

研修参加報告書

「交通空白解消セミナー」

日本共産党 楠木宏彦

講師 早稲田大学 電動車両研究所研究院客員准教授 井原雄人

日程 2026年1月13日～14日

場所 西新宿リファレンス西新宿

1. 交通空白と地域公共交通の役割①

(1) 家族の送迎負担が家庭内の問題に隠されている。

高齢者の免許証返納者は比較的少ないが、持っけていても「運転しない」「運転の意志がない」というケースが多い。

移動の問題は実は、アンケートでは「困っている」とは出てこない。

送迎の負担が子どもの通塾、高齢者の通院などで家族が送迎の負担をしている。

(2) バス運転手不足の実態と支援策

なぜか→ 労働時間(拘束時間)が長く、賃金が安い。

拘束 13 時間、賃金が出る時間は 8 時間。(「なかやすみ」などがある)

車掌がなくなり、ワンマン化により、運転手の仕事が増えている。

2024 年問題 連続 5 時間勤務は NG。

休息时间 8 時間→11 時間になった。

自治体の支援策は

- ① 就職説明会
- ② 大型 2 種免許取得の補助
- ③ 他業種との連携
- ④ 自治体職員が兼業。

(3) 公共交通空白地域の拡大

地域としては空白ではないが、時間帯に空白があるものを含む。

- ① 自宅からバス停などへの一定の距離がある。
- ② 勾配や歩道の整備状況も加味する。高齢化により「空白区域」が増える。距離を歩けない、急な坂道を歩けない、道路がデコボコで歩きづらい。
- ③ バス停があってもダイヤがなければ時間の空白。
- ④ タクシーが 30 分以内に配車されない。

(4) 地域公共交通活性化・再生法

(定義) 地域住民の移動、または、観光旅客その他訪問者の移動のための公共交通機関。



(事業者)バス、タクシーなどのほかに「自家用有償旅客運送者」

(5) 地域公共交通に求められる役割と価値

① 地域住民の移動手段の確保

② 外出機会の増加による賑わいの創出や歩くことによる健康増進

コミバスと商店との連携——ポイントなどの付与。

まちづくりに与える効果も評価する。

地域公共交通はまちづくりの手段。

地域公共交通を交通事業者の内部補助を含む経営努力や、自治体からの赤字補填だけで維持することは困難になっている。「移動手段」としての価値だけではなく、地域資源と組みあわせることで「まちづくりの手段」としての価値を見出す必要がある。

③ 観光客等の来訪者の利便性や地域内の人の交流を活発化

観光時の公共交通利用には、地域内の回遊性が必要。

④ コンパクトシティのネットワークの実現

移動手段としての価値だけではなく、移動手段があることによって得られる価値がある。

直接的な価値だけではなく送迎負担や定住促進への価値。

SDGs目標 11 は、「公共交通機関の拡大」(「維持」ではない)を提案している。

2. 交通空白と地域公共交通の役割②

(1) 法制度の変遷

○戦後～高度経済成長期

サービスの安定供給を優先し、需給調整による交通事業者の地域独占と内部補助

○国鉄分割民営化(1987年)

○規制緩和の時代(2000年～)

受給調整を廃止し、サービスの質・量は交通事業者の競争に委ねる。

鉄道・バス・タクシーなどの規制緩和。

○地域公共交通総合連携計画(2007年)

○地域公共交通網形成計画(2014年)

○地域公共交通計画+努力義務化(2020年)

○競争どころではなくなった時代 地域公共交通のり・デザイン

自治体、事業者、地域が一体となり公共交通の活性化・再生に取り組む。

地域交通法の改正 2024年 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

(2)2020年地域交通法の改正(地域公共交通計画作成の努力義務化)の概要

○持続可能性のある旅客輸送サービスの提供

地域の旅客輸送サービスを継続する仕組みを構築

○他の種類の旅客運送事業への転換

・需要に合わせた旅客事業のダウンサイジング(路線バス、乗用タクシー、自家用有償旅客運送等の組み合わせ)

・定時定路線からデマンドへ

・運行主体を事業者から自治体へ

・路線バスの廃止などに対して、自家用有償旅客運送の導入

・路線・運送区域の変更による、公共交通交通空白区域の解消

→→→地域の輸送資源総動員し、持続可能な旅客輸送サービスを提供

(3)2023年地域交通法の改正

○バス・タクシー等の再構築に関する仕組みの拡充

・地域公共交通利便増進事業の拡充

自治体と交通事業者が、サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結し、「エリア一括協定運行事業」を創設

国は、インフラ・車両整備に対して、予算面で支援。

・道路運送高度化事業の拡充

AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス導入など交通DX・GXを推進する事業を創設

○地域の関係者の連携と協働の促進

・自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」「連携と協働」の促進

(4)社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)

地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク(鉄道・バス路線)を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取り組みを支援する。

(5)「オンデマンド」と「定時定路線」の需要

「オンデマンド」……バス停まで歩けない高齢者が多く、ドア・ツー・ドアのサービスが必要

「定時定路線」………予約の手間が不必要。決まった時間に乗れる。

(6)交通サービスの組み合わせ事例(豊岡市)

・コミュニティバス 市中心部の循環コミュニティバス。

・路線バス 中心部から生活拠点を運行。

・市営フィーダー系統バス 生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行。

・市営デマンドバス・タクシー 利用者が多くを見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行。

・地域主体交通 デマンド型の自家用有償運送

成果…… 交通空白地域の発生を防止

運行経費の抑制

市内のバス交通の効率化

(7)地域公共交通計画に必要な要素は

①地域の将来像

「すべての人が必要な時に、必要な場所に、移動できるまち」

②将来像に必要な要素

公共交通が便利である(15分に1本)。

便利な公共交通が持続可能である。

3. ライドシェアとデマンド運行

(1)自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入の経緯

【背景】路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が困難。高齢化により個別運送サービスへの需要が急増。

公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合に自家用車による有償運送を例外的に許可。ニーズの増加に伴い、例外的な許可が常態化する。(2006年時点で2138団体)

【法改正】道路運送法改正(2006年)

自家用有償旅客運送制度の創設

過疎地域や福祉といった地域住民の生活維持に必要な輸送がバス・タクシーにより提供されない場合に、市町村やNPO等が自家用車を用いて有償で運送できる制度を創設。

(2)日本版ライドシェア(自家用車活用事業)

2023年度より実施

・タクシーの不足する地域・時間帯に限定。

・タクシー事業者が運転手の雇用・教育、運転管理および車両整備・事故対応を実施し、タクシー事業の一環としてサービスを提供。

・サービスの提供は、アプリ配車による事前確定運賃のみとし、運賃はタクシーと同額。

日本版ライドシェアとは

①アプリ・電話を介し(配車)

②利用者の求めに応じた(需要、デマンド)

③旅客事業者によらない(自家用車による)

④事前に価格が確定する有償の(運賃。料金)

⑤基本手に相乗らない(シェアではない)

(3) デマンド運行のパターン

- ① 迂回ルート型……………「定時定路線の運航に加え、デマンド時のみ迂回して運行」。
デマンドをした人は最寄りで乗車でき、利便性は向上するが、もともと乗っていた人には余計に時間がかかり、定時性が失われる。
- ② 逆デマンド型……………「地域内で同じ場所へ移動したい同乗者を募集」。
自分のために迎えに来てもらう(デマンド)より、移動する人がいる場合に「ついでに」同乗させてもらう。
- ③ 地域お迎え型……………「地域内をデマンドで周回し、利用の多い目的地へ運行」。
利用の多い場所が限られていれば、地域内のみデマンドで運行し、目的地への到着は定時運行できる。
- ④ 区域運行型……………「決められた区域の停留所間をデマンドに応じて運行」。
区域内に限れば、一般のタクシーと同様の利便性を提供できるが、需要の異なる運行となるため、相乗りは減少する。

【区域運行の事例(三条市)】

- ・市全域を対象としたデマンドタクシー(区域運行)を2011年より実施。
- ・市内610か所の停留所を設置(半径300mに一か所)
- ・400人/日の利用があるが、81%が1人での乗車。
- ・利用者が増加したことで、市の負担額は61%増加。

4. 自動運転の現在地

(1) 自動運転の意義

経済産業省の視点

① 産業競争力の向上

- ・自動車産業の国際競争力強化
- ・新たな関連産業(センシングや通信技術)の創出
- ・運輸・物流業の効率化

国土交通省の視点

① 安全な道路交通

- ・運転手のミスによる交通事故の削減
- ・交通渋滞の緩和
- ・環境負荷の低減

② 快適に移動できる社会

- ・運転の快適性の向上
- ・労働力不足への対応

(2) 自動運転社会実装推進事業の実態

- ・2023年～24年に多くの地域で実証試験が行われた一方で、社会実装につながる取り組みとなっていない。
- ・車両1台当たりのコストは1億円を超え、人件費に充当したほうが効率的。
- ・事業費の多くを国補助に頼っており、持続可能でない。

5. 地域公共交通の再構築(リ・デザイン)

地域公共交通の需要減少は、交通事業者の経営努力や自治体からの赤字補填だけでは維持できない。

地域を守る基盤的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要。

①交通 DX

自動運転やMaaSなどのデジタル技術の実装やデータの活用による「交通 DX」

②交通 GX

車両電動化や再エネの地産地消を含めたエネルギーマネジメントによる「交通 GX」

③3つの共創

関係者との連携と協働による官民、交通事業者、他分野との「3つの共創」

- ・官民の共創……………エリア一括協定運行事業、鉄道・バスの公設民営や上下分離
- ・事業者間の連携……………独禁法適用除外による共同経営、MaaSを活用した交通モードを超えたサービスの提供
- ・他分野との連携……………地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携や地域経済循環

(事例)塾や学童保育への送迎サービスを親同士の助け合いにより構築。

デイサービスへの送迎や高齢者の外出支援。

6. 移動サービスの公共性

- ・交通を改革することによって、医療・福祉・介護・健康・観光その他、移動だけでなくその他の価値、地域への経済効果も考えること。
- ・幹線となる交通を充実させることで「地域の価値」を向上させる。
- ・地域公共交通は「公的公共財」。公的サービスを提供するもので、利用者に利用料は発生しない。
- ・交通空白への対応を含め、地域内の生活を維持するための交通を確保する。福祉による移動サービスとの融合が必要。
- ・規制緩和は、サービス形態を移行できる可能性があった。事業者が成功できていない。
- ・教育や医療、保健、介護にアクセスする移動サービスを福祉サービスと考えるのか。どこまでを「福祉」と考えるか。

(以上)