

まちづくりの観点から考える地域公共交通

吉田 樹

福島大学教育研究院 教授（経済経営学類担当）・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）

1 はじめに

高齢社会の進展に加え、近年では、運転士不足を背景としたバス路線の減便・廃止が各地で生じている。こうした状況を受け、地域公共交通政策の主要な関心は、いわゆる「交通空白」の解消に向けられている。しかし、地域公共交通をめぐる課題は、単なる「移動手段の確保」にとどまるものではない。本稿では、自家用車依存が都市の持続性にもたらす諸問題を整理したうえで、地域交通のR・デザイン（再設計）をまちづくりの戦略として位置づけるための考え方を示す。

2 自家用車依存が都市の持続性にもたらす諸問題

地方都市は、自家用車保有を前提とした都市構造への転換が進み、居住地や目的地施設が郊外に分散した結果、日常生活における移動の多くを自家用車に依存する状況が形成された。こうした自家用車依存型の都市構造は、若年層の流出要因とも密接に関わる。企業等の東京一極集中に関する懇談会（国土交通省国土政策局）の調査結果では、東京圏への移住要因となった地元の事情として、女性の場合、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」が挙げられている¹⁾。

また、自家用車依存度が高い市町村ほど交通分野の家計支出が高額になる傾向がある。表-1は、家計調査（総務省統計局）結果に基づき、公共交通の運賃等への支払額と、自家用車の維持費を求めたものである（2024年：2人以上世帯）。全国

の市区町村を人口規模別に集計した結果、小規模自治体ほど、自家用車維持費が卓越する傾向にあり、公共交通運賃等と合算した交通分野への家計支出も高い傾向にある。加えて、自家用車の維持費は増加基調にある。図-1は、交通分野の家計支出額（2人以上世帯）について、2000年の同一四半期からの変化率を示したもののだが、直近（2024年第4四半期）の自家用車等維持費は約1.5倍になった。家計全体の消費支出が微減したなか、インターネットや携帯電話の普及で家計支出が増加した通信費と同等の上昇率であり、自家用車の保有による家計負担が相対的に大きくなっている。地方都市では、自家用車を複数台保有して、移動の自由度を確保する世帯も少なくないが、これからは、経済的な理由で難しくなる可能性がある。一方、公共交通運賃等への家計支出額は、2000年と比べて2割余り低下した。交通事業者の収益事業として路線網が形成された日本の公共交通は、運賃収入の減少がサービス水準の切り下

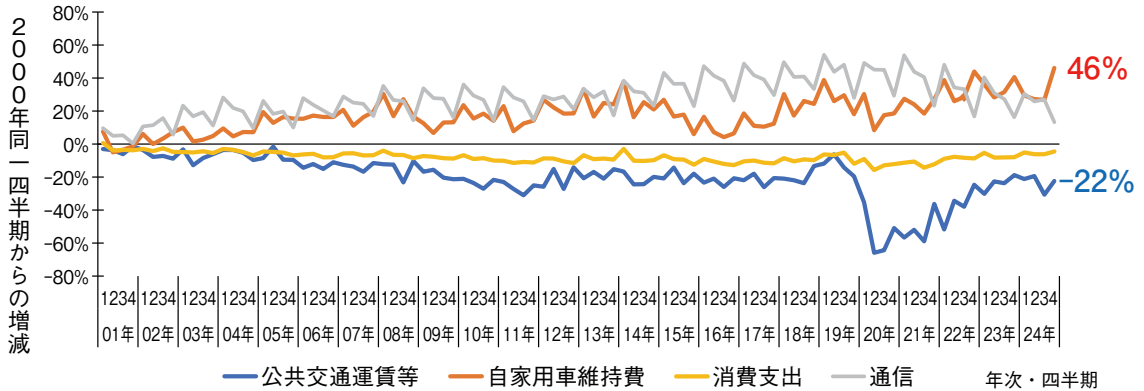
【表-1 交通分野の家計支出（2024年）】

都市階級	交通分野の家計支出 ①+②	公共交通運賃等 ①	自家用車維持費 ②
政令指定都市／東京都区部	219,041	66,311	152,730
人口15万以上の都市（上記除）	247,485	48,401	199,084
人口5万以上15万未満の市	251,718	37,935	213,783
人口5万未満の市／町村	256,768	20,822	235,946

総務省「家計調査」より筆者作成（単位：円）

公共交通運賃等：鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代の合計額
自家用車維持費：有料道路料、ガソリン、自動車等部品、自動車等関連用品、自動車整備費、年極・月極駐車場借料、他の駐車場借料、自動車保険料（自賠責）、同（任意）の合計額

1) 国土交通省ホームページ（<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001409459.pdf>）



【図-1 家計調査(2人以上世帯)における2000年の同四半期からの増減率】

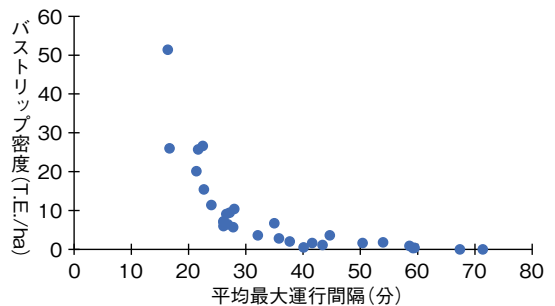
げにつながりやすい。そのため、政策的に関与しない限り、自家用車の保有が難しくなった生活者の活動機会が低下し、地域経済の衰退を招く懸念がある。

3 地域交通のリ・デザインをまちづくりの戦略に位置づける

地域公共交通には、都市交通の円滑化を図るための機能と、日常社会生活に欠かせない活動機会を確保するための機能がある。まちづくりの戦略として地域公共交通を活かすためには、都市や地域のなかで、それぞれの機能をどうデザインするのが問われる。

前者では、自家用車利用を抑制するため、都市内に基幹的な公共交通を位置づけることが求められる。図-2は、仙台都市圏パーソントリップ調査(2019年)の結果から、仙台市内の大ゾーン²⁾ごとに、バスの最大運行間隔³⁾の平均値とバストリップ密度の関連を図示したものである。運行間隔が30分よりも短くなると、バス需要の発生密度が大きく増加しており、自家用車利用からの転換を図るには、少なくとも1時間に2往復以上の運行が必要であることが示唆される。しかし、都市部の基幹的なバスサービスの維持は、バス事

業者の経営判断に委ねられることが多く、運行頻度の切り下げが起こりやすい。こうしたなか、青森県八戸市(人口21万人)では、同じ経路を運行する異なるバス事業者のダイヤを調整し、八戸駅・中心街間を10分間隔⁴⁾の運行としたことで、利用者を増やした。加えて、同市内では、1時間に2往復以上の運行を確保するバス幹線軸が各方面に設定されており、その沿線を立地適正化計画の誘導区域に指定することで、土地利用政策との連携を図っている。人口減少下の地方都市に求められる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を指向するうえでも、既存の路線バスを最大限に活用する施策は合理的である。



出所：仙台市交通政策推進協議会 令和5年度第6回公共交通ワーキング資料6-2

【図-2 バスの運行間隔と需要発生密度との関連】

2) 都心部の00ゾーンを除外

3) 平日7～20時台の1時間あたり最大運行間隔の平均値

4) COVID-19禍を経た現在は15分間隔で運行されている。



一方、後者の機能は、自家用車の利用が中心となっている人口の少ない地域や、鉄道や路線バスを利用しにくい生活者の移動を支援することを目的としている。前者とは異なり、運行頻度の多さよりも、目的地施設へどれだけ行きやすいかというアクセシビリティを重視する「生活支援交通」に位置づけられる。近年では、情報通信技術を活用した移動サービスを提案する企業が増え、AIを用いたオンデマンド交通は、都市部でも導入が広がっている。また、地域で必要な輸送サービスを事業として提供することが難しい場合に、自家用車を使用して有償で運送できる制度も拡充されている。これにより、従来の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に加え、公共交通事業者が自家用車を活用できる新たな仕組み（日本版ライドシェア）が創設された。しかし、これらの取り組みは導入自体が目的化し、短期間の試行で終わってしまう例も少なくない。小規模需要に対応する移動サービスは、一度に運べる人数に限られるため、採算を取りにくいという構造的な課題がある。そのため、地方公共団体が関与しつつ、外出機会と費用負担のバランスを踏まえて、住民自身が運行形態やサービス水準を選択できる仕組みをつくることが重要である。将来、情報通信技術によって移動サービスの選択肢が多様化しても、

こうした住民主体のボトムアップ型アプローチの必要性は失われないだろう。

4 さいごに

地域公共交通のり・デザインは、単に「生活支援交通」として住民の活動機会を保障するだけでなく、都市の持続性にも大きく関わる重要な政策である。公共交通には、外出による健康増進、環境負荷の軽減、道路混雑の緩和、地域価値の向上といった多様な外部効果がある。これらを踏まえると、利用者の負担や事業者の経営努力にのみ依存するのではなく、社会全体で公共交通を支える仕組みへと転換することが求められる。

近年、路線バスの運転士不足が深刻化している。その背景には、人件費が十分に確保されにくい状況を生み出してきた構造的な問題、つまり、公共交通を社会全体で支える仕組みが整ってこなかったという根本的な要因がある。地方公共団体の多くは、地域住民・地方公共団体・交通事業者が参画する協議会を設置し、地域交通法に基づく法定計画（地域公共交通計画）を策定している。そのなかで、本稿に述べた諸課題に対する共通理解を形成し、実行に移せるかが問われている。