関係者が参加する法

定協議会の設置が規定された。同協議会は、鉄道や航路を含む多様な交通モードについての計画を作成・実施していく組織として、参加応諾や協議結果の尊重が義務化されるなど、前述の地域公共交通会議と比べて実効性が高まった（図表3）。

また、法定協議会において「地域公共交通総合連携計画」を作成し、計画事業について国の認定を受けた場合には、国から市町村への財政面での支援措置が講じられたことから、奈良県内でもバス路線の休止により交通空白地帯の問題がいち早く顕在化した宇陀市がまず同計画を策定し、各地域においても交通課題の把握・分析から計画策定を目指す機運が高まった。

図表3 地域公共交通会議と法定協議会

	地域公共交通会議	法定協議会
目的	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議
対象モード	バス・タクシー（乗合）、自家用有償旅客運送	多様な交通モード
構成員	市町村、県、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者	市町村、県、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、主宰者が必要と判断する者
参加応諾義務	なし	あり
協議結果	法律上規定なし	参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	行える

【資料出所】国土交通省 中部運輸局

②実態を踏まえた法改正とそれに伴う動き

a. まちづくりとの連携（2014年）

2013年に制定された「交通政策基本法」は、個別法に基づき個々に推進してきた交通政策について基本的な理念や施策を定めた法律で、まちづくりと地域公共交通の維持・発展を連携させ、一体的に施策展開を図ることで地域活性化を目指すものである。

この基本法制定を受け、地域交通活性化再生法も「まちづくりとの連携」を推進することを目的に、2014年に一部改正された。地域交通総合連携計画は「地域公共交通網形成計画」に改められ、総合計画や都市計画マスタープラン、観光戦略といったまちづくり施策との連携が計画事項に位置付けられた。例えば吉野町の同計画においては、総合計画を上位計画、観光振興計画を関連計画に位置付けるとともに、奈良県地域公共交通網形成計画との連携を図るとしている。

b. 持続可能な旅客運送サービスの提供（2020年）

2020年の地域交通活性化再生法の改正は、自家用有償旅客運送など地域の多様な輸送資源の活用、MaaS^{注4)}をはじめとする新たな技術など、輸送資源の総動員による移動手段の確保を通じ、持続可能な旅客運送サービスの提供を実現していくことを目的としたものである。

この改正では、地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域が自らデザインする地域交通の実現を推進する仕組みとした（図表4）。

地域公共交通計画は、全国で905件（2024年1月末時点）作成されており、奈良県では、奈良県（全域）と15市町村が作成済となっている（図表5）。

図表4 地域公共交通計画の枠組み



【資料出所】国土交通省

図表5 奈良県内における地域公共交通計画の作成状況（2024年1月末時点）

県全域	奈良県
市町村	宇陀市、五條市、天理市、生駒市、大和高田市、葛城市、広陵町、吉野町、香芝市、川西町、田原本町、東吉野村、大淀町、橿原市、桜井市

【資料出所】国土交通省

c. 地域公共交通の「リ・デザイン」（2023年）

2023年の地域交通活性化再生法の改正は、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続

可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める目的で実施された。

人口減少、少子高齢化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化等による長期的な需要減少は交通事業者の経営努力だけで状況が改善するものではなく、交通事業者と地域の関係者が連携・協働して、公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めていく必要がある。

今回の改正では、関係者相互間の連携と協働の促進が新たに国の努力義務となった。その一環として、利用者の落ち込みが特に深刻なローカル鉄道に対し、自治体又は鉄道事業者からの要請により、国土交通大臣が「再構築協議会」を組織する仕組みが創設された。同協議会は路線の廃止・存続といった前提を置かず関係者が議論する場として位置づけられ、国は協議が調うよう積極的に関与する役割を担うこととなった。

2024年1月にはJR芸備線の一部区間(岡山県、広島県)について、全国で初めて再構築協議会が設置された。全国のローカル線では利用者数が回復する見込みのない路線が数多く存在することから、3月から始まる協議会において取りまとめられる同路線の今後の方策が注目されている。

3 奈良県内における取組事例

1. 奈良県の取組み

奈良県は、都道府県の地域公共交通に関する条例としては全国初となる「奈良県公共交通条例」を2013年に制定した。一般社団法人交通科学研究会の機関誌「交通科学」における論文(参考文献7)では、条例制定の最も重要な成果について、公共交通政策を自治体の法制の中に組み込んだことを挙げている。当時の一般的な考え方は、公共

交通の担い手は民間事業者、認可は国で、自治体は一步引いた立場というものであった。そのような中、奈良県が全国の都道府県に先駆けて、全県的な公共交通に関する条例制定に動いたことは、画期的な取組みであったと言える。

奈良県が、県として条例の制定に動いたことは、「奈良モデル」の存在によるところが大きい。奈良モデルは、「市町村合併に代わる奈良県という地域に相応しい行政のしくみ」で、市町村同士または奈良県と市町村の連携・協働により地域の活力の維持・向上を目指す取組みである。

奈良県の地域公共交通計画では、この奈良モデルの考え方のもと、県内の各市町村の各種計画と整合を図りつつ、県全域を対象地域として、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせや移動環境の向上・利用促進といった具体的な取組みを定めている。この計画の特徴は、市町村をまたぐ路線バス・コミュニティバスの路線をもとに区分けしたエリアを基本的な単位として18のグループに分け、「公共交通とまちづくりのデザイン」というタイトルで、グループごとに具体的な取組みがまとめられているところにある。

また、あわせて各グループのバス路線について、奈良県独自のバスカルテによる診断が行われている。このバスカルテは、路線の利用や収支の状況を5つの指標に基づき示すことで、バス路線の必要性や路線運営の効率性を客観的に診断している。この診断結果は、早期に実施すべき改善策や中長期的な課題を検討する上でのベースとなっている(図表6)。

図表6 奈良県地域公共交通計画におけるグループごとの具体的取組み（一部抜粋）

a. 中部 E-1 グループ（大和高田市、橿原市、葛城市、広陵町）

●公共交通の位置づけ

- ・一部を除き通勤・通学の利用者が多い
- ・高田3駅エリアが地域の核となっており、アクセス手段としてバスが機能
- ・沿線に商業施設等が多く立地

●課題

- ・事業者等の運営努力だけでは路線維持が困難
- ・商業施設等は自家用車の利用者が多く、公共交通利用への転換を図る仕掛けが必要
- ・施設の中でも需要の多いイオンモール橿原の最寄り駅の金橋駅の利用者数が少ない
- ・駅のバス停から各施設へ傘をささずに行けるような利用環境の改善が必要

●方向性

○住民向け

【目標】通院・買い物等、必要な用事を車がなくとも便利に

- ・住民のニーズに応じた交通モードの導入
- ・鉄道と路線バスの乗り継ぎの利便性向上と待合環境、利用環境の向上
- ・デジタル技術等を活用した新たな利用促進策の取組立案と効果的な情報発信

○観光客向けはなし

●バスカルテ

系統名	高田イオンモール線		高田新家線		高田五條線	
	イオンモール橿原～竹取公園東（広陵町）		近鉄大和高田駅～竹取公園東（広陵町）		近鉄大和高田駅～忍海（大和高田市）	
年度	2021年度	2020年度	2021年度	2020年度	2021年度	2020年度
1便当たり利用者数	【基準】3人以上 12.6	13.0	4.3	4.5	5.7	6.1
平均乗車密度	【基準】2人以上 5.3	5.4	2.5	2.5	2.5	2.5
最大乗車人員	【基準】10人以上 31	30	14	12	47	46
収支率	【基準】40%以上 74.4	68.6	50.6	46.2	52.1	45.8
利用者1人当たり行政負担	【基準】2,000円以下 75	46	286	246	503	375

b. 東部 C グループ（宇陀市、曾爾村、御杖村）

●公共交通の位置づけ

- ・近鉄名張駅と榛原駅から曾爾高原などの観光資源までは路線バスでアクセス可能
- ・曾爾村から榛原駅に向かう生活路線
- ・奥宇陀わくわくバスでは貨客混載を実施

●課題

- ・事業者等の運営努力だけでは路線維持が困難
- ・生活交通の利用喚起が不足
- ・多くの観光客が自家用車で来訪

●方向性

○住民向け

【目標】通院・買い物等、必要な用事を車がなくとも便利に

- ・複数交通モード（貨客混載等）の取組み
- ・デジタル技術等を活用した新たな交通サービスの検討

○観光客向け

【目標】公共交通を利用した観光のための取組実施

- ・観光客取込のための運行ルート変更の周知強化
- ・公共交通を利用して登山やトレッキングができる施策の検討
- ・公共交通の利用につながる観光イベントの企画・発信を強化

●バスカルテ

系統名	宇陀地域連携コミュニティバス		曾爾香落溪線		名張奥津線	
	榛原駅～曾爾村役場前		名張駅前～山柏西（曾爾村）		名張駅前～敷津（御杖村）	
年度	2021年度	2020年度	2021年度	2020年度	2021年度	2020年度
1便当たり利用者数	【基準】3人以上 3.2	3.6	7.3	7.2	9.5	10.9
平均乗車密度	【基準】2人以上 1.8	1.8	2.1	2.1	2.4	2.7
最大乗車人員	【基準】10人以上 26	25	24	13	35	38
収支率	【基準】40%以上（コミバス20%以上） 32.3	25.1	32.9	30.1	34.0	34.8
利用者1人当たり行政負担	【基準】2,000円以下 2,215	1,965	622	607	290	246

【資料出所】奈良県資料をもとに当研究所作成

2. 県内市町村の取組み【広陵町】

奈良県では、前述（図表5）の通り15市町村が地域公共交通計画を作成しており、各地域に合った地域公共交通を実現するための施策策定や、その施策に則った具体的な取組みを推進している。

ここでは、地域公共交通に関する施策において先駆的かつ特徴的な取組みを行っている広陵町の取組みについて紹介する。

a. 住民アンケートの実施

広陵町では、地域公共交通計画を作成するにあたり、住民アンケート調査を実施した（調査期間：2021年11～12月）。その目的は、コミュニティバス「広陵元気号」をはじめ、町内各地域で運行している公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）について、効果的・効率的な運行を検討し、利用者の利便性向上に向けた基礎資料にするためであり、県に比べて住民に近い立場の市町村が計画を作成する上で、理想的なプロセスと言える。

アンケート結果のうち、新たな公共交通の考察に関連するものを紹介すると、「コミュニティバス『広陵元気号』の利用状況（利用しない理由）」「デマンド交通の利用意向」「自家用有償旅客運送の利用意向」などがある。以下はその結果の概要である。

コミュニティバス『広陵元気号』の利用状況

「ほとんど、あるいは全く利用しない」の割合が95.1%で最も大きい。

【利用状況】

項目	割合
日常的に利用する	0.7%
週1～2回利用する	0.4%
月1～2回利用する	3.8%
ほとんど、あるいは全く利用しない	95.1%
合計	100.0%

【資料出所】広陵町地域公共交通計画【アンケート調査編】をもとに
当研究所作成（以下同様）

【利用しない理由（複数回答・回答率5%超を抜粋）】

項目	割合
自家用車が使えらる	64.9%
利用する必要がない	60.6%

目的地まで時間がかかる	13.9%
バスの運行情報が分かりにくい	9.0%
目的地にバス停がない	8.8%
目的地への到着時間に間に合わない	7.8%
家の近くにバス停がない	7.2%
乗継が合わない	6.5%
バス停の場所が分からない	5.8%
時刻表が分かりにくい	5.4%

デマンド交通の利用意向

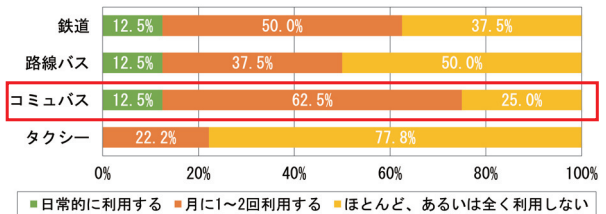
利用希望（「利用したい」+「広陵元気号がこれに変わるならば利用したい」）は19.1%で、うち30.6%が75歳以上であった。

【利用意向】

項目	割合
利用したい	16.6%
利用しないと思う	56.9%
よく分からない	24.0%
元気号がこれに変わるなら利用する	2.5%
合計	100.0%

利用希望者のうち、免許返納者が利用する公共交通はコミュニティバスが最も多い。

【免許返納者の公共交通利用】



自家用有償旅客運送に関する意向

同運送の考え方そのものに賛成できない人は5.0%と少数であったが、知らない人の運転する車に乗ることは抵抗のある人が多かった。

項目	割合
考え方には賛成するが、知らない人の運転する車に乗ることに抵抗がある	51.9%
利用しやすければ、近所付き合いない人や知らない人の運転する車であっても利用したい	16.4%
近所付き合いない人や知り合いの運転する車であれば、積極的に利用したい	7.4%
移動の機会拡大となるため、積極的に利用したい	7.3%
移動の機会拡大となるため、地域で運行を実施したい	6.9%
考え方に賛成できない	5.0%
その他	5.1%
合計	100.0%

b. 新たな交通ネットワークの検討

広陵町では、住民アンケートの結果を踏まえ、自家用有償旅客運送の導入を目指し、MaaSの考え方を取り入れ、AI予約システムを活用した新たな交通ネットワークの検討を進めることとなった。

その過程で住民の思いを施策により反映させるため、2022年8月～9月に3回にわたり住民ワークショップを開催した。参加者はアンケート回答者のうち、ワークショップへの参加を希望した人で、運賃など利用者目線の議論を中心に、町職員を交え活発な意見交換が行われた。このワークショップにより、新たな交通ネットワークの方向性が概ね固まったと言える。

また広陵町では、このワークショップと並行し、交通事業者やシステム運営会社の参加のもと、サウンディング型市場調査を実施した。予約方法や決済方法などに関する各事業者の提案は、広陵町に最適な方法を検討する上での貴重な判断材料になったようである。

c. 運行開始

2023年10月、奈良県内初のAIを活用した予約型乗合バス「のるーと広陵元気号」（以下、AIバス）が有償での運行を開始した。これまで広陵町内では定時定路線のコミュニティバス「広陵元気号」が3路線で運行されてきたが、利用の低迷する2路線をAIバスに変更した。利用者が多い1路線は増便するが、効率化のため運行エリアは縮小し、その分はAIバスでカバーすることになった。乗降地は町内に約150か所ある専用の乗降場所が指定できる。

AIバスは自家用有償旅客運送で運行されるが、上記の通り、アンケートによって約半数が知らない人の運転する車に乗ることに対して抵抗のあることが分かったこともあり、運転手は運行事業者

である県内の交通事業者が担っている。

AIが予約状況に応じてリアルタイムに目的地への最適な経路を表示し、運転手はその表示をもとに運行している。またAIは、時間帯別の渋滞状況などを学習するため、今後より一層効率的な運行が期待される。

d. AIバスの効果

配車の予約は、アプリまたは電話で希望日の3日前から可能となる。2023年12月末時点でのアプリの利用比率は6割程度とのことで、この比率は同じ予約システムを導入している他自治体に比べて高くなっている。広陵町では各地区において住民向けにAIバスの乗り方説明会を開催し、アプリのダウンロードから乗降場所の検索方法、予約方法等について実演を交えて説明しており、その効果が現れた形となった。

AIバスの利用者の年齢層を踏まえると、高齢者がスマホアプリを積極的に利用するきっかけとなる効果もあると思われる。情報通信技術を活用できる人とできない人との間に生まれる格差をデジタルデバインドと呼び、主に高齢者において社会問題となっているが、広陵町においてはAIバスの導入がデジタルデバインド対策にもつながっていると見える。



(上) のるーと広陵元気号



(右) AIバスの乗降場所

4 人手不足等への対応

1. 2024年問題

2024年問題とは、2019年に施行された働き方改革関連法が5年間の猶予を経て、2024年4月から自動車運転業務等に適用されるにあたって生じる様々な問題を指す。特に道路貨物輸送（トラックなど）では、労働時間の制約が厳しくなる中、輸送体制の見直しや人員の確保といった施策への対応が道半ばの企業が多く、社会問題となっているところである。

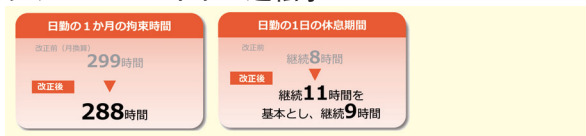
そのような中、バス、タクシーといった地域公共交通の事業者にとっての最も大きな課題は、改善基準告示^{注5)}の改正によりドライバーに必要な休息時間が長くなることで、時間外労働に制約が生じることである（図表7）。その結果として同じ業務量に対して新たな人員の確保が必要となり、人手不足に拍車がかかることとなる。

図表7 バス・タクシー運転者に関する改善基準告示改正のポイント

バス運転手



タクシー・ハイヤー運転手



【資料出所】国土交通省

ドライバーの賃金水準が他業態と比べて見劣りする中、人材確保と離職抑制のためには賃上げが必要となるが、エネルギー価格の高騰などもあり、賃上げの原資となる収益確保が難しいケースも多い。

そのような中、奈良県内では乗合バス、タクシー

ともに2022年以降に運賃改定が行われた。いずれも値上げとなるが、乗り控え等はあまり見られず、利用者にスムーズに受け入れられたと言える。足もとは観光客の増加もあって収益状況は改善しており、ドライバーの募集に対する応募者も増加しているようだ。2024年4月の改善基準告示の改正後、すぐに大きな混乱が生じる可能性は低いものの、今後の人口減少社会を見据えると、人手不足対策が事業者にとって当面の最重要課題であることには変わりがないだろう。

2. 制度改正等

国は、自動車運送業など人手不足が顕著な業種について、「特定技能」^{注6)}の対象に追加する方向で検討を進めている。あわせて自動車運送業のドライバーに必要な第2種免許試験の多言語化に向けた環境整備を進めており、バスやタクシーのドライバーに外国人が就労する道が開かれようとしている（すでに永住権を持っている永住者、日本人や永住者の配偶者、日系ブラジル人等の日系人といった「身分に基づく在留資格」を持つ外国人ドライバーは存在している）。

タクシーに関しては「ライドシェア」の議論が活発化している。国はデジタル行財政改革会議の中間とりまとめ（2023年12月）において、配車アプリでタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・ドライバーを活用してタクシー事業の一環として運送サービスを提供する「日本版のライドシェア」を速やかに実施していく方針を示した。タクシー業界からは売上減少や安全面の懸念から反発の声が上がっており、それに配慮する形で地理試験の廃止などタクシー事業に対する規制緩和も盛り込まれたが、本格的な導入には更なる議論が必要な状況となっている。

大阪・関西万博の開催が間近に迫っていることもあり、大阪府と大阪市ではタクシー会社以外の新規参入事業者による運用を含んだライドシェアの案が公表されている。万博期間中の大阪市内の交通状況を踏まえると即効性は高いが、足もとの課題解決を目的に判断すべき問題ではないだろう。

5 おわりに

我が国では、地域公共交通の多くが独立採算の民間事業者によって運営されてきた。しかしながら、高度経済成長期以降、このモデルは徐々に崩壊していき、各事業者による採算路線から不採算路線への内部補助や、国・自治体による公的負担によってどうにか維持してきた路線も多かったが、交通事業者の経営、国・自治体の財政の両面からこのような対応は限界を迎えている。そこにコロナ禍やドライバー不足の問題が加わり、公共交通のあり方を抜本的に見直す時期が到来したのが、ここ数年の状況となっている。国が2023年の地域交通活性化再生法において「地域公共交通のリ・デザイン」（再構築）をキーワードにしたのは、このような背景が根底にある。

本稿では奈良県内におけるリ・デザインの事例として広陵町のAIバスを紹介したが、国の支援する自動運転の実証事業が県内の複数の市町村で行われるなど、新たな技術を活用したり・デザインは着々と進んでいる。最近の技術革新のスピードを踏まえると、これらの自動運転の技術が近い将来に実用化され、バス路線の維持や人手不足の解消の一助になっていくことも十分考えられる。

地域公共交通のリ・デザインを進めていく過程では、地域住民の意向を踏まえた交通手段を提案していくことが不可欠になる。一方で、住民向けの

アンケート調査や法定協議会での意見等の集計について、その結果が公共交通の利用者ニーズに必ずしも合っていないという調査結果もある。この調査では、ある地域における民間バス路線廃止後の公共交通手段に関するアンケートを階層分析法（AHP）^{注7)}で分析したところ、公共交通を利用しない人（未利用者）と頻繁に利用する人（利用者）とでは、希望する交通手段が真逆の結果となった。具体的には未利用者は「コミュニティワゴン^{注8)}、乗合タクシー、市営乗合バス」の順、利用者は「市営乗合バス、乗合タクシー、コミュニティワゴン」の順に希望が多かった（参考文献9）。公共交通の廃止に関して地域全体を対象にアンケート調査を実施した場合、通常、希望だけ表明して実際には使わない人の方が圧倒的に多い傾向がある。つまりこの調査結果は、単純に結果を集計すると本当に利用する人のニーズから外れる可能性があることを示唆しており、真に利用者の意向を踏まえた交通手段を検討・導入することは難解で、かつ手間のかかる作業であることが分かる。広陵町の事例のように、ワークショップやサウンディング調査を通じ、様々な視点から議論していくことが理想的であろう。

現在はマイカーの利用が中心の人にとっても、自分が交通弱者になった際には、公共交通が生活の足として欠かせなくなる。しかしながら公共交通は、そのような時に都合よく希望通りの移動手段として提供されるものではない。自分が移動手段に困っていない段階から将来の公共交通の問題を自分事として認識して行動することが求められる。幅広い年齢層の地域住民が公共交通に興味を持ち、機会があれば積極的に議論に加わっていくことが、中長期的なまちづくりの視点から重要となるだろう。（秋山利隆）

【注釈】

注1) 内部補助とは同じ企業の中で赤字の部門が生み出す損失を黒字の部門の利益によって補填することを言う。バス事業者における内部補助は、路線バス事業において黒字の路線が赤字の路線を補助するものと、路線バス事業の赤字を高速バスや貸切バス事業、不動産などその他事業の黒字で補助するものの大きく2つのパターンがある。前者は地方部の中小事業者に、後者は都市間的高速移動や観光需要のある都市部の大手事業者に多く見られる。

注2) 貸切バスについては、需給調整規制が弾力的に運用されており、高度経済成長期を通して事業者数の増加が続いた。そして乗合バスに先駆け1999年に需給調整規制は廃止された。

注3) バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務経費等の営利を目的としない妥当な範囲内）となっている。

注4) MaaS (Mobility as a service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を行うサービスであり、目的地における観光以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

注5) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、バス・タクシー運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休憩時間について基準等が設けられている。

注6) 国では、深刻化する人手不足への対応として、生産性の向上や国内人材の確保のための取組みを行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるため、在留資格「特定技能1号」及び「特定技能2号」

を創設している。現在、特定産業分野として12分野（介護、ビルクリーニング、素形材・産業機械・電気電子情報関連製造業、建設、造船・舶用工業、自動車整備、航空、宿泊、農業、漁業、飲食物品製造業、外食業）が指定されている。

注7) 財・サービスの漠然とした「良さ」をいくつかの評価基準から定量的に評価したもの。本稿の事例では「運賃負担額」「乗降地点」「ダイヤ本数」などの評価基準をもとに、普段の交通機関利用の有無別に、希望する交通手段の総合評価が行われている。

注8) この地域におけるコミュニティワゴンは、道路運送法に定める「自家用有償旅客運送」のうちNPO等が運営する「公共交通空白地有償輸送」のほか、同法規定の範囲外となる「無償・ボランティア輸送」が含まれる。なお、コミュニティワゴンという分類は、道路運送法上存在しない。

【参考資料】

1. 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(理念編・実践編・別冊第4版(令和5年10月))
2. 国土交通省中部運輸局「はじめての地域公共交通」
3. 一般財団法人地方自治研究機構「地域公共交通に関する条例」(令和6年1月14日更新)
4. 高橋愛典(2011) 商経学叢第57巻第3号2011年3月「バス事業規制緩和後の10年ー需給調整廃止政策の評価に向けてー」
5. 橋本昌史(1999) 運輸政策研究 Vol.2 No.1 1999 Spring「旅客運輸の需給調整規制の見直し」
6. 島田勘資(2014) 運輸政策トピックス「交通政策基本法の制定について」
7. 南聡一郎(2014) 交通科学 Vol.45, No.2「条文比較分析からみる公共交通条例の含意」
8. 松本光正(2023) ナント経済月報 2023年9月号「外国人雇用の全体像がこう変わる」
9. 西藤真一(2022) ナント経済月報 2022年3月号「地域交通をどう維持するかー住民ニーズの視点からー」