令和8年2月5日

伊勢市議会議長　北村　勝　様

みらいをつくる会
森下　知世

研修報告書

日時：　　令和8年1月28日　10:00~16:00
場所：　　リファレンス西新宿大京ビル　５F 会議室
研修名：　1日目「交通空白」と地域公共交通の役割①②

講師：　井原 雄人　早稲田大学 スマート社会技術融合研究機構 研究院客員准教授

1.研修概要

本研修は、地域公共交通が直面する構造的課題と、それに対応する制度・計画のあり方について、動態分析と政策制度の双方から深く学ぶことを目的として実施された。講義①はデータと現場実践を通じて地域交通の課題構造を解説し、講義②は法制度と自治体の計画づくりの実務的観点を整理したものである。両者を統合的に理解することにより、自治体施策の方向性を具体化する観点を得ることを本報告の目標とする。

2. 地域公共交通の現状（課題と実態）

近年、地域公共交通はかつてない構造転換期を迎えている。モータリゼーションの浸透と人口減少・高齢化が進行する中で、特にバス事業を中心とした公共交通事業者の経営環境は極めて厳しい状況にある。講義①では、これらの課題を統計と現場の声の双方から分析した。

（1）人口動態と公共交通利用の実態

地方都市における人口構造は、高齢化率の上昇と合わせて総人口が減少する「高齢化の先細り」を示している。特に自治体人口が5万人以下の場合、60歳以上人口の絶対数も将来的に縮小する可能性が高く、単純に「高齢者が増えるから公共交通利用が増える」といった想定は成立しない。この誤った前提に基づく計画が、目標未達の原因となり得ることが指摘された。

さらに、免許保有率の高さをもって「自家用車で移動に困らない」と解釈することにも注意が必要である。実際には「運転したくない」高齢者や、返納に踏み切れない層が多数存在し、その潜在ニーズは免許統計からは見えにくい。また、家族による送迎が常態化し、特に女性に負担が偏る「送迎人生」と呼ばれる状況が生まれていることも、地域交通の課題を複雑化させている。

（2）バス事業を中心とした経営環境の悪化

公共交通事業者、なかでもバス事業は長期的に利用者数が減少し続けている。利用者数の長期減少は、地方におけるモータリゼーションの浸透と、人口減少の複合的な影響によるものである。さらに、近年の新型コロナウイルス感染症の影響により、バス利用は一時的に半減したまま回復が停滞しているという実態が示された。これは、人の移動（旅客）需要の低迷と、ネット通販の拡大に伴う物の移動（貨物）需要へのシフトという社会構造の変化とも関連する。

経営面では、燃料費・車両調達費の高騰が続く中で、もともと赤字基調の事業者が多数を占める。講義資料によれば、コロナ禍以前から8割以上の地方バス事業者が赤字経営であり、燃料費・保険料・車両更新費の負担増がさらなる経営悪化を招いている。結果として減便や運賃値上げが相次ぎ、それが利用者離れを加速させるという悪循環に陥っている。

運転手不足も深刻な課題である。低賃金・長時間労働という構造的要因に加え、従来の勤務体系（朝夕のラッシュ対応を中心とし、昼間に「中抜け休憩」が発生する運用）が人材確保を阻害している。こうした環境に加え、2024年4月から労働時間規制が強化された「2024年問題」により、拘束時間の制限や休息時間の延長が進み、1人当たりのシフト稼働時間が縮小した結果、サービス提供能力がさらに低下している。

3. 交通空白と多面的価値の再認識

地域交通の担い手として、単に運行本数やバス停までの距離といった定量的な指標だけではなく、住民が感じる「不便さ」の実態を把握する必要がある。「交通空白」は単に距離だけでなく、運行頻度や時間帯によるサービス空白（時間空白）も含むという視点が重要である。

国は交通空白対策として、自治体による空白地域のリストアップや補助制度、官民連携プラットフォームへの参加を要件とした支援策を打ち出しているが、補助金は主に初期投資を対象とし、ランニングコストは原則対象外である。このことから、自治体は事業の持続可能性を見据え、補助期間終了後も継続可能なサービスモデルを設計する必要がある。

講義では、公共交通が単なる移動手段を提供するだけではなく、健康増進や地域経済の活性化といった「派生的需要」を創出する多面的な価値を持つことが示された。利用者がバス停まで歩く習慣が地域住民の健康に寄与し、商店街や施設利用につながることで地域経済に波及する価値創出の可能性がある。

4. 法制度と自治体計画策定の実務

講義②では、道路運送法、地域公共交通活性化再生法（地域交通法）といった法制度を通じて、地域公共交通の計画と実施の枠組みが解説された。戦後の公共交通政策は、昭和期の内部補助によるネットワーク維持から、1980〜2000年代の規制緩和を経て、現在は事業者間の協調を前提とした制度へと移行している。2020年・2023年の法改正において、利便増進事業、共同経営、サービス継続事業、エリア一括協定運行事業などが導入され、地域の実情に応じた支援制度が整備されている。

地域公共交通計画は、国の補助金を活用するためには事実上必須の計画であり、策定・評価のプロセスには論理的な整合性が求められる。計画書が形式的な調査資料に終わるのではなく、目標・事業・評価指標が一貫したストーリーで結びついていることが重要である。評価においては、インプット（投入資源）、アウトプット（事業実績）、アウトカム（地域への効果）という三層構造に基づいて評価する考え方が提案された。

5. 自治体施策への示唆と具体的行動

本研修で得られた知見から、自治体実務においては以下を重点的に検討すべきである：

- 統計データと住民実態を合わせて課題を把握し、施策の対象を適切に設定する
- 交通を福祉、健康、経済といった他政策と連携させ、横断的な施策設計を進める
- 地域公共交通計画を単なる補助金獲得書類ではなく、具体的な実行計画として位置づける
- 事業者、住民、他部局との平時からの協働体制を構築し、有事対応力を高める

6. おわりに

地域公共交通は、住民生活の基盤であり、地域の将来像を描く重要な政策領域である。本研修で得た視点を、今後の交通計画や施策の策定・評価に活かし、持続可能な地域づくりに資する取り組みを進めたい。