

コロナ後の地域公共交通の維持に向けた
取り組み策と検証

コロナ後の地域公共交通の維持に向けた
取り組み策と検証に関する研究プロジェクト

2024年2月

公益社団法人日本交通政策研究会

1. “日交研シリーズ”は、公益社団法人 日本交通政策研究会の実施するプロジェクトの研究
成果、本研究会の行う講演、座談会の記録、交通問題に関する内外文献の紹介、等々を印刷
に付して順次刊行するものである。
2. シリーズは A より E に至る 5 つの系列に分かれる。
シリーズ A は、本研究会のプロジェクトの成果である書き下ろし論文を収める。
シリーズ B は、シリーズ A に対比して、より時論的、啓蒙的な視点に立つものであり、折
にふれ、重要な問題を積極的にとりあげ、講演、座談会、討論会、その他の方法によってと
りまとめたものを収める。
シリーズ C は、交通問題に関する内外の資料、文献の翻訳、紹介を内容とする。
シリーズ D は、本研究会会員が他の雑誌等に公けにした論文にして、本研究会の研究調査
活動との関連において復刻の価値ありと認められるもののリプリントシリーズである。
シリーズ E は、本研究会が発表する政策上の諸提言を内容とする。
3. 論文等の内容についての責任はそれぞれの著者に存し、本研究会は責任を負わない。
4. 令和 2 年度以前のシリーズは印刷及び送料実費をもって希望の向きに頒布するものとする。

公益社団法人日本交通政策研究会

代表理事 山 内 弘 隆
同 原 田 昇

令和 2 年度以前のシリーズの入手をご希望の向きは系列番
号を明記の上、下記へお申し込み下さい。

〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-12-6

守住ビル 4 階

公益社団法人日本交通政策研究会

電話 (03) 3263-1945 (代表)

Fax (03) 3234-4593

E-Mail:office@nikkoken.or.jp

日交研シリーズ A-888

令和4年度自主研究プロジェクト

「コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証」

刊行：2024年2月

コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証

Maintenance of Local Public Transport after COVID19

主査 青木 亮 (東京経済大学)

Makoto AOKI

要 旨

本報告書では、2022年度の日本交通政策研究会自主研究「コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証」の成果をとりまとめた。地方を中心に公共交通の利用者は減少傾向にある。コロナ禍の影響を含めて、継続してフォローアップすることで得られた知見や示唆は多く、地域公共交通問題を検討する上で有益と考える。本年度は、これまでの調査の中から有益と考えられる事例を中心にフォローアップを行うとともに、関連する取り組み策を比較検討することで、より有効な活性化策に向けて研究を継続した。調査結果は、年3回の研究会で報告し、研究メンバーによる討論を通じて、内容を深化させてきた。

本年度の研究会を通じて、各地の公共交通の現状や課題、コロナ前後での変化など個別事例分析の他、乗合バス事業の全体像について理解を深めることができた。研究会は一定の成果を上げたと考えている。それら成果を取りまとめた。

本報告書では、本年度の成果のうち6事例を取り上げた。詳細は2章以下の本文を参照いただきたい。具体的事例は、「コロナ後の中国山地地域の JR ローカル各線と沿線のバス事情—観光利用促進に向けた提案 (第2章)」、「コロナ禍における地方自治体によるバス交通事業者への運行支援の取り組み—京都府内の事例から (第3章)」、「千葉県における JR 路線の新型コロナウイルスによる影響に関する一考察 (第4章)」、「観光地における共助交通の取り組みとその論点—静岡県熱海市での実証実験を事例として (第5章)」、「新潟県妙高市におけるコミュニティバスの運行実態について (第6章)」、「広島市における地域主体の乗合タクシーの現状と課題—2003年の運行開始以降の経過と展開 (第7章)」である。

キーワード：中国地方の JR ローカル線、コロナ禍の交通事業者への運行支援策、京都府、千葉県内の JR 路線、観光地における共助交通、静岡県熱海市、妙高市のコミュニティバス、広島市における乗合タクシー

Keyword : JR Local Lines in Chugoku region, Subsidy Systems for Transport Operators with COVID19, Kyoto prefecture, JR lines in Chiba prefecture, Private paid transportation by local residents in tourist area, Atami-city(Shizuoka prefecture), Community bus in Myoko-city, Shared taxi in Hiroshima-city

目 次

| | | |
|-----|--|----|
| 第1章 | コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証 | |
| | －研究概要と研究成果－ | 1 |
| 1.1 | 研究目的と研究経過 | 1 |
| 1.2 | 研究成果 | 2 |
| 第2章 | コロナ後の中国山地地域の JR ローカル各線と沿線のバス事情 | |
| | －観光利用促進に向けた提案－ | 7 |
| 2.1 | はじめに | 7 |
| 2.2 | 陰陽連絡鉄道建設と変遷 | 8 |
| 2.3 | 赤字ローカル線に対する政策 | 10 |
| 2.4 | 三江線の変遷と輸送事情の推移、廃止後の沿線のバス事情 | 12 |
| 2.5 | 木次線の概況と沿線のバス事情 | 16 |
| 2.6 | 芸備線（新見－広島間）沿線の交通事情と課題 | 18 |
| 2.7 | コロナ後の公共交通と地域の観光連携 | 21 |
| 2.8 | おわりに | 25 |
| 第3章 | コロナ禍における地方自治体によるバス交通事業者への運行支援の取り組み | |
| | －京都府内の事例から－ | 27 |
| 3.1 | はじめに | 27 |
| 3.2 | 新型コロナウイルス感染症にともなう公共交通の利用状況 | 27 |
| 3.3 | 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の背景と京都府内自治体における活用 | 28 |
| 3.4 | 公共交通の利用回復に向けた自治体独自の取り組み-京田辺市の事例- | 31 |
| 3.5 | おわりに | 36 |
| 第4章 | 千葉県における JR 路線の新型コロナウイルスによる影響に関する一考察 | 38 |
| 4.1 | はじめに | 38 |
| 4.2 | 新型コロナウイルスによる行動制限の JR 路線への影響 | 40 |
| 4.3 | 千葉県の JR 路線の概況 | 44 |
| 4.4 | 千葉県の JR 路線の輸送人員の変化 | 49 |
| 4.5 | 千葉県の JR 路線における駅別の輸送人員の変化 | 53 |
| 4.6 | 千葉県の JR 路線の空間的差異 | 56 |

| | | |
|---------------------------------|------------------------------------|-----|
| 4.7 | まとめ | 63 |
| 第5章 観光地における共助交通の取り組みとその論点 | | |
| | －静岡県熱海市での実証実験を事例として－ | 66 |
| 5.1 | はじめに | 66 |
| 5.2 | 共助交通と関係人口の論点 | 67 |
| 5.3 | 熱海市における共助交通“meemo”実証実験に至るまでの経緯 | 69 |
| 5.4 | 熱海市 meemo 実証実験の概要とインタビュー調査から得られた知見 | 70 |
| 5.5 | おわりに | 73 |
| 第6章 新潟県妙高市におけるコミュニティバスの運行実態について | | |
| 6.1 | はじめに | 75 |
| 6.2 | 妙高市の概要 | 76 |
| 6.3 | 妙高市における自動車系公共交通の分類と現状 | 76 |
| 6.4 | 研究対象について | 77 |
| 6.5 | コミュニティバスの概要 | 78 |
| 6.6 | 妙高市の財政と新潟県の財政政策 | 87 |
| 6.7 | 第一次妙高市総合計画 | 88 |
| 6.8 | 総括 | 88 |
| 第7章 広島市における地域主体の乗合タクシーの現状と課題 | | |
| | －2003年の運行開始以降の経過と展開－ | 90 |
| 7.1 | はじめに | 90 |
| 7.2 | 広島市の概要 | 92 |
| 7.3 | 広島市における地域主体の乗合タクシーの全体概要 | 94 |
| 7.4 | 広島市における各地域の乗合タクシーの概要 | 96 |
| 7.5 | 最近（コロナ禍を含む）の利用状況－地域内フィーダー系統の事業評価より | 114 |
| 7.6 | 広島市の地域公共政策と乗合タクシーの位置づけ | 117 |
| 7.7 | 他の政令指定都市における同様の事業 | 121 |
| 7.8 | おわりに | 123 |

研究メンバーおよび執筆分担

| | | |
|-----------|---------------------------|------|
| 主査：青木 亮 | 東京経済大学経営学部 教授 会員 | (1章) |
| メンバー：寺田一薫 | 東京海洋大学大学院海洋工学系 教授 会員 | |
| 中村文彦 | 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 会員 | |
| 高橋愛典 | 近畿大学経営学部 教授 会員 | |
| 田邊勝巳 | 慶應義塾大学商学部 教授 会員 | |
| 湧口清隆 | 相模女子大学人間社会学部 教授 会員 | |
| 井上 学 | 龍谷大学文学部 教授 | (3章) |
| 大島登志彦 | 高崎経済大学 名誉教授 | (2章) |
| 加藤博和 | 米子工業高等専門学校 教授 | (7章) |
| 川村昌弘 | 青山学院大学大学院修了 | (6章) |
| 酒井裕規 | 神戸大学大学院海事科学研究科 准教授 | |
| 須田昌弥 | 青山学院大学経済学部 教授 | |
| 寺田英子 | 広島市立大学国際学部 教授 | |
| 野村 実 | 大谷大学社会学部 講師 | (5章) |
| 松崎朱芳 | 千葉商科大学商経学部 准教授 | (4章) |

*肩書は2022年度当時

第1章 コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証

－研究概要と研究成果－

1.1 研究目的と研究経過

地域における公共交通手段の維持は過去数十年にわたり厳しい状況が続いており、ここ2年ほどはコロナ禍によりさらに困難な状況が生じている。コロナ禍の影響が予想外に長引いていることもあり、事業者の努力でなんとか維持されていた路線の中には減便から廃止へとつながる動きも見られる。自家用車を利用した相乗り・送迎のような住民参画による手法や、情報技術の発達を背景とする MaaS などを利用した試み、地域住民を対象とする割引運賃制度の導入、生活路線維持策としての観光客輸送など、北関東や中国地方を中心に各地で試みられてきた施策については、これまで本研究会でも分析してきた。分析からは一般化に向けて改善の余地が残されていることが明らかであった。コロナ禍の影響を含めて、継続してフォローアップすることで得られた知見や示唆は多く、地域公共交通問題を検討する上で有益と考える。本年度は、これまでの調査の中から有益と考えられる事例を中心に、掘り下げ・フォローアップを行うとともに、関連する取り組み策を比較検討することで、より有効な活性化策に向けて研究を継続した。コロナの収束が読めない状況では、メンバーが遠方に出向いての現地調査は不確実な部分もあるが、もともと本研究メンバーの居住・勤務先は広範囲にわたっており、比較的容易に各地の調査が可能である特性を活かすことで、地域間の比較分析を研究会の討議を通じて実施した。

上記目的を達成するため、研究会を年3回開催した。第1回研究会を6月14日（火）18時から九段下の日交研会議室で対面とオンライン併用で開催した。研究会では、本年度の研究計画を説明するとともに、研究会メンバーから報告が行われた。また第2回の研究会は11月29日（火）に、第3回を3月7日（火）に、それぞれ日交研会議室で18時より対面とオンライン併用で当初計画通り開催できた。これら3回の研究会では、一戸町デマンド交通「いちのへ いくべ号」や、中国地方山間部の鉄道とバスの状況、戦後の路線バスの変遷の取りまとめ、新潟県妙高市におけるコミュニティバスの運行実態、群馬県内バスカードの現状など、研究会メンバーが各地で進めてきた事例を中心とする調査結果について報告を受け、討議を行った。

各地の公共交通の現状や課題、コロナ前後での変化など個別事例分析の他、通史的な研究により乗合バス事業の全体像を把握することで、メンバー間で理解を深めることができた。

妙高市のコミュニティバスなど、事前調査での議論をもとに運行会社である NPO 法人やタクシー会社へ現地調査を行い分析につなげるなど、研究会開催は一定の成果を上げたと考えている。

1.2 研究成果

本年度の成果は、以下の第 2 章から第 7 章で取りまとめられる。概要は以下である。

「第 2 章 コロナ後の中国山地地域の JR ローカル各線と沿線のバス事情—観光利用促進に向けた提案—」では、列車の運行や輸送需要が極めて低水準にある中国地方山間部の三江線、木次線、芸備線の 3 路線とその沿線を研究対象として、交通事情の変遷・現状を考察した。また全国の中山間地域のローカル鉄道と沿線のバス事情などに関わる将来展望を模索した。

三江・木次・芸備線の 3 線は、既に陰陽連絡鉄道としての使命は薄れ、地域交通に特化している。これら路線は、山間地域の一部区間が著しく不便になり、生活交通としての利用促進や活性化は困難な状況になっており、鉄道ファンの季節利用が主たる需要になっていると言える。一方周辺には、緩やかな分水界や陸閘門、高架橋上の駅など、地形の特徴を組み入れたユニークな景観や構造物が散見でき、列車時刻に合わせた巡回定期観光バスやシャトルバス（タクシー）等を設定できれば、来訪者を増やす余地は大きい。鉄道利用促進と観光連携が重要だと考える。また JR と地域による本格的な鉄道活性化や、地域と連携する議論は、全国的に乏しかった。今後は、上下分離や三セク化等、鉄道存続方策も含めた議論が重要になろう。

全国的に JR のローカル線では、観光鉄道としての活性化策で、自治体間を跨ぐ広域的な取り組みは、まだ乏しいと思われる。中国地方のローカル線はその典型例と考えられ、廃止された三江線も含めて、沿線の観光資源は豊富であり、集客の可能性は大きい。今後は、列車に接続した定期観光バスやシャトルタクシー等を運行して、遠方からも集客力を高めることが鍵となろう。

「第 3 章 コロナ禍における地方自治体によるバス交通事業者への運行支援の取り組み—京都府内の事例から—」は、地方自治体による臨時交付金のバス交通に対する活用について、京都府と府内の自治体を対象に状況を報告する。新型コロナウイルス感染症により乗合バス利用者は激減した。利用者数は徐々に回復傾向にあるが、2023 年 6 月時点でも完全に回復したとは言えない。貸切バスはさらに厳しい状況におかれている。近畿 2 府 4 県における複数のバス事業者に対する聞き取り調査でも、通勤・通学利用の割合が高い路線ほど行動制限解除後の回

復は堅調であったが、高齢者の利用が高い路線は回復が鈍い傾向にあること、空港アクセス路線の利用者や観光客の利用割合が高かった路線で大幅に利用者が減少し、その後の回復が鈍化傾向にあること、多くの事業者でバス減便によりコスト圧縮を図ったことなど、影響の一端が明らかになっている。

国土交通省では「地域公共交通感染症拡大防止対策事業」として補助制度を創設した他、自治体に交付される「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」についても、公共交通に活用できるよう支援事例を公開して、地方自治体に利用を呼び掛けた。京都府と京都府内 26 市町村で、臨時交付金を交通事業に拠出したのは京都府と 23 市町である。市町内に路線バスやコミュニティバスなどを運行している自治体は何らかの対応を行ったが、鉄道については京都府が北近畿タンゴ鉄道（京都丹後鉄道）に、京都市が京都市営地下鉄へ拠出したのみである。京都府内の自治体が臨時交付金を公共交通に活用した時期を 8 期に分けると、教育や医療現場などに優先的に配分した 1 期（令和 2 年 1 次補正）は事例が少なかったが、臨時交付金が拡充されるとともに交通事業者の危機的な状況が自治体内で理解された 2 期（令和 2 年 2 次補正）に増加し、その後、事例の総数は減少するものの一定の拠出が行われ、8 期（令和 3 年補正繰越分・令和 4 年予備費）に再び増加した。その他、京田辺市で取り組まれた広告の掲出と割引乗車券の販売のような、自治体独自の支援も行われた。

コロナ禍における公共交通への支援策は、初期段階においては感染症対策にかかる経費や経営の緊急支援が事業者にとり必要であった。一方、継続的な利用者数の回復や増加を目指すには、公共交通を使った移動のライフスタイルの認知や実践が重要である。目的地の宣伝やイメージ向上などの広告掲出や低額な乗車券類の販売は、効果の見込める取り組みと言えよう。日常的な利用者の回復は事業者にとり安定した運賃収入につながる。京田辺市のバス無料日の設定や子育て世帯を対象としたキャッシュレス決済推進による利用回復は、日常的な生活利用者の回復に効果的であろう。

「第 4 章 千葉県における JR 路線の新型コロナウイルスによる影響に関する一考察」は、新型コロナウイルスによる JR 路線の影響について、千葉県総合企画部統計局が公開する『千葉県統計年鑑』より 2020 年度の千葉県内の JR 路線の輸送人員のデータを用いて、地域的な差異を明らかにする。千葉県における JR 路線は 2020 年現在、10 路線 154 駅、営業キロは 550.9km に及ぶ。新型コロナウイルスの影響を受けて、千葉県の JR 路線では東京都に隣接する地域とそれ以外の地域で、異なる利用状況が生じた。

千葉県内でも、新型コロナウイルスの影響を受けて、2020 年度において運輸旅客収入、運輸費用の双方が 2019 年度に比べて減少している。特に久留里線の久留里 - 上総亀山は極端に低い値となり、同区間では運輸旅客収入の 30 倍近い運輸費用を要している。鉄道事業者で

は運輸費用の削減などを通して、経営の合理化を進めているが、対応にも限度がある。久留里線のように、沿線地域の総合的な交通体系を議論するなど千葉県内の JR 路線も新たな局面に入ってきた。

千葉県内の JR 路線や駅の状況を概観すると、2020 年度以降、全ての路線、駅で輸送人員が減少した。特に普通券種の減少が顕著であった。駅別乗車人員の上位と下位それぞれ 20 駅を見ると、2019 年度と比べて順位に大きな差異は見られない。上位 20 駅は東京都から比較的近い路線にある駅が該当する。下位 20 駅は東京都や千葉市より遠方の駅である。

千葉県の JR 路線の空間的差異を明らかにするため、東京駅から 5km ごとに同心円を描くと、35km を境に異なる特性が表れ、これより遠方では輸送人員が減少する傾向にある。コロナ禍以降も、傾向に変化はない。ただしより遠方の空港や大学が所在する駅や特急停車駅で大きな減少が見られる一方、沿線に倉庫や物流施設が立地する京葉線の 20km 圏では減少率は小さいなど、駅周辺に立地する施設が大きな影響を与えることがわかる。

「第 5 章 観光地における共助交通の取り組みとその論点—静岡県熱海市での実証実験を事例として—」は、観光地で行われている共助交通の実証実験を検討する。具体的には、伊豆半島に位置し、別荘や温泉街のある観光地として知られている静岡県熱海市で行われた“meemo（ミーモ）”を事例として、来訪者や別荘保有者、地元住民を対象とした新たな移動の創出と、関係人口の地域への関わり拡大、共生の担い手のあり方等について、論点整理と他地域への示唆の導出を試みる。

熱海市における共助交通の“meemo”実証実験は、2022 年 12 月より、関係者などを巻き込みながら社会の担い手を作る、「共助と DX による新たなビジネスプラットフォームづくりのプロジェクト」として開始された。熱海市の meemo 実証実験は、熱海市全域で移動が可能な住民送迎サービス（道路運送法対象外）として、2022 年 12 月から 2023 年 2 月に実施された。2023 年 1 月末時点で、ドライバーは 18 名、利用者は 34 名が登録されている。ドライバーは熱海市の住民、利用者は多拠点ライフサービスを提供し、新たなコミュニティ創出を目指して活動する「アドレス」の会員や、ワーケーション滞在者、別荘居住者のほか、地元住民や熱海市内で働いている人などである。

利用者はスマートフォンで meemo アプリを起動した後、目的地を選択して待機状態のドライバーを選択、マッチングが成立したあとにドライバーと待ち合わせ場所で確認・合流して目的地へ出発するという流れである。実証実験中のため料金は無償であり、代わりに到着後に感謝ポイントの“mee”が渡される。一方のドライバーは、利用者と同じくアプリを起動し、アプリでドライバー安全確認を行った後、地元タクシー会社と遠隔点呼を行い、送迎の準備をする。その後、送迎依頼があった場合に待ち合わせ場所と目的地を確認し、アプリ上

で「迎えに行く」か「辞退する」を選択したのち、再度安全確認を行い、待ち合わせ場所に出発する。

熱海市 meemo を周知させるため、地元の珈琲店や熱海銀座の周辺で複数回、アプリ登録・体験会を実施した。またスマートフォンを保有していない場合には、協議会からスマートフォンが貸与されるなど、アプリに不慣れな高齢者にも対応できるように工夫が凝らされた。

一方、実証実験の課題としてドライバーの稼働時間帯と移動ニーズがマッチングしない例があることや、地元タクシー事業者との関係が議論された。事業化や持続可能な形態に向けて依然課題が残されているが、今後の地域社会やコミュニティにおける移動手段確保のヒントになる試みであろう。

「第6章 新潟県妙高市におけるコミュニティバスの運行実態について」では、妙高市におけるコミュニティバスを取り上げる。妙高市は2005年に妙高村、新井市、妙高高原町が合併して発足した。人口減少と高齢化が同時進行しており、地域のバス会社である頸城自動車およびグループ各社の経営は厳しい。本稿の対象路線は、妙高市において「コミュニティバス」と分類される路線で、すべてNPO法人が運行を担っている。この他に市内には路線バスと市営バス、乗合タクシーが運行されている。

NPO法人「いきいき・長沢」が運営する長沢線（新井～長沢）は、もともとは頸城自動車が運行していた路線である。グループの頸南バスによる運行を経て、2005年に市営バスとなり、2006年からNPO法人が運行を担っている。同NPOは、バス運行の他に、エビ養殖などの生産、加工事業、高齢者支援施設の指定管理業務、簡易郵便局の受託業務も手がけている。なお同区間には、平日1往復、土曜日片道1本のみスクール混乗で頸南バスが運行を継続している。

NPO法人「ふるさとづくり妙高」は、関山駅を中心に大鹿・樽本線、大谷・桶海線、妙高病院線の3路線を運行する。川中自動車、頸城自動車の時代を経て、NPO法人がバス運行を手がけるようになった。なお妙高病院線は新設路線である。同NPO法人はバスの運行のほかスポーツ教室を主宰している。

上小沢線と平丸線は、瑞穂地区のNPO法人「みずほっと」が運行する。新井バスターミナル～上小沢（上小沢線）、新井バスターミナル～上平丸（平丸線）間の市営バス2路線を転換して2020年11月に運行を開始した。

コミュニティバスを運営しているNPO法人はおおむね合併前の旧自治体を範囲に設立された。現状では、公共交通の運営は旧行政区分を単位に行うことが適切であるとの判断と推定できる。ただし長沢線の事例では、地域のJA支所の閉店がNPO法人によるバス路線開設の動機の1つに挙げられており、従来の路線と生活圏をそのまま維持することが住民にとり

正しいかは疑問の余地もある。

「第 7 章 広島市における地域主体の乗合タクシーの現状と課題—2003 年の運行開始以降の経過と展開—」は、広島市で、地域が主体となり運行する乗合タクシーを紹介する。広島市では、安佐北区の口田地区で、2003 年 8 月に町内会が地元タクシー事業者に働きかけて、乗合タクシーの運行が自主的に開始された。「やぐちおもいやりタクシー」の名称で、高齢化が進む住宅団地と、坂を下った先にある医療機関・福祉施設や商業施設・駅などを巡回する。事前に行った町内会による住民へのアンケート調査からは多くの利用が見込めた。事業者も引き受けたが、実際に運行してみると採算に遠く及ばない利用状況であった。行政からの補助は受けていない。

国土交通省中国運輸局は、やぐちおもいやりタクシーの活性化（運行継続）を目指して、2004 年度に産官学による検討委員会を立ち上げた。委員会での議論や改善策を取り入れた実験運行などを経て、ニーズのある商業施設への路線延長などが実施され、地域での注目度も上がった。2005 年度には採算ベースに乗るようになり、2023 年 8 月に運行開始 20 周年を迎えた。

やぐちおもいやりタクシーが運行を続ける中、広島市内では、山本地区、黄金山地区、中野・中野東地区、美鈴が丘地区、大塚西地区、可部・亀山地区、福田地区で同様の、地域主体の乗合タクシーの運行が開始された。山本地区は既に路線廃止されており、黄金山地区も運行休止となっているため、現在の運行は 6 地区である。地域的には、安佐北区と安佐南区でそれぞれ 2 地区、南区、安芸区、佐伯区、東区で各 1 地区ある。中区、西区では運行されていない。

各地区は、それぞれ地元のタクシー事業者が運行を引き受けており、4 条路線の定時定路線型で、1 系統または 2 系統の運行、おおむね路線は 10km 前後である。スーパーマーケット（商業施設）・病院・駅などを経由・巡回するルートが設定されている。また各地区では、乗合タクシーの支援協議会等が組織されている。

当初は、運行に伴う赤字部分は全額地元負担だったが、国の地域公共交通確保維持改善事業により、2013 年度の中野・中野東地区の乗合タクシーから補助金を受けることになった。広島市も 2014 年度に国の補助対象外の系統に 1/2 補助する制度を創設した。2015 年度からは、収支不足額の 3/4 から国庫補助を引いた額を補助する現在のスキームへ拡充されている。他方、コロナ禍や燃料費の値上がりで、地元の赤字負担額が膨らみ、黄金山地区の乗合タクシーは 2023 年 4 月から運行休止となるなど、地元負担額は決して軽くない。地区のキーパーソンの高齢化も、開始から 20 年を経て、顕在化しつつあるように感じられる。さらに一般乗用タクシーの乗務員不足も、今後の乗合タクシーに影響を及ぼす可能性があるだろう。

第2章 コロナ後の中国山地地域の JR ローカル各線と 沿線のバス事情 ―観光利用促進に向けた提案―

2.1 はじめに

昭和末期、国鉄の分割民営化の過程で、数十路線の赤字ローカル線が、特定地方交通線として、第三セクター鉄道（以下三セク）や路線バスに転換された。それによって、国鉄を継承した JR 各社は、地方交通線も含めて、安定した経営を維持していくことが期待された。しかし、多くの地方都市や中山間地域では、人口の過疎・高齢化や少子化に加えて、一層の自家用車の普及と、それによる交通弱者の送迎が促進されたことなどを要因として、地域鉄道や路線バスの利用者は、さらなる減少が続いてきた。

中国山地を縦断する陰陽連絡の鉄道幹線ルートは、現在特急列車が運行される伯備線や因美線（智頭急行線を含む）であろう。しかし、戦前に開業していた芸備・木次線には、夜行も含めて急行列車が運転されてきた他、国鉄バスが、鉄道敷設予定線の先行として、長距離急行バスを運行してきた。また、1975（昭和 50）年に三江線が全通するなど、国鉄が陰陽連絡を重視した流れは、1970 年代まで続いた。

国鉄の分割民営化以降、特急列車が走る上記 2 ルート以外の線区は、生活交通を満たすだけの運行に留まり、山間過疎区間では極端に減便され、鉄道は、住民意識からも次第に遠のいていく傾向にあったと考える。この地域の JR バスも、高速道路網の開通や生活交通需要の減少により、路線自体が廃止されていった。その際、多くの自治体は、鉄道と路線バスの連携をあまり考慮せずに、自市町村内だけの新たな交通不便地域の足として、委託路線バスや福祉バスなどを運行する大勢にあったと考える。

2017 年度末に廃止された三江線は、利用や利便性が激減した地域鉄道の典型だといえるし、現在同様に、廃止の危機にある中山間地域の鉄道は、全国で数十線区にのぼる。JR 各社は、2020 年以降のコロナ禍に相まって、利用の少ない線区の輸送密度や収支係数などを公表する。本稿では、列車の運行や輸送需要が著しく低迷したここ中国山地地域の三江・木次・芸備の 3 線とその沿線を研究対象地域として、交通事情の変遷・現状を明らかにしていく（図 2.1）。併せて、全国で同様の中山間地域のローカル鉄道と、その沿線のバス事情などにも関わる将来展望を考察していくことを目的とする。

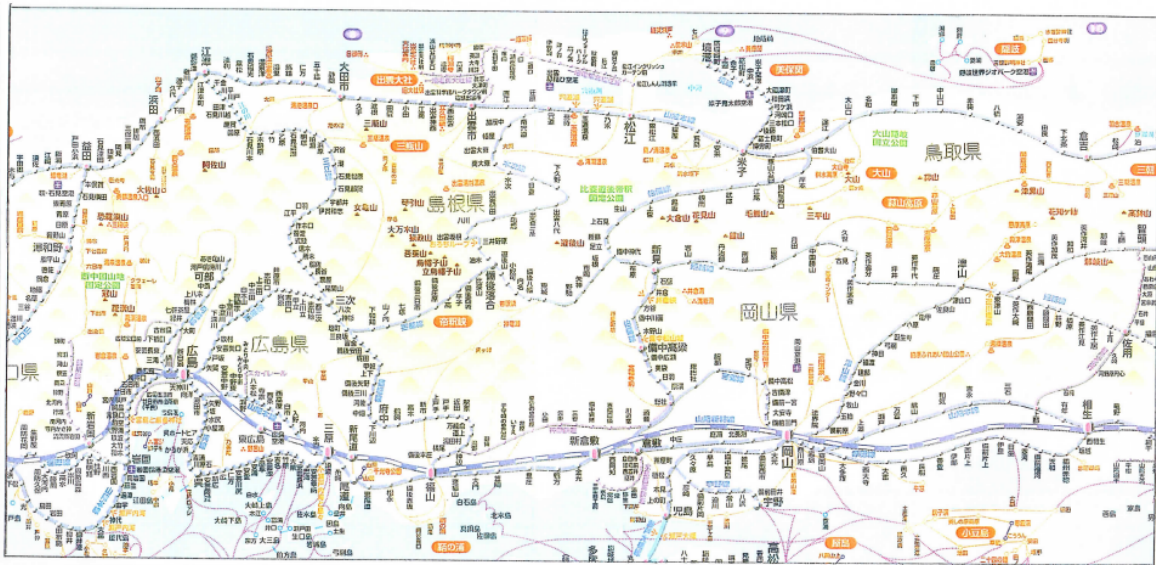


図 2.1 中国山地を中心とする研究対象地域周辺の鉄道概要

出典：「全国鉄道旅行」昭文社 2017 より転載

以下、2.2 で、陰陽連絡鉄道の建設やその後の挫折事情などを概観する。2.3 では、この 3 線区の需要の低迷・凋落事情を考察するが、その状況は、全国のローカル鉄道の先駆と縮図になるものであろう。2.4～2.6 では、バス事情を実態調査して、JR 鉄道各線と沿線自治体の交通政策の課題を考察する。2.7 では、これまで手薄だったと思われる観光活性化と公共交通の連携指針などを提案する。

2.2 陰陽連絡鉄道建設と変遷

2.2.1 陰陽連絡鉄道の建設とその意義

瀬戸内海沿岸都市から日本海沿岸地域を結んだ最初の鉄道は、山口県内で、1923 (大正 12) 年に山口線、翌 1924 年に美祢線が全通するが、それらは、陰陽連絡というより、山口 (小郡) や宇部・小野田地域から北へ延長する性格の鉄道だと考える。岡山・広島県の瀬戸内沿岸から中国山地を縦断して鳥取・島根県内へ陰陽連絡したのは、伯備線が最初である。1919 年に伯耆大山ー伯耆溝口間が開通し、1928 (昭和 3) 年 10 月 25 日に全通した。次いで因美線が、1932 年 7 月 1 日に全通している。

中国山地を横断する芸備線は、芸備鉄道として 1915 年 4 月 28 日に広島ー志和地間が開通したのに始まり、1923 年までに備後庄原まで延長された。一方、国有鉄道として、1930 年に新見側から三神線として矢神まで開通した後、未開通の県境付近を挟んで、備後庄原ー三次

間が国有化され、1936年に全通、1937年7月1日に全線国有化されて芸備線となった。

鳥取・島根県境周辺の山陰中央における鉄道は、まず境線が、米子―御来屋間も含めて1902（明治35）年11月1日に開業する。その後西に向けて、1909年に宍道まで開通すると、奥出雲の絲原家（江戸時代にたたら製鉄で隆盛し、その多くの資料が現在絲原記念館に展示）などが尽力して、簸上軽便鉄道（後に簸上鉄道）として1912年に敷設申請書を提出し、宍道―木次間が1916年に開業した。伯備線の最初の部分開業より3年早く、当時の奥出雲地域の財政力と産業史的な重要性、鉄道に対する住民の熱意がしのばれる。その後下久野トンネル（全長2241m）の建設に難航した後、1932年に出雲三成まで開通、1934年に国有化されて八川まで延長、1937年12月12日に備後落合まで全通した。芸備線全通の約1年後で、それによって、陰陽連絡鉄道が1ルート追加されたことになる。

当時、鉄道による陰陽連絡は、鉄道建設上重要な位置づけだったと思われる。1930年代以降、省営自動車も、鉄道の先行ルートとして、雲芸線や広浜線、岩益線・岩日線などを開業してきた。また、戦後の高度経済成長期に当たる1960年代には、国鉄バスの長距離急行バスが拡充されて、陰陽連絡の一端を担った。各ルート上には、業務委託駅が点在し、ローカル系統も並走して生活交通の機能も有していた。また、当時の山陰均一（ワイド）周遊券では、これらの国鉄バス路線も含めて、山陰へ向かう経路として利用することができた。

三江線は、北線として1930年4月20日に、石見江津―川戸間が開通したのを手始めに、翌31年に石見川越、1934年に石見川本、翌35年に石見柳瀬、1937年10月20日に浜原まで開業して、以降40年近く三江北線とされた。三江南線の開通は戦後で、1955年3月31日に三次―式敷間、1963年6月30日に口羽まで開業し、1975年8月31日に浜原―口羽間が繋がって、三江線として全通した。三江線は、陰陽連絡の1ルートにはなかったが、開業が遅かったことや、三次以北にはすでに雲芸北線として国鉄急行バスが運行されていた上、江の川の蛇行に沿って迂回を繰り返して、全線で108.1kmに及び、カーブが多くて速度も遅かったため、開業当初から、地域の生活交通需要を満たすに留まっていたと考える。

可部線は、明治時代に大日本軌道として横川―可部間が開通し、昭和になると、陰陽連絡ルートの広浜鉄道として、国鉄に買収（1936年）されて工事が進められ、1969年7月27日に三段峡まで延長される。今福線としての浜田側からの工事は、戦争で中断した後、1965年には高規格化した路盤で1970年代まで進んだが、1980年施行の日本国有鉄道経営再建特別措置法（以下国鉄再建法）によって工事が凍結され（建設中の全国の赤字ローカル線に共通）、国有化後に延長された可部以北は廃止されてしまった（2003年）。

現錦川鉄道も、陰陽連絡の岩日線として工事が進んだ鉄道である。1963年に錦町まで開業し、さらに1977年にその先の分水嶺を貫通する六日市トンネル（全長4679m）が開通したというが、やはり1980年に工事が凍結され、その後特定地方交通線に選定されて、1987年7

月 25 日に錦川鉄道となった。

2.2.2 陰陽連絡の幹線交通の変遷

高度経済成長期に当たる 1960 年代、山陰への幹線交通は、山陰本線や福知山線経由が基本で、京都・大阪発着の特急・急行列車のほか、東京から夜行特急列車も運転されていた。1972（昭和 47）年に山陽新幹線が岡山まで開業すると、岡山から伯備線や因美線（津山線、後に智頭急行線を含む）経由の特急・急行列車が増強される。しばらくは、広島から三次や新見、山陰へのルートも重要視され、芸備線には急行「たいしゃく」（広島－新見間）や、さらに木次線をルートとする急行「ちどり」（広島－松江間など）が各々数往復ずつ設定され続けたが、国鉄の分割民営化後、これらの急行列車は逐次減回され、三江・木次・芸備線の 3 線は、陰陽連絡鉄道としての使命は薄れ、生活交通路線に特化していったと考える。国鉄の長距離急行バスも、中国自動車道が広島や山陰主要都市へ枝分かれ開通すると、民営の高速バスが台頭し（一部 JR バスも共同運行したが）、前記した国鉄・JR 急行バス運行路線は、平成初旬には、生活交通主体の枝線も含めて、路線免許共々廃止されていく傾向にあった（写真 2.1）。



写真 2.1 かつて陰陽連絡急行バスの中継地で、ローカル便も発着した国鉄バス川本営業所跡
(2022. 3. 23)

2.3 赤字ローカル線に対する政策

国鉄のローカル線廃止問題は、1968（昭和 43）年に国鉄諮問委員会が廃止を勧告したのが最初だが、その直後、日本列島改造論が唱えられる中で、ローカル線廃止問題は一旦立ち消えた。次に 1980 年の国鉄再建法の中で、特定地方交通線に該当した 83 線区が、平成初旬までに、三セク鉄道や路線バスに転換された。この時の基準は輸送密度 4000 人未満で、今にしてみるとそのハードルはかなり高かったが、路線毎の数値だったため、途中で低位な区間が

あっても、輸送密度の高い区間と平準化されて対象外だった例も多かった。例えば芸備線は、広島周辺の輸送密度の高い区間に支えられたと考えられるし、沿線の道路事情や気候なども考慮され、三江・木次線は、並行道路のバス輸送が困難だと認定されるなど、当該3線とも特定地方交通線には含まれていなかった。

平成期の約30年間、JR各社は、輸送密度や収支率を公表してこなかったと言われるが、2020年以降、コロナ禍で鉄道利用が大幅に落ち込んだ最中に、輸送密度の低い線区を公表し始めた。それを全国的に概観すると、国鉄再建法施行の約40年前と比べて、低位線区の数値が目立つという感触も生じるが、全国的に大幅に悪化している。当該3線区は、その落ち込みと現状数値は全国で最悪と言えるが（表2.1）、その利便が大幅に悪化してきたことも考察される（2.4～2.6で線区ごとに考察）。福塩線も同様の性格だが、沿線のバス事情等が未調査であり、研究対象に含まれなかった。

表 2.1 中国山地地域の利用些少な JR 線区の輸送密度の推移

| 路線名 | 区間 | 延長キロ | 1987年度 | 2019年度 ²⁾ |
|-------------------|-----------|-------|---------|----------------------|
| 芸備線 | 新見－広島 | 151.1 | 2561人/日 | 1323人/日 |
| | 新見－東城 | 25.2 | | 81 |
| | 東城－備後落合 | 25.8 | | 11 |
| | 備後落合－備後庄原 | 23.9 | | 61 |
| | 備後庄原－三次 | 21.8 | | 379 |
| | 三次－狩留家 | 48.2 | | 713 |
| | 狩留家－広島 | 20.6 | | 7987 |
| 三江線 | 三次－江津 | 108.1 | 458 | 163 |
| 木次線 | 宍道－備後落合 | 81.9 | 663 | 190 |
| | 宍道－出雲横田 | 52.3 | | … |
| | 出雲横田－備後落合 | 29.6 | | 37 |
| 福塩線 | 福山－塩町 | 78.0 | 2885 | 2194 |
| | 福山－府中 | 23.6 | | 6877 |
| | 府中－塩町 | 54.4 | | 162 |
| 大糸線 ¹⁾ | 南小谷－糸魚川 | 35.3 | 987 | 102 |

注1) 参考:JR 西日本管轄の中国地方以外の最低輸送密度線区

注2) 一部 2018 年度の数値

出典: 宮田他編著『地域における鉄道の復権』、中国新聞記事 (2021.6.9) などをもとに著者作成

昭和末期には、自家用車が普及し尽くされたとも言われていたが、地方都市や中山間地域の鉄道は、それなりの頻度で沿線住民に利用されていたと考える。対して昨今は、ローカル線沿線の過疎高齢化が進み、交通弱者も、自家用車による送迎が顕著になって、鉄道利用者が大幅に減少したし、住民のマイレール意識なども低下してきたと考える。また、沿線地域の路線バスが、多数廃止されたり、運賃の高騰や遅延による信頼性の喪失などにより、一旦はその利用者の一部を鉄道が取り込んだが、後に自治体が運賃低額のコミュニティバス（以下コミバス）などを運行する傾向となって、逆に鉄道からバス利用への転換も生じてきたと考える。全国の旅客鉄道会社のローカル線運行情報も、急行列車や直通運転の廃止、ワンマン化、交換設備の縮減による待避時分の増加やスピードダウン等が生じて、利便が悪化してきた傾向にある。鉄道会社と市町村間の連携も乏しいまま、鉄道の活性化や利用促進が不十分だったと考える。

2.4 三江線の変遷と輸送事情の推移、廃止後の沿線のバス事情

2.4.1 三江線の輸送事情の概要と廃止の要因

三江線は、開業当初から輸送密度は低かったと思うが、代替交通を走らせる道路が未整備だったためか、特定地方交通線には選定されずに、運営はJR西日本に継承されてきた。以降約30年間に、沿線市町村の人口は8割以上をキープしているが、輸送人員は、凡そ1/10に減少してきた。また、地域鉄道のお得意客である通学定期の利用者が激減しており、そのことは鉄道の存亡の根幹を揺るがす事態にあったと考える（図2.2、2.3）。

三江線の廃止が議論され始めると、三江線活性化協議会が発足し、沿線に廃止反対運動や、多くの活性化事業が展開された。不便に伴う利用の減少を取り戻すべく、増便の社会実験（多くの列車交換設備撤去後のため、代行バスによる運行）が行われた時期もあった。活性化事業や石見銀山の世界遺産登録（2007年）の効果も期待された（2007＝平成19年度の微増はその影響と思える）が、根本的な減少に歯止めはかからず（2014年度以降の増加は、廃止を惜しむ利用増と考えられる）、全通40年余りの2018（平成30）年3月31日限りで、全線廃止された（写真2.2）。

車社会や過疎化の進展等、通常の中山間地域での公共交通利用者の減少要因の他、度々の水害で、運休と復旧を繰り返したことも、利用促進のブレーキとなっていたと考える。また、旧北線側は、沿線の主要都市である美郷町や川本町は、都市圏やキロ数から見て大田市を第一指向する傾向だと思われるのに、江の川に沿って江津に向かっていたので、旅客の指向と不一致なことに加えて、石見川本―江津間は、主要集落の多くが鉄道駅の対岸に立地した不

利な線形だったことも、三江線特有の鉄道離れの要因だったと想定される。

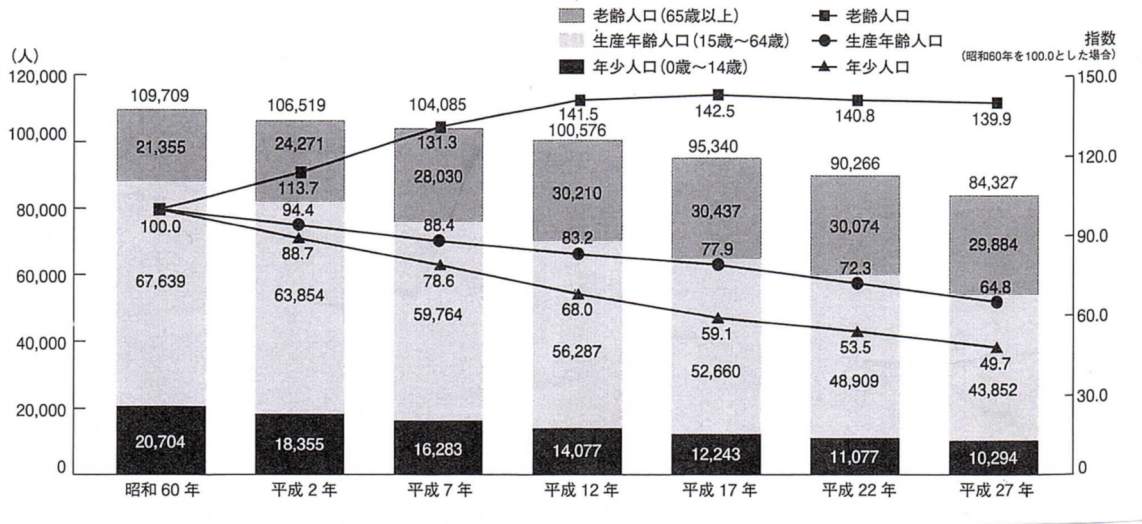


図 2.2 三江線沿線市町村の年齢別人口の推移

出典：『三江線記録集 88 年の軌跡』 p.166 より転載

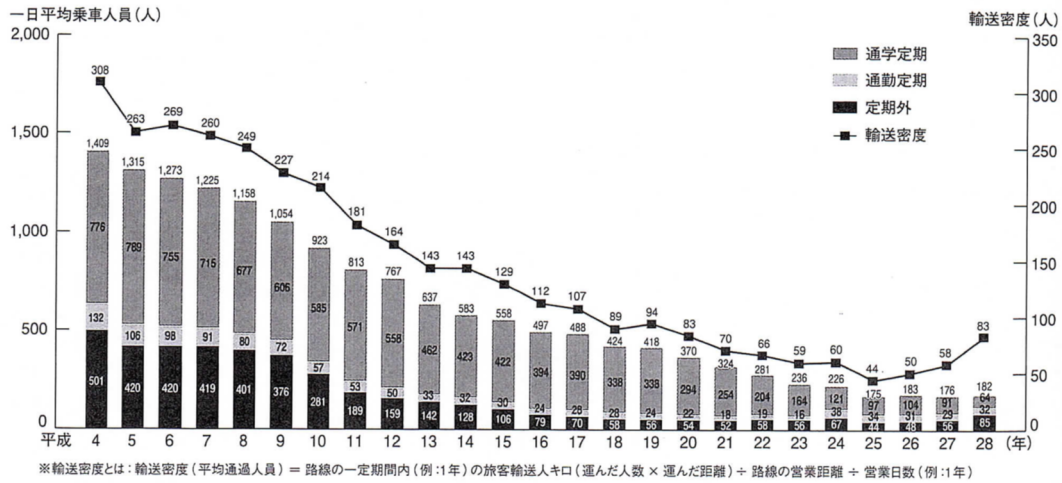


図 2.3 三江線の乗車人員と輸送密度の推移

出典：『三江線記録集 88 年の軌跡』 p.166 より転載



写真 2.2 三江線全通の記念碑（左）とその碑が建つ浜原駅前（右、2022. 3. 23）

2.4.2 廃止後のバス事情

三江線沿線市町村では、鉄道廃止後の代替交通として、14 路線・系統が運行されていることを掲げている（表 2.2）。種別として、バス事業者による 5 つの一般路線（距離制運賃）、6 つの町村営路線（200 円均一が多い）、2 つのデマンド交通路線（一乗車 400 円）である（⑩は実質廃止路線と考えられる）。

路線バスの系統毎の利用をみると、一般路線の 5 路線中 3 路線で全体の過半を占め、他の 8 路線の過半は、1 日当たり 10 人以下（最低 0.1 人）で、極めて少ない。年間利用者を合計すると（10 万人余り）、三江線の営業最終の 2017（平成 29）年度の輸送人員（図 2.3 で 1 日当たり 182 人=年間約 66,000 人）より多くはなっている。しかしそもそも、純粋な三江線の廃止代替バスとしての直通または急行便は設定されず、表 2.2 の系統は、市町村毎に細切れで運行される傾向が読み取れるし、従来からのバス路線を少し再編して代替交通を併用していると考察できる。すなわち、鉄道時代から運行されていた系統の従来ベース分を考慮すると、三江線利用者の大方を取り込むに至っていないと考えられる。

なお、沿線の最大のバス利用系統は、代替交通には含まれない美郷一大田線（沿線では最大本数設定される一般路線で、表 2.2 ではそのうち三江線に並行した町内部分のみを粕淵線としている、写真 2.3）と川本一大田線（表 2.2 には含まれていない）だと思われる。また、川本町は邑智郡の中心だが、代替交通に揚げられたバス以外にも、数系統が運行されている（写真 2.4）。

表 2.2 三江線廃止後の代替交通の利用実績

| 路線名 | 区間 | 運営方式 | 輸送人員(人) ^注 | |
|-------------|------------------|-------|----------------------|-------|
| | | | 年間 | 1日当たり |
| (デ)はデマンド運行 | ()内は付近の旧駅を筆者追記 | | | |
| ①江津川本線 | 済生会病院(江津)－石見川本 | 石見交通 | 35,876 | 98.8 |
| ②江津川平線 | 済生会病院(江津)－川戸 | 江津市営 | 1,050 | 7.0 |
| ③鹿賀線(左岸線路側) | 桜江総合センター(川戸)－鹿賀 | 江津市営 | 190 | 2.1 |
| ④田津線(右岸国道側) | 桜江総合センター(川戸)－田津 | 江津市営 | 14 | 0.1 |
| ⑤川本美郷線 | 川本－上野(石見都賀) | 大和観光 | 27,230 | 105.8 |
| ⑥粕淵線 | 沢谷－粕淵－(大田市へ直通) | 石見交通 | 8,291 | 22.7 |
| ⑦明塚線(デ) | 石見柳瀬-(明塚)-粕淵(右岸) | 美郷町委託 | 220 | 2.3 |
| ⑧宇都井口羽線 | 後山口(宇都井)-羽須美(口羽) | 邑南町営 | 270 | 0.8 |
| ⑨引城区域運行(デ) | 口羽－引城(左岸) | 邑南町営 | 80 | 1.9 |
| ⑩江平上ヶ畑区域(デ) | 口羽周辺(廃止とみなす) | 邑南町営 | 4月3人、5月以降皆無 | |
| ⑪式敷三次線 | (左岸をタシ-2社共同運行) | 安芸高田市 | 5,158 | 14.6 |
| ⑫作木線 | GR大和-(川の駅・布野)-三次 | 備北交通 | 17,496 | 49.6 |
| ⑬川の駅三次線 | 川の駅常清－三次(右岸国道) | 君田交通 | 5,406 | 15.2 |
| ⑭大和赤名連絡線 | GR大和－赤名 | 飯南町営 | 2,766 | 11.3 |
| 合計 | | | 104,499 | 333.6 |

注：運行日が毎日・平日・週3日等異なるため、年間人員の倍数は、路線毎に異なっている。

出典：川本町・美郷町提供資料から著者編集



写真 2.3 沿線で従前から走っていた主力バス路線の美郷－大田線(石見交通・浜原駅前、2022.3.23)



写真 2.4 三江線代替交通の他にも多種のバスが発着する旧石見川本駅前(2022.3.23)

2.5 木次線の概況と沿線のバス事情

2.5.1 列車の運行情況と利用の変遷

国鉄時代は、夜行を含めて3往復の定期急行列車が運行され、臨時急行や三井野原折り返しのスキー客向けの臨時列車などは、福山や岩国方面などからも設定され、陰陽連絡や観光需要を担ってきた。備後落合駅は、芸備線も含めて、乗務員・列車の中継や停泊の拠点だった。分割民営化以降、列車本数は、出雲横田以北はあまり変化していないが、大方の列車が気動車単行となり、松江直通が朝の上り1本だけになった。また、出雲横田以南では、定期列車は3往復のみとなり、9時前の上り列車・16時過ぎの下り列車は設定されていないので、通学利用は不可能となっている（表2.3）。また、近年の冬期間は、積雪などを理由に、一定期間バスやタクシーによる代行輸送として、安全性と経費節約を考慮しているようだ。筆者が見聞した日は、朝の下り便はタクシー車両（簸上タクシー）で、他の乗客はいなかった。昼の便は中型バス（中国JRバス）に二十数人が乗るようだった（写真2.5）が、大方が青春18切符の利用者と思われた。

自家用車のさらなる普及はもちろんだが、本数の減少やカーブが続いて時間がかかりすぎる（全長81.9kmを3時間程度所要）不便さが、沿線住民の一層の利用の減少を招いたと考える。新規に確実な利用層を増やさないと、輸送密度等の実態（全線でも平成の30年間に1/3弱に減少、表2.1）を見ても、地域鉄道としての意義は、出雲横田以北も含めて薄れていることを痛感する。

表 2.3 木次線の種別・区間毎の列車本数の推移（往復回数）

| 列車種別・区間 | 1973年1月 | 1983年1月 | 1993年1月 | 2003年1月 | 2013年1月 | 2023年1月 |
|-----------|---------|---------|----------|---------|----------|----------|
| 松江－広島定期急行 | 3 | 2 | — | — | — | — |
| 宍道・松江直通普通 | 2.5 | 2.5 | 4 | 0.5 | 0.5 | 0.5 |
| 宍道－木次 | 9 | 9 | 下り12・上り9 | 10.5 | 10.5 | 10.5 |
| 木次－出雲横田 | 7.5 | 7.5 | 8.5 | 下り5・上り8 | 下り7・上り10 | 下り7・上り10 |
| 出雲横田－備後落合 | 6 | 6 | 4 | 4 | 3 | 3 |
| 三井野原折返し臨時 | 下り2・上り5 | 下り2・上り5 | 1 | — | — | — |

本数が上下で2回以上異なる場合上下各々を記載

出典：各年月の市販時刻表を参照して著者作成



写真 2.5 木次線出雲横田－備後落合間の代行輸送の形態（2022. 3. 24）

左は朝便のタクシー車両（出雲横田）、右は昼便の中型バス（備後落合）

2.5.2 沿線のバス事情

松江・出雲市方面から、雲南市（2004年に5町1村が合体して誕生し、市役所は木次）に向かう主要道路は、かつて国鉄バスが、陰陽連絡急行バスを設定し、市内には木次・三刀屋・掛合等の業務委託駅も有し、周辺的生活交通便も担っていた。現在、JRバスは全廃されて、木次線を挟む形で、大東－松江間に一畑バス、出雲市から三刀屋まで谷本タクシー・市西端の根羽車庫までスサノオ観光の路線バスが運行される（いずれも距離制運賃だが、赤字補填で維持される系統だと思う）。

雲南市は、かつての町村の中心を結ぶ吉田－大東線や木次－加茂を結ぶ北原線などの幹線ルートをはじめ、雲南市民バスを十数路線運行して、市域を張り巡らして運行している。これに接続して、旧6町村内域毎・各数路線に、だんだんタクシーと称した（吉田地区のみだんだんバス）デマンド交通が設定されている（定時発巡回型で各路線1～6回）。

定時定路線の雲南市民バスは、200円均一運賃の自家用有償で、大方スクール混乗となっている。また、平均乗車密度が1.0人を下回る便・路線は、利用状況を公表して、改善が見られない場合、児童生徒の通学便を除いて、廃止を検討するとしている。

雲南市以南の木次線沿線の路線バスとして、赤名－掛合間に飯南町営バスが走る。また、奥出雲町内には、出雲三成・出雲横田を起点とする奥出雲交通の一般路線（廃止代替を基本とした赤字補填で維持される路線だと思う）が放射状に運行され、東方への路線は、日南町域に入った阿毘縁で、生山から来る日南町営バスと繋がる。南方へは、列車の運行が手薄な出雲横田－三井野原間にバス路線が残る。島根・広島県境の分水嶺を挟む集落間でバス空白となるが、油木（上組）以南に、庄原市の廃止代替等バスが運行される[2.6.2 参照]。

2.6 芸備線（新見－広島間）沿線の交通事情と課題

2.6.1 芸備線沿線の交通事情の変遷

芸備線は、建設当初は、中国山地内の主要都市である新見から三次・広島を繋ぐ性格が強く、今でも起点は新見で、広島に向かう列車が下りとなっている。また、かつては全線通しの運行が基本で、昭和の時代は、客車列車も多数運転されていた。民営化後は、広島近郊を重視した運行に特化し、広島都市圏・近郊区間・中国山地の中山間地域に3区分された性格にある（表2.1）。

広島都市圏（広島－狩留家間）では、JR西日本に継承後大幅に増発されて、広島発着毎時2～3回のフリークエンシーが確保されている。その先三次までは、本数は半減して不規則な間隔かつ快速列車が組み込まれて、利用しにくいダイヤとなるが、毎時1本程度は確保されている。

広島－三次間の都市間連絡は、かつては芸備線が担ってきたが、中国自動車道とその広島支線の開通以降、広島－三次間には高速バスが毎時2本運行され（備北交通と広島電鉄が共同運行）、鉄道の需要を侵食してきたと思う。芸備線は快速列車がかろうじてバスより早く、運賃は五角（高速バスは芸備線を意識した運賃体系と思われる）なので、双方が競合していると思われる（表2.4）。

芸備線は、三次以東の利便は大幅に低下して、運転本数と合わせて、輸送密度や収支率も下がるのに対して、路線バスは、三次－庄原間・庄原－西城間ともそれなりの頻度で運行されるので（一般道を走る生活路線）、高校生の通学利用以外は、バス利用にシフトしていると考えられる。備後西城以東は、広島－東城間直通高速バス（西城は経由しない）が平日6回走る。他は、2.6.2に記す地区ごとに別個に走る廃止代替等バスとなる。

備後落合駅を挟む区間の鉄道は、等高線に沿う線形で分水嶺を越えるので、カーブが連続して路線長が長くなっている上、厳しい速度制限があり（カーブの区間など25乃至15km/h）、利便の向上や利用促進の余地は乏しいと考える。同駅は、木次線が分岐し、かつては鉄道の重要拠点だったが、近年は、駅や鉄道施設の職員は皆無となって、昼間1両の気動車が各方向から3～4回折り返すだけとなっている。鉄道ファンの間では、秘境ターミナルとして著名となり、春夏休み期間にはぎわっている（写真2.6）。



写真 2.6 3方向からの列車が並び（左・2016. 3. 11）、その時間帯ににぎわう備後落合駅（右・2022. 3. 24）

表 2.4 芸備線列車と沿線の都市間連絡のバスの運行・利便

| 区間 | 種別 | 運行回数※ | 運賃（円） | 所要時分 | 備考(数字は運行回数) |
|-------|----|---------|-------|---------|----------------|
| 広島ー三次 | バス | 34(毎時2) | 1530 | 1時間43分 | 庄原・東城発着を含む高速バス |
| | 列車 | 16(2) | 1520 | 80～110分 | 土休日は18(4) |
| 広島ー庄原 | バス | 14(毎時1) | 1950 | 2時間12分 | 直通高速バス |
| | 列車 | 7 | 1880 | 三次から33分 | 全便三次乗り換え(休日5) |
| 三次ー庄原 | バス | 25(毎時2) | 590 | 39分 | 一般道経由便で土休日は半数 |
| | 列車 | 7 | 510 | 33分 | 休日5 |
| 庄原ー西城 | バス | 9(毎時1) | 420 | 45分 | 一般道便のみ、土休日は5 |
| | 列車 | 4.5 | 330 | 25分 | |
| 庄原ー東城 | バス | 6 | 1360 | 36分 | 広島発着と庄原発着便が半々 |
| | 列車 | 3 | 990 | 43+45分 | 備後落合での接続は1.5回 |

※バスの運行事業者は広島ー三次便の約半数が広島電鉄の他は備北交通

運行回数のカッコ内：バスは昼間の概ねの毎時本数、列車は内快速の本数

出典：JTB 時刻表や庄原市役所・備北交通提供資料をもとに著者作成

2.6.2 庄原市内のバス事情

庄原市は、三次盆地の東域の中国山地に囲まれた広島県北東端に位置し、平成の合併では、旧庄原市を母体として、総領・西城・東城・口和・高野・比和の6町を合体して誕生した。人口は、合併・誕生当初の2005（平成17）年には約4.5万人だったが、過疎化が著しく、現在は3万人余りに激減してきた。広島県北域を営業エリアとする備北交通㈱の本社が立地し、三次と並んで、県北部の中心都市的機能を有している。

庄原市内には、路線バスがまだ30系統近く運行されている他、市が主導で支援する生活交通が、①廃止代替等バス、②地域生活バス、③市街地循環バス、④市営バス、⑤予約乗合タ

クシー、⑥市民タクシー、⑦交通空白地域有償運送の7種類もの形態で混在している。定時定路線のバスでも複数呼称だったり、廃止代替等バスにも予約型があるなど、形態や委託事業者も複雑な上、各地域間の連絡は不便な傾向（一部が路線バスで繋がる程度）にある。合併前の各町が自町内で運行した委託の生活交通が、そのまま踏襲されているのだと思われる。また、市の地域公共交通計画の一応の目安として、収支率30%未満または平均乗車密度2人未満になった路線バス（バス事業者による運行で上記①～⑦以外）と、収支率20%または平均乗車人員が2.0以下となった市が主導で支援するバス等（上記①～⑤）を見直す基準としている。その中で、生活交通の人口カバー率を95%以上、生活交通にかかる市の財政支出総額を2億4700万円以下などを規定している。また、運賃を、0.0～2.0km（未満）を100円・2.0～10.0kmを200円・・・25.0km以上を520円、を基準としている。個別の考察は、煩雑だし詳細の把握は不可能なので、以下西城・東城地域の生活交通に係る具体的事例を考察する。

西城地域では、備後西城駅前を起点として、芸備線に沿って、4路線の廃止代替等バスが運行され（写真2.7）、うち3路線が落合橋を通る。したがって、備後落合駅は鉄道では秘境に思えるが、地方バスとしては、ミニ結節集落の意味合いが残る。その先、油木線は、途中分岐するルートを往復して、木次線油木駅北方の上組まで走る。また、道後山線と西城小奴可線は、落合を経て、道後山駅付近（須田別れ）で分岐しており、後者は、峠を越えて東城地域の小奴可駅付近まで走る。そのほか、西方山間地域に向けて、2路線の予約型バス（以上の6路線は西城交通運行）と、3路線のデマンドタクシー（タクシー事業者3社が運行）が運行されている。

一方の東城地区の路線は、備北交通委託の4路線が設定される。うち日野原線と小奴可線が別ルートで小奴可地区まで走る（写真2.8）。また、始終線では、デマンド運行が試行されている（バスと同時刻設定のデマンドなので移行予定だと考えられる）。



写真 2.7 庄原市西城地区の廃止代替等バス（西城交通、2022. 3. 24）



写真 2.8 西城発小奴可線（西城交通・左側緑）と東条地区の日野原線（備北交通・右側青）のバスが並ぶ（日野原回転場、2022. 3. 24）

2 地区のバスは、多少とも芸備線に並行する系統が多いが、各地を7時頃発で8時頃東城・西城着（東城は各地8時台発がある）、次が12時台と17時台で、ほぼ同一時刻に各方面が発着している。そのため本数の少ない列車の時刻に近接した便もある。庄原－（西城・備後落合）－東城間は、列車を通して乗る利便は消失しており、広島－東城間の高速バスが、ローカル需要を担っていると考えられる。

2.7 コロナ後の公共交通と地域の観光連携

2.7.1 ローカル鉄道存続の可能性

中山間地域では、国鉄が分割民営化された1980年代末期以降の三十数年間に、生活交通を取り巻く地域の情勢は大きく変容した。すなわち、過疎高齢化や少子化に加えて、交通弱者に対しても、家族の送迎が日常化する上、地域におけるステイタスとしての鉄道への認識や住民のマイレール意識は薄れてきた。また、中山間地域の自治体では、コミバスやデマンド交通に加えて、新たに運行されたスクールバスや福祉バス等の充実によって交通利用は分散し、かつ新たな交通手段は、運賃が均一・低廉または無料であるため、従来の鉄道やバスの利用を飲み込んできた傾向にも問題があろう。さらにこの地域の顕著な傾向としては、高速道路の延長によって、鉄道が主軸交通の機能をほぼ喪失してきたことや、利用の減少が、利便やサービスの低下を招いた（減便やスピードダウン等）悪循環も顕著だったのである。

一方、沿線地域には、著名・ユニークな観光スポットが多く、これまで、縦割り行政の中で、観光と公共交通の連携は乏しかった。双方の連携で、鉄道の存続意義を高め、観光資源の発掘も含めて、鉄道需要を掘り起こす必要性を提案したい。本数些少なJRの列車に連携した交通体系の模索（JRに頼っても利便向上は望めず）や、鉄道活性化方策として、当然ながら観光との連携が大きなカギとなろう。すなわち、JRのローカル線には、これまでそれが未熟だった線区が多いことを痛感する。以下、本稿の考察線区に沿った従来からの観光資源の他、ユニークと思われる新たな観光スポットを、筆者の認識する範囲で発掘概観し、鉄道と観光の連携を模索した活性化策を事例提示していく。



写真 2.9 江の川上流・可愛川と太田川支流・三篠川に挟まれた芸備線の緩やかな分水界地点を走る列車と「泣き別れ分水界」の立棒（左）と、その脇の説明板（右）（2016. 3. 10）

2.7.2 江の川流域や川本から日本海側に向けての観光資源と三江線

江の川は、全長 194km で、全国で 12 番目の長さを誇る。旧三江線に沿って遡った川本・美郷町、さらに中国山地間を縫って三次、そこから広島に向かって、向原駅近くまで遡った地点が、太田川水系との分水界となる。広島からはわずか 40km 余りで、何の変哲もない平坦な線路沿いに、「泣き別れ分水界」の立棒とその説明板が建つ（写真 2.9）。江の川上流にありながら緩やかな分水界で、それを PR することで、地形的にユニークな新たな立ち寄りスポットとしての集客力は大きいと考える。中国山地の鉄道に沿っては、道後山や福塩線の上下付近にも緩やかに分水界を越える地点があるので（他にも所在可能性あり）、近年のカードブームも取り込んだ分水界カードの配布などを行って、鉄道利用と来訪を呼びかけることが効果的であろう。中国山地の山間であって、高さ約 30m のコンクリート高架橋とその上に立地した旧宇津井駅も、観光資源になりえるものであろう。

江の川は、蛇行が激しい緩やかな流れだが、水量の変化も大きいので、洪水に悩まされてきた。三江線を水害から守る治水設備として、陸閘門が 7 つも設置された。陸閘門（陸閘と称する場合も多い）は、堤防の一部を裂いて、道路や鉄道を通した部分に設けた扉を含む構造物を指す。扉は、通常の閘門とは逆に、普段は開いているので存在に気づき難いが、洪水の危険が迫ると扉を閉めて遮水壁となって、洪水と交通路の浸水を防止する役目を担う。単純な発想に基づく合理的な構造だが、分布は局地的なようで、とりわけ鉄道を通した事例は全国でも十数箇所しかないという。鉄道が廃止になって随時扉を開閉できる現在、実物を作動して見聞させる効果は大きいと考える（写真 2.10）。

2007（平成 19）年に世界遺産登録された石見銀山は、川本町から大田市に向かう途上に位置する地域を代表する観光資源である。風光明媚な三江線に乗車して、石見川本駅から列車に接続させた石見銀山行のシャトルバス等を運行するなどした観光 PR が、三江線活性化の

大きな起爆剤だったと思う。しかし銀山は、所在する大田市が三江線の沿線ではなく、逆に川本町にとっては、別の自治体の観光スポットとなる。自治体や組織の縦割り行政が、その広報にブレーキをかけたためか、三江線の活性化とは十分な連携がなされず、廃止が進んでいったように思われる（広島―大田市間の急行バス「石見銀山号」は、世界遺産観光客が多く利用してきたと思う）。旧仁摩町（大田市に合併）の美しい白砂海岸に広がる琴ヶ浜（馬路駅近くに所在）は、全国的に珍しい鳴き砂が実感できる観光スポットとして、多くの来訪者が期待できそうだが、やはり三江線との連携 PR や、観光自体の PR は不十分だったと思える。

2.7.3 木次線沿線から備後落合

木次線最大の見所は、出雲坂根以南の県境の分水嶺の急峻な地形上で、同駅の三段式スイッチバックやトロッコ列車「奥出雲おろち号」を初めとするその区間の乗車体験、近接する国道 314 号に所在する「おろちループ」（二重ループと道の駅）などが揚げられる。谷合いのひなびた風情ある備後落合駅も、鉄道ファンの立ち寄りスポット観光として親しまれてきた。

「奥出雲おろち号」は、1998（平成 10）年から同線とその沿線の活性化施策の一つとして運行され続けてきた。客車 2 両で 1 往復、夏休み期間や土休日中心の運行だったが、輸送密度もささやかに押し上げてきたと考える。

奥出雲町内は、産業・経済的には、古来から砂鉄を原料とし、鉄穴流し等の従来技術を生かしたたたら製鉄が江戸時代まで栄え、刀剣などの産地としても知られてきた。その歴史を伝える絲原記念館やたたら角炉伝承館のほか、鉄穴流しの遺構やその跡地に広がる棚田がみられる。雲南市内にも、菅谷たたら高殿や鉄の歴史博物館など、鉄の歴史や製鉄の原点を知る遺産や観光スポットが数多く所在する。

同町に合併した旧仁多町と横田町の間位置する亀嵩駅は、松本清張の推理小説『砂の器』の舞台だったことで知られる。線路は棒線の無人駅だが、駅舎には、「亀嵩そば」として著名な店舗が営業している。また、中国山地は、全体としてなだらかではあるが、特異な地形景観が多い。雲南市や奥出雲町内には、裏側からも見ごたえある「龍頭が滝」をはじめ、名瀑が多数所在するほか、「鬼の舌震」なども含めた多数の奇岩・絶景も、集客が期待できると考える。しかしこれらの施設や自然景観は、大都市圏では知名度が低く、駅からは徒歩圏外のスポットが多いので、現地に来て、自動車によるアクセスを前提とした観光案内になっている。

「奥出雲おろち号」は 2023 年で運行を終え（車両の老朽化のため）、2024 年度から別の観光列車に置き換わるという。それを契機に、観光 PR や受け入れ態勢を一新して、木次線を観光鉄道としての知名度を向上させ、駅から徒歩圏内にはない観光スポットも自動車なしで巡回できるように、線内の駅から、列車に接続する定期観光バスや観光タクシーの運行などが

望まれる。



写真 2.10 因原付近の江の川支流の濁川堤防を裂いている陸閘門（2016. 3. 11、三江線に 7 か所設置された）



写真 2.11 広島鉄道今福線のチラシ（鉄道やバスによるアクセスは不便で、全く未記載なのが残念である）

2.7.4 未成線としての陰陽連絡の意義と観光資源としてのその遺産

浜田から南下して、可部線を延長して可部経由で結ぶ広浜線は、1980（昭和 55）年まで建設工事が行われてきた。そのうちの今福線と称される浜田—今福（旧金城町：浜田市に合併）間には、コンクリート橋梁やトンネルが十数か所残る。今福線は、戦前に手掛けられるが、戦中に中断し、戦後は、高規格で新たに工事が手掛けられたために、戦前（単体橋脚主体）と新線（コンクリートアーチ橋が主体）の新旧 2 本の廃線跡（橋梁）が残存していることに特徴があり、構造物一式は、2008（平成 20）年に土木学会から選奨土木遺産に認定され、陰陽連絡鉄道の意義と土木遺産としての価値が立証されてきた。近年浜田市は、観光資源の一つに組み込み、2021 年には未成線サミットも開催された。今回の調査中、関連するチラシも見かけたが（写真 2.11）、鉄道駅からの交通手段が乏しいので、路線バスの増発と PR、季節的な定期観光バスなどの運行が望まれる。

錦川鉄道は、2002 年から、終着駅の錦町を起点に、岩日線未成の雙津峡温泉までの路盤に、「とことこトレイン」と称した路上ミニトレインを運行している。片道約 40 分で、多数のトンネル内にはイルミネーションを施すなど、トンネルの多い未成線ならではの観光資源としての工夫が施されている。2009 年に車両を更新し、2017 年までに 40 万人が乗車したという。

観光スポットの来訪者数の期待値を占うのは難しいが、季節運行とはいえ、十数年間に 40 万人という数字は、観光地の入り込み客数としてはむしろ少ないと思う。その先の六日市トンネルを始め、陰陽連絡鉄道建設史を語る構造物が数多く残る。錦川鉄道は、錦川清流線として、錦帯橋と風光明媚な同川を関連させた観光資源を有するが、鉄道遺産の数々も含めた

鉄道利用型の観光活性化を強く提唱したい。

本章で主に取り上げた中国山地地域を走る三江・木次・芸備の3線は、山間地域の一部区間が著しく不便になり、生活交通としての利用促進や活性化は困難な状況になってしまい、鉄道ファンの季節利用が主たる需要になってしまったように思える。一方、周辺には、これまで話題の乏しかった地理・文化・産業史を主軸とした観光資源は豊富である。また、緩やかな分水界や陸閘門、高架橋上の駅など、地形の特徴を組み入れたユニークな景観や構造物が散見でき、来訪者を増やす余地は大きいと考える。その場合、ローカル線内の駅を最寄りとして、列車時刻に合わせた巡回定期観光バスやシャトルバス（タクシー）等を設定するなど、鉄道利用促進と観光連携が重要だと考える。また、JRと地域の本格的な鉄道活性化や地域と連携した議論は、JRに移管後の三十数年間は、全国的に乏しかった傾向を感じる。今後より適正な鉄道存続方策も含めた議論（上下分離や三セク化等）が、重要な課題であろう。

2.8 おわりに

中国山地を縦横断するローカル鉄道の一部区間は、国鉄の分割民营化以降、本数削減のほか、駅の無人化や交換設備の廃止などによるサービス低下やスピードダウンなどで、利便性が悪化し、輸送密度や収支率は極端に低下してきた。三江線の廃止は、ルートの問題や度重なる水害も大きな要因といえようが、芸備線の備後庄原以東や木次線の出雲横田以南も、生活交通としての利用の極端な減少にもつながり、全国有数の不採算かつ輸送密度の低い線区になってしまった。また、全国各地で、路線バスの利用も極端に減少し続けてきたが、ローカル鉄道沿線の自治体は、他の自治体や鉄道との連携をあまり考慮しないまま、中山間過疎集落まで路線バス等を運行するサービスが進んできた。この傾向は、コロナ禍で増幅され、特にここ中国山地のローカル線で顕著だと考察できる。

一方で、全国的にJRのローカル線では、観光鉄道としての活性化議論は、自治体間や担当部局間の縦割り行政の壁が妨げになっていて、まだ乏しいと思われる。ここ中国山地はその典型で、廃止されてしまった三江線も含めて、芸備線や木次線沿線は、観光資源は豊富だと思うし、これまで観光の範疇になかった景観なども含めて、集客の可能性は大きい。今後、単なる観光PRではなく、不便な列車に接続させた定期観光バスやシャトルタクシー等の設定が有益で、それを首都圏や名阪神などでPRして、遠方からも集客力を高めることが大きな鍵だと考える。

本稿は、2022年3月22～25日、川本・美郷町、雲南市、庄原市等を訪問して聞き取りと資料収集を行い、筆者の経験的考察も含めて、周辺の鉄道や路線バスを見聞乗車した成果と

してまとめた。また、筆者が蓄積してきた資料（時刻表やチラシ等）や写真を活用した。調査の計画・実施に当たっては、本著のプロジェクトにおいて、代表である青木亮教授をはじめ、メンバーの先生方にご指導・助言をいただいた。付記して御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 森口誠之（2002）『鉄道未成線を歩く 国鉄編』JTB
- 2) 大島登志彦「陸閘門と堤防」（交通新聞社 2022年9月20日）
- 3) 松村真人（2002）『走らなかった鉄道 未成線を追う』神戸新聞総合出版センター
- 4) 米丸嘉一（2014）『芸備線百年』
- 5) 浜田市観光交流課（2021）「広浜鉄道今福線ガイド」浜田市観光交流課
- 6) 弘済出版社編（1994）『JR 全線全駅』弘済出版社
- 7) 市町村要覧編集委員会編『全国市町村要覧（2016年版）』第一法規
- 8) 木次線利活用推進協議会（2020）「木次線沿線案内」木次線利活用推進協議会
- 9) 三江線改良利用促進期成同盟会・三江線活性化協議会（2018）『三江線記録集 88年の軌跡』三江線改良利用促進期成同盟会・三江線活性化協議会
- 10) 宮田和保・桜井徹・武田泉編著（2021）『地域における鉄道の復権 —持続可能な社会への展望』緑風出版

第3章 コロナ禍における地方自治体によるバス交通事業者への 運行支援の取り組み ―京都府内の事例から―

3.1 はじめに

日本のバス事業では、利用者の減少にともない維持が困難になった路線を維持するため、バス事業者による内部補助のほか、国の補助制度や沿線自治体による赤字の補填、利用促進などの支援が行われてきた。バスの利用者数は毎年変化するとはいえ、急激に利用者数が増加・減少することは少なかった。しかし、新型コロナウイルス感染症（以下、コロナ禍）により、日本中で外出が抑制された結果、バスやその他の交通機関でも利用者が大幅に減少した。

このような公共交通に対する急激かつ全国的な利用者数の減少に対して、バス事業者は減便や運行の休止による経費の削減、金融機関や親会社からの資金面の支援による事業継続、土地建物等の資産の売却など、さまざまな手段を講じた。バス事業者にとっては、外部から事業の継続に必要な資金の援助が望まれる。コロナ禍前より行われてきた国や自治体の補助制度補助は継続されたものの、それは急激な環境の変化に対応できるものではなかった。そのようななか、地方創生臨時交付金（以下、臨時交付金）を活用した地域公共交通に対する支援制度が決定したことで、地方自治体は交通事業者に対する新たな支援が可能になった。

本稿では京都府と府内の自治体を対象に、地方自治体による臨時交付金のバス交通に対する活用について、事例を報告する。

3.2 新型コロナウイルス感染症にともなう公共交通の利用状況

新型コロナウイルス感染症の拡大にともない外出行動が制限された結果、公共交通の利用者数は著しく減少した。緊急事態宣言の対象が全国に拡大されたのは2020年4月16日で、すべての地域で解除されたのは5月25日である。その間の高速バスと一般路線バスの利用状況について、国土交通省（2021）によると2020年4月と前年同月の比較で、高速バスが-79.5%、一般路線バスが-47.7%、翌5月はそれぞれ-85.5%、-50.0%と大きく減少した。その後、徐々に利用者数は回復傾向にあるものの、2020年12月時点の前年同月比で高速バスが-57.1%、一般路線バスで-22.5%と厳しい状況にあり、2023年6月時点でも完全に回復したとは言えない状況にある。貸切バスはさらに厳しい状況にあり、貸切バスや黒字路線の収

益で赤字の路線を補助するバス事業の内部補助の構造が崩れたといえる。さらに、松下(2022)によればコロナ禍後の移動量は減少すると見込まれている。山口・齊藤(2022)は企業が従来通りの出社体制を継続すれば通勤の移動需要は減少しないものの、中長期的にはリモートワークを希望する従業員がリモートワーク勤務の事業者に移行し、結果的に鉄道の需要が減少する可能性を指摘しており、完全な需要の回復については厳しい状況といえる。

筆者による近畿2府4県における複数のバス事業者に対する聞き取りでは、通勤・通学利用の割合が高い路線ほど行動制限解除後の回復は堅調であったものの、高齢者の利用が高い路線は回復が鈍い傾向にあった。また、空港アクセス路線の利用者が著しく減少した。観光客の利用割合が高かった路線も利用者が大幅に減少し、その後の回復が鈍化傾向にあるという。ただし、空港アクセス路線や観光利用の多い路線は、海外からの来訪者の減少が大きく影響しているが、観光需要の回復によりこれら路線はおおむね利用者数が回復すると考えられる。

このような状況に対して、多くの事業者ではバスの運行本数を減らすことでコストの圧縮を図った。しかし、バス事業者は減便によって一部の便が混雑する、いわゆる「密」の状態になることを避けるため継続的なバスの運行が社会的に求められたことや、緊急事態宣言が発出されていても交通事業は飲食業のような休業要請の対象外であった。そのため、バス事業者は運行による損失が見込まれても運行せざるを得ない状況であった。また、減便してもそれ以上に収入が減少しており事業者にとっては費用の削減に限界があった。

自治体のコミュニティバスのように、自治体の予算で運営されているバス路線を受託している場合、運行経費は保証されているため減便されるケースは少ない。しかし、乗務員が新型コロナウイルスに罹患して会社全体の乗務員が不足した場合、自治体と運行の契約を維持するため、一般路線を減便してコミュニティバスの運行を維持するケースも散見された。コミュニティバスの利用者はコロナ禍以前より極小である一方、利用者が減少しているとはいえ相対的に一般路線の方が利用者数は多い。このように現金収入がより見込まれる路線の運行を減少させざるを得ないため、運賃収入がさらに減少していく事例が多くの事業者からの聞き取りで明らかになった。

3.3 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の背景と京都府内自治体における活用

バス事業の継続的な維持に向けて、国土交通省では「地域公共交通感染症拡大防止対策事業」を創設し、抗ウイルス対策や車内が密にならないよう配慮した運行などに2分の1の補

助率で事業者を支援した。一方、自治体に交付される「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」についても、公共交通の支援に活用できるよう国土交通省が支援事例を公開することで地方自治体に呼び掛けた（国土交通省：2022）。

臨時交付金は、交通事業者に限定されたものではなく、各自治体で用途が決められる性格のものである。当時、医療現場や教育、飲食店など大きな影響を受けていた業種は多く、それら業種とのバランスを考慮しながら公共交通にも交付金が活用されてきた。

以下では、国土交通省（2022）の資料を基に京都府と府内の自治体の活用事例を検討する。京都府内の京都府と26の市町村のうち、臨時交付金を交通事業に拠出したのは京都府と23の市町である。井手町、笠置町、南山城村は町村内に路線バスやコミュニティバスが運行されていないため、拠出はなかった。市町内に路線バスやコミュニティバスなどを運行している自治体は何らかの対応を行ったが、鉄道については京都府が北近畿タンゴ鉄道（京都丹後鉄道）に、京都市が京都市営地下鉄や地域内で完結する事業者に拠出したのみである。他の自治体はバスやタクシー事業に対してであった。

京都府はバスに対して複数の自治体を結ぶ幹線系統への運行支援補助や京都府内の各エリア周遊を促進するための割安なフリーチケット（もうひとつの京都フリーパス）、エリアのブランド向上を目的としたラッピングバスなど広域的な運行に関する支援が中心である（写真3.1）。

京都市は市内の鉄道・バス事業者に対する支援であるが、事業者数が多いため支援額も大きい。これら京都府と京都市以外の自治体の支援について、高速路線を含む路線バスを対象に時期や支援内容に分けたのが表3.1である。



写真3.1 エリアブランド向上に向けたラッピングバス
（左：海の京都、丹後海陸交通・右：お茶の京都、京阪バス）

表 3.1 京都府内の自治体における路線バスに対する臨時交付金の活用使途

| | 令和2年1次補正分 | 令和2年2次補正分 | 令和2年3次補正分 | 令和2年3次補正 繰越分 | 事業者支援分 | 追加事業者支援分 | 令和3年補正分 | 令和3年補正分 ・令和4年予備費 |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|--------|----------|---------|---------------------|
| 1. 感染症防止対策 | | 30 | 3 | | 5 | | 7 | |
| 2. 運行支援 | 1 | 9 | 5 | 2 | | 4 | 1 | 5 |
| 4. その他 | 1 | 3 | 1 | 1 | | | 1 | 10 |
| 合計 | 2 | 42 | 9 | 3 | 5 | 4 | 9 | 15 |

注) 自治体の事業ごとに集計しているため府内の自治体数と一致しない。

出典：国土交通省（2022）より筆者作成

臨時交付金の対象となる内容は「1.感染症防止対策」、「2.運行支援」、「3.MaaS 等の新たな地域交通体系整備」、「4.その他」に区分される¹。これらについて、京都府内の自治体が臨時交付金を公共交通に活用した時期（8期に区分）を検討すると、1期（令和2年1次補正分）は事例が少なかったが、2期（令和2年2次補正分）に増加した。その後、事例の総数は減少するものの、一定の拠出が行われ、8期（令和3補正繰越分・令和4予備費）には再び増加した。

京都府内の複数の自治体における公共交通関係の担当者に対する筆者の聞き取りによれば、第1期は「公共交通についても臨時交付金の対象となることは知っていた。国土交通省から申請対象について、呼びかけもあり対象となる内容のアドバイスはあったものの、具体的にどのような申請をしたらよいか判断が困難であった。」、「臨時交付金は教育や医療現場などに優先的に配分したいという庁内の考えが強く、申請しても財務担当との調整段階で公共交通に対して配分されるか不透明であった。」、「実際に庁内で申請したものの、医療を中心とした他分野への拠出が優先された。」などの理由があげられた。

バス事業者は、利用者の急激な減少にくわえ罹患による乗務員のさらなる不足にもかかわらず、車内を密にしないため一定の運行本数の維持が求められているという状態であった。しかし、コロナ禍の最中にある状況で自治体は医療機関や教育現場など喫緊に支援が必要とされる部門への優先的な配分を重視せざるを得なかったといえる。

そのため、臨時交付金の当初においては高速バス運行についての奨励金（舞鶴市）やバス待ち環境の改善（伊根町）などの事例にとどまった。一方、自治体の担当者もどのような申請内容が的確であるか検討しにくく、担当者自身が近隣の自治体の交通担当者に連絡を取り、どのような申請を検討しているか情報の収集を行うなどで申請内容を整えるのに時間がかかったという。

第1期に比べ、第2期は事例が増加している。これは、臨時交付金が拡充されるとともに

¹ ただし、「3.MaaS 等の新たな地域交通体系整備」については京都市以外では該当事例がなかったため表では省略した。

交通事業者の危機的な状況が自治体内で理解された点もあるが、公共交通の担当者間で臨時交付金の申請に関する事例や手法が共有されたことも指摘できよう。

ここでは感染症防止対策に関する支援が大半を占めるが、第2期以降は感染症防止対策に対する支援が減少している。これは、交通事業者の感染症対策が一定程度整ったこともあるが、複数の自治体で運行しているバス事業者では「同じ支援内容のため、それぞれの自治体から同じ内容の支援を受けにくい。」「複数の自治体からの支援があり、それによって備品がそろったが追加は必要としない。」という事業者や自治体からの意見があったため、その後はより多様な支援内容に変化していった。また、この時期から運行支援に関する臨時交付金の支援が本格化し始め、その後も事例数は安定している。

当初は自治体内の事業者を支援するという点が重視されたため、バスが自治体内のほとんどを運行しているにもかかわらず営業所や車庫がないという理由で支援の対象にできなかった自治体もあった。しかし、事業所が自治体になくとも地域全体を支えているという点が理解され、バス事業者にも支援が行われるなど、自治体の考え方の変化もあった。

その他に区分される支援内容は多岐にわたり、自治体が地域の状況に合った内容に取り組んでいるといえよう。これは、2020年に山城地域の自治体を対象に京都府や近畿運輸局京都支局が公共交通に対する支援状況について情報共有の場を設けたことも大きい。これによって、担当者間それぞれのみで共有されていた内容や公共交通の利用回復に向けての考えが共有できたのである。ただし、自治体間が連携した広域的な路線バスに対する協調支援はごく少数にとどまり、広域的に運行するバスについての支援は府に限られた。自治体間の連携した支援は今後の課題と言えよう。

次章では自治体独自の取り組みについて述べるが、利用の回復に向けた支援策が行われている点が特徴である。臨時交付金の初期段階においては喫緊となる感染症対策への支援、次に事業者が最も求めている運行の継続に向けた支援、そしてコロナ禍終息後の利用者の回復に向けた支援へと、取り組み内容が並行しかつ多様化していったといえる。

3.4 公共交通の利用回復に向けた自治体独自の取り組み-京田辺市の事例-

感染症防止対策や運行費補助以外の自治体独自の支援内容は多岐にわたるが、代表例としてあげられるのが、広告の掲出と割引乗車券の販売である（写真3.2）。前者は、個人に対する感染症対策の喚起や観光、自治体内でのイベントの告知についての広告を車内外に掲出することで広告費によって事業者の運行を支援する取り組みである。後者は、通常回数券よりもさらに割安にすることで需要を喚起するとともに差額を事業者に支払う支援である。



写真 3.2 バス前面に掲出された感染症対策の喚起の広告（久御山町、京都京阪バス）

運行の継続に対して直接的な支援も必要であるが、それだけでは従来の赤字補填に近い性格を持ち利用者の増加にはつながりにくい。そのため、利用の回復が期待され、かつ事業者の支援にもつながる取り組みについて自治体が注力したといえる。

なかでも、京田辺市ではバス利用者の回復や事業者の支援、さらに当時は不安に思われていたバス車内での感染の懸念を払拭することを目的に、特定の日により市内のバス運賃を無料にする実験を行った（写真 3.3）。

これまでも、京田辺市ではバス事業者に対する感染症防止対策や運行の支援を行っていた。これにくわえて、公共交通事業者が感染症防止策を徹底していることや、当時「新たな生活様式」と呼ばれていた「利用者も感染症の防止対策を行ったうえで公共交通を利用することで感染リスクは大幅に減少し、従来どおり安心して乗車できること」をふまえてバスを利用する実践的な取り組みを行うことを京田辺市は決定した。

バス無料日の実施については、バスに乗車すること自体が目的である移動は皆無のため、目的地を明確にすることが必要である。そこで、京田辺市の市民まつり開催日と同時にバス運賃無料日を設定することで、公共交通に乗車する目的を創出した。また、無料でバスに乗車した利用者数を把握して、人数分の運賃をバス事業者に支払うことが必要となる。京田辺市では市の広報誌に無料乗車証を掲載することで市民のほとんどに配布した。しかし、無料乗車証は家族で利用する場合、代表者が無料乗車証をバス降車時に提示することで利用できる仕組みである。したがって、正確な利用者数の把握は困難であった。そのため無料乗車証の利用者数を把握するために、当日のバス運転士からの聞き取りや市の担当部署による利用者アンケート、前日と前々日のバス利用者数のデータからバス無料日の利用者数を推計した。

2020年と2022年のバス無料日のバス事業者別利用者数は表 3.2～3.4 のとおりである。



写真 3.3 通常よりも多くの利用者がみられた京田辺市におけるバス無料日の利用状況

(奈良交通、2020 年)

コロナ禍前の利用者数と比較するため、各バス事業者からデータが提供された。京阪バスと京都京阪バスは定期券の利用者数が把握できないという理由で IC カードと現金利用の概数、奈良交通は IC カード、現金、定期券利用者数の実数である。

2020 年のバス無料日における京阪バスの利用状況は、コロナ禍前の 91%、京都京阪バスと奈良交通はコロナ禍前以上の利用が確認された。直近の利用者数と比較すると、京阪バスでは IC カード、現金利用者が 7,300 人から 6,800 人と 500 人減少しているが、無料乗車券利用者は 1,500 人で、減少分の 500 人が無料乗車券に移行したとしても 1,000 人の増加と考えられる。京都京阪バスも同様で、IC カード、現金利用者の減少分よりも無料乗車券利用者数が上回っている。奈良交通は IC カード、現金、定期券利用者も直近より増加しているが、これは路線の利用者の大半が大学生の通学であるため、天候や授業、大学行事などの開催によって利用者数が大きく変化するためである。3 事業者とも、無料乗車券利用者はほとんどが普段利用する機会が少ない、ないしはコロナ禍によってバスによる移動を控えた市内居住者による純増と考えられ、特に奈良交通はその傾向が強かった。

このように、コロナ禍により利用者が減少していた路線バスであるが、バス無料日の実施によりコロナ禍前の水準に戻った。運賃を無料にしたうえで市内イベントを開催したことによる一時的な利用の回復であるが、今後の利用回復の可能性を示していよう。

表 3.2 京田辺市バス無料日における京阪バスの利用者数

| | ICカード・現金 | 無料乗車券 | 合計 |
|--------------------------------|----------|--------|--------|
| 2019年11月2日・3日 | 9,100人 | - | 9,100人 |
| 2020年10月24日・25日 | 7,300人 | - | 7,300人 |
| 2020年10月31日・11月1日 (無料乗車実施日) | 6,800人 | 1,500人 | 8,300人 |
| 2022年10月29日・30日 | 6,900人 | - | 6,900人 |
| 2022年11月6日・7日 (無料乗車実施日) | 6,800人 | 2,520人 | 9,320人 |

出典：京田辺市資料より筆者作成

表 3.3 京田辺市バス無料日における京都京阪バスの利用者数

| | ICカード・現金 | 無料乗車券 | 合計 |
|--------------------------------|----------|-------|--------|
| 2019年11月2日・3日 | 860人 | - | 860人 |
| 2020年10月24日・25日 | 720人 | - | 720人 |
| 2020年10月31日・11月1日 (無料乗車実施日) | 550人 | 510人 | 1,060人 |
| 2022年10月29日・30日 | 605人 | - | 605人 |
| 2022年11月6日・7日 (無料乗車実施日) | 516人 | 540人 | 1,056人 |

出典：京田辺市資料より筆者作成

表 3.4 京田辺市バス無料日における奈良交通の利用者数

| | ICカード・現金・定期券 | 無料乗車券 | 合計 |
|--------------------------------|--------------|--------|--------|
| 2019年11月9日・10日 | 846人 | - | 846人 |
| 2020年10月24日・25日 | 474人 | - | 474人 |
| 2020年10月31日・11月1日 (無料乗車実施日) | 893人 | 419人 | 1,312人 |
| 2022年10月29日・30日 | 618人 | - | 618人 |
| 2022年11月6日・7日 (無料乗車実施日) | 933人 | 1,338人 | 2,272人 |

出典：京田辺市資料より筆者作成

バス無料日の設定による効果は限定的であるため、効果を高めるには繰り返しの実施が望ましい。そこで、京田辺市では2022年にもバス無料日を設定した。

2022年のバス無料日の内容は、2020年と同様に市民まつり開催日に合わせるとともに、利用者数データも前回同様の方法で取得した。2022年は2020年に比べ京阪バスと奈良交通は無料日以外でも利用客数は増加、京都京阪バスは減少していた。バス無料日実施時は3事業者ともコロナ禍前の利用者数を上回った。このように、外出機会の創出にあわせたバス運賃の割引（必ずしも無料でなくともよい）やバス乗車に対するインセンティブの付与などを継続的に行うことで利用者の回復が期待されることを本取り組みは示唆している。

さらに、京田辺市では2021年にICカードへのポイント付与による日常生活でのバス利用の回復を目指した。「キャッシュレス決済推進による利用回復」と名付けられた取り組みは、コロナ禍によりキャッシュレス化が急速に進んでいる社会環境をふまえて、バスもコロナ禍前よりICカードで乗車できる点を市民に広く周知するために実施された。また、バス事業者の経営支援も兼ねている。

今後も長期的な利用が最も期待される子育て世帯を対象に、京阪バスではICOCAに、奈良交通は会社独自のICカードCI-CA（シーカ）にポイントを付与した。中学生は1人あたり2,000円、小学生は1人あたり1,000円にくわえて保護者に2,000円、未就学児は保護者に2,000円分のポイントが付与された。第2回目は高校生も対象とし、2,000円分のポイントが付与された。利用者数は表3.5のとおりである。

未就学児や小学生の世帯の申し込みが多く、年齢が低いうちから公共交通を使うことで、車に頼り切った移動にならないようにするモビリティマネジメントの取り組みの一環としても効果があったといえよう。

表 3.5 京田辺市におけるICカードポイントをチャージの利用者数

| | 第1回(6月1日-8月31日) | | 第2回(10月1日-2月28日) | |
|-----|-----------------|------|------------------|------|
| | 京阪バス | 奈良交通 | 京阪バス | 奈良交通 |
| 保護者 | 454人 | 98人 | 184人 | 59人 |
| 高校生 | - | - | 71人 | 15人 |
| 中学生 | 223人 | 29人 | 94人 | 21人 |
| 小学生 | 257人 | 77人 | 94人 | 38人 |
| 合計 | 934人 | 204人 | 443人 | 133人 |

出典：京田辺市資料より筆者作成

3.5 おわりに

コロナ禍によって利用者数が大きく減少した公共交通であるが、その支援の方法について、コロナ禍の初期段階においては感染症対策にかかる経費の支援や、経営の緊急的な支援が行われた。これらは、一時的に収入が落ち込んだ事業者にとって必要な取り組みである。ただし、コロナ禍後の利用者数の回復がない限り、コロナ禍前より慢性的に赤字であったバス交通では通常の赤字補填としての金額の増加が懸念される。継続的な利用者数の回復や増加を目指すには公共交通を使った移動のライフスタイルの認知や実践が重要である。

そのため、目的地の宣伝やイメージの向上などの広告掲出や低額な乗車券類の販売はその効果が見込める取り組みのひとつと言えよう。京都府では府内を4つの地域に区分し、それぞれの観光ブランド「もうひとつの京都」を創出してきた²。これら観光地への訪問者数の回復を目指して各地域でバスが乗り放題となる割安なフリーチケットを2021年と2022年に販売した。例えば、森の京都エリアでは1,000円でエリア内のバスが乗り放題という設定である。このエリアが含まれる西日本JRバス高雄・京北線では2019年度の1日あたりの利用者数が951人であったが、2020年度には688人と減少した。しかし、割安なチケットの販売後は、2021年度で779人と回復傾向を示し、2022年度には960人とコロナ禍前の利用者数を上回った。チケット販売による利用者の回復効果がみられたと考えられる。

このように、観光客の利用回復は重要であるが、何よりも日常的な利用者の回復が事業者にとっては安定した運賃収入につながる。京田辺市のバス無料日の設定や子育て世帯を対象としたキャッシュレス決済推進による利用回復は、日常的な生活利用者の回復に効果的な取り組みと言えよう。バス無料日の設定は近隣の木津川市にも波及し、2022年10月30日、11月6日、13日と計3日間実施された。木津川市も京田辺市と同様、市内での祭事にあわせてバス無料日を実施し、利用者数は大幅に増加した。バスの利用機会を設けることは、その後の継続的な利用につながることを期待されるため、継続的な実施が期待される。コロナ禍後も燃料高騰対策費など環境の変化に対応した補助など一定の対応がみられるなか、利用者の維持・増加を目指す取り組みにも継続的な支援が望ましいといえる。

² 丹後地域は「海の京都」、丹波地域は「森の京都」、乙訓地域は「竹の京都」、山城地域は「お茶の京都」としてブランディングされている。

参考文献

- 1) 国土交通省 (2021) 『新型コロナウイルス感染症による 関係業界への影響について』 (最終アクセス日 2023 年 5 月 30 日 <https://www.mlit.go.jp/common/001383532.pdf>)
- 2) 2) 国土交通省 (2022) 『地方公共団体による新型コロナウイルス感染症に関する支援例』 (最終アクセス日 2023 年 5 月 30 日 <https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000268146.pdf>)
- 3) 山口涼・齊藤千沙 (2022) 「ポストコロナの働き方と鉄道事業者が注目すべき変化」、運輸と経済 82-6、pp.28-36.
- 4) 松下小百合 (2022) 「コロナ後の移動サービス」、運輸と経済 82-6、pp.21-27.

第4章 千葉県における JR 路線の新型コロナウイルスによる 影響に関する一考察

4.1 はじめに

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、2020年1月、国内で初めて感染者が確認された。以降、急速に感染者が拡大し、同年4月には政府が緊急事態宣言を発出した。複数回の長きにわたる緊急事態宣言の影響により、人々は活動の制限を受け、社会における様々な活動にも影響を与えた。国土交通省都市局の「令和3年度テレワーク人口実態調査」によれば、2021年度における雇用型テレワーカーに該当する就業者が27.0%まで増加した。このほかにもオンラインによる講義の受講やインターネットを通じた購買活動の進展も新型コロナウイルスがまん延したことを受けてより一層進んだであろう。

こうした人々の生活の変化は交通の利用にも影響をもたらした。新型コロナウイルスによる人々への行動制限は日常的な移動の減少をもたらし、公共交通の利用は大きく減少した。国土交通省鉄道局の「鉄道統計年報」によると、JRにおいては2020年度における輸送人員が2019年度比で29.4%の減少がみられた。各交通事業者では利用者の減少した交通事業の現状を考慮し、路線の廃止や休止、運行本数の削減などの合理化策を行うことで費用の削減を行うほか、本業以外の新たな施策展開を行うなどの取り組みがみられる。

2023年春時点において、新型コロナウイルスの感染は拡大期に比べると落ち着いた状態にある。この間、新型コロナウイルスと交通に関わる研究がみられた。例えば、安達（2021）、安達ら（2023）の研究では、新型コロナウイルスによる関西圏の鉄道の通勤・通学の利用者の変化について、アンケートを実施し現状を把握したほか、定量的な分析を行った研究がある。他にも阿久津ら（2022）の研究では、東京圏における事業者の輸送人員データを活用し、都市において鉄道需要が変化した要因を明らかにしている。この研究でも指摘されているが、新型コロナウイルスの流行に伴うアンケートや事業者のデータを活用した研究には、様々な課題があると述べられている¹。

¹ 詳細に示すと、大手携帯電話会社によるGPSや基地局データを用いた分析とアンケート調査について、前者の携帯電話の位置情報のデータは個々を詳細に把握できるものが公表されておらず、データ元が拡大処理しており、また一般の利用者はその詳細を知ることができないことから、時系列変化等の分析結果の扱いに注意が必要であるなどの課題があることを指摘している。一方で後者のアンケート調査においては、方法や母集団等の違いもあり、その値に差異が生じていることから実態把握ができていると言い難いとしている。

新型コロナウイルスと交通に関連する研究では、通勤や通学などの都市における鉄道需要に関わる研究が多い。テレワークやオンライン講義の進展による鉄道需要への影響が都市において顕著に出ることが想定されるために研究対象になっていると考えられる。ただし、鉄道需要は通勤・通学時の利用のみならず、余暇活動等においても多様に存在する。また、地域的にも東京都などの都市中心部のみならず、都市外縁部やそれ以外の地域においても影響が出ている可能性もある。したがって、より広範で、多様な新型コロナウイルスの影響を交通の側面から考察することも求められるとも言えよう。

松崎（2022A）の研究においては、千葉県における鉄道の輸送の地域的な差異について JR 東日本の鉄道路線の輸送人員との関係性を考察した²。具体的には 2019 年度における千葉県内の JR の鉄道路線について、券種別に空間的な差異の状況を明らかにした。千葉県内では概ね 7 割が定期券種、3 割の普通券種による利用が確認できたものの、その券種別の割合は路線、駅ごとに異なるものであった。施設立地や路線の開設、さらには代替となる交通機関の影響の有無が輸送人員や利用券種の割合に影響しているものと考えられた。

この研究では新型コロナウイルスによる影響について、データの都合から把握できていない。その後、千葉県総合企画部統計課が公開する『千葉県統計年鑑』の 2020 年度のデータが公開されたため、新型コロナウイルスによる千葉県内の JR 路線の輸送人員の変化について把握することが可能になった。データの都合上、詳細な輸送人員の把握は困難であるものの、比較的簡便に鉄道事業者が公開するデータを入手、使用できる。本章では新型コロナウイルスによる JR 路線の影響について、このデータを用いて千葉県を対象に地域的な差異を明らかにする。

本節以降では以下の流れで論じる。まず 4.2 では新型コロナウイルスにおける日本国内の JR、JR 東日本の影響について整理する。次に 4.3 では千葉県内の JR 路線の概況について述べ、4.4 では同県内の JR 路線ごとの輸送人員の変化について、それぞれ考察する。4.5 において、同県内の JR 路線における駅別の輸送人員の変化についても捉え、4.6 では千葉県内の駅別の輸送人員の変化を空間的な視点から考察し、最後に 4.7 ではまとめを述べたい。

² 他にも千葉県の空間的な差異を示す研究は松崎（2014）や松崎（2016）が挙げられる。

4.2 新型コロナウイルスによる行動制限の JR 路線への影響

新型コロナウイルスは 2020 年 1 月に、日本国内で初めて確認された。国土交通省の『令和 4 年版国土交通白書』によると、同年 3 月以降、爆発的に感染が拡大し、以降も世界的な感染が続いたとされている。2020 年から 2021 年にかけて、都市圏を中心に緊急事態宣言が 4 回発出された。他にもまん延防止等重点措置が発出することで、政府は人々の行動に制限を求める対応を行った。2023 年春時点では、新型コロナウイルスの流行も落ち着いている状況にあるものの、完全な収束には至っていない。

人々は移動を伴う行動を抑制した結果、新たな行動も生まれた。職場や学校への移動が抑制された結果、在宅での仕事や学習をする機会が増加し、テレワークやオンライン講義も新型コロナウイルスのまん延以前に比べて大きく増加した。このうちテレワークについて、国土交通省都市局の「令和 3 年度テレワーク人口実態調査」によれば、全就業者の中で雇用型テレワーカーに該当する就業者が、2020 年には 23.0%、2021 年には 27.0%まで増加した³。2019 年には 14.8%の割合であったことから、10%以上増加したことになる。また、首都圏では 2019 年において 18.8%の雇用型テレワーカーに該当する就業者の割合であったが、2020 年には 34.1%、2021 年には 42.1%まで増加している。他にも移動を伴わない行動として、オンラインによる購買活動が進んだほか、オンラインによる活動が増加した結果、都市部からの移住も新型コロナウイルス以前に比べて、多くみられるようになった⁴。

このように、人々の行動は新型コロナウイルスのまん延以降、大きく変化した。派生需要である交通においては、通勤・通学、余暇等の各活動の移動の有無やその活動を行う場所、時間等により、その需要も変化することが想定される。

ここでは JR、JR 東日本の輸送人員の動向を通して、新型コロナウイルスの影響を確認していく（表 4.1）。まず JR における輸送人員の動向について、2020 年度の鉄道輸送人員は 67 億 468.5 万人となり、2019 年度の 95 億 300.3 万人から 29.4%減少した。全国的に輸送人員は横ばいで推移していたものの、2020 年度に入り大きく減少した。券種別にみると、2020 年度の普通券種は 20 億 9,872.7 万人となり、2019 年度比で 42.1%の減少となった。対して、2020 年度の定期券種は 46 億 595.9 万人となり、2019 年度比で 21.6%の減少となった。2020

³ 雇用型テレワーカーとは、ICT 等を活用して、普段出勤して仕事を行う勤務先とは違う場所で仕事をする、または勤務先に出勤せず自宅その他の場所で仕事をするをいう。

⁴ 国土交通省の『令和 4 年版国土交通白書』によると、東京都の場合、2019 年度と 2020 年度を比べると転入超過が大きく減少している。また、月次で見ると新型コロナウイルスのまん延以降、転出超過となったこともあった。ただし、転出先は千葉県や埼玉県などの近隣の地域が多い。一方で総務省の『令和 3 年版情報通信白書 (ICT 白書)』によると、オンラインを通じてのネットショッピングは、その利用世帯が 2020 年 5 月以降、半数を超えるなど増加している。

表 4.1 JR の年度別輸送人員（上段）と増減率（下段） 単位：千人（上段）

| 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 普通 | 3,451,149 | 3,514,591 | 3,537,092 | 3,634,628 | 3,660,395 | 3,714,276 | 3,738,874 | 3,627,429 | 2,098,727 |
| | | 1.8% | 0.6% | 2.8% | 0.7% | 1.5% | 0.7% | -3.0% | -42.1% |
| 定期 | 5,511,652 | 5,632,416 | 5,551,071 | 5,673,162 | 5,711,496 | 5,773,824 | 5,817,136 | 5,875,574 | 4,605,959 |
| | | 2.2% | -1.4% | 2.2% | 0.7% | 1.1% | 0.8% | 1.0% | -21.6% |
| 合計値 | 8,962,801 | 9,147,006 | 9,088,162 | 9,307,791 | 9,371,891 | 9,488,101 | 9,556,010 | 9,503,003 | 6,704,685 |
| | | 2.1% | -0.6% | 2.4% | 0.7% | 1.2% | 0.7% | -0.6% | -29.4% |

出典：国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」より筆者作成

年度に比べて、いずれの券種も減少となったが、定期券種は比較的大きな減少となった。このことから通勤・通学時の利用が主となる定期券種の減少の程度が小さいことがわかる。2020年度以前の状況を確認すると、2019年度においては普通券種が2018年度比で3.0%の減少していたものの、定期券種は1.0%の増加となっている。2019年度下半期において、新型コロナウイルスの感染が確認された時期であるが、普通券種と定期券種の増減率の差異は、定期券種が長期間に渡って購入されていたことを示唆しているものと考えられる。長期間の購入の有無は、割引率の違いが考えられることから、定期券の購買活動にも影響を与えている可能性もある。

他方で、2020年度におけるJRの輸送人員の合計値に対する普通券種と定期券種の割合は前者の普通券種が31.3%、後者の定期券種が68.7%となった。2019年度における輸送人員に対する普通券種の割合が38.0%、定期券種の割合が62.0%であったことから2020年度において定期券種の割合が増加したことになる。JRにおいて元来、定期券種の割合が普通券種の割合に比べて大きかったが、普通券種における輸送人員の減少の程度が大きいため定期券種の割合が増加したともいえる。

続いて、JR東日本の鉄道需要の変化を確認していく（表4.2）。JR東日本における2020年度の輸送人員は45億3,659.6万人となり、2019年度から30.3%も減少した。券種別にみると、普通券種は14億5,439.3万人となり、2019年度から40.2%の減少となった。対して定

表 4.2 JR 東日本における年度別輸送人員（上段）と増減率（下段） 単位：千人（上段）

| 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 普通 | 2,337,308 | 2,371,613 | 2,391,839 | 2,446,650 | 2,462,793 | 2,494,453 | 2,519,313 | 2,433,664 | 1,454,393 |
| | | 1.5% | 0.9% | 2.3% | 0.7% | 1.3% | 1.0% | -3.4% | -40.2% |
| 定期 | 3,797,399 | 3,875,382 | 3,826,707 | 3,918,281 | 3,948,556 | 3,993,670 | 4,030,111 | 4,073,493 | 3,082,203 |
| | | 2.1% | -1.3% | 2.4% | 0.8% | 1.1% | 0.9% | 1.1% | -24.3% |
| 合計値 | 6,134,707 | 6,246,995 | 6,218,546 | 6,364,931 | 6,411,349 | 6,488,123 | 6,549,424 | 6,507,157 | 4,536,596 |
| | | 1.8% | -0.5% | 2.4% | 0.7% | 1.2% | 0.9% | -0.6% | -30.3% |

出典：国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」各年度版より筆者作成

期券種は30億8,220.3万人となり、2019年度から24.3%の減少となった。このようにJR東日本においても輸送人員、券種別でそれぞれ大きく減少しており、全国的な動向と同様の結果となった。2019年度においては、普通券種が2018年度比で3.4%の減少していたものの、定期券種は1.1%の増加となっている。JR東日本の鉄道需要も、全国の動向と同様の券種別の状況を示していることがわかる。

他方で、2020年度におけるJR東日本の輸送人員の合計値に対する普通券種と定期券種の割合は前者の普通券種が32.0%、後者の定期券種が68.0%となった。2019年度の同割合は普通券種が37.0%、定期券種が63.0%となり、上記で示したJRの動向と近似した変化となった。JR東日本は全国の輸送人員の半数を占める大規模な事業であることから同様の結果になったことが想定される。

このように、JR、およびJR東日本の2020年度の輸送人員の動向より、その内容を確認すると、大きな変化があったことがわかる。また券種別にみると、普通券種、定期券種の双方が減少しており、なかでも普通券種の減少が大きなものであった。そのため、両券種の割合は、相対的に定期券種の割合が高まることになった。定期券種の割合の増加は一定期間における利用者の確保につながる一方で、割引率の都合もあり普通券種と同じ輸送人員の増加に比べると減収につながるものと想定される。

実際に、JRの旅客運輸収入とJR東日本の旅客運輸収入の変化について確認する(表4.3)。まず2020年度のJR旅客運輸収入は1兆9,736.4億円となり、2019年度から53.6%も減少している。券種別にみると、2020年度の普通券種は1兆3,852.7億円となり、2019年度から60.3%も減少した。対して、2020年度の定期券種は5,883.7億円となり、23.4%の減少となった。旅客運輸収入の券種別減少率は、前掲の輸送人員以上に变化しており、普通券種の減少が顕著である。

他方でJR旅客運輸収入の合計値に対する券種別の構成比は、2019年度における普通券種と定期券種の構成比がそれぞれ82.0%、18.0%であったものが、2020年度には70.0%、30.0%へと変化している。輸送人員における券種別の構成比に比べると、旅客運輸収入における普

表4.3 JRにおける年度別旅客運輸収入(上段)と増減率(下段) 単位:千円(上段)

| 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 普通 | 3,118,088,751 | 3,195,418,025 | 3,259,961,992 | 3,447,375,419 | 3,474,243,722 | 3,553,924,748 | 3,611,479,392 | 3,490,188,034 | 1,385,272,451 |
| | | 2.5% | 2.0% | 5.7% | 0.8% | 2.3% | 1.6% | -3.4% | -60.3% |
| 定期 | 734,490,471 | 730,564,560 | 740,622,129 | 744,315,993 | 750,396,314 | 756,926,669 | 760,607,371 | 765,567,480 | 588,370,168 |
| | | -0.5% | 1.4% | 0.5% | 0.8% | 0.9% | 0.5% | 0.7% | -23.1% |
| 合計値 | 3,852,579,222 | 3,925,982,585 | 4,000,584,120 | 4,191,691,412 | 4,224,640,036 | 4,310,851,417 | 4,372,086,764 | 4,255,755,514 | 1,973,642,619 |
| | | 1.9% | 1.9% | 4.8% | 0.8% | 2.0% | 1.4% | -2.7% | -53.6% |

出典:国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」各年度版より筆者作成

表 4.4 JR 東日本における年度別旅客運輸収入（上段）と増減率（下段） 単位：千円（上段）

| 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| 普通 | 1,194,164,508 | 1,215,661,838 | 1,235,685,062 | 1,310,493,099 | 1,317,800,862 | 1,333,638,818 | 1,350,332,005 | 1,283,374,282 | 575,052,985 |
| | | 1.8% | 1.6% | 6.1% | 0.6% | 1.2% | 1.3% | -5.0% | -55.2% |
| 定期 | 487,332,429 | 480,787,561 | 490,217,306 | 494,439,818 | 498,408,441 | 503,027,963 | 506,376,579 | 509,427,285 | 379,249,494 |
| | | -1.3% | 2.0% | 0.9% | 0.8% | 0.9% | 0.7% | 0.6% | -25.6% |
| 合計値 | 1,681,496,937 | 1,696,449,399 | 1,725,902,368 | 1,804,932,917 | 1,816,209,303 | 1,836,666,781 | 1,856,708,584 | 1,792,801,567 | 954,302,479 |
| | | 0.9% | 1.7% | 4.6% | 0.6% | 1.1% | 1.1% | -3.4% | -46.8% |

出典：国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」各年度版より筆者作成

通券種の割合が大きく減少していることがわかる。

続いて、JR 東日本の運輸旅客収入について確認してみる（表 4.4）。2020 年度の旅客収入は 9,543.0 億円となり、2019 年度から 46.8%も減少した。券種別にみると、普通券種は 5,750.5 億円となり、2019 年度から 55.2%も減少している。対して、定期券種は 3,792.4 億円となり、2019 年度から 25.6%もの減少となった。

他方で JR 東日本における旅客運輸収入の合計値に対する券種別の構成比は、2019 年度における普通券種と定期券種の構成比がそれぞれ 72.0%、28.0%であったものが、2020 年度には普通券種が 60.0%、定期券種が 40.0%へと変化している。輸送人員の構成比に比べると、旅客運輸収入における普通券種の割合が大きく減少しており、JR に比べても普通券種の割合が低いことがわかる。

このように、JR と JR 東日本の旅客運輸収入は輸送人員以上に大きな減少を示しており、普通券種の減少が顕著となっていた。普通券種は運輸収入上、大きなウェイトを占めていることから、その早期の回復が待たれる。ただし定期券種で移動する人が多いと考えられる通勤・通学時の利用者に比べれば、その回復も遅れる可能性も考えられる。定期券種においても、先述したようにテレワークやオンラインを通じた活動の増加から、人々の移動の数そのものが減少した可能性もある。安達（2021）などの文献においては、新型コロナウイルスのまん延が終息しても、直ちに公共交通機関の利用がそれ以前と同様の水準まで戻ることが容易ではないとも示されている。この点を踏まえると、新型コロナウイルスまん延以前の状態に戻ることが困難なことも想定される。

鉄道需要の回復が不透明な中、鉄道事業者においては費用の抑制にも取り組んでいる。例えば、JR 東日本の「2022 年 3 月期決算説明会資料」によると、鉄道輸送に関わる費用の抑制に向けて運行体制のスリム化や駅業務の変革等、ワンマン運転の拡大等を挙げている。取り組みの結果、2027 年度には 2019 年度と比べて 1,000 億円もの運営費の削減となる見込みである。JR 東日本以外においても、JR 各社では同様の費用削減に向けた取り組みを行っており、経営の合理化を進めているのが現状である。

新型コロナウイルスのまん延以前から、JR 各社の一部には輸送人員の少ない路線がある⁵。例えば、JR 東日本の場合、一日の平均通過人員（輸送密度）が 2,000 人を下回る 35 路線 66 区間の輸送動向を公表している。この中には地方交通線のみならず、幹線も含まれており、それぞれの路線では大きく輸送人員を減らしている状況にある。人口減少、少子高齢化が一層進展し、またモータリゼーションも進んでいる状況にあることから新たな利用者の増加が見込めない状況にある。こうした路線においても上記で挙げたような鉄道運行に関わる費用の抑制に向けた取り組みが行われており、後述する久留里線の一部区間のように、交通体系のあり方を総合的な観点から検討し始める事例もある。

元来、輸送人員の少ない不採算となる JR の鉄道路線は鉄道事業者の採算部門からの内部補助を通して維持されてきたともいえる。鉄道事業者における経営状況の悪化は、内部補助を通しての路線の維持を困難にさせるものであり、新型コロナウイルスの影響を受けて、上記のような路線の見直しが進むきっかけをもたらした可能性もある。

このように、新型コロナウイルスの影響を受けて JR、JR 東日本における鉄道需要は大きく減少した。また輸送人員の減少以上に鉄道旅客収入の減少が顕著な状態にある。新型コロナウイルスが完全に収束しない中で、輸送人員、鉄道旅客収入の回復は容易ではない。特に旅客運輸収入の大きな割合を占めてきた普通券種は、定期券種よりも後に回復する可能性もある。鉄道旅客収入のうち、大きなウエイトを占める普通券種の回復は経営上大きな意味を持つであろう。鉄道需要が減少した中、JR 東日本を事例とする対応では、費用の抑制などの経営の合理化を進めている。その取り組み自体は従来も行われていた内容もあるが、他の路線や線区に拡大した内容もある。新型コロナウイルスがまん延する以前から、輸送人員が減少していた路線においては人口減少や少子高齢化の影響もあり、その増加が困難となることも考えられる。JR 東日本の場合、路線の存廃やモード転換等の検討や実施の経験があるが、久留里線のように新たに交通体系のあり方を総合的な観点から検討するという対応もみられる。新型コロナウイルスのまん延により、同様の動きが他の路線でも生じる可能性がある。

4.3 千葉県の JR 路線の概況

ここでは JR の中でも千葉県における JR 路線の新型コロナウイルスの影響を確認していく。千葉県における JR 路線は 2020 年現在、10 路線 154 駅より構成され、営業キロで言えば

⁵ JR 北海道は 2016 年、JR 四国は 2019 年、JR 九州は 2020 年、JR 東日本と JR 西日本は 2022 年に、各社で線区別収支を公表している。

表 4.5 2020 年における千葉県内の JR 路線の現状⁶

| 路線名 | 区間 | 運転開始年 | 営業キロ | 掲載駅数 | 無人駅数 | 無人駅名 |
|------|----------|-------|-------|------|------|---------------------------------------|
| 総武線 | 市川-銚子 | 1897 | 105.1 | 34 | 4 | 南酒々井、飯倉、倉橋、猿田 |
| 外房線 | 千葉-安房鴨川 | 1929 | 93.3 | 25 | 6 | 東浪見、三門、浪花、鶴原、行川アイランド、安房天津 |
| 内房線 | 蘇我-安房鴨川 | 1925 | 119.4 | 29 | 7 | 竹岡、那古船形、九重、千歳、和田浦、大海、安房勝山 |
| 成田線 | 佐倉-松岸 | 1933 | 75.4 | 24 | 9 | 久住、香取、水郷、大戸、笹川、下総橋、椎柴、下総豊里 |
| | 我孫子-成田 | 1901 | 32.9 | | | 東我孫子 |
| | 成田-成田空港 | 1991 | 10.8 | | | |
| 鹿島線 | 香取-十二橋 | 1970 | 3.0 | 1 | 1 | 十二橋 |
| 久留里線 | 木更津-上総亀山 | 1936 | 32.2 | 13 | 10 | 祇園、上総清川、東清川、東横田、下郡、小櫃、俵田、平山、上総松丘、上総亀山 |
| 武蔵野線 | 南流山-西船橋 | 1978 | 16.4 | 5 | 0 | |
| 東金線 | 大網-成東 | 1911 | 13.8 | 3 | 1 | 福俵 |
| 京葉線 | 舞浜-蘇我 | 1988 | 30.3 | 10 | 0 | |
| 常磐線 | 松戸-天王台 | 1896 | 18.3 | 10 | 0 | |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』の各年版、国土交通省鉄道局『令和3年度鉄道要覧』、
 ルウト研究所「駅すばあと for Web」より筆者作成

550.9km に及ぶ（表 4.5）。松崎（2022A）の研究でも示しているように、東京駅から 5km 刻みの同心の円を描くと千葉県内の JR 路線の各駅は 15km 圏から 100km 圏の距離帯に収まることわかる（図 4.1）。千葉県内の JR 路線は、東京都と近接している路線もあれば、遠方となる路線もある。松崎（2022A）を参考にすると、東京都から千葉県東部にかけてほぼ直線に伸びる総武線では最も東京駅に近い距離帯の駅から遠方となる距離帯の駅までの乗車人員が 20 倍もの差異が存在していた。JR の鉄道ネットワークであっても、路線や駅ごとに異なる輸送の状況であることに留意する必要があることを示していると言えよう。また松崎（2022A）における空間的な分析において、東京駅から 35km 圏の距離帯を境に輸送人員の差異が生じていた。この距離帯は東京都から連坦と続く千葉県内の JR 路線が千葉県内の他の路線に分かれる距離帯でもある。こうした背景から鉄道需要の多寡が生じているともいえるであろう。

新型コロナウイルスがまん延する以前から、JR 東日本の千葉県内の一部路線では鉄道需要の減少がみられていた。こうした路線では輸送の実態に即して、先述したようなワンマン運転のほか、他路線との直通運転の中止や短縮、短編成化などの対応がとられてきた。取り組みの背景には、上記のような輸送人員に応じたものであり人員や車両等の運行に必要な設備を振り分けているものと想定される。

近年、千葉県内の JR 路線では新たな展開を見せている。2023 年 3 月、久留里線の久留里 - 上総亀山間において、JR 東日本は沿線の君津市および千葉県に対し、久留里線の久留里 - 上総亀山間の「沿線地域の総合的な交通体系に関する議論の申し入れについて」を示した。

⁶ 松崎(2022A)における 2019 年度の千葉県の JR 路線の状況と異なり、内房線の江見が有人駅となり、成田線の笹川が無人駅となった。前者の江見は郵便局舎も併設されており、新たな鉄道駅の活用の取り組みとして注目に値するものと言えよう。

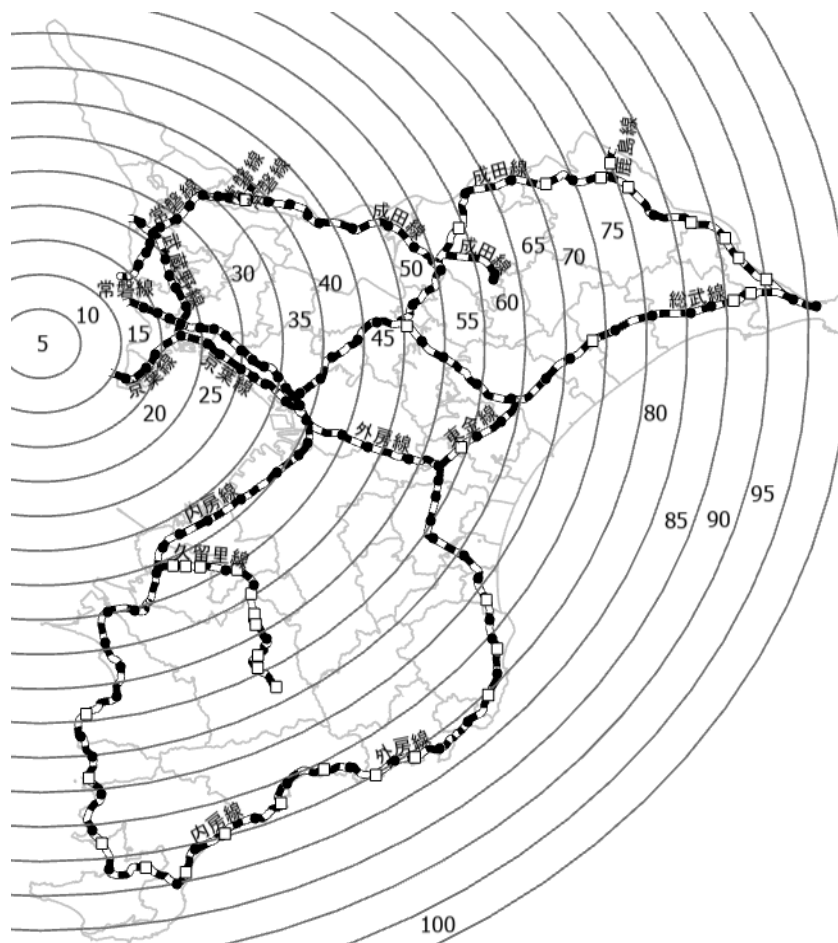


図 4.1 2020 年度における千葉県の JR 路線の概況⁷

出典：総務省統計局「平成 27 年国勢調査千葉県」の境界データ、国土交通省国土数値情報「令和元年駅別乗降客数データ」ポイントデータ、国土交通省国土数値情報「平成 23 年鉄道」ラインデータ、より ArcGIS により筆者作成

この資料によれば、JR 東日本発足時から木更津 - 上総亀山間の輸送人員が約 7 割も減少しており、鉄道の特徴である大量輸送のメリットが発揮できていないと示されている。さらに将来的な沿線人口が見込まれる中で、更なる輸送人員の減少が見込まれていることから公共交通の持続可能なものとするために、同区間における総合的な交通体系の見直しを行う必要があるとも述べられている。

この久留里線は、JR 東日本が公表する輸送人員の少ない路線の 1 つである。1 日あたりの平均通過人員が 2,000 人を下回る路線となり、他にも千葉県内の路線においては、鹿島線や内房線、外房線が該当する（内房線と外房線は一部区間を含む）。これらの路線の収支率（運

⁷ 図中の黒丸は 2020 年度時点の有人駅、白四角は無人駅であり、数字は東京駅からの 5km 刻みの同心円の距離帯を示す。

表 4.6 千葉県の JR4 路線の収支率

| 路線名 | 区間 | 2019 | 2020 | 2021 |
|------|----------------|-------|------|-------|
| 外房線 | 勝浦-安房鴨川 | 12.4% | 7.3% | 9.1% |
| 内房線 | 館山-安房鴨川 | 9.7% | 7.1% | 8.2% |
| 久留里線 | 木更津-久留里 | 8.3% | 7.3% | 7.9% |
| | 久留里-上総亀山 | 0.6% | 0.6% | 0.5% |
| 鹿島線 | 香取-鹿島サッカースタジアム | 9.3% | 7.8% | 10.8% |

出典：JR 東日本「平均通過人員 2,000 人/日未満の線区ごとの収支データ」各年度版より筆者作成

表 4.7 千葉県の JR4 路線の営業キロ当たりの運輸旅客収入と運輸費用 単位：円/km

| 路線名 | 区間 | 営業キロ当たりの運輸旅客収入 | | | 営業キロ当たりの運輸費用 | | |
|------|----------------|----------------|------|------|--------------|------|------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 外房線 | 勝浦-安房鴨川 | 7.7 | 4.5 | 5.2 | 62.2 | 61.8 | 57.8 |
| 内房線 | 館山-安房鴨川 | 4.5 | 3.3 | 3.6 | 46.5 | 46.1 | 43.6 |
| 久留里線 | 木更津-久留里 | 3.8 | 2.8 | 3.0 | 46.7 | 38.3 | 38.7 |
| | 久留里-上総亀山 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 35.8 | 28.8 | 29.3 |
| 鹿島線 | 香取-鹿島サッカースタジアム | 5.1 | 3.6 | 4.0 | 55.0 | 46.3 | 37.6 |

出典：JR 東日本「平均通過人員 2,000 人/日未満の線区ごとの収支データ」各年度版より筆者作成

運輸旅客収入/営業費用)は新型コロナウイルスがまん延して以降、変化を見せている(表 4.6)。2020 年度の 4 路線の状況を確認すると、最大の収支率は鹿島線の 7.8%となり、著しく低いことがわかる。久留里線の久留里 - 上総亀山の収支率においては 0.6%となり、運輸旅客収入を通してほぼ営業費用をほとんど賄っていない状況にある。元々、これら 4 路線の収支率は顕著に低い値を示していたが、新型コロナウイルスのまん延した 2020 年度はさらに悪化したことがわかる。ただし、2021 年度においてはわずかであるが改善の傾向を示している。

収支率の算定に要した運輸旅客収入と運輸費用について、営業キロに応じて変化することが考えられることから営業キロ当たりの運輸旅客収入と営業費用を示す(表 4.7)。収支率からも想起できたように、著しく差異が生じていることがわかる。新型コロナウイルスの影響を受けて、2020 年度において運輸旅客収入、運輸費用の双方が 2019 年度に比べて減少している。続く、2021 年度においては運輸旅客収入の回復と運輸費用の削減がみられる。先述した JR 東日本の費用削減策の影響により運輸費用の削減が進んだ可能性がある。

表 4.8 千葉県における JR 路線の特急列車の概況⁸

| 系統名 | 特急名 | 千葉県内の停車駅（一部停車も含む） |
|--------|----------|--|
| 総武本線系統 | しおさい | 船橋、千葉、四街道、佐倉、八街、成東、横芝、八日市場、旭、飯岡、銚子 |
| | あずさ・富士回遊 | 船橋、千葉 |
| | 成田エクスプレス | 千葉、四街道、佐倉、成田空港、成田、空港第2ビル、成田空港 |
| | 新宿さざなみ | 船橋、津田沼、千葉 |
| 外房線系統 | わかしお | 海浜幕張、蘇我、大網、茂原、土気、上総一ノ宮、大原、御宿、勝浦、上総興津、安房小湊、安房鴨川 |
| | 新宿わかしお | 船橋、津田沼、千葉、蘇我、大網、茂原、上総一ノ宮、大原、御宿、勝浦、上総興津、安房小湊、安房鴨川 |
| 内房線系統 | さざなみ | 蘇我、五井、姉ヶ崎、木更津、君津 |
| | 新宿さざなみ | 船橋、津田沼、千葉、蘇我、五井、木更津、君津、浜金谷、保田、岩井、富浦、館山 |
| 常磐線系統 | ひたち・ときわ | 柏 |

出典：交通新聞社『JR 時刻表 2023 年 3 月号』より筆者作成

これらの増減も含め、営業キロ当たりの運輸旅客収入、運輸費用を比較すると路線ごとに差異がみられる。運輸旅客収入においては久留里線の久留里 - 上総亀山が極端に低い値となり、同区間では運輸旅客収入の 30 倍近い値の運輸費用を要していることがわかる。他の区間においても、少なくとも運輸旅客収入の 10 倍程度の運輸費用を要していることがわかる。千葉県内の JR4 路線の当該区間では少ない鉄道需要のために、その費用を上回る収入を確保できていないのが現状といえよう。

運輸費用の差異について、交換設備の有無、削減やワンマン化など取り組み状況の違いのみならず、特急列車や貨物列車の運行の有無などの違いが影響を与えている可能性もある⁹。例えば、外房線の当該区間では定期的に特急列車が運行されていることから、この運行に伴う費用負担の増加が想定される¹⁰。

千葉県の JR 路線において、特急列車は東京都と千葉県内を高速で結ぶ重要な手段となる。2023 年 3 月現在、千葉県の JR 路線では臨時列車を含め 4 系統が運行されている（表 4.8）。1997 年の東京湾アクアラインの開通以降、房総を中心に JR の特急列車は運行本数を減らし、

⁸ 2023 年現在における、定期列車及び土休日を運行する臨時列車の状況を示す。他にも、千葉県を運行する特急列車には、東京 - 佐原、鹿島神宮を結ぶ「さわら・かしま」、「あやめ祭り」などが挙げられるが、より運行期間が限定される。

⁹ 青木ら（2006）の研究によれば、第 3 セクターと地方民鉄に関わる需要関数の推定では、特急列車の運行の有無が、需要の増加につながる有意な変数として示されている。この研究ではバイパス機能を持つ路線や観光地が沿線にあれば、特急列車の運行が需要の増加につながることも指摘されている。

¹⁰ 国土交通省の「運賃・料金のしくみ」によると、特急料金は速達性に対する価値が大きいこと、施設やサービスが良好なこと、高速運転のための費用やサービスの高度化のための費用が増大することの 3 点により設定されることが挙げられている。

運行区間の短縮、本数の削減の変化もみられる。競合する高速バスの運行開始や自家用車による移動の増加の影響を受けた対応と理解できるが、千葉県内においては今後も高速道路の開通等の道路整備も進む見通しである。将来的には、特急列車の運行にもさらに変化が生じる可能性もある。もっとも、特急列車運行に伴う運輸費用の増加と運輸旅客収入の増分を比較した際に、後者がどの程度増加するのかが経営上重要になるであろう。

このように、千葉県の JR 路線は路線間で大きな差異が生じている。東京都から連坦と延びる路線が多い中で、遠方になれば輸送人員も大きく減少していく。元来、千葉県内の JR 路線において輸送人員の多寡がみられたなかで、新型コロナウイルスの影響により、更なる差異が生じている可能性もある。本節で取り上げた千葉県内の需要の少ない JR 路線においても、新型コロナウイルスの影響がみられた。鉄道事業者では運輸費用の削減などを通して、経営の合理化を進めているが、その対応にも限度がある。久留里線のように、沿線地域の総合的な交通体系を議論するなど千葉県の JR 路線においては、新たな局面に入った路線もあるといえよう。

4.4 千葉県の JR 路線の輸送人員の変化

ここでは新型コロナウイルスがまん延して以降の千葉県の JR 路線の輸送人員の変化を明らかにしていく¹¹（表 4.9、表 4.10、表 4.11）。以降では『千葉県統計年鑑』における、一日平均乗車人員のデータを用いて輸送人員の変化を確認していく。

まず千葉県内の JR の 10 路線においては、全国的な動向と同様に大幅な輸送人員の減少が見られた。千葉県の JR 路線における輸送人員は 2020 年度に 147.9 万人となり、2019 年度から 26.3%の減少となった。券種別にみていくと、普通券種では 43.0 万人となり、2019 年度から 36.2%の減少となった。対して、定期券種では 2020 年度に 104.9 万人となり、2019 年度と比べて 21.4%の減少となった。JR、JR 東日本の動向と変わりがなく、千葉県の JR 路線においても普通券種、定期券種における輸送人員が減少したが、千葉県の場合、両券種とも減少の程度が小さいことがわかる。また新型コロナウイルス前後の輸送人員の増減率の変化を示すと、2019 年度においては普通券種が 2018 年度比で 3.5%の減少であったものの、定期券種は 0.7%の増加となっている。2020 年度においては 2019 年度比で、普通券種は 36.2%、定期券種が 21.4%の減少を示している。ここから、千葉県においても全国的な動向と同様に、普

¹¹ 千葉県内に唯一存在する鹿島線の十二橋駅は 2007 年以降、輸送人員が公開されていない。そのため以下では鹿島線の内容を不記載とする。

通券種の減少が早期に始まっていたことがわかる。

他方で、千葉県内の JR の 10 路線における輸送人員の合計値に対する普通券種と定期券種の割合は 2020 年度において、普通券種が 29.1%、定期券種が 70.9%となった。2019 年度の普通券種が 33.6%、定期券種が 66.4%であったことから定期券種の割合が増加している。この点も JR、JR 東日本の動向と相違はなく、普通券種による輸送人員の減少に伴い、定期券種の割合が増加したものと判断できる。

表 4.9 千葉県における JR 路線の路線別輸送人員の推移 単位：万人

| 路線名 | 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 総武線 | 普通 | 28.2 | 28.6 | 28.5 | 29.0 | 29.1 | 29.4 | 29.7 | 28.8 | 19.7 |
| | 定期 | 56.4 | 57.5 | 56.6 | 57.4 | 57.7 | 58.1 | 58.4 | 58.8 | 46.6 |
| | 合計値 | 84.5 | 86.1 | 85.2 | 86.4 | 86.9 | 87.5 | 88.1 | 87.6 | 66.3 |
| 外房線 | 普通 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 3.3 | 3.3 | 3.3 | 3.3 | 3.2 | 2.1 |
| | 定期 | 8.4 | 8.6 | 8.4 | 8.5 | 8.6 | 8.7 | 8.7 | 8.7 | 7.0 |
| | 合計値 | 11.6 | 11.8 | 11.6 | 11.8 | 11.9 | 12.0 | 12.1 | 11.9 | 9.0 |
| 内房線 | 普通 | 2.6 | 2.6 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 2.6 | 1.6 |
| | 定期 | 6.7 | 6.8 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 5.3 |
| | 合計値 | 9.3 | 9.4 | 9.3 | 9.3 | 9.3 | 9.2 | 9.3 | 9.1 | 6.9 |
| 京葉線 | 普通 | 10.9 | 12.0 | 12.4 | 12.7 | 12.9 | 13.4 | 13.8 | 13.2 | 6.6 |
| | 定期 | 16.4 | 16.9 | 16.7 | 16.9 | 17.1 | 17.3 | 17.4 | 17.6 | 13.3 |
| | 合計値 | 27.4 | 28.9 | 29.0 | 29.7 | 30.1 | 30.6 | 31.3 | 30.8 | 19.9 |
| 成田線 | 普通 | 2.0 | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 2.2 | 2.3 | 2.4 | 2.2 | 1.0 |
| | 定期 | 3.3 | 3.3 | 3.2 | 3.3 | 3.3 | 3.3 | 3.3 | 3.4 | 2.5 |
| | 合計値 | 5.3 | 5.5 | 5.4 | 5.5 | 5.6 | 5.6 | 5.7 | 5.6 | 3.5 |
| 久留里線 | 普通 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 定期 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| | 合計値 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| 東金線 | 普通 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.1 |
| | 定期 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.3 |
| | 合計値 | 0.6 | 0.7 | 0.6 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.4 |
| 常磐線 | 普通 | 13.2 | 13.4 | 13.4 | 13.7 | 13.7 | 13.9 | 13.8 | 13.5 | 9.5 |
| | 定期 | 29.2 | 29.7 | 29.1 | 29.6 | 29.8 | 30.1 | 30.2 | 30.5 | 23.8 |
| | 合計値 | 42.5 | 43.1 | 42.5 | 43.4 | 43.6 | 44.0 | 44.1 | 43.9 | 33.3 |
| 武蔵野線 | 普通 | 3.4 | 3.5 | 3.6 | 3.7 | 3.8 | 3.9 | 3.9 | 3.8 | 2.5 |
| | 定期 | 6.4 | 6.6 | 6.6 | 6.8 | 7.0 | 7.2 | 7.3 | 7.4 | 6.1 |
| | 合計値 | 9.8 | 10.1 | 10.2 | 10.5 | 10.8 | 11.0 | 11.2 | 11.2 | 8.5 |
| 合計値 | 普通 | 63.8 | 65.7 | 66.1 | 67.4 | 68.0 | 69.0 | 69.9 | 67.4 | 43.0 |
| | 定期 | 127.4 | 130.0 | 127.7 | 129.9 | 130.8 | 131.8 | 132.6 | 133.5 | 104.9 |
| | 合計値 | 191.2 | 195.7 | 193.9 | 197.3 | 198.7 | 200.8 | 202.4 | 200.8 | 147.9 |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

このように、千葉県の JR 路線における動向は、JR、JR 東日本の動向と大きな差異があるわけではないことがわかる。

続いて、千葉県の JR 路線における路線別に輸送人員の変化を確認していく。2020 年度の各路線の輸送人員は元来、大きな差異が生じていたことから一様に論じることは容易ではないが、合計値の増減率をみると 2019 年度に比べて概ね 20%から 30%程度の減少が確認できる。特に、京葉線や成田線、東金線では 30%を超える減少となり、比較的变化が大きい値となっている。ここ数年は大きな増減が見られなかったものの、2020 年度には大きな輸送人員の減少となっていることがわかる。券種別にみていくと、普通券種の輸送人員の減少率は20%

表 4.10 千葉県における JR 路線の増減率の推移

| 路線名 | 種別 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 総武線 | 普通 | 1.5% | -0.1% | 1.4% | 0.6% | 1.0% | 0.8% | -3.0% | -31.5% |
| | 定期 | 2.0% | -1.6% | 1.4% | 0.5% | 0.6% | 0.6% | 0.6% | -20.7% |
| | 合計値 | 1.9% | -1.1% | 1.4% | 0.6% | 0.8% | 0.7% | -0.6% | -24.3% |
| 外房線 | 普通 | 1.7% | -0.2% | 2.4% | 0.3% | 0.8% | 0.3% | -3.7% | -35.9% |
| | 定期 | 1.7% | -2.0% | 1.6% | 0.8% | 1.0% | 0.6% | -0.1% | -20.3% |
| | 合計値 | 1.7% | -1.5% | 1.8% | 0.7% | 0.9% | 0.5% | -1.1% | -24.5% |
| 内房線 | 普通 | -0.5% | 1.4% | 0.2% | 0.0% | -0.2% | 0.9% | -5.0% | -36.0% |
| | 定期 | 1.4% | -2.7% | 0.8% | -0.6% | -0.3% | 0.0% | -0.4% | -19.5% |
| | 合計値 | 0.9% | -1.6% | 0.6% | -0.5% | -0.3% | 0.3% | -1.7% | -24.1% |
| 京葉線 | 普通 | 10.0% | 2.7% | 2.9% | 1.8% | 3.3% | 3.6% | -4.9% | -49.9% |
| | 定期 | 2.7% | -1.2% | 1.5% | 1.0% | 0.9% | 1.0% | 1.0% | -24.4% |
| | 合計値 | 5.6% | 0.4% | 2.1% | 1.3% | 1.9% | 2.1% | -1.6% | -35.3% |
| 成田線 | 普通 | 5.4% | -0.1% | 2.9% | 1.6% | 2.5% | 3.6% | -6.2% | -57.6% |
| | 定期 | 1.0% | -2.4% | 2.0% | -0.1% | 0.2% | 0.7% | 0.7% | -24.4% |
| | 合計値 | 2.7% | -1.5% | 2.3% | 0.6% | 1.2% | 1.9% | -2.2% | -37.6% |
| 久留里線 | 普通 | -14.6% | -7.9% | 0.0% | -6.6% | -4.3% | -5.9% | -11.8% | -25.9% |
| | 定期 | 2.0% | -7.6% | -1.8% | -2.5% | 1.2% | -5.3% | -8.0% | -28.4% |
| | 合計値 | -1.4% | -7.4% | -1.7% | -3.2% | 0.4% | -5.3% | -8.6% | -28.0% |
| 東金線 | 普通 | 2.6% | 3.7% | 0.9% | -1.3% | -3.5% | -0.3% | -3.8% | -40.5% |
| | 定期 | 1.1% | -4.6% | 2.4% | -1.0% | -2.4% | -0.3% | 0.4% | -32.6% |
| | 合計値 | 1.4% | -2.7% | 2.0% | -1.1% | -2.7% | -0.3% | -0.6% | -34.4% |
| 常磐線 | 普通 | 1.3% | 0.0% | 2.2% | 0.2% | 0.9% | -0.1% | -2.7% | -29.5% |
| | 定期 | 1.7% | -2.2% | 1.9% | 0.7% | 1.0% | 0.4% | 0.7% | -21.9% |
| | 合計値 | 1.6% | -1.5% | 2.0% | 0.5% | 1.0% | 0.2% | -0.4% | -24.3% |
| 武蔵野線 | 普通 | 3.0% | 1.5% | 3.3% | 1.9% | 2.5% | 1.3% | -3.3% | -34.9% |
| | 定期 | 3.8% | 0.1% | 3.4% | 2.3% | 2.2% | 1.5% | 1.6% | -17.8% |
| | 合計値 | 3.5% | 0.6% | 3.4% | 2.2% | 2.3% | 1.5% | -0.1% | -23.6% |
| 合計値 | 普通 | 3.1% | 0.6% | 2.0% | 0.8% | 1.5% | 1.3% | -3.5% | -36.2% |
| | 定期 | 2.1% | -1.8% | 1.7% | 0.7% | 0.8% | 0.6% | 0.7% | -21.4% |
| | 合計値 | 2.4% | -0.9% | 1.8% | 0.7% | 1.0% | 0.8% | -0.8% | -26.3% |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

から 50%となり、京葉線や成田線、東金線は 40%という比較的高い値となった。これらの路線には空港やアミューズメント施設や大型商業施設などが多く立地していることから、各施設利用者の減少の影響が普通券種による輸送人員の減少につながっている可能性がある。対して、定期券種の減少率は普通券種ほど、路線ごとに差異が生じていない。東金線の減少が最も大きく 30%を超える減少率になる。東金線の駅に該当する 2 駅のみであるが、求名は駅近くに大学が立地しており、その大学の利用者の影響を受けて普通券種、定期券種の双方の利用が減少したものと推察される。

表 4.11 千葉県における JR 路線の券種別割合の推移

| 路線名 | 種別 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 総武線 | 普通 | 33.3% | 33.2% | 33.5% | 33.5% | 33.5% | 33.6% | 33.7% | 32.9% | 29.7% |
| | 定期 | 66.7% | 66.8% | 66.5% | 66.5% | 66.5% | 66.4% | 66.3% | 67.1% | 70.3% |
| 外房線 | 普通 | 27.3% | 27.3% | 27.6% | 27.8% | 27.7% | 27.6% | 27.6% | 26.9% | 22.8% |
| | 定期 | 72.7% | 72.7% | 72.4% | 72.2% | 72.3% | 72.4% | 72.4% | 73.1% | 77.2% |
| 内房線 | 普通 | 28.4% | 28.0% | 28.8% | 28.7% | 28.8% | 28.9% | 29.0% | 28.1% | 23.7% |
| | 定期 | 71.6% | 72.0% | 71.2% | 71.3% | 71.2% | 71.1% | 71.0% | 71.9% | 76.3% |
| 京葉線 | 普通 | 39.9% | 41.6% | 42.5% | 42.9% | 43.1% | 43.7% | 44.3% | 42.8% | 33.2% |
| | 定期 | 60.1% | 58.4% | 57.5% | 57.1% | 56.9% | 56.3% | 55.7% | 57.2% | 66.8% |
| 成田線 | 普通 | 38.3% | 39.3% | 39.8% | 40.0% | 40.5% | 41.0% | 41.7% | 40.0% | 27.2% |
| | 定期 | 61.7% | 60.7% | 60.2% | 60.0% | 59.5% | 59.0% | 58.3% | 60.0% | 72.8% |
| 久留里線 | 普通 | 20.1% | 17.4% | 17.3% | 17.6% | 17.0% | 16.2% | 16.1% | 15.5% | 16.0% |
| | 定期 | 79.9% | 82.6% | 82.7% | 82.4% | 83.0% | 83.8% | 83.9% | 84.5% | 84.0% |
| 東金線 | 普通 | 22.9% | 23.2% | 24.7% | 24.4% | 24.4% | 24.2% | 24.2% | 23.4% | 21.2% |
| | 定期 | 77.1% | 76.8% | 75.3% | 75.6% | 75.6% | 75.8% | 75.8% | 76.6% | 78.8% |
| 常磐線 | 普通 | 31.2% | 31.1% | 31.6% | 31.6% | 31.5% | 31.5% | 31.4% | 30.7% | 28.5% |
| | 定期 | 68.8% | 68.9% | 68.4% | 68.4% | 68.5% | 68.5% | 68.6% | 69.3% | 71.5% |
| 武蔵野線 | 普通 | 34.9% | 34.7% | 35.1% | 35.0% | 34.9% | 35.0% | 34.9% | 33.8% | 28.8% |
| | 定期 | 65.1% | 65.3% | 64.9% | 65.0% | 65.1% | 65.0% | 65.1% | 66.2% | 71.2% |
| 合計値 | 普通 | 33.4% | 33.6% | 34.1% | 34.2% | 34.2% | 34.4% | 34.5% | 33.6% | 29.1% |
| | 定期 | 66.6% | 66.4% | 65.9% | 65.8% | 65.8% | 65.6% | 65.5% | 66.4% | 70.9% |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

2019 年度の輸送人員の増減率を比べると、路線ごとに異なる変化が見られた。例えば、普通券種において 2019 年度の千葉県内の JR 路線全てで減少に転じているが、定期券種において増加した路線もあった。このうち、定期券種の増加した路線は総武線、京葉線、成田線、東金線、常磐線、そして武蔵野線であり、残りの外房線、内房線、そして久留里線は前年度からの減少となった。現状のデータからは定期券種の詳細な分析ができないが、通常、通勤定期においては長期間の定期が購入されており、通学においてはより短い定期券の購入となっている可能性がある。2020 年度から定期券種の輸送人員が減少した路線では、比較的東京

都より比較的遠方となる路線であり、通勤よりも通学時における利用者が多い地域であることが考えられる。したがって、通学時に定期券を購入していた人が、新型コロナウイルスまん延以降は定期券を買い控えた可能性がある。

他方で、輸送人員の増減が券種ごとにみられる中で、輸送人員に対する普通券種と定期券種の割合も変化している。先述したように普通券種の減少が顕著な中で、2020年度においては相対的に同券種の割合が低下し、定期券種の割合が高まった。千葉県内の JR 路線では京葉線を除けば、定期券種の割合が70%を超えたことになる。ただし久留里線においては、券種割合がほとんど変化していない。もともと高い定期券種の割合であったが、双方の券種の減少割合が同程度あったこともあり、その割合にも変化が出ていないともいえる。

このように、千葉県の JR 路線は全国的な動向と同様に大きな輸送人員の減少を示していた。特に、普通券種の減少が顕著であり、路線状況から通勤・通学時以外の路線沿線の施設の影響が考えられる。千葉県内の JR 路線においても新型コロナウイルスのまん延まで、普通券種による利用者が増加してきた。しかし、2020年度において、普通券種の利用者が減少し、ほとんどの路線で定期券種の割合が70%を超える。輸送人員そのものの減少に加え、定期券種の輸送人員の増加は、一層の旅客運輸収入の減少をもたらすことにつながるといえよう。路線ごとに詳細を見ると、新型コロナウイルスのまん延前後の輸送人員において定期券種では路線間で異なる動きがみられた。新型コロナウイルスのまん延が始まった2019年度の時点で定期券種の減少がみられた路線もあるが、こうした路線では通勤よりも通学時の利用者の減少が影響していることが考えられる。ただし、現在のデータでは分析が困難であることから、より詳細な購入動向を分析することも求められよう。

4.5 千葉県の JR 路線における駅別の輸送人員の変化

ここでは千葉県の JR 路線における駅別の輸送人員の変化を把握していきたい。松崎（2022A）において整理した方法に倣い、2020年度における千葉県内の JR 路線の1日の乗車人員のデータから、輸送人員の多い上位20駅と下位20駅の特徴を示す（表4.12、表4.13）。

まず、2020年度における千葉県内の JR 路線の輸送人員の上位20駅の状況を確認すると、2019年度の駅と比べて駅の順位には大きく差異が見られない。松崎（2022A）で示したのと同様に、いずれも東京都から比較的近い路線、駅が該当する。普通券種、定期券種合計の輸送人員の増減率は多くの駅において、JR、JR 東日本、千葉県の JR 路線の動向に比べて減少率が小さい傾向にあり、各駅の減少率は概ね20%台となる。ただし、海浜幕張や舞浜の両駅では比較的大きな減少率となっている。両駅においては定期券種に比べ、普通券種において

大きな減少率になっている点に特徴があり、60%を超える減少率となる。両駅至近に存在するアミューズメント施設や商業施設等の施設利用者の増減が影響しているものと想定される。定期券種においては、両駅に加え新浦安でも比較的大きな減少率となっている。これらの駅周辺に立地する施設への就業者等の利用者が減少した影響が考えられる¹²。

表 4.12 千葉県における 2020 年度の JR 乗車人員上位 20 駅の推移 単位：人（乗車人員）

| | 合計値（普通券種＋定期券種） | | | | 普通券種 | | 定期券種 | | 距離帯 |
|----|----------------|------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| | 駅名 | 路線名 | 乗車人員 | 増減率 | 乗車人員 | 増減率 | 乗車人員 | 増減率 | |
| 1 | 西船橋 | 総武線 | 103,947 | -25.0% | 35,625 | -33.5% | 68,321 | -19.7% | 20 |
| 2 | 船橋 | 総武線 | 103,879 | -24.6% | 31,618 | -31.6% | 72,261 | -21.1% | 20 |
| 3 | 柏 | 常磐線 | 94,607 | -24.6% | 27,270 | -31.6% | 67,337 | -21.4% | 30 |
| 4 | 千葉 | 総武線 | 81,445 | -24.5% | 27,192 | -35.8% | 54,252 | -17.1% | 35 |
| 5 | 津田沼 | 総武線 | 76,886 | -25.2% | 20,233 | -29.3% | 56,653 | -23.7% | 25 |
| 6 | 松戸 | 常磐線 | 74,813 | -25.2% | 21,495 | -29.4% | 53,318 | -23.4% | 20 |
| 7 | 本八幡 | 総武線 | 46,225 | -23.2% | 14,743 | -29.2% | 31,482 | -20.0% | 20 |
| 8 | 市川 | 総武線 | 46,169 | -25.0% | 14,073 | -27.4% | 32,096 | -23.9% | 15 |
| 9 | 海浜幕張 | 京葉線 | 40,073 | -41.2% | 11,946 | -60.1% | 28,127 | -26.3% | 30 |
| 10 | 新浦安 | 京葉線 | 39,377 | -31.1% | 10,853 | -36.3% | 28,524 | -28.9% | 15 |
| 11 | 舞浜 | 京葉線 | 38,395 | -51.3% | 17,610 | -64.0% | 20,785 | -30.6% | 15 |
| 12 | 稲毛 | 総武線 | 37,899 | -24.2% | 10,662 | -32.0% | 27,237 | -20.6% | 30 |
| 13 | 新松戸 | 常磐線 | 28,740 | -26.6% | 10,340 | -36.2% | 18,400 | -23.3% | 25 |
| 14 | 南流山 | 武蔵野線 | 27,395 | -22.9% | 8,041 | -34.2% | 19,354 | -16.9% | 25 |
| 15 | 南柏 | 常磐線 | 25,125 | -23.7% | 7,192 | -27.3% | 17,932 | -22.1% | 25 |
| 16 | 蘇我 | 京葉線 | 25,047 | -26.7% | 6,902 | -36.1% | 18,144 | -22.4% | 35 |
| 17 | 我孫子 | 常磐線 | 23,377 | -26.0% | 6,110 | -31.7% | 17,267 | -23.7% | 35 |
| 18 | 幕張本郷 | 総武線 | 22,773 | -22.9% | 6,709 | -28.5% | 16,064 | -20.3% | 25 |
| 19 | 馬橋 | 常磐線 | 20,210 | -21.3% | 5,456 | -24.2% | 14,754 | -20.2% | 20 |
| 20 | 新八柱 | 武蔵野線 | 19,209 | -22.2% | 5,792 | -32.0% | 13,416 | -17.1% | 20 |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

他方で券種別の輸送人員の割合について述べると、2020年度の普通券種の割合は舞浜を除けば、20%後半から30%前半の値となった。2019年度は舞浜や海浜幕張が40%を超える普通

¹² 2019年度において海浜幕張、舞浜の両駅では普通券種の割合がそれぞれ62.0%、44.0%であったが、新浦安は29.8%であった。2020年度には同券種の割合が海浜幕張で29.8%まで減少し、舞浜と新浦安ではそれぞれ45.9%、27.6%とほぼ横ばいである。各駅において、それぞれ異なる鉄道需要の特徴が考えられる。

券種の割合であり、30%後半となる駅も複数あったことを踏まえると、多くの駅において普通券種の割合が減少し、定期券種の割合が増加したともいえる。

続いて、2020年度における千葉県内のJR路線の輸送人員の下位20駅の状況を確認していく。松崎（2022A）で示した上位の駅と同様に、2019年度と比べて駅の順位には差異が見られない。多くの路線が東京都や千葉市よりも遠方の駅であり、輸送人員も大きく減少することが理解できる。普通券種、定期券種合計の輸送人員における増減率は上位20位の駅よりも突出した減少率を示すわけではないが、JR、JR東日本、千葉県のJR路線の動向と比べると差異が大きい。このうち、上総興津や安房小湊、御宿の外房線の駅においては比較的大きな減少率になっている。いずれも特急の停車駅であり、普通券種の増減率をみるといずれも40%を超える減少率となっていることから、同券種の影響による輸送人員の減少が生じている可能性がある。他にも普通券種の減少の大きな駅もあるが、同様に特急停車駅が多く見られる

表 4.13 千葉県における2020年度のJR乗車人員下位20駅の推移 単位：人（乗車人員）

| | 合計値（普通券種＋定期券種） | | | | 普通券種 | | 定期券種 | | 距離帯 |
|----|----------------|------|------|--------|------|--------|------|--------|-----|
| | 駅名 | 路線名 | 乗車人員 | 増減率 | 乗車人員 | 増減率 | 乗車人員 | 増減率 | |
| 1 | 江見 | 内房線 | 53 | — | 17 | — | 35 | — | 75 |
| 2 | 上総興津 | 外房線 | 108 | -40.7% | 41 | -45.3% | 67 | -37.4% | 75 |
| 3 | 安房小湊 | 外房線 | 110 | -36.0% | 57 | -41.2% | 52 | -29.7% | 75 |
| 4 | 横田 | 久留里線 | 124 | -24.8% | 29 | -29.3% | 94 | -23.6% | 40 |
| 5 | 馬来田 | 久留里線 | 139 | -27.2% | 17 | -26.1% | 121 | -27.5% | 45 |
| 6 | 富浦 | 内房線 | 144 | -23.8% | 33 | -41.1% | 111 | -15.9% | 75 |
| 7 | 保田 | 内房線 | 152 | -30.3% | 71 | -38.8% | 81 | -20.6% | 65 |
| 8 | 浜金谷 | 内房線 | 158 | -33.3% | 110 | -31.3% | 48 | -36.8% | 60 |
| 9 | 佐貫町 | 内房線 | 167 | -20.9% | 34 | -35.8% | 133 | -15.8% | 50 |
| 10 | 岩井 | 内房線 | 171 | -29.9% | 48 | -51.0% | 123 | -15.8% | 70 |
| 11 | 千倉 | 内房線 | 236 | -30.2% | 62 | -45.1% | 174 | -22.7% | 85 |
| 12 | 長者町 | 外房線 | 255 | -23.7% | 52 | -40.9% | 203 | -17.5% | 75 |
| 13 | 久留里 | 久留里線 | 256 | -29.9% | 37 | -22.9% | 219 | -30.7% | 55 |
| 14 | 御宿 | 外房線 | 326 | -37.5% | 127 | -50.8% | 198 | -24.7% | 80 |
| 15 | 太東 | 外房線 | 340 | -22.0% | 65 | -38.7% | 274 | -16.7% | 70 |
| 16 | 南三原 | 内房線 | 356 | -21.4% | 32 | -31.9% | 324 | -20.0% | 80 |
| 17 | 松岸 | 総武線 | 377 | -19.4% | 97 | -34.0% | 280 | -12.8% | 95 |
| 18 | 上総湊 | 内房線 | 465 | -27.2% | 79 | -29.5% | 386 | -26.8% | 55 |
| 19 | 下総松崎 | 成田線 | 525 | -26.3% | 94 | -30.4% | 431 | -25.3% | 65 |
| 20 | 飯岡 | 総武線 | 553 | -24.6% | 87 | -39.6% | 466 | -20.7% | 85 |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

傾向にある。

他方で松岸や佐貫町のように普通券種、定期券種の合計値における輸送人員の増減率が小さい駅もある。両駅では定期券種の減少の程度が小さいという点が共通している。駅の近くには、高校などの施設が立地していることを踏まえると、これらの施設の影響が考えられる。高校では新型コロナウイルスの影響を受けて長期の自宅学習が行われたものの、通学による授業が行われた事例もある。高校のみならず教育機関における講義実施の有無や講義形式の影響が定期券種への影響として鉄道需要に影響を及ぼしている可能性がある。

このように、2020年度における千葉県内のJR路線において輸送人員の多い上位、下位20駅の状態を確認すると、総じて減少を示していた。最も輸送人員の多い西船橋と少ない江見の差は1,960倍を超え、同じJR路線でも駅により異なる値になることがわかる。このうち、前者の上位20駅においては一部の駅を除くと概ね同様の輸送人員を示していた。これらの駅は東京都から比較的近く、鉄道需要が多く存在する駅であるともいえるであろう。松崎（2022B）の定量的に駅の集塊性を明らかにした研究と整合的ともいえる。駅近くの施設の影響により輸送人員の増減が生じている駅もあり、その影響は普通券種の減少が顕著に示される形で見受けられた。また定期券種においても同様の傾向がみられたが、こちらは駅近くの施設の就業者が減少したことによる影響が考えられる。一方で後者の下位20駅においては、上位20駅に比べ、駅ごとに輸送人員に差異がみられた。このうち、輸送人員の減少率が大きい駅は東京都よりも遠方となる駅が多く、普通券種における減少率が大きい。特に、特急列車の停車駅で減少率が高くなる傾向がある。対照的に、高校などの教育機関の施設の影響を受けて、鉄道需要のうち定期券種の減少が小さくなっている可能性もある。派生需要である交通の特性から、立地する施設の影響を受けて輸送人員にも影響が出ているのではないだろうか。

4.6 千葉県のJR路線の空間的差異

ここでは千葉県のJR路線における空間的差異を把握していきたい。松崎（2022A）において、東京駅から5kmごとの同心円を描き、該当する駅の輸送人員の変化を把握してきた。距離帯ごとの路線、駅の動向を示すと、東京駅から35kmの距離帯を境として千葉県のJR路線では異なる路線がみられるようになる（図4.1、表4.14）。松崎（2022A）では新型コロナウイルスの発生以前から、東京都から35kmの距離帯を境に輸送人員が変化し、この距離帯より遠方の距離帯になると次第に輸送人員が減少していく傾向がみられた。

新型コロナウイルスのまん延した2020年度以降、この傾向に変化はない。ただし、全ての

距離帯において輸送人員の減少が生じている状況にあった（表 4.15）。このうち、減少率の大きな距離帯の分布は 35km を超える距離において比較的多いことがわかる。例えば、成田線の 60km（成田空港、空港第 2 ビル）、東金線の 60km（求名）、外房線の 80km（御宿、勝浦）の各距離帯においては比較的大きな減少率となっている。これらの距離帯に属する駅の近くにはこれまでも述べた通り、空港や大学が存在するほか、特急の停車駅を含んでいるという特徴がある。また、これらの距離帯では普通券種の輸送人員が 40%以上も減少しており、その減少が通勤・通学時の利用以外からも生じているものと考えられる。

表 4.14 東京都からの距離帯ごとの路線別駅数

| 距離帯 | 総武線 | 外房線 | 内房線 | 成田線 | 鹿島線 | 久留里線 | 武蔵野線 | 東金線 | 京葉線 | 常磐線 | 合計 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|
| 15 | 1 | | | | | | | | 3 | | 4 |
| 20 | 4 | | | | | | 4 | | 1 | 3 | 12 |
| 25 | 3 | | | | | | 1 | | 2 | 3 | 9 |
| 30 | 3 | | | | | | | | 3 | 2 | 8 |
| 35 | 4 | 2 | 5 | 2 | | | | | 1 | 2 | 16 |
| 40 | 2 | 1 | 4 | 3 | | 4 | | | | | 14 |
| 45 | 1 | 1 | 2 | 1 | | 3 | | | | | 8 |
| 50 | 3 | 1 | 1 | 3 | | 2 | | | | | 10 |
| 55 | 1 | 4 | 2 | 2 | | 3 | | 1 | | | 13 |
| 60 | 1 | 1 | 1 | 3 | | 1 | | 2 | | | 9 |
| 65 | 1 | 2 | 2 | 1 | | | | | | | 6 |
| 70 | 2 | 2 | 1 | 2 | | | | | | | 7 |
| 75 | 1 | 6 | 6 | 1 | | | | | | | 14 |
| 80 | 1 | 5 | 4 | 2 | 1 | | | | | | 13 |
| 85 | 2 | | 1 | 1 | | | | | | | 4 |
| 90 | 2 | | | 2 | | | | | | | 4 |
| 95 | 1 | | | 1 | | | | | | | 2 |
| 100 | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 合計 | 34 | 25 | 29 | 24 | 1 | 13 | 5 | 3 | 10 | 10 | 154 |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』の内容を加工し、筆者作成

一方で減少率の低い距離帯を確認すると京葉線の 20km 圏が挙げられ、唯一 10%を下回る減少率となる。該当する駅は二俣新町となる。この駅は周囲に倉庫などの物流施設が立地しているが、新型コロナウイルスの影響を受けにくい施設ともいえる。後述するように、当該距離帯における定期券種の減少は 2.5%であった。新型コロナウイルスがまん延している中でも、大きな変化もなく鉄道需要が見られた駅ともいえよう。また総武線の 95km 圏には先述した松岸の駅が該当し、比較的減少率の程度が小さいことがわかる。二俣新町や松岸においては、定期券種の減少の程度が小さいという点で共通している。やはり、駅周辺に立地する施設の動向に応じて、減少率に差異が生じることが考えられる。

続いて、券種別の増減率の推移を距離帯別に確認していく（表 4.16）。まず普通券種は一部を除くと 35km の距離帯以降における減少率の変化が大きい。この距離帯を境に、普通券種の減少率が 10%程度増加し、50%を超える増減率となる距離帯もみられる。他方で、京葉線の 15km（舞浜、新浦安、市川塩浜）の距離帯においては、アミューズメント施設の立地がみられるほか、同線の 30km（海浜幕張、検見川浜、稲毛海岸）、35km（千葉みなと）の距離帯では野球場、購買施設等の施設が立地している。こうした施設の影響を受けて普通券種の減少率に高い傾向があるといえよう。

定期券種について確認すると、普通券種に比べると各距離帯における増減率が小さい傾向にある。このなかで、比較的大きな減少率を示しているのが成田線、内房線、そして東金線の 60km の各距離帯である。同距離帯の成田線や東金線には先述したように、空港や大学などの施設が立地する。他にも内房線に該当する浜金谷は浜金谷港の最寄り駅である他、鋸山などの観光地が近くにもある。こうした施設への勤務者が定期券を購入して利用している可能性もあることが考えられる。東京都より比較的遠方に施設が立地しているが、施設利用者とそこでの就業者の多寡が鉄道利用にも影響している可能性がある。他方で、定期券種の減少の小さな駅として京葉線の 20km、総武線の 95km の距離帯の駅が挙げられる。

最後に 2020 年度における各距離帯のうち、普通券種の割合について確認する（表 4.17）。総じて、普通券種の割合が低下する傾向がうかがえ、距離帯が伸びるごとに普通券種の割合が低下していく。東京都に近い距離帯においては、新型コロナウイルスのまん延前に比べ、普通券種の割合が低下したものの 30%前後の値となっている距離帯が多い。久留里線を除く 45km 以降の距離帯では、10%台の定期券種の割合となる距離帯も存在するようになる。普通券種の割合の減少は定期券種による利用者が多いことを示す。同じ輸送人員であっても、定期券種の割合の増加は運輸旅客収入の減少につながり、事業者の営業上の観点からすれば、必ずしも好ましいことではないともいえるのではないだろうか。

表 4.15 2020 年度における東京駅からの距離帯別の乗車人員の平均値（上段）と
2019 年度比の増減率の平均値（下段）¹³ 単位：人（乗車人員）

| 距離帯 | 総武線 | 外房線 | 内房線 | 成田線 | 鹿島線 | 久留里線 | 武蔵野線 | 東金線 | 京葉線 | 常磐線 |
|-----|--------|--------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| 15 | 46,169 | | | | | | | | 28,270 | |
| | -25.0% | | | | | | | | -31.8% | |
| 20 | 68,237 | | | | | | 14,478 | | 4,669 | 37,429 |
| | -23.7% | | | | | | -23.9% | | -6.3% | -22.2% |
| 25 | 38,853 | | | | | | 27,395 | | 13,567 | 24,314 |
| | -22.0% | | | | | | -22.9% | | -26.2% | -24.0% |
| 30 | 22,655 | | | | | | | | 23,012 | 54,830 |
| | -23.0% | | | | | | | | -28.7% | -23.0% |
| 35 | 28,857 | 17,637 | 6,433 | 3,128 | | | | | 13,501 | 18,907 |
| | -22.7% | -20.4% | -22.8% | -21.5% | | | | | -21.5% | -25.5% |
| 40 | 10,045 | 15,915 | 6,533 | 2,043 | | 124 | | | | |
| | -23.9% | -23.1% | -23.9% | -24.1% | | -24.8% | | | | |
| 45 | 7,625 | 5,478 | 3,368 | 1,420 | | 139 | | | | |
| | -24.5% | -22.1% | -22.9% | -27.3% | | -27.2% | | | | |
| 50 | 2,813 | 9,979 | 167 | 1,651 | | | | | | |
| | -25.6% | -23.7% | -20.9% | -27.2% | | | | | | |
| 55 | 638 | 2,581 | 465 | 11,614 | | 256 | | | | |
| | -26.9% | -24.0% | -27.2% | -27.9% | | -29.9% | | | | |
| 60 | 2,052 | 7,676 | 158 | 1,306 | | | | 2,037 | | |
| | -26.3% | -29.6% | -33.3% | -58.0% | | | | -39.8% | | |
| 65 | 673 | 1,372 | 152 | 583 | | | | | | |
| | -24.8% | -24.9% | -30.3% | -26.5% | | | | | | |
| 70 | 950 | 340 | 171 | 2,301 | | | | | | |
| | -30.0% | -22.0% | -29.9% | -25.5% | | | | | | |
| 75 | 1,269 | 378 | 381 | | | | | | | |
| | -28.0% | -31.6% | -25.2% | | | | | | | |
| 80 | 667 | 456 | 808 | 903 | | | | | | |
| | -20.3% | -37.9% | -21.3% | -23.8% | | | | | | |
| 85 | 937 | | 236 | | | | | | | |
| | -24.7% | | -30.2% | | | | | | | |
| 90 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 95 | 377 | | | | | | | | | |
| | -19.4% | | | | | | | | | |
| 100 | 2,230 | | | | | | | | | |
| | -26.8% | | | | | | | | | |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

¹³ 以降の表において、無人駅はデータが不在であることから、算出から省く、もしくは不記載となる。

表 4.16 2020 年度における東京駅からの距離帯別の普通券種の増減率の平均値（上段）と
定期券種の増減率の平均値（下段）¹⁴

| 距離帯 | 総武線 | 外房線 | 内房線 | 成田線 | 鹿島線 | 久留里線 | 武蔵野線 | 東金線 | 京葉線 | 常磐線 |
|-----|--------|--------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| 15 | -27.4% | | | | | | | | -40.6% | |
| | -23.9% | | | | | | | | -22.5% | |
| 20 | -29.6% | | | | | | -34.4% | | -14.5% | -26.2% |
| | -20.4% | | | | | | -18.5% | | -2.5% | -20.5% |
| 25 | -26.0% | | | | | | -34.2% | | -29.3% | -28.0% |
| | -20.3% | | | | | | -16.9% | | -22.8% | -21.9% |
| 30 | -29.5% | | | | | | | | -38.4% | -29.9% |
| | -20.2% | | | | | | | | -22.4% | -20.1% |
| 35 | -29.9% | -34.0% | -36.5% | -28.5% | | | | | -37.6% | -29.9% |
| | -19.2% | -14.8% | -17.7% | -19.0% | | | | | -13.0% | -23.9% |
| 40 | -34.4% | -30.1% | -33.2% | -30.8% | | -29.3% | | | | |
| | -20.5% | -21.1% | -20.4% | -21.9% | | -23.6% | | | | |
| 45 | -38.2% | -31.4% | -33.5% | -34.9% | | -26.1% | | | | |
| | -19.1% | -19.3% | -19.8% | -25.0% | | -27.5% | | | | |
| 50 | -32.5% | -34.0% | -35.8% | -34.0% | | | | | | |
| | -23.4% | -21.1% | -15.8% | -24.8% | | | | | | |
| 55 | -37.1% | -34.7% | -29.5% | -42.0% | | -22.9% | | | | |
| | -24.1% | -20.2% | -26.8% | -19.5% | | -30.7% | | | | |
| 60 | -40.2% | -45.9% | -31.3% | -67.1% | | | | -42.4% | | |
| | -21.4% | -23.3% | -36.8% | -38.1% | | | | -38.7% | | |
| 65 | -35.1% | -32.2% | -38.8% | -34.9% | | | | | | |
| | -22.7% | -21.9% | -20.6% | -24.1% | | | | | | |
| 70 | -43.3% | -38.7% | -51.0% | -41.8% | | | | | | |
| | -25.7% | -16.7% | -15.8% | -20.3% | | | | | | |
| 75 | -45.5% | -42.4% | -33.7% | | | | | | | |
| | -21.9% | -25.8% | -20.8% | | | | | | | |
| 80 | -32.9% | -48.5% | -33.6% | -43.4% | | | | | | |
| | -17.2% | -27.2% | -16.5% | -18.7% | | | | | | |
| 85 | -39.3% | | -45.1% | | | | | | | |
| | -19.1% | | -22.7% | | | | | | | |
| 90 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 95 | -34.0% | | | | | | | | | |
| | -12.8% | | | | | | | | | |
| 100 | -42.7% | | | | | | | | | |
| | -19.0% | | | | | | | | | |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

¹⁴ 太字は 2020 年度における千葉県内の JR 路線の輸送人員の平均値を示す。

表 4.17 2019 年度（上段）と 2020 年度（下段）における
東京駅からの距離帯別普通券種の割合の平均値

| 距離帯 | 総武線 | 外房線 | 内房線 | 成田線 | 鹿島線 | 久留里線 | 武蔵野線 | 東金線 | 京葉線 | 常磐線 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 15 | 31.5% | | | | | | | | 43.0% | |
| | 30.5% | | | | | | | | 35.7% | |
| 20 | 34.7% | | | | | | 33.0% | | 31.8% | 29.2% |
| | 32.0% | | | | | | 28.2% | | 29.0% | 27.7% |
| 25 | 29.1% | | | | | | 34.4% | | 39.4% | 32.7% |
| | 27.6% | | | | | | 29.4% | | 37.4% | 30.9% |
| 30 | 29.8% | | | | | | | | 32.9% | 29.1% |
| | 27.3% | | | | | | | | 27.0% | 26.5% |
| 35 | 30.2% | 29.8% | 27.3% | 27.1% | | | | | 34.6% | 26.2% |
| | 27.2% | 24.9% | 22.5% | 24.7% | | | | | 27.5% | 24.6% |
| 40 | 24.6% | 22.3% | 26.6% | 25.1% | | 24.8% | | | | |
| | 21.2% | 20.3% | 23.2% | 22.9% | | 23.4% | | | | |
| 45 | 28.4% | 23.3% | 21.4% | 23.3% | | 12.0% | | | | |
| | 23.3% | 20.5% | 18.3% | 20.8% | | 12.2% | | | | |
| 50 | 23.3% | 20.5% | 25.1% | 25.0% | | | | | | |
| | 21.1% | 17.7% | 20.4% | 22.6% | | | | | | |
| 55 | 21.3% | 25.0% | 17.5% | 37.4% | | 13.2% | | | | |
| | 18.3% | 21.3% | 17.0% | 30.0% | | 14.5% | | | | |
| 60 | 25.7% | 27.9% | 67.5% | 57.1% | | | | 22.7% | | |
| | 20.9% | 21.4% | 69.6% | 36.6% | | | | 22.4% | | |
| 65 | 16.9% | 24.4% | 53.2% | 23.5% | | | | | | |
| | 14.6% | 21.5% | 46.7% | 20.8% | | | | | | |
| 70 | 24.7% | 24.3% | 40.2% | 24.2% | | | | | | |
| | 20.0% | 19.1% | 28.1% | 18.9% | | | | | | |
| 75 | 25.6% | 38.7% | 37.6% | | | | | | | |
| | 19.4% | 33.6% | 27.9% | | | | | | | |
| 80 | 19.2% | 50.3% | 23.5% | 20.4% | | | | | | |
| | 16.2% | 41.8% | 19.6% | 15.2% | | | | | | |
| 85 | 26.9% | | 33.4% | 21.1% | | | | | | |
| | 21.7% | | 26.3% | | | | | | | |
| 90 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 95 | 31.4% | | | | | | | | | |
| | 25.7% | | | | | | | | | |
| 100 | 32.9% | | | | | | | | | |
| | 25.7% | | | | | | | | | |

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版の内容を加工し、筆者作成

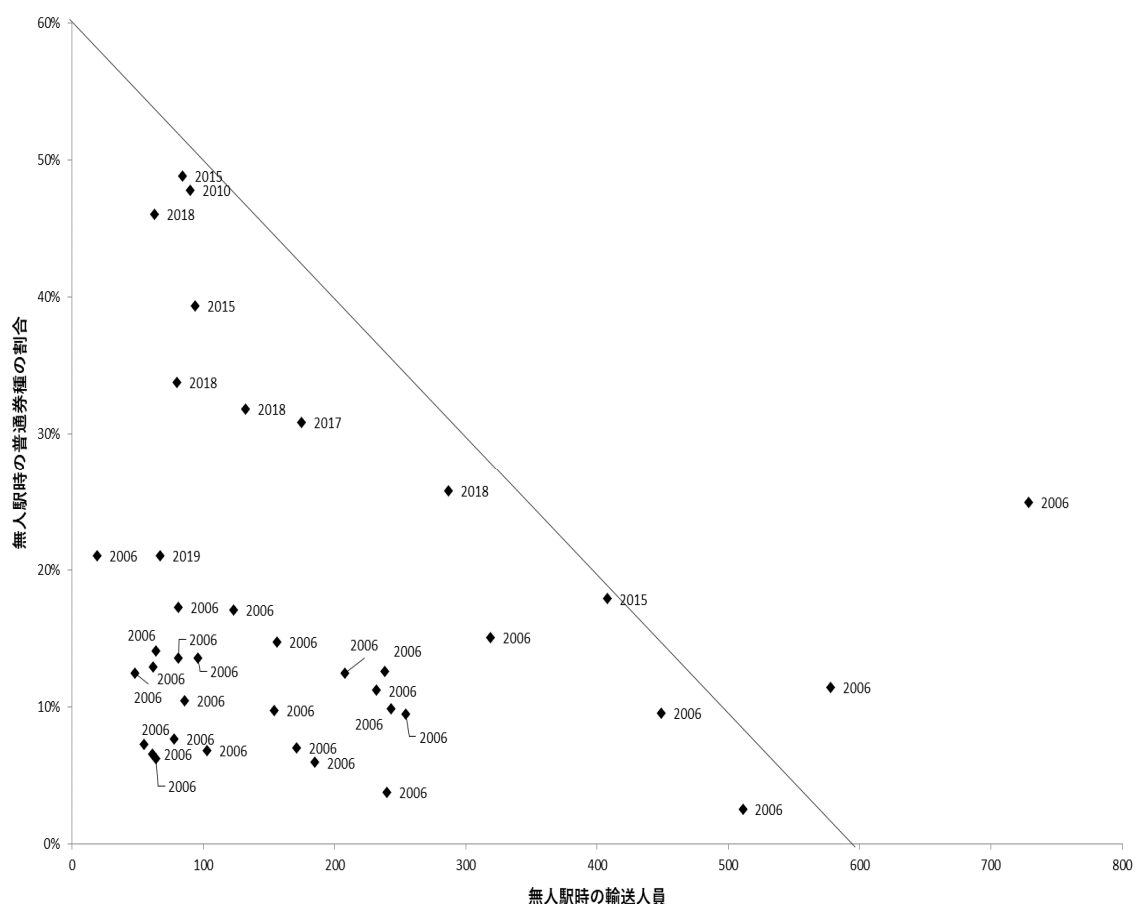


図 4.2 千葉県における無人駅時の輸送人員と無人駅時の普通券種の割合¹⁵ 単位：人（横軸）

出典：千葉県総合企画部統計課編『千葉県統計年鑑』各年版より筆者作成

松崎（2022A）で示したように、千葉県内の JR 路線の駅では無人駅が増加している。この無人駅の増加について、普通券種の割合の低下と輸送人員の減少の影響が考えられる。千葉県内の JR 駅が無人駅になった際の輸送人員とその時の普通券種の割合の関係性を描写すると、輸送人員が一定程度存在しても、普通券種の割合が低下する場合や、普通券種の割合が高くても、輸送人員が少ない場合には、無人駅となる傾向がみられる（図 4.2）。具体的には、無人駅になった際の輸送人員が 600 人、普通券種の割合が 60%を下回ると、これまでの事例では無人駅となる傾向がみられる（図 4.2 の斜線より内側となる点に該当する駅）。無人駅化は鉄道事業者における費用の削減に向けた取り組みの 1 つであると考えられるが、輸送人員や券種の動向によって、その対応に違いが生じていることが垣間見える。2020 年度時点で、

¹⁵ 図中のひし形の脇についている数字は、各駅の無人駅時の年を示す。

千葉県内の JR 路線でこれらの条件を満たす駅は 24 となる¹⁶。特急の停車するような駅も存在しており、路線の一部見直しが検討されている久留里線においても全ての駅が含まれる。輸送人員をいかに増やせるか、普通券種による利用者を増やせるのかが各駅において求められるともいえよう。

4.7 まとめ

本章では新型コロナウイルスによる JR 路線の影響について、主に輸送人員の変化を通して、千葉県を事例とする地域的な差異を明らかにしてきた。

2020 年度以降、新型コロナウイルスの影響を受けて、千葉県の JR 路線においては JR、及び JR 東日本の動向と比べると輸送人員の減少の程度が小さい状況にあった。具体的に述べると、2020 年度における千葉県内の JR 路線は 2019 年度比で 26.3%の減少であった。券種別にみると、2019 年度比で普通券種では 36.2%、定期券種では 21.4%の減少となっており、普通券種の減少が輸送人員の減少に大きく影響をもたらしていた。

千葉県の個々の JR 路線や駅の状況を確認すると、2020 年度以降、千葉県内の全ての路線、駅で輸送人員が減少していた。ただし、2019 年度における券種別の動向を確認すると、同年度から定期券種の輸送人員が減少していた路線や駅もみられた。これらの路線や駅では、定期券種の購入が短期間であり、他と異なる鉄道需要であることも考えられる。また輸送人員の減少率が著しい駅では空港や商業施設、アミューズメント施設、大学といった施設が駅周辺に存在している傾向があった。他方で、輸送人員の減少率が小さな駅では周囲に物流施設や高校などの教育機関の立地しているものと想定される。これらの駅では、定期券種において新型コロナウイルス以前の輸送人員と大きな変化がない駅もあった。物流施設や教育機関は新型コロナウイルスがまん延しても、それ以前の状況と変わらずに機能していた施設とも言えるであろう。教育機関も大学や高校など多岐にわたるが、教育施設の種別やオンライン講義の有無によっても輸送人員に差異が生じる可能性もある。

他にも、特急列車が停車する千葉県内の駅では普通券種の輸送人員の大きな減少がみられた。特に、東京都から遠方となる駅の輸送人員の減少率が高い状況であった。高速交通網の発達した千葉県内において、特急列車の運行が一部の駅における鉄道需要に影響をもたらしている可能性もある。営業上の観点からみても、定期券種に比べ、普通券種は鉄道旅客収入

¹⁶ 飯岡、松岸、八積、太東、長者町、御宿、勝浦、上総興津、安房小湊、佐貫町、上総湊、浜金谷、保田、岩井、富浦、千倉、南三原、江見、下総松崎、滑河、下総神崎、横田、馬來田、久留里の各駅が挙げられる。

の観点から大きな割合を占めることから、その需要の回復は重要であろう。

新型コロナウイルスのまん延以前から、JR 各社では様々な合理化策を示している。特急列車の運行本数の削減や運行区間の短縮等が挙げられ、更には編成の短縮や無人駅化、駅の交換設備の撤去等が挙げられる。こうした取り組みは費用の抑制につながるものの、需要が今後回復した際における利便性の低下やサービス水準に影響を与える恐れもある。東京都から遠方となる千葉県地域では今後も人口減少が続き、鉄道の輸送人員の大幅な増加が見込めない可能性がある。しかし、運行に当たっての設備を過剰に抑制することは、輸送人員の増加を目指すにあたっての施策の選択肢を狭める可能性もあることから、慎重な対応も求められる。

過去の千葉県内の JR 駅の無人駅時の状況について、輸送人員と普通券種の双方の減少により、無人駅になる傾向がうかがえた。新型コロナウイルスの影響を受けて、双方の指標が低下した駅もみられ、今後、更に無人駅が増える可能性もあるといえよう。

今後の研究課題として、新型コロナウイルスに関わる詳細なデータの分析や施設立地との関係性の2点を挙げる。

前者の新型コロナウイルスに関わるデータについて、2021年度以降の同様のデータを通して、比較分析をすることでより詳細な輸送人員や券種との関係性を把握することができるであろう。長期的な変化を把握すると同時に、月次データなどより細かな単位での分析を行うことで輸送人員への影響を理解することができると思う。更には、券種別においても定期券種のうち、通勤や通学のデータに分けて分析することも実態を正確に把握するうえで重要となるであろう。ただしこれらの精緻なデータを入手することは容易ではない。

後者の施設立地との関係性は、先述したように鉄道駅周辺における施設と鉄道需要、鉄道利用時における券種との関連性が想定された。ただし、この動向について、詳細に分析を行ったわけではないことから、施設と鉄道需要等の関係性を示すことが求められるであろう。こうした研究は鉄道事業者における経営的な観点から重要であることに加え、まちづくりの観点からも議論すべき対象となるであろう。

参考文献

- 1) 青木亮・須田昌弥・早川伸二 (2006) 「需要面からみた第3セクター鉄道と地方民鉄の分析」『交通学研究』第49巻 pp.161-170.
- 2) 阿久津友宏・日比野直彦・森地茂 (2022) 「テレワーク進展社会における都市鉄道戦略のための通勤行動の変化に関する研究」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』第78巻第6号II_190-II_220.
- 3) 安達晃史 (2021) 「新型コロナウイルス感染症が関西の通勤行動などにもたらした影響と今後の展望：アンケート調査に基づく基礎的考察」『同志社商学』第73巻第2号 pp.653-662.

- 4) 安達晃史・水谷淳・平田一彦・藤井成弥 (2023) 「コロナ禍における都市鉄道の通勤需要変化に関する分析」『交通学研究』第 66 号 pp.23-30.
- 5) 国土交通省編 (2022) 『令和 4 年版交通政策白書』勝美印刷.
- 6) 国土交通省 (2023) 「運賃料金のしくみ」(最終閲覧日 2023 年 4 月 6 日 <https://www.mlit.go.jp/common/001007700.pdf>) .
- 7) 国土交通省都市局 (2022) 「令和 3 年度テレワーク人口実態調査」(最終閲覧日 2023 年 4 月 4 日 <https://www.mlit.go.jp/toshi/daisei/content/001471975.pdf>)
- 8) JR 東日本 (2022) 「2022 年 3 月期決算説明会資料」(最終閲覧日 2023 年 4 月 28 日 <https://www.jreast.co.jp/investor/guide/pdf/202203guide1.pdf>) .
- 9) JR 東日本 (2023) 「平均通過人員 2,000 人/日未満の線区ごとの収支データ」(最終閲覧日 2023 年 3 月 29 日 <https://www.jreast.co.jp/company/corporate/balanceofpayments/pdf/2020.pdf>) .
- 10) JR 東日本千葉支社 (2023) 「久留里線久留里～上総亀山間沿線地域の総合的な交通体系に関する申し入れについて」(最終閲覧日 2023 年 3 月 29 日 https://www.jreast.co.jp/press/2022/chiba/20230309_c01.pdf) .
- 11) 総務省編 (2021) 『令和 3 年情報通信白書 (ICT 白書)』日経印刷.
- 12) 松崎朱芳 (2014) 「乗合バス事業における最近隣測度法を用いた空間分析—千葉県を事例に」『青山経済論集』第 66 巻第 2 号 pp.25-38.
- 13) 松崎朱芳 (2016) 『都市における自動車旅客輸送』晃洋書房.
- 14) 松崎朱芳 (2022A) 「千葉県における JR の鉄道需要の変化と空間的特徴」『交通と統計』第 67 巻 pp.25-43.
- 15) 松崎朱芳 (2022B) 「千葉県における JR 路線の空間的特徴：空間的自己相関分析による一考察」『日交研シリーズ』A-860 pp.76-92.

統計データ

- 1) 『千葉県統計年鑑』千葉県総合企画部統計課編.
- 2) 『令和 3 年度鉄道要覧』国土交通省鉄道局.
- 3) 「駅すぱあと for WEB」ルート研究所 (最終閲覧日 2022 年 3 月 25 日 <https://roote.ekispert.net/ja/>) .
- 4) 「鉄道統計年報」国土交通省鉄道局 (最終閲覧日 2023 年 3 月 25 日 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html) .
- 5) 『JR 時刻表 2023 年 3 月号』交通新聞社.

GIS データ

- 1) 「令和元年駅別乗降客数データ」国土交通省国土数値情報 (最終閲覧日 2022 年 3 月 25 日 https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v2_7.html) .
- 2) 「平成 23 年鉄道」国土交通省国土数値情報 (最終閲覧日 2022 年 3 月 25 日 https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N02-v2_3.html) .
- 3) 「平成 27 年国勢調査千葉県」総務省統計局 (最終閲覧日 2022 年 3 月 25 日 <https://www.e-stat.go.jp/gis/statmap-search?page=1&type=2&aggregateUnitForBoundary=A&toukeiCode=00200521&toukeiYear=2015&serveyId=A002005212015&prefCode=12&coordsys=2&format=shape&datum=2000>) .

第5章 観光地における共助交通の取り組みとその論点

－静岡県熱海市での実証実験を事例として－

5.1 はじめに

2023年2月に閣議決定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」では、地域関係者の連携・協働（共創）を通じた利便性や持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築（リ・デザイン）を進めていく方針が示されている。特に今回の改正法では、法律の目的規定に地域関係者の「連携と協働」が追加されているほか、地域公共交通の再構築に向けた各交通モードにおける仕組みの創設や拡充が盛り込まれている。

近年では、地域公共交通の多様な共創の取り組みが各地で推進されている。たとえば2020年には自家用有償旅客運送の「事業者協力型」が創設され、バス・タクシー等の交通事業者の協力を得ながら、住民等がドライバーとなって移動手段の確保に努める取り組みもみられるようになってきている。また、2017年に報告された「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」でも示されているように、従来の公共交通の活用のほか、貨客混載の促進や自家用有償旅客運送の活用、さらには許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）など、地域資源を利活用した多様な取り組みの推進と支援が行われてきている。特に、従前の公共交通サービスの運行が難しい過疎地域や中山間地域では、自家用有償旅客運送などの共助に基づく交通（以下、共助交通とする）の取り組みがみられるようになってきている。

地方部での共助交通の論点や具体事例については野村（2022a）で詳述しているが、本稿では、観光地で行われている共助交通の実証実験を事例として、住民だけではなく来訪者や関係人口¹も含めた新たなスキームのあり方を検討する。具体的には、静岡県熱海市で行われた“meemo（ミーモ）”の実証実験を事例として、来訪者や別荘所有者、地元住民を対象とした新たな移動の創出と、関係人口の地域への関わり拡大、共生の担い手のあり方等について、論点整理と他地域への示唆の導出を試みる。

¹ 総務省は、「移住した『定住人口』でもなく、観光に来た『交流人口』でもない、地域と多様に関わる人々を指す言葉」と定義している。

5.2 共助交通と関係人口の論点

本章でもキーワードの一つとなる「共助」であるが、たとえば2017年に国土交通省において「今後の共助による地域づくりのあり方検討会」が設置され、共助による地域づくりの現状や課題、先駆的な取組やアプローチの事例とその評価、今後の取組・施策の方向性等について議論が行われてきている。こうした背景には、地域コミュニティの弱体化や人材不足の問題の顕在化、さらには行政が中心となった取り組みでは地域課題への対応が難しいことが挙げられている²。

交通分野でも人材不足や従前のサービス体系では、特に地方部での移動ニーズに応えられないことは明確であるが、他方で、先の検討会では「過疎・中山間地域の交通・物流の確保に向けて、自家用有償旅客運送や貨客混載に係る制度を活用するなど、シェアリングによる合理化・効率化の可能性」があること³も指摘されている。この点については、先述のように自家用有償旅客運送における事業者協力型の創設や、各地での貨客混載の実証実験に代表されるよう、課題解決に向けた取り組みが官民・市民の共創により展開されているといえよう。

たとえば兵庫県養父市では、タクシーによる送迎が困難な地域を対象に、事業者協力型の自家用有償旅客運送が実施されているが、行政によるアクター間の調整や事業者による運行管理、住民の送迎といった、官民・市民の共創によるモビリティ確保の具体策として位置付けることができる⁴。いわゆる地元住民向けの共助交通の事例は全国的にも（従前の取り組みも含めれば）多数見られるが、来訪者や観光客も利用可能で、とりわけ今回の熱海市の事例のように関係人口も含めた取り組みは比較的稀有なものといえる。

ケーススタディに入る前に、本章のもう一つのキーワードである「関係人口」についても定義と論点を整理しておきたい。関係人口は、図 5.1 にも示しているように、交流人口と定住人口の間に位置付けられ、具体的には地域を往来する「風の人」や、地域内にルーツのある近居／遠居の者などを指し、多様な人材が地域づくりに参画していくことが期待されている。

関係人口の定義について田中（2021）は、その出発点を「地域に関わる人」とした上で、①空間（地域外から関わる人）、②時間（一過性や短期的でなく、長期的でもない「継続的」）、③態度（利己的ではなく、特定地域に関心を持つ）の3点から定義づけることができるとしている。こうした関係人口は、従来の交通政策や地域交通に関わる実践の中では、それほど

² 今後の共助による地域づくりのあり方検討会「今後の共助による地域づくりのあり方検討会とりまとめ（平成30年3月）」（<https://www.mlit.go.jp/common/001231043.pdf> 最終閲覧日 2023年6月6日）

³ 同上。

⁴ 養父市「やぶくる」の事例の詳細は、野村（2020）などを参照されたい。

注目されてこなかった存在であるが、今回取り上げる meemo 熱海実証実験では、「共助×DX」をテーマとして、「関係人口をターゲットに熱海のファンを増やし、地域の担い手を確保」すること⁵を掲げている。

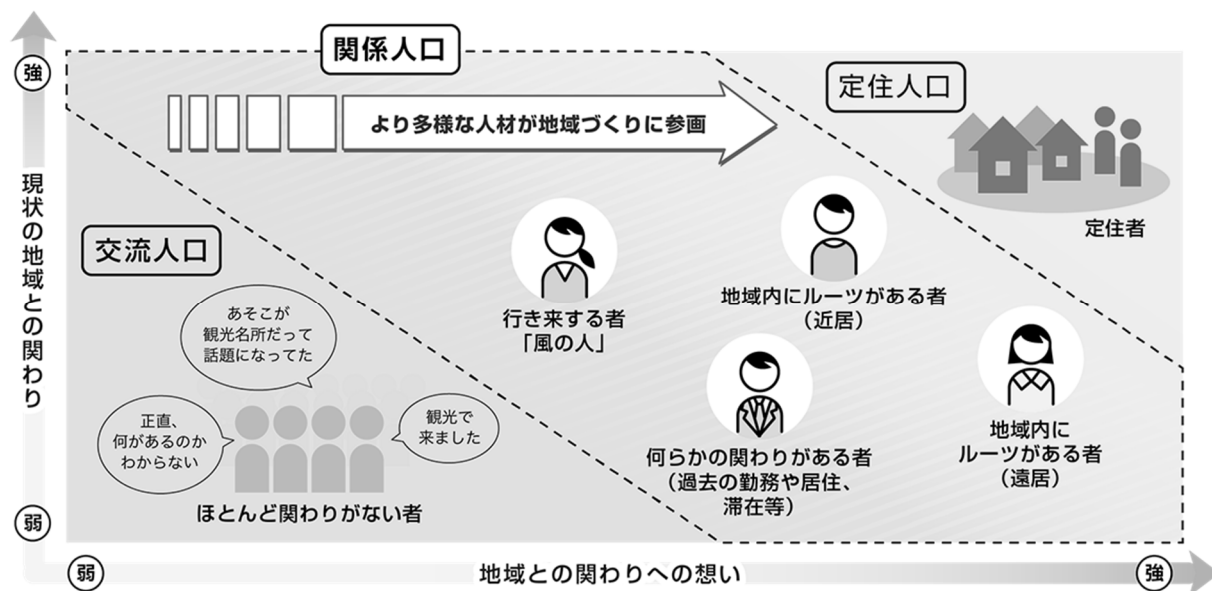


図 5.1 関係人口の位置付け

出典 総務省関係人口ポータルサイト「関係人口とは」

また、今回の実証実験にも参加している株式会社アドレス (ADDRESS) は、JR 東日本スタートアップ株式会社や全日空 (ANA)、自動車のサブスクリプションサービスのノレル (NOREL) とともに、「全国創生プラットフォーム構想」を提案している (一般社団法人シェアリングエコノミー協会, 2019)。具体的には、アドレスを多拠点居住プラットフォーム、他の3社をモビリティプラットフォームと位置付け、「移動×住まいの定額化」の推進を目指している。ほかにも、2020年にはアドレスとANAで航空券定額制サービス実証実験を行っており、関係人口や来訪者に向けた移動サービスの仕掛けづくりが行われてきている。

なお、ここでの関係人口とは、ワーケーション⁶などで訪れる人々やゲストハウス利用者等を意味しているが、地元住民に加えてこうした一時滞在者を巻き込みながら、地域での共助の仕組みづくりを目指している。そこで次に、熱海市における共助交通の実証実験の取り組みから、このような関係人口の役割と位置付けを明示しつつ、地元住民と協働した共助のあり方を考察する。

⁵ オムロン「オムロン、アドレス、machimori、「共助×DX」で地域の未来をつくるプロジェクトを開始」(<https://www.omron.com/jp/ja/news/2022/11/c1128.html> 最終閲覧日 2023年6月6日)

⁶ 観光庁によれば「Work (仕事) と Vacation (休暇) を組み合わせた造語」であり、テレワーク等を活用し、普通の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすこと、としている。

5.3 熱海市における共助交通“meemo”実証実験に至るまでの経緯

伊豆半島に位置する静岡県熱海市は、別荘や温泉街のある観光地として知られている。人口は2023年1月時点で34,360、世帯数は20,883となっている⁷。熱海市の観光交流客数は、2000年代前半は800万人弱であったものの、2011年度には約500万人まで減少し、その後、2019年度には、700万人を超えるまでに回復したが、コロナ禍の2020年度には約350万人と半減している（熱海市、2023）。

今回の熱海市における共助交通の“meemo”実証実験（以下、熱海市 meemo とする）は、2022年12月より、関係人口などを巻き込みながら社会の担い手を作る、「共助とDXによる新たなビジネスプラットフォームづくりのプロジェクト」として開始された。こうした背景には、地域経済の停滞やコミュニティの弱体化などの問題がある一方で、コロナ禍以降のリモートワークやワーケーションの一層の普及という、二つの潮流が挙げられる。とりわけ、関係人口を地域のまちづくりの新たな担い手として位置付けている点は、従前の地域公共交通や共助交通の取り組みにはない特徴といえる。



図 5.2 熱海市 meemo の基本スキーム

出典 オムロンホームページ⁸

⁷ 熱海市「2023年地区・月別人口及び世帯」

(<https://www.city.atami.lg.jp/shisei/toukei/1001267/1013420.html> 最終閲覧日 2023年6月6日)

⁸ オムロン「オムロン、アドレス、machimori、「共助×DX」で地域の未来をつくるプロジェクトを開始」(<https://www.omron.com/jp/ja/news/2022/11/c1128.html> 最終閲覧日 2023年6月6日)

熱海市 meemo は、オムロンソーシアルソリューションズ株式会社（以下、OSS とする）が、多拠点居住プラットフォームを提供する株式会社アドレス、2007 年から熱海市で社会課題の解決に取り組んでいる machimori（マチモリ）とともに行う実証実験である。実証実験に関わるアクターと基本スキームは、図 5.2 にも示しているが、アドレスが多拠点ライフサービスの提供や新たなコミュニティの創出、machimori が共生課題の探索や関係人口と住民向けイベントの実施等の役割を担うものである。この中で OSS は、地域住民による送迎サービスや、いわゆる感謝経済活動のための共生プラットフォームの提供を目指している。

なお、OSS は、共助交通の取り組みをすでに京都府舞鶴市で展開しており、2020 年からの実証実験を経て、2022 年 5 月より「地域共助型生活交通サービス」として meemo のサービス提供を開始している。舞鶴市での meemo は、主に公共交通空白地域において、地元住民がドライバーとなって、移動手段を持たない高齢者等に共助交通のサービス提供を行っているものであり、行政と民間企業、地元住民による官民・市民連携の取り組みとして位置付けられる（野村、2022b）。一方で熱海市 meemo は、先述の通り地元住民のみならず、関係人口にも開かれた取り組みとなっており、特に地元まちづくり会社や多拠点居住サービスを提供する企業と連携することで、従来の地域交通の枠組みにとらわれない展開が期待される。

5.4 熱海市 meemo 実証実験の概要とインタビュー調査から得られた知見

ここでは、2023 年 1 月に熱海市で実施した OSS 担当者への meemo に関するインタビュー調査をもとに、熱海市 meemo の実証実験の概要と、調査から得られた知見について整理していく。

表 5.1 にも示しているように、今回の熱海市 meemo 実証実験は、熱海市全域での移動が可能な住民送迎（道路運送法対象外）として、2022 年 12 月から 2023 年 2 月に実施された。2023 年 1 月末時点で、ドライバーは 18 名、利用者は 34 名が登録されているという。それぞれの属性をみると、ドライバーは熱海市の住民、利用者は先述の「アドレス」の会員や、ワーケーション滞在者、別荘居住者のほか、地元住民や熱海市内で働いている人など、多岐に渡るといふ。OSS によれば、こうした利用者の属性は、地元住民同士の送迎や共助を目的としている舞鶴市での meemo とは異なる点であるという。

なお、実施にあたっては安全運転講習の担い手として、地元タクシー会社 1 社の協力を得ており、登録ドライバーは「ドライバー安全講習会」を受講し、実際に運行を行う上での注意点や、緊急時の対応などを学んだ上で、認定証が授与される仕組みとなっている。

表 5.1 熱海市 meemo 実証実験の概要

| 項目 | 内容 |
|---------|--|
| 運行エリア | 熱海市全域（想定される移動：熱海銀座、イベント実施エリア、熱海駅等） |
| 実証実験の目的 | ワーケーション等で熱海を訪れる人・別荘保持者・熱海住民を対象として、machimori やアドレスと連携し、体験プログラムと移動手段 meemo を提供することにより、移動の新たな移動の創出と関係人口の地域への関わり拡大や地域の／共生の担い手となるためのモデルづくりを行う |
| 実証実験期間 | 2022年12月1日～2023年2月17日 |
| 対象人数 | 利用者50名、ドライバー40名（送迎回数250回／3ヶ月） |
| 実施主体者 | OSS（オムロンソーシアルソリューションズ株式会社） |
| 運営主体者 | meemo 熱海実証実験協議会（構成員：OSS、machimori、アドレス、交通事業者、熱海市） |
| 住民送迎 | 無償（OSS がドライバーに実費を支払い） |
| 役割分担 | OSS：システム提供（アプリ、管理者ツール）、検証など machimori：コンタクトセンター、会員獲得・広報、イベント企画・実施 アドレス：会員獲得・広報、検証実施 交通事業者：住民ドライバーの審査、教育／事故の一次対応、遠隔点呼 |

出典 OSS 提供資料より筆者作成

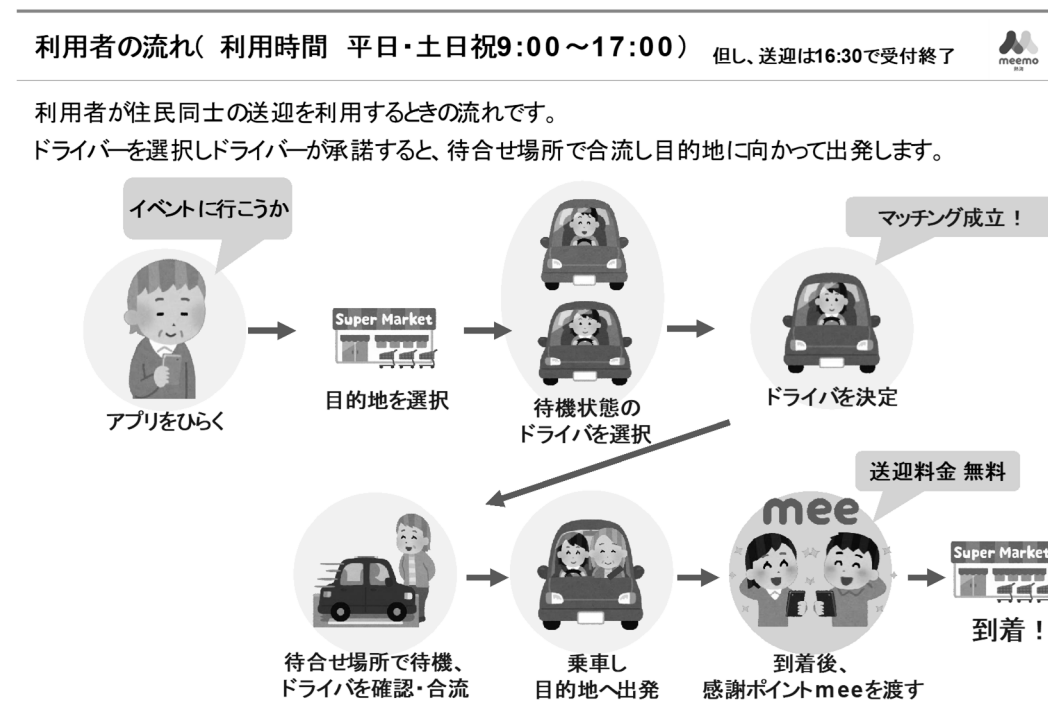


図 5.3 熱海市 meemo の利用の流れ（利用者）

出典 OSS 提供資料より抜粋

利用の流れについては、図 5.3 にも示しているが、利用者はスマートフォンで meemo ア

アプリを起動したのち、目的地を選択し、待機状態のドライバーを選択、マッチングが成立したあとにドライバーと待ち合わせ場所で確認・合流し、目的地へ出発するという流れになっている。表 5.1 にもあるように、実証実験中のため無償となっており、代わりに到着後に感謝ポイントの“mee”が渡されることとなっている。

ドライバーの送迎の流れについては、図 5.4 にも示している通りであるが、利用者と同じくアプリを起動し、アプリでドライバー安全確認を行った⁹のち、地元タクシー会社と遠隔点呼を行い、送迎の準備を行うものである。その後、送迎依頼があった場合に待ち合わせ場所と目的地を確認し、アプリ上で「迎えに行く」か「辞退する」を選択したのち、再度安全確認を行った上でマグネットを装着し、待ち合わせ場所へ出発するという流れになっている。

熱海市 meemo の周知広報については、地元の珈琲店や熱海銀座の周辺で、1 月末から 2 月にかけて複数回、アプリ登録・体験会が実施されており、先の関係人口以外にも地元住民を対象に、meemo の利用促進に向けた仕掛けづくりが行われている。またスマートフォンを保有していない場合には、協議会からスマートフォンが貸与されることとなっている。この点は、舞鶴市の meemo でもスマートフォンの貸与や継続的なアプリ体験会が実施されており、アプリに不慣れな高齢者にも対応できるように備えられている。

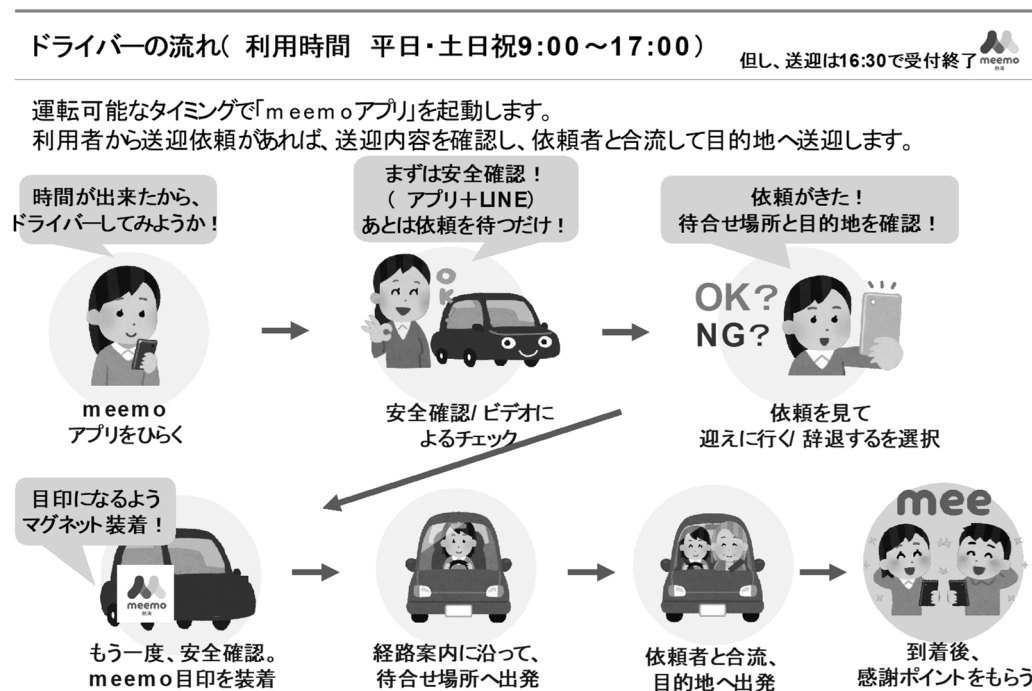


図 5.4 熱海市 meemo の利用の流れ (ドライバー)

出典 OSS 提供資料より抜粋

⁹ その日に初めてアプリを起動すると、安全確認画面が表示され、①車両の安全確認、②体調確認、③アルコール未接種の確認、という 3 点全てにチェックが入ると、次の画面に進むことができる。

また OSS によれば、実証実験での課題として、ドライバーの稼働時間が移動ニーズとマッチしないケースもあり、たとえば午前中の配車に対応できないこともあるという。そのため、定年退職後の層もドライバーとして取り込むことを目指している。さらに今後の展望については、将来的な事業化を目指しており、そのための地元タクシー事業者（現在協力している事業者以外も含めた）との議論が必要であるという。とりわけ熱海市では、中小規模のタクシー事業者が複数あるため、熱海市 meemo の事業化を見据えた場合に、たとえば自家用有償旅客運送の登録・活用等は容易でないことが予測される。他方で、全国的な潮流をみてもタクシーをはじめとする交通事業者全体の担い手不足が進みつつある中で、先の「事業者協力型」の活用等も含めたアクター間の協働も期待される。

5.5 おわりに

以上のように本章では、熱海市 meemo を事例として、観光地における共助交通の取り組みとその論点整理を試みてきた。近年、自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送など、共助交通の取り組みは地方部等で拡大しつつある中で、熱海市 meemo のような関係人口を巻き込んだ取り組みは、観光地や地方部での一時滞在者、あるいは移住者の生活交通／モビリティにも積極的な示唆があるものと考えられる。とりわけ、バスやタクシーと同様に、自家用有償旅客運送などのボランティア輸送でも、ドライバーの高齢化が課題となっている中で、熱海市 meemo のような、いわば「関係人口スキーム」の構築を試みていくことで、より若い世代が地域公共交通や共助交通の取り組みに参画していくことが期待される。

もちろん、今回の熱海市 meemo の実証実験は、短期間での実施ということに加え、既存の事業者との調整をはじめ、事業化や持続可能な形態にしていくための課題は残されているが、地域内外の多様な人々が取り組みに関わっていくことや、移動を通じて共助・交流を深めていくというアイデアは、今後の地域社会やコミュニティにおける移動手段確保の取り組みのヒントにもなりうる。これらの点については、本章の研究課題としつつ、継続的な実地調査から明らかにしていくことを試みたい。

なお本章の内容は、2023 年 1 月 30 日から 31 日にかけて静岡県熱海市で OSS 担当者を対象に実施したインタビュー調査に基づいている。インタビュー対応や熱海市内の視察をコーディネートしてくださった OSS の横田美希氏に、この場を借りて御礼申し上げる。またこれらのインタビュー調査にあたっては、木村聡氏（岩手県陸前高田市市議会議員）と、木村瑠々花氏（佐賀県地域おこし協力隊）が同行くださった。

参考文献

- 1) 熱海市（2023）「令和4年版 熱海市の観光」
(https://www.city.atami.lg.jp/res/projects/default_project/page/001/001/296/kankou-reiwa4.pdf 最終閲覧日 2023年6月6日)
- 2) 一般社団法人シェアリングエコノミー協会（2019）「関係人口とシェアリングエコノミーの可能性」(<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001315191.pdf> 最終閲覧日 2023年6月6日)
- 3) 田中輝美（2021）『関係人口の社会学 人口減少時代の地域再生』大阪大学出版会
- 4) 野村実（2020）「過疎地モビリティの確保に向けたアクター間協働の方策—兵庫県養父市の自家用有償運送「やぶくる」の事例から—」『国際公共経済研究』31, 76-86.
- 5) 野村実（2022a）「共助交通の現状とその論点：陸前高田市支え合い交通」の取り組みから」
- 6) 野村実（2022b）「地方部での MaaS の定着化に向けた課題」『地域開発』2022 夏号（特集「MaaS が拓く地域社会～その可能性と課題～」）, 61-65.

第6章 新潟県妙高市におけるコミュニティバスの 運行実態について

6.1 はじめに

今回は妙高市におけるコミュニティバスについて報告を行う。以前にしなの鉄道の減損会計について研究報告を行ったが、減損会計の実施後に北陸新幹線の長野～金沢間の開業によって、従来の篠ノ井～軽井沢間に加え、信越線の長野～妙高高原間もしなの鉄道に経営が移管され、北しなの線となった。同線は1997（平成9）年に経営分離された篠ノ井～軽井沢間と比較して輸送密度が低い。また、同線の北端に位置する妙高市は豪雪地帯であり、豪雪地帯対策特別措置法による特別豪雪地帯に指定されており、特に、妙高高原駅周辺の地域は寒冷的な気候となっている。

篠ノ井～軽井沢間をしなの鉄道が引き継いだ時点では北陸新幹線は高崎～長野間を結んでおり、その役割は在来線特急「あさま」を代替するものであった。

一方で北しなの線は、しなの鉄道が同区間を継承する以前に特急「白山」「みのり」や一部の特急「あさま」が同区間を運行していたが、北陸新幹線の金沢開業時と運行区間が似通っていた優等列車は特急「白山」のみであった。そしてその「白山」も、北陸新幹線の高崎～長野間の開業に伴い廃止されており、首都圏と現・北しなの線沿線を直結する列車は、しなの鉄道が北しなの線を継承した時点では途絶えていた。また、特急「白山」も最盛期は一日3往復、末期は1往復の運転であり、現在、首都圏と金沢を結ぶ新幹線の本数よりも圧倒的に少ない本数であった。

北陸新幹線の開業に伴い廃止された新潟県内の在来線特急列車は特急「北越」「はくたか」であり、北しなの線沿線だけを見た場合、金沢延伸開業の時点では妙高高原駅での乗り換えが発生したと引き換えに在来線の特急が廃止になるという代償を伴わずに、新幹線がもたらされるという結果となった。

在来線に加えて新幹線が開通することは町の在り方に変化をもたらす可能性がある。例えば上越妙高駅周辺の発展である。かつては新井駅のような特急停車駅に商業が集中していたがそれに加えて上越妙高駅周辺にその機能が分散する可能性がある。

今回は新幹線開業前後に市営バスから地域に運営を託されたバス路線を通して状況を確認することを目的とする。

6.2 妙高市の概要

2005（平成 17）年に妙高村、新井市、妙高高原町が合併して発足した。市域は新潟県南西部に位置し、長野県長野市、飯山市、北安曇郡小谷村、上水内郡信濃町に接しており、妙高市は長野県との県境に位置している。新潟県では上越市と糸魚川市に隣接している。人口は 1960（昭和 35）年以降は一貫して減少しており、2000（平成 12）年の人口は 39,699 人に対し、2015（平成 27）年は 33,199 人、2022（令和 4）年現在では 29,248 人となっており、2000 年以後の 22 年間に人口は 73%に減少している。一方、世帯数は横ばいで推移しており¹、核家族化と高齢化が同時に進行している。人口は新井地区中心部に約 12,000 人が居住しており最も人口が多く、次いで中心部を除く新井地区に 9,500 人、妙高高原周辺に 4,700 人となっている。同市域にはスキー場が多く存在している。ウインタースポーツを目的とした観光客の入れ込みは近年では 73～76 万人で推移しているが、暖冬であった平成 27 年は 59 万人に減少しており、冬季の観光需要は積雪量と気温に依存している。観光客の入れ込みは平成 27 年に北陸新幹線が開業に伴い 598 万人に増加したものの、以降は新幹線開業前と同じ水準である 570 万人前後で推移している²。平成 30 年度の観光消費額は約 116 億円である。

6.3 妙高市における自動車系公共交通の分類と現状

妙高市からの通勤・通学需要はそのほとんどが上越市に向かうものであり、特に通勤需要は全体の 88.2%を占める。次いで信濃町が 2.8%、長野市が 2%であり、その他の自治体は全て 1%以下である。

自動車保有台数は、近年は 1 世帯当たり 1.6 台程度で推移しており、核家族化が進む中、1 世帯当たりの自動車保有台数は横ばいとなっている。現在妙高市においては以下の交通手段が表 6.1 のような事業者によって運用されている。

¹ https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/1/8/2/5/5/3/_/moukeiseikeikaku.pdf 第 2 章を参照

² https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/1/5/8/8/1/_/2.pdf

表 6.1 妙高市における自動車系交通事業者一覧

| 交通手段 | 事業者 |
|----------|---|
| 路線バス | 頸城自動車 (株) 頸南バス (株) |
| 市営バス | 頸南バス (株) 妙高ハブネット (株) |
| コミュニティバス | NPO 法人いきいき・長沢 NPO 法人ふるさとづくり妙高 NPO 法人みずほっと |
| 乗合タクシー | 新井タクシー (株) アイエムタクシー (株) |

* https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/1/8/2/5/5/3/_/moukeiseikeikaku.pdf 及び市の HP をもとに著者作成

* 交通手段は妙高市が分類・定義したものである。

頸城自動車の 2021（令和 3）年度は約 7,500 万円の赤字であり、同年は赤字額が増加した³。頸城自動車の関連会社 6 社全てで赤字計上であり、同グループの頸南バスも赤字であるものの、運営しているバス路線のほとんどが自治体のコミュニティバスであるため新型コロナウイルスによる売り上げへの影響は少ない⁴。

新井タクシー (株) は、コロナ前の 2019 年に 27 台所有していたタクシーを 21 台に、運転手は 29 人から 24 人に減少している。現在は深夜 1 時～4 時の運行が無いため現状の人員で対応できているが、コロナ前の需要に戻った際に需要に応えることができるか懸念があると指摘している。

6.4 研究対象について

北陸新幹線の金沢延伸開業に前後してコミュニティバスの運行を開始し、かつ上越妙高駅に近接した地域であるため新型コロナウイルス感染拡大に伴う需要の変化にとどまらず新幹線開業による地域交通の影響等も踏まえて同市を研究対象とした。

また今回研究対象とする交通手段は妙高市において「コミュニティバス」と分類される路

³ catr.jp/settlements/45393/264481

⁴ https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/2/2/5/8/2/1/_/gijiroku.pdf

線で、NPO 法人「いきいき長沢」が運営する長沢線を除く大谷・桶海線、大鹿・樽本線、妙高病院線、上小沢、平丸線の各線である。同線は、頸南バス（株）が運行していた路線を転換したものである。

6.5 コミュニティバスの概要

6.5.1 長沢線

新井駅より国道 292 号線（飯山街道）を南下して長沢に至る路線である（表 6.2、図 6.1）。以前は頸城鉄道（現・頸城自動車）により谷浜～直江津～高田～新井～長沢を運行していた路線の一部であった。長沢には長沢～飯山駅間で長野電鉄（現・長電バス）もバスを運行していたが廃止となり、現在は長野電鉄が運行していた区間のうち長野県側の区間が飯山市乗り合いタクシーに転換され富倉大川線として運行されている。頸城自動車の路線は新井～長沢間に短縮後、運行主体を頸南バスに変更の上、2005（平成 17）年に市営化、NPO 法人としては 2006（平成 18）年より運行を開始した。

なお、同区間の頸南バスの運行はスクール混乗として平日は 1 日 1 往復、土曜は片道 1 本のみ運行を継続しているが、いきいき長沢とは運賃形態が異なっているほか、指定日が運休となる。

表 6.2 長沢線のバス時刻表

バス時刻表

| 長沢 ⇒ 新井 | | | |
|---------|-------|-------|-------|
| 長沢 | 長沢原 | 新井駅 | サンライズ |
| 6:55 | 7:04 | 7:25 | |
| 8:20 | 8:29 | | 8:50 |
| 11:45 | 11:54 | | 12:15 |
| 14:45 | 14:54 | | 15:15 |
| 16:55 | 17:04 | 17:25 | |

※土日・祝日・年末年始は運休になります。

| 新井 ⇒ 長沢 | | | |
|---------|-------|-------|-------|
| サンライズ | 新井駅 | 長沢原 | 長沢 |
| | 7:35 | 8:00 | 8:05 |
| 10:30 | | 10:50 | 11:00 |
| 12:30 | | 12:50 | 13:00 |
| 15:30 | | 15:50 | 16:00 |
| | 17:40 | 18:00 | 18:10 |

運行者：NPO法人いきいき・長沢

出典：妙高市 HP より

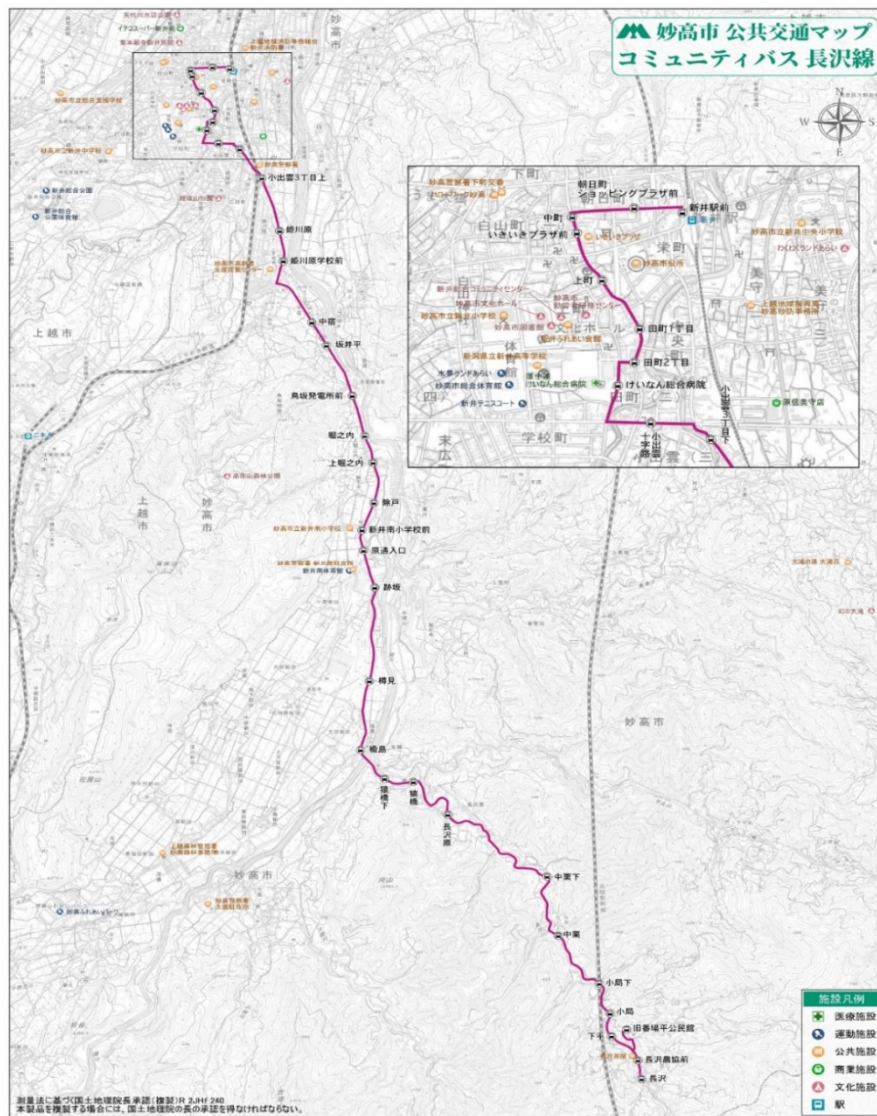


図 6.1 長沢線路線図

出典：妙高市 HP より

同法人で以下の事業を展開している⁵。

- ・平成 17 年 7 月 20 日=NPO 法人として設立
- ・平成 18 年 8 月=長沢コミュニティバス運行
- ・平成 19 年=すじエビ養殖開始。以後、カボチャやスギナなど地域にある素材や昔からの知恵を使いながら、生産や加工の事業を行い活動の幅を広げる
- ・平成 24 年 12 月=地域密着型高齢者支援ホームの指定管理業務の受託を開始
- ・平成 25 年 4 月=簡易郵便局の受託業務開始

⁵ <https://www.facebook.com/451015085055097/posts/546370922186179/>

理事長は地元建設会社（道路・土木工事、浄化槽の建設を主な事業とし年商約4億円の総合建設会社）の代表取締役が兼務しており、市のホームページに記載しているコミュニティバスの電話番号は建設会社と同一である。

運行開始の経緯（2006年2月13日作成・市提供資料）は以下である。

①長沢地区の課題

- ・長沢地区は傾斜地であり、高齢者の移動が不便であること、冬季の出控えが課題になっている
- ・JA支所の閉店により生活用品の調達が困難になった

②市営バスの課題

- ・市営バス長沢線は停留所が幹線道路沿いにしかなく「定時・定路線」であるがゆえに自分の都合の良い時間に移動することが困難であること。
- ・市営バスのバス停まで高齢者が移動することも重労働であること
- ・バスの運行経路上にある店舗・施設しか利用できない

6.5.2 ふるさとづくり妙高

関山駅を中心に三路線を運行。一部路線では11月14日より冬ダイヤを試行している⁶。運行区間は以下の通り。

- ・樽本～大鹿～関山駅（図6.2）
- ・桶海～大谷～関山駅（図6.3）
- ・関山駅～妙高病院（図6.4）

⁶ https://furusato-myoko.org/bus_1_r1114.pdf

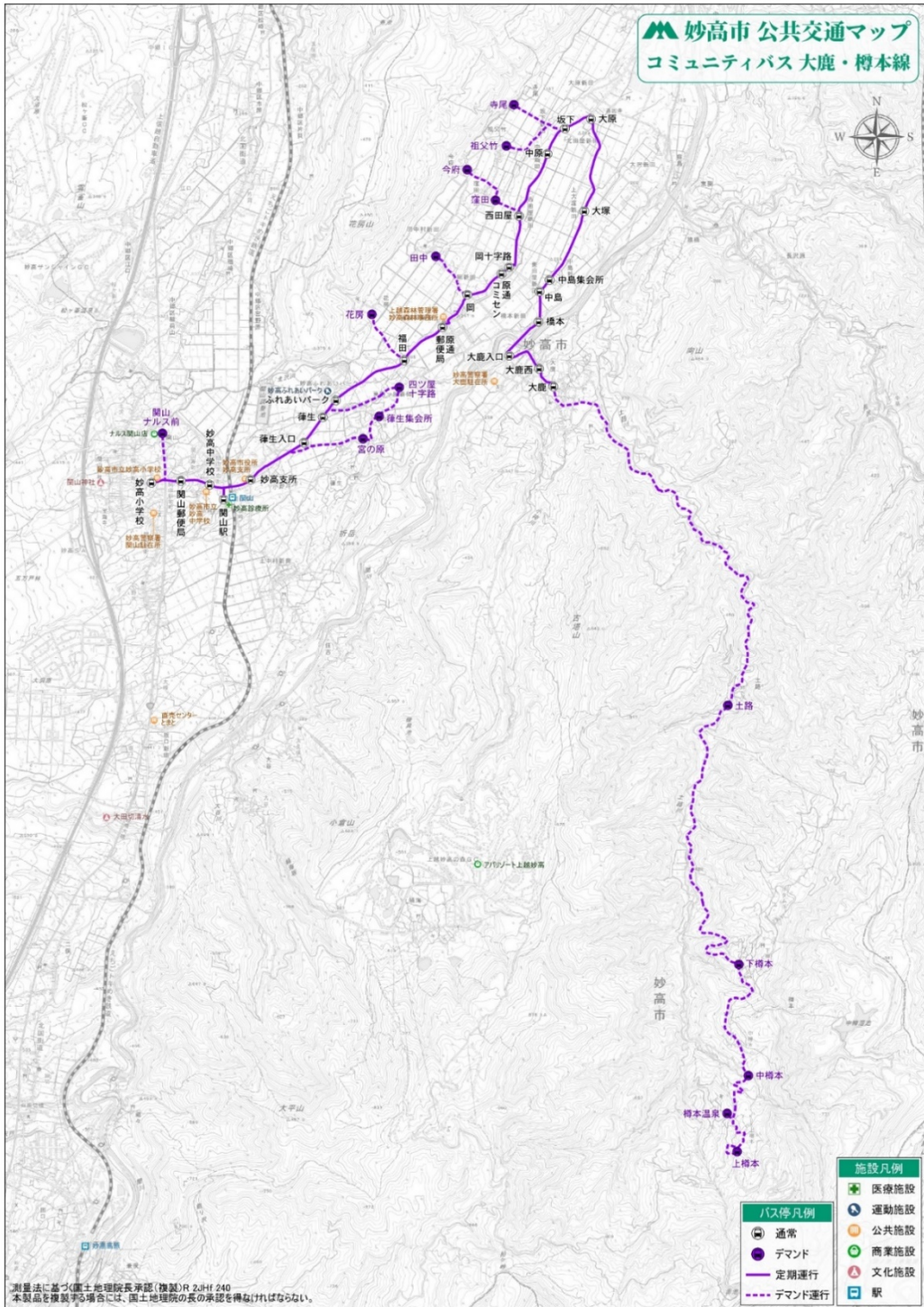


図 6.2 樽本～大鹿～関山駅路線図

出典：妙高市 HP より

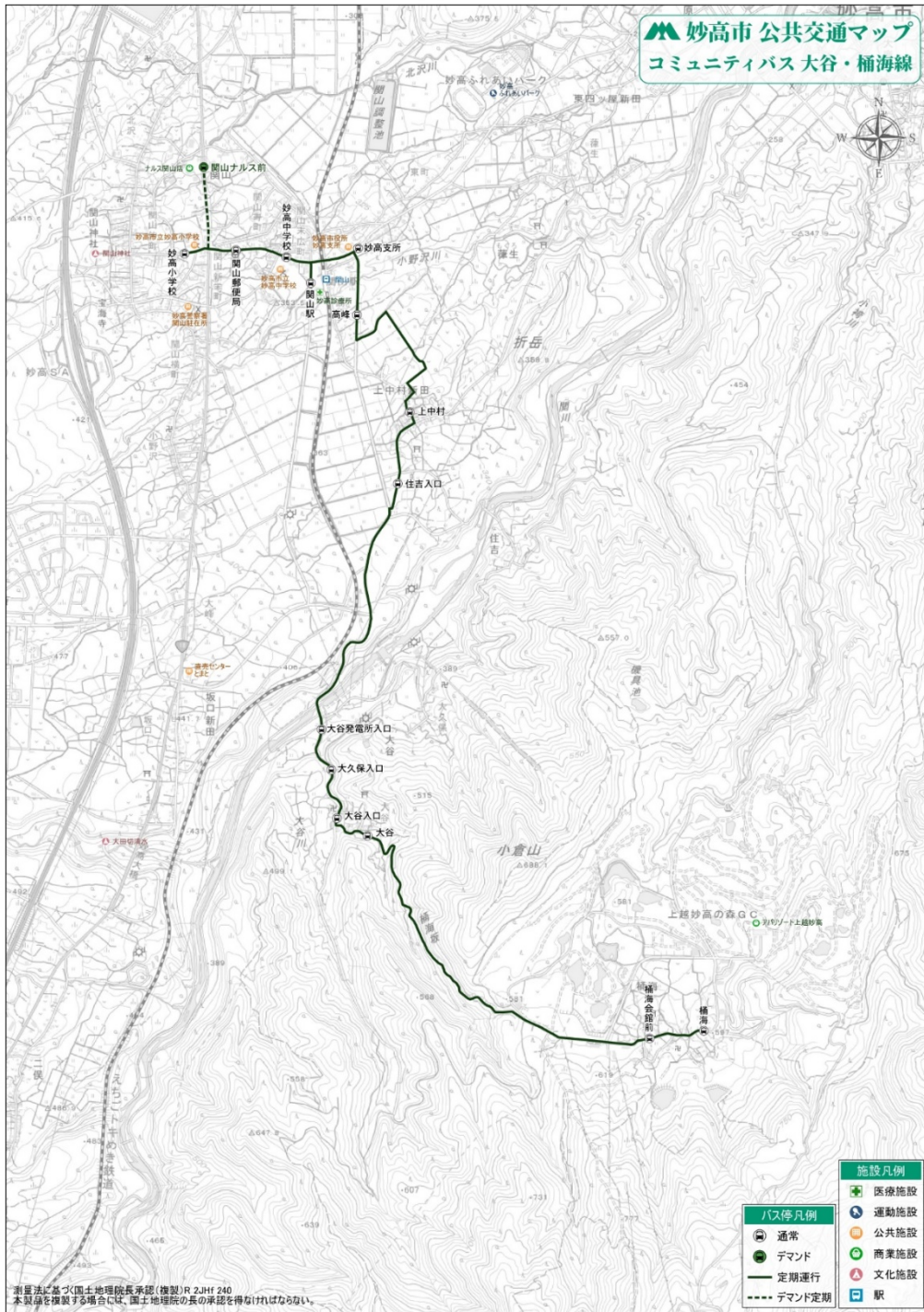


図 6.3 桶海～大谷～関山駅

出典：妙高市 HP より

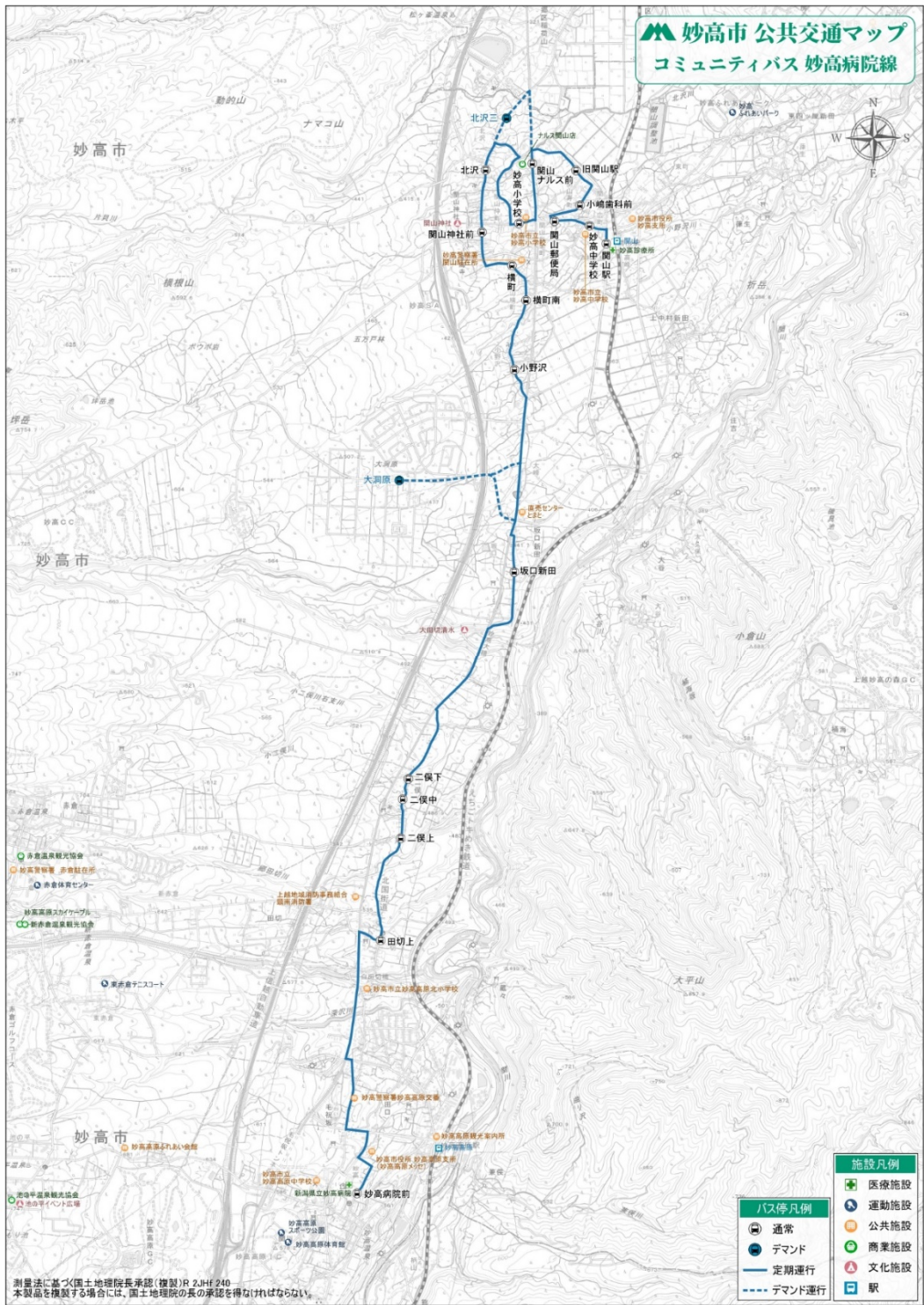


図 6.4 関山駅～妙高病院

出典：妙高市 HP より

妙高村（1994）によると大鹿への最初の実路線は1943（昭和18）年に、川中島自動車によるものであり、当初の運行区間は新井～大鹿～原通間である。その後1954（昭和29）年に

大鹿～土路間も頸城鉄道自動車（現・頸城自動車）によって運行を開始している。大谷地区には1967（昭和42）年に、桶海地区には1971（昭和46）年にそれぞれ頸城自動車が乗り入れを開始した。

川中島バスは1980年代になり、経営難と利用者の減少により自主運行の休止を決定することとなり、廃止代替バスに転換すべく妙高村と交渉に入ったが、すでに他の路線で村からの補助金によって運行していた頸城自動車が川中島バスの路線を承継し1985（昭和60）年に川中島バスは旧妙高村内の路線から撤退した。

一方、村営バスとして桶海～樽本間でも路線バスが1986（昭和61）年から運行を開始した。同村営バスは妙高市には引き継がれず2005（平成17）年に廃止になっている⁷。

頸城自動車は1985（昭和60）年に廃止代替バスを頸城小型バスに、その後1992（平成4）年に頸南バスに移管している。

現在、同路線を運行しているNPO法人ふるさとづくり妙高はバスの運行のほかスポーツ教室を主宰している。同法人運行路線の特徴として関山駅～妙高病院間は新設路線であることが挙げられる。同路線は公共交通空白地域の解消を目的に新設されたものである。同路線以外の公共交通空白地域はデマンド型乗合タクシーで対応している。

運行開始の経緯（2008年8月6日作成の市提供資料）は以下である。

①市営バスの課題

作成時点での路線バス運行状況は以下の通り

- ・大谷桶海線 平均乗車密度 1.6 財政支援額 564万8千円（5往復）
- ・市営樽本線 平均乗車密度 0.7 財政支援額 364万1千円（5往復）
- ・関山～大鹿（スクール・4.5往復）
- ・バス事業者に対して運行費の見直しを行う（運営費補助から運行岐路に応じた限度額補助に変更）
- ・平均乗車密度が1.5人以下は地域への公表2年後に原則廃止とする。
（以下は郵送による聞き取り調査より）
- ・市町村合併のタイミングで合併前の地域を活動範囲としてNPOを設立している。
- ・NPOは市の働きかけで公共施設の委託管理、バス事業、スポーツ振興事業を目的として設立した。
- ・樽本地区の高齢化による人口減少で同地域デマンド区間において利用者数が激減している
- ・一方、商業施設に向かうデマンド路線では利用者が増加している。
- ・会費を徴収しているが徴収は世帯ごとであり地域からは理解を得ている。バス事業の収支

⁷ <http://bus-cupj.a.la9.jp/jigyosha/chubu/niigata.html>

は運賃収入のみである。

・NPO メンバーは地域の自治会、協議会、商工会、文化・スポーツ団体で NPO 法人の事業と関連性のあるメンバーで構成されている。

6.5.3 NPO 法人みずほっと

市営バス新井バスターミナル～上小沢、上平丸間の 2 路線を転換して 2020（令和 2）年 11 月に運行を開始した（図 6.5、図 6.6）。運行本数は各 6 往復である。同路線は 2005（平成 17）年まで頸南バスの路線として運行していた。

2023 年より、日曜日の運行を中止し、隔週日曜日に「買い物支援バス」を運行開始すべく協議を始めている⁸。

設立の経緯（妙高 出典：妙高市 HP より）は以下である（市提供の資料：2017 年 6 月作成による）。

- ・2014 年に市営平丸、上小沢線をコミュニティバスへの転換する方針に決定した。
- ・上記方針の決定前から水面下で「南地区地域づくり推進協議会」有志の発起人メンバーにコミュニティバスの運行主体になるよう水面下で交渉していたが実現しなかった。
- ・南部区長協議会や各地区で説明会を重ねたが運行組織の立ち上げは実現しなかった。
- ・瑞穂地区で NPO の立ち上げがあり、同 NPO 法人がコミュニティバスの運行に意欲を示したため、平丸線のコミュニティバスへの転換を進めた
- ・みずほっとでは当初 2018 年度の運行を目指していた⁹。
- ・2019 年には妙高市の新たな公共交通計画に経営コンサルタントを入れて策定し、年度内に計画をまとめるものとした¹⁰。

（以下郵送による聞き取り調査より）

- ・利用者が減少した区間は特にない。2022 年度は 2021 年度より利用者が 5%程度減少している。
- ・現在は運転手 5 名、事務員 1 名の体制である。
- ・運転手は紹介もしくは会社を定年になった人に声をかけている。
- ・2022（令和 4）年にはハローワークで募集をかけたが応募が無かった。
- ・理事は 13 名で全員地域住民である。うち 3 名は区長も兼任している。
- ・コミュニティバスの運行開始が遅れた理由は NPO 法人の体制が整っていなかったため
- ・コミュニティバス運行の受け皿として妙高市の働きかけがあつて NPO 法人を設立した。

⁸ https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/2/3/8/4/1/0/_/gijiroku2.pdf

⁹ みずほっと通信第 1 号

¹⁰ みずほっと通信第 6 号

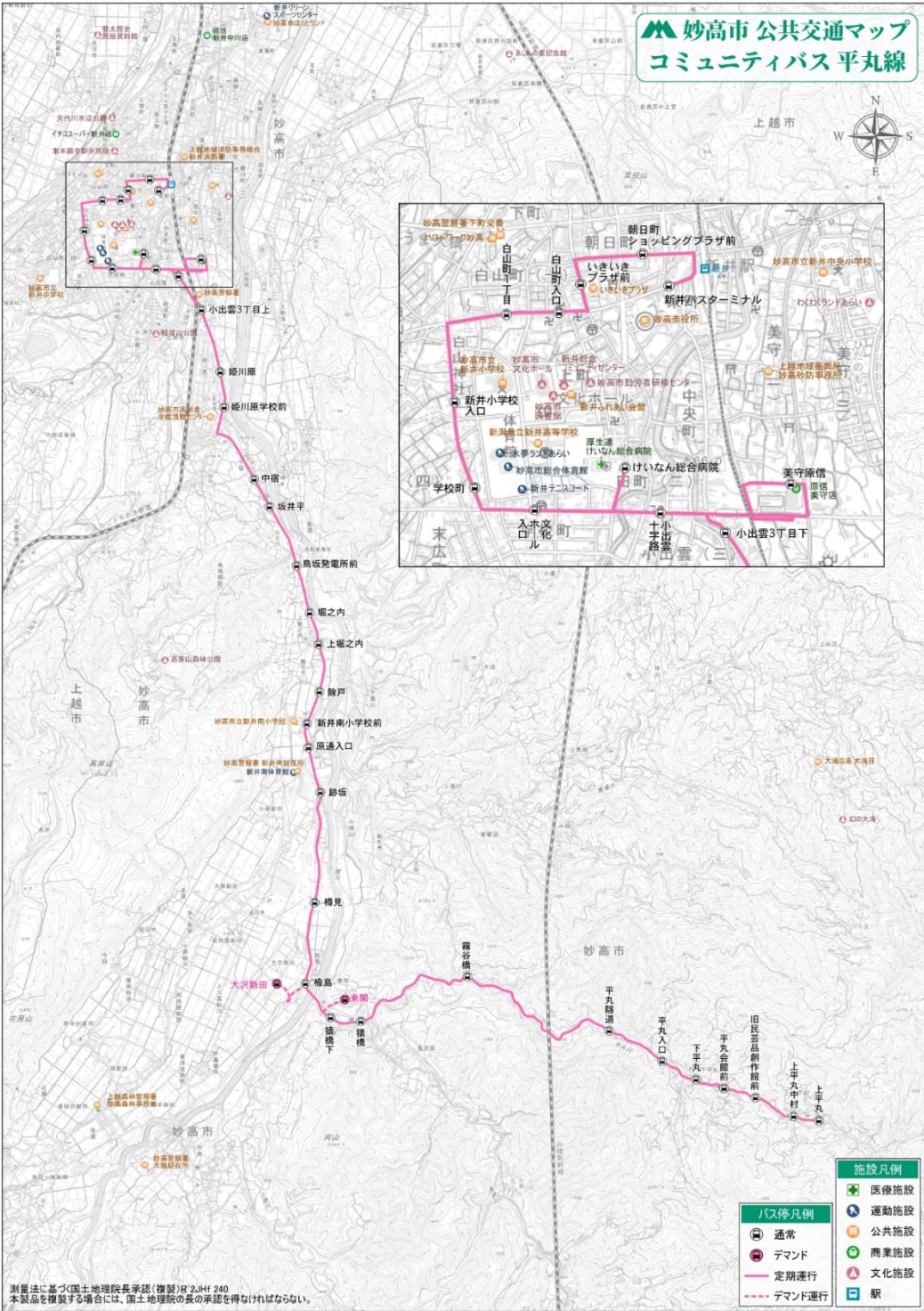


図 6.5 上平丸線路線図

出典：妙高市 HP より

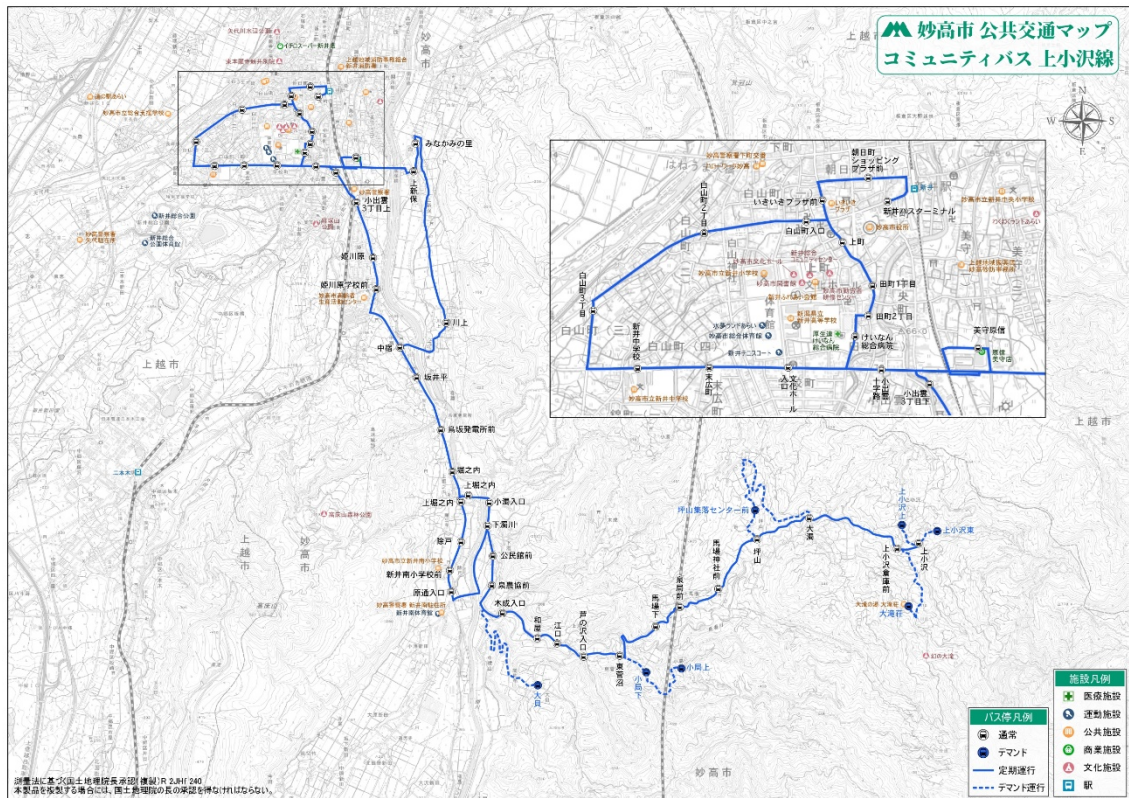


図 6.6 上小沢線路線図

出典：妙高市より HP

6.5.4 妙高市

妙高市にいうては、令和 6 年度までに予定されている公共交通網の見直しと経緯について調査する予定である。

6.6 妙高市の財政と新潟県の財政政策

長谷川・中東（2009）によると、新潟県の 2004（平成 16）～2006（平成 18）年の財政力指数は 0.479 と全国平均の 0.658 を下回っている。長谷川他はこの要因を豪雪や土砂崩れの多発といった気候上の要因と道路面積が大きい財政需要が固定的で多額になりやすいこと、地方税収入が大都市圏に劣ること指摘している。90 年代に財政支出が増大したが、それに見合った経済成長と税収増をもたらさず、巨額の財政赤字を生み出したと指摘している。

中村（2015）によると、妙高市の財政力指数は合併前の 2004（平成 16）年度で 0.541 であったが、合併後の 2015 年には 0.449 と 17%下がっている。これは県内で 5 万人程度の人口を持つ他の市町村よりも下落率が高い。また、同年で比較した場合の税収は 24.4%下落し

ている。

6.7 第一次妙高市総合計画

上記のような経済状況の中新井市、妙高高原町、妙高村が合併し成立した妙高市であるが、市では2014（平成26）年を期限とする総合計画が策定された。「計画の性格」として市は以下の指針を示した。

「これからのまちづくりは行政だけでなく市民や企業、NPO、ボランティア団体の連携・協力によるまちづくりの転換が求められる」

その方針の下で「地域が主体となったコミュニティバスの運行」が盛り込まれた。

6.8 総括

コミュニティバスを運営しているNPO法人はおおむね合併前の旧自治体を範囲内として設立された。公共交通の運営の範囲は旧行政区分が現状では適切であるという判断の証左ではないかと推定できる。市が補助金をNPOに支払うことにより行政の責任放棄を回避することと、公共交通機関を運営する地域の範囲を適正に行うことを両立する施策として、路線バスにおいてはNPOの運営形態が成立したと考えられる。

「いきいき長沢」のケースでは、地域の商店（JA）が閉店したことがNPO運営によるバス路線開設の動機の一つとして挙げられた通り、従来の路線と生活圏を全くそのままの状態維持することがその住民にとって必ずしも正しいかは不明である。ふるさとづくり妙高の路線では新規開業した路線も運営していることや、NPO法人みずほつとが運行形態を一部変化させることを模索していることがそれを示している。妙高市では、市内を通過する鉄道が新幹線の開業の影響で第三セクターに転換され、かつては長野駅まで直通していた在来線が現在では長野県内に向かうために妙高高原駅で乗降するケースを除き、同駅での乗り換えが必須となった。妙高市の公共交通においては単なる過疎化による人口減少のみならず、一次交通も人口減少と違う要因で変化している。一次交通の変化はかつての地域の拠点とされた地域に加え、新幹線の開業に伴い新たに（妙高市外ではあるものの）上越妙高駅周辺も地域の拠点として加わった。これは住民にとっては行くべき所が増える可能性が指摘でき、規模の

経済を生かす必要がある公共交通にとっては事業の継続性という視点ではハンデになりうる。従来の行政区分のくくりで行政サービスを維持することは時と場合によっては正しくない事例も将来的に発生する可能性がある。その際に正しい政策に対応するために大きな変化を伴う施策、とりわけ公共交通にかかわるものは従来からの利用者に対して生活習慣を変える必要も起こりえる。もし正しいと判断されて行われた施策が住民のニーズと乖離していた場合、その地域にとって致命傷になる可能性も指摘でき、このような事態を回避することも NPO がバス路線の運行に関与することのメリットとして挙げられる。

最後に聴き取り調査に応じていただいた NPO 法人の方々、および妙高市役所に感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 中村康一 (2015) 「新潟県における平成の市町村合併と財政力の変遷」『現代社会文化研究』No60、pp.169～185
- 2) 長谷川雪子・中東雅樹 (2009) 「新潟県の財政政策は経済にどのような影響を与えたか」『行政と市民の経済分析』新潟日報事業社 pp.12～32
- 3) 妙高市 (2005) 『第一次妙高市総合計画』 pp.3～69
- 4) 妙高村 (1994) 『妙高村史』妙高村史編さん委員会 pp.628～633

第7章 広島市における地域主体の乗合タクシーの現状と課題

－2003年の運行開始以降の経過と展開－

7.1 はじめに

本稿では、広島市で、地域が主体となって運行されている乗合タクシーについて紹介する。

広島市では、安佐北区の口田地区で、2003年8月に町内会が地元のタクシー事業者に働きかけて、乗合タクシーの運行が自主的に開始された。「やぐちおもいやりタクシー」というネーミングで、高齢化が進む住宅団地と、坂を下りたところにある医療機関・福祉施設や商業施設・駅などを結び巡回するものであった。団地内に路線バスは通っていない。

事前の、町内会による住民へのアンケート調査結果からは多くの利用が見込まれ、事業者も引き受けたところだったが、実際に運行してみると採算に遠く及ばない利用状況で苦境に陥った。行政からの補助は受けていない。

その地域の取り組みを目にした、国土交通省中国運輸局は、やぐちおもいやりタクシーの活性化（運行継続）を目指して、2004年度に産官学による検討委員会を立ち上げ、活性化策を探ることになった。筆者はその委員会のメンバーとして参加した。

委員会での議論や改善策を講じた実験運行などを通して、やぐちおもいやりタクシーは、ニーズのある商業施設への路線延長や、地域での注目度も上がって、利用者数が上向いた。2005年度には採算ベースに乗るようになった。

検討委員会は、事務局が中国運輸局から地元町内会および広島市に交代し、やぐちおもいやりタクシー活性化情報交換会などの名称に変わりながら、その後も毎年度、定例的に持たれている。そして、2023年8月に運行開始20周年を迎えることとなった。

やぐちおもいやりタクシーが運行を続ける中、広島市内では、山本地区、黄金山地区、中野・中野東地区、美鈴が丘地区、大塚西地区、可部・亀山地区、福田地区で同様の、地域主体の乗合タクシーの運行が開始されている。山本地区のそれはすでに路線廃止されたため、口田地区を合わせて7地区で運行されている（その後、黄金山地区も運行休止となったため、6地区である）。

当初、広島市や国からの補助金は出しておらず、運行で生じた赤字は地元（町内会等や運行事業者）が捻出・負担する形であった。やぐちおもいやりタクシーの口田地区では、町内会が地元の医療機関・福祉施設や商業施設などから停留所への広告掲載料や運行への協賛金として寄付金を集めていたが、それでも不足する部分は運行事業者である「やぐちタクシー」

がかぶっていた。山本地区での運行が終わったのは、運行事業者がそのような状態では継続できないとしたためである。

その後、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金の対象に、この広島市の乗合タクシーが該当することとなり、それに広島市も協調補助するスキームに移行し、地元負担分は減る形となった。

広島市の事例に関しては、中尾（2014）が郊外住宅団地の1つ、黄金山地区乗合タクシーに焦点を当てて調査・分析を行ったものがある。

大東・渡部（2010）は美鈴が丘住宅団地でのアンケート調査結果を示したものである。

広島市以外で、都市部の団地（住宅地）でコミュニティ交通を走らせた有名な事例に、森栗（2013）¹がある。神戸市東灘区住吉台では、先鋭化した住民が地元のNPOを突き動かし、全国都市再生モデルとして、小型バスの有償実証実験が2004年2月21日～3月31日に行われた。そして、交通市民会議（東灘交通市民会議）を立ち上げ、行政、バス事業者も加わり、どうしたらバスの本格運行ができるのかが議論された。2005年1月23日、「住吉台くるくるバス」が運行開始され、住民はせっかくできたバスを守り育てようと、同年5月、「住吉台くるくるバスを守る会」を結成した²。

橋本・恒藤（2018）は、岡山県倉敷市で乗合タクシーを運営している地区（住宅団地）で、住民主体での生活交通運営活動への参加意識と主観的幸福感の関係性を分析したもので、参加意識が幸福感に結びついている可能性を示している。

広島市は、人口は約120万人で地方中枢都市に挙げられるが、高齢化率が25%を超えているなど高齢化も進展している。

平野が少ないとされる広島市では、郊外の丘陵地に住宅団地が昭和40年代に開発されていった³。

¹ 同書では、神戸市住吉台くるくるバスのほか、北海道当別町の地域連携バス、富山県高岡市万葉線、茨城県ひたちなか海浜鉄道、和歌山電鉄、三岐鉄道、京都府京丹後市の上限200円バスと北近畿タンゴ鉄道、淡路島長沢の過疎地住民維持バスと超小型電動自動車、山口市の幹線整備・情報提示と住民協働型コミュニティタクシー・グループタクシーの試みが報告されていて、「成功したコミュニティ交通のインフラ、モードに注目するのではなく、交通を自らつくろうとする想い、活動が、住民を活性化させ（ときには、行政職員や交通事業者を元気にし）、地域が躍動するプロセスに注目してほしい」と述べる（p.4）。

² 「市長や行政をアテにしているのはダメで、課題があるなら、住民、自らがやる気を示さねば、乗車行動で協力して必要性を示せねば、何も始まらない」と説く（p.48）。

³ 由井（1984）によれば、広島市における住宅団地の開発経過は、第1期（1969年以前）、第2期（1970～74年）、第3期（1975年以降）に区分され、第1期では都心から10km以内の小規模な住宅団地が多く、第2期は宅地開発が最も活発に行われた時期で、都心から10km以上離れた郊外で民間企業による大規模な開発もみられるようになった。第2期・第3期の大規模な住宅団地では、

広島市は、市内を走る／隣接する市町と結ぶ路線バスに対する補助金が5億円を超え6億円に迫っている。市内には複数のバス事業者の路線が輻輳し、都心部では過密な状態となっている。そうした中で、バスを中心とした再編計画などを策定し、交通政策を実施している。この中に、地域主体の乗合タクシーも位置づけられるものと思われる。

政令指定都市クラスの自治体・地域での地域公共交通の状況や交通政策は、過疎・中山間地域のそれに比べてあまり取り上げられていないのではないかと考え、広島市の交通政策と郊外住宅団地（交通不便地域）での地域公共交通の取り組みを事例的に考察した。

7.2 広島市の概要

広島市は、広島県の県庁所在地であるとともに、(東京・大阪・名古屋の三大都市圏に次ぐ)札幌・仙台・福岡の地方中枢都市圏の一角に位置づけられる。20ある政令指定都市の1つでもある。

都市像に「国際平和文化都市」を掲げている。太田川河口部のデルタが都市の中心となっている。

面積は、各町との合併で拡大し、2020年10月現在で906.7km²である。図7.1のように、行政区が8つある。

人口は、2020年の国勢調査で約120万人に達している。戦後一貫して増加しているが、近年はそのペースが鈍化し、2025年(120万5千人)をピークに減少に転じると推計されている。表7.1に、区ごとの人口を示した。

公園・商店・学校・病院などの諸施設が住宅団地内に設置され、従来の住宅団地が在来地域依存であるのに対して、独立した地域社会を形成しつつあることが注目される。ただ、交通に関してはあまり取り上げられていない。



図 7.1 広島市の市域と行政区

出典：広島市（2022）、p.5

表 7.1 広島市の人口の推移と面積

| | 人口／高齢化率 | | | 面積 (km ² 、2017年) |
|----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|
| | 2000年 | 2010年 | 2020年 | |
| 広島市 (人) | 1,134,134 | 1,173,843 | 1,200,754 | 906.68 |
| 高齢化率 (%) | 14.3 | 20.0 | 25.7 | |
| 中区 | 124,719 | 130,482 | 142,699 | 15.32 |
| 東区 | 123,258 | 120,751 | 119,353 | 39.42 |
| 南区 | 135,467 | 138,190 | 145,805 | 26.46 |
| 西区 | 179,519 | 186,985 | 190,232 | 35.61 |
| 安佐南区 | 204,636 | 233,733 | 247,020 | 117.03 |
| 安佐北区 | 156,387 | 149,633 | 138,979 | 353.33 |
| 安芸区 | 75,435 | 78,789 | 77,103 | 94.08 |
| 佐伯区 | 134,713 | 135,280 | 139,563 | 225.43 |

7.3 広島市における地域主体の乗合タクシーの全体概要

7.1 で述べたように、広島市では、口田地区（安佐北区）で地域主体の乗合タクシーの運行が2003年8月に始まって以降、2023年現在まで8つの地区で同様の乗合タクシーが運行されている（表7.2、図7.2）。

このうち、山本地区（安佐南区）は、口田地区よりも前の1995年からタクシー事業者の自主運行という形で運行開始されていたが、口田地区の取り組みも見て、2006年1～2月に実験運行が行われている。その後、2013年2月に採算性から事業者が運行を止めた。

黄金山地区（南区）は、口田、山本両地区に次いで、2009年10月から実験運行を開始し、翌10年10月から本格運行に移行した。この黄金山地区以降、「実験運行→本格運行」の流れをとっていて、当初より行政（広島市）が関わる形となった。黄金山地区は、しかしながら、コロナ禍での利用者数減や、地域での負担分が賄えなくなったことで、2023年4月で休止されることになった。

2011年11月に中野・中野東地区（安芸区）で、2015年10月に美鈴が丘地区（佐伯区）で、2016年10月に大塚西地区（安佐南区）で、2017年5月に可部・亀山地区（安佐北区）で、2022年4月に福田地区（東区）で、それぞれ実験運行が開始され、1年間の実験運行を経ていずれも本格運行されている。

したがって、8つの地区のうち、現在、山本、黄金山両地区以外の6地区で乗合タクシーが運行されている。地域的には、安佐北区と安佐南区でそれぞれ2地区、南区、安芸区、佐伯区、東区で各1地区ある（中区、西区はない）。運行事業者は、それぞれ地元のタクシー事業者である。それぞれの地区の状況は、次節以降で紹介する。

表 7.2 広島市における地域主体の乗合タクシーの運行地域

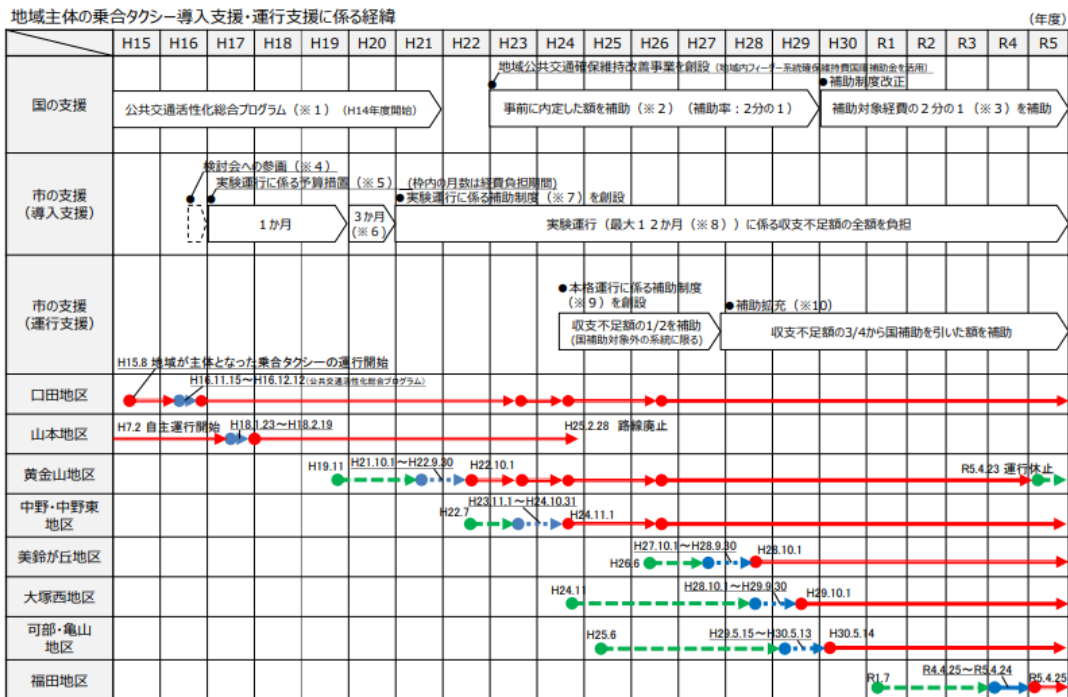
| | 地区 (行政区) | 運行事業者 | 運行開始 | 実験運行開始 | 本格運行開始 | 備考 |
|---|-----------------|------------|---------|----------|----------|---------------|
| 1 | 口田 (安佐北区) | (有)やぐちタクシー | 2003年8月 | 2004年11月 | | |
| 2 | 山本 (安佐南区) | 祇園交通(株) | 1995年2月 | 2006年1月 | | 路線廃止(2013年2月) |
| 3 | 黄金山 (南区) | (有)カープタクシー | | 2009年10月 | 2010年10月 | 運行休止(2023年4月) |
| 4 | 中野・中野東 (安芸区) | (有)中野タクシー | | 2011年11月 | 2012年11月 | |
| 5 | 美鈴が丘 (佐伯区) | (株)エフ・ジー | | 2015年10月 | 2016年10月 | |
| 6 | 大塚西 (安佐南区) | (株)フォーブル | | 2016年10月 | 2017年10月 | |
| 7 | 可部・亀山 (安佐北区) | (有)カオル交通 | | 2017年5月 | 2018年5月 | |
| 8 | 福田 (東区) | つばめ交通(株) | | 2022年4月 | 2023年4月 | |

注：太字は、現在運行中のもの。図 7.3 を基に作成。



図 7.2 広島市における地域主体の乗合タクシーの運行地域

注：点線は、路線廃止または現在運休中のもの。



※1 各地域における公共交通に関するサービスの維持・充実の観点から解決が必要である課題や実施を要する具体的事業について、運輸局が中心となり、地方公共団体、交通事業者、地元経済団体等関係者に参画・協力を呼びかけて一掃になって検討する場を設置し、その解決や実施に向けた具体的方策「プログラム」を策定することを目的とした制度
 ※2 補助対象系統に係る予測費用と予測収益の差額を過去3年度の実績を踏まえ算出し、事前に補助額を内定(いわゆる事前内定方式)。
 ※3 補助対象経費(実車走行キロ当たり単価×地域キロ当たり標準経常費用(いずれも小さい方)×実車走行キロ)と経常収益の差額。これは別に市町村ごとの国庫補助上乗額有
 ※4 中国運輸局が実施した公共交通活性化総合プログラムにおいて組織した「やぐらおもいやりタクシー活性化検討委員会」に参画し、本市として初めて地域が主体となった乗合タクシー等の生活交通の導入に係る取組について協働
 ※5 地域が主体となった生活交通の導入は、その立ち上げ段階において、地域住民や運行事業者だけでは運行形態の検討や実験費用など、その検討に要する負担が大きいため、本市が検討に参画するとともに、生活交通の確保に係る支援策として実験運行経費の負担について予算化
 ※6 1か月では実験運行中に本格運行への移行可否を判断できないことから、実験運行期間を3か月へ変更(運行中の路線の継続検討に係る実験運行については1か月)
 ※7 広島市生活交通実験運行負担金
 ※8 3か月では実験運行の引き受け手が見つからないことから、実験運行期間を3か月から最大12か月へ変更。
 ※9 広島市地域生活交通事業運行補助金。国補助対象外の路線の運行に係る地域の負担を軽減するため、H24.4に制度創設、H24.4～H24.9運行分から適用。
 ※10 地域交通に市として主体的に地域交通へ関与することを目的として、国補助を補充する形でH28.3に制度改正、H26.10～H27.9運行分から適用。

図 7.3 広島市における地域主体の乗合タクシー導入支援・運行支援に係る経緯

出典：広島市提供資料

7.4 広島市における各地域の乗合タクシーの概要

広島市で現在運行中(運休中を含む)の7地区の乗合タクシーのうち、美鈴が丘地区、福田地区を除く5地区の概要を、表 7.3 にまとめた。

各地区で、それぞれ地元のタクシー事業者が運行を引き受けており、4 条路線の定時定路線型で、1 系統または 2 系統あり、おおむね 10km 前後である。スーパーマーケット(商業施設)・病院・駅などを経由・巡回するルートが設定されている。

口田地区は平日(月～金曜)・10 便の運行で高頻度である。対して、中野・中野東地区は各系統週 2 日・4 便の運行と少ない。運賃は、大人 200～300 円で、小学生は 100 円の地区と無料の地区がある。

各地区では、乗合タクシーの支援協議会等が組織されている。

表 7.3 広島市における地域主体の乗合タクシーの概要

| 系統名 | | 運行事業者 | 運行形態 | 運行日 | 便数 | 運賃 | | 系統（2022年現在） |
|----------|--------|---------|----------------|---------|---------|-----------------------------|--------------------|---|
| | | | | | | 大人 | 小学生 | |
| 口田地区 | 系統① | やぐちタクシー | 4条路線 定時定路線型 | 平日（月～金） | 10便 | 300円（往復利用の場合、復路は100円（当日限り）） | 無料（保護者同伴に限る） | フレスタ口田南店前～コープ高陽前・矢口駅～フレスタ口田南店前（8.8km） |
| | 系統② | | | | | | | フレスタ口田南店前～コープ高陽前・矢口駅～上矢口上（10.0km） |
| 黄金山地区 | 本浦系統 | カープタクシー | 4条路線 定時定路線型 | 月・水・金 | 8便 | 250円 | 100円 | 黄金山町24番前～池田整形外科前～黄金山町24番前（9.5km） |
| 中野・中野東地区 | 上平原線 | 中野タクシー | 4条路線 定時定路線型 | 月・木 | 4便（4往復） | 300円 | 100円 | 上平原～JR安芸中野駅前～安芸市民病院（往路8.9km、復路9.0km） |
| | 山王押手上線 | | | 火・金 | 4便（4往復） | | | 山王桜台～JR安芸中野駅前～安芸市民病院（往路11.3km、復路11.3km） |
| 大塚西地区 | 大塚西系統 | フォーブル | 4条路線 定時定路線型 | 月・水・金 | 5便 | 200円 | 100円（保護者同伴の場合1人無料） | 下城ハイツ上～大原駅・Aシティ中央～下城ハイツ上（13.6km） |
| 可部・亀山地区 | 系統1 | カオル交通 | 4条路線 定時定路線型 | 月・水・金 | 1便 | 300円 | 100円 | アルゾ前～DCMダイキ・河戸帆待川駅前～アルゾ前（8.1km） |
| | 系統2 | | | 月・水・金 | 4便 | | | アルゾ前～DCMダイキ・河戸帆待川駅前～アルゾ前（12.0km） |

注：山本地区、美鈴が丘地区（月・水・金）、福田地区は掲載していない。黄金山地区は2023年4月で運行休止。

出典：中国運輸局第三者評価委員会の各年度の資料を基に作成

7.4.1 口田地区：やぐちおもいやりタクシー⁴

運行開始当初は、循環型運行で1便ごとに左回り、右回りを交互にしていたが、利用者から分かりづらいという意見があり、左回りのみに固定した。

利用実績を基に、比較的利用が少ない平日の16時40分以降の2便を減便、土曜日を運休とした⁵。

現在の運行ルートとダイヤは、図7.4と図7.5となっている。

乗合タクシーの運行事業者は、地元のやぐちタクシー⁶（本社：広島市安佐北区亀崎。営業所：矢口、福田）である。

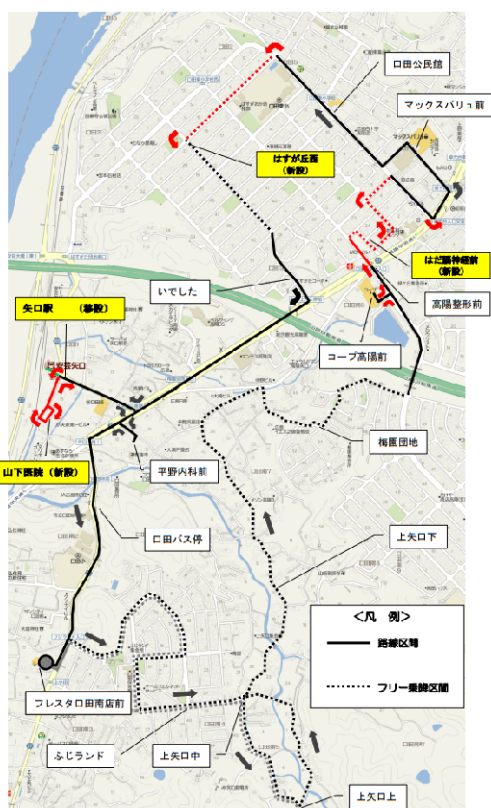


図 7.4 やぐちおもいやりタクシーの運行経路図 (2017年11月1日～)

出典：やぐちタクシー・ホームページ https://www.yaguchitaxi.jp/img/h29_routemap.pdf (2023年9月閲覧)

⁴ 加藤 (2007、2012、2014) などで紹介した。

⁵ 広島市 (2016)、pp.22-23。

⁶ 民間救急サービス (基本料金 8,100 円～、看護資格者同乗 11,000 円～) も行っている。

| 停留所 | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 | 7便 | 8便 | 9便 | 10便 |
|-----------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| フレスタ口田南店前 | 8:00 | 8:30 | 9:30 | 10:00 | 11:00 | 11:30 | 12:30 | 13:00 | 14:00 | 14:30 |
| ふじランド | 8:03 | 8:33 | 9:33 | 10:03 | 11:03 | 11:33 | 12:33 | 13:03 | 14:03 | 14:33 |
| 上矢口中 | 8:04 | 8:34 | 9:34 | 10:04 | 11:04 | 11:34 | 12:34 | 13:04 | 14:04 | 14:34 |
| 上矢口上 | 8:05 | 8:35 | 9:35 | 10:05 | 11:05 | 11:35 | 12:35 | 13:05 | 14:05 | 14:35 |
| 上矢口下 | 8:07 | 8:37 | 9:37 | 10:07 | 11:07 | 11:37 | 12:37 | 13:07 | 14:07 | 14:37 |
| 梅園団地 | 8:09 | 8:39 | 9:39 | 10:09 | 11:09 | 11:39 | 12:39 | 13:09 | 14:09 | 14:39 |
| コープ高陽前 | 止まりません | 止まりません | 9:40 | 10:10 | 11:10 | 11:40 | 12:40 | 13:10 | 14:10 | 14:40 |
| 高陽整形前 | 8:11 | 8:41 | 9:41 | 10:11 | 11:11 | 11:41 | 12:41 | 13:11 | 14:11 | 14:41 |
| はだ脳神経前 | 8:13 | 8:43 | 9:43 | 10:13 | 11:13 | 11:43 | 12:43 | 13:13 | 14:13 | 14:43 |
| マックスバリュ前 | 8:16 | 8:46 | 9:46 | 10:16 | 11:16 | 11:46 | 12:46 | 13:16 | 14:16 | 14:46 |
| 口田公民館 | 8:17 | 8:47 | 9:47 | 10:17 | 11:17 | 11:47 | 12:47 | 13:17 | 14:17 | 14:47 |
| はすが丘西 | 8:19 | 8:49 | 9:49 | 10:19 | 11:19 | 11:49 | 12:49 | 13:19 | 14:19 | 14:49 |
| いでした | 8:21 | 8:51 | 9:51 | 10:21 | 11:21 | 11:51 | 12:51 | 13:21 | 14:21 | 14:51 |
| 矢口駅 | 8:25 | 8:55 | 9:55 | 10:25 | 11:25 | 11:55 | 12:55 | 13:25 | 14:25 | 14:55 |
| 山下医院 | 8:26 | 8:56 | 9:56 | 10:26 | 11:26 | 11:56 | 12:56 | 13:26 | 14:26 | 14:56 |
| 平野内科 | 8:28 | 8:58 | 9:58 | 10:28 | 11:28 | 11:58 | 12:58 | 13:28 | 14:28 | 14:58 |
| 口田バス停 | 8:29 | 8:59 | 9:59 | 10:29 | 11:29 | 11:59 | 12:59 | 13:29 | 14:29 | 14:59 |
| フレスタ口田南店前 | 8:30 | 9:00 | 10:00 | 10:30 | 11:30 | 12:00 | 13:00 | 13:30 | 14:30 | 15:00 |
| ふじランド | ↓ | 9:03 | ↓ | 10:33 | ↓ | 12:03 | ↓ | 13:33 | ↓ | 15:03 |
| 上矢口中 | ↓ | 9:04 | ↓ | 10:34 | ↓ | 12:04 | ↓ | 13:34 | ↓ | 15:04 |
| 上矢口上 | ↓ | 9:05 | ↓ | 10:35 | ↓ | 12:05 | ↓ | 13:35 | ↓ | 15:05 |

図 7.5 やぐちおもいやりタクシーの時刻表 (2017 年 11 月 1 日～)

出典：図 7.4 に同じ

回数券 (11 枚つづりで 3,000 円) のほか、運賃割引として、障害者、運転免許証自主返納者、復路 100 円引き割引券、協賛店での 1,500 円以上の買物による割引券の発券 (協賛店：フレスタ矢口店・フレスタ口田南店・コープ高陽・マックスバリュ。復路割引券にスタンプを押し、スタンプ付きの復路割引券で片道が無料となる (協賛店が負担)) がある。

また、やぐちタクシーのタクシーと乗合タクシーで使える共通割引券 (普通運賃の 100 円引き。高齢者特典で、やぐちゴールドメンバーカード (フレスタ矢口店、フレスタ口田南店、コープ高陽で発券)、ゆうゆう WAON カード (マックスバリュ高陽店で発券) を提示する) がやぐちタクシーで発券されている。

やぐちおもいやりタクシー活性化協議会 (2016 年度からの名称) という組織が存続している (図 7.6)。同タクシーの運行を地域を挙げて支援していることなどから、2018 年度「広島市民賞」⁷を受賞した。やぐちタクシーも、“2018 年 7 月の豪雨災害で運行経路の一部が寸断された状況でも、柔軟にルート変更を行い、被災後わずか 2 週間で運行を再開し、被災した地域に希望を与えた” ことなどから、同賞を受賞した。

15 周年記念イベントが開催され、協議会が蓄えた資金からやぐちタクシーへ乗合タクシーに使用する車両 (相当分の金額) が寄贈された。その現在の運行車両 (2 代目) が、図 7.7 で

⁷ 広島市では、2002 年から、市民に夢と希望と安らぎを与え、元気な広島、住みよい広島をつくるために寄与された人に対し“広島市民賞”を授与している (「平成 30 年度広島市民賞」<https://www.city.hiroshima.lg.jp/site/shiminsho/214464.html> (2023 年 9 月閲覧))。

ある。図 7.8 は、停留所である。

2023 年 7 月に 20 周年記念イベントを企画・開催予定である。



図 7.6 やぐちおもいやりタクシー活性化委員会の様子（上矢口集会所、2022 年 5 月撮影）



図 7.7 やぐちおもいやりタクシー（フレスタ口田南店前で 2022 年 5 月撮影）



図 7.8 停留所

2023年4月に同協議会が開催された。役員構成や出席者は下記のようになっている。

| | |
|--------|--|
| 役員 | <p>会長：上矢口町内会長</p> <p>副会長：ふじランド町内会長、はすが丘自治会長</p> <p>会計：口田学区公衆衛生推進協議会長</p> <p>理事：はすが丘自治会副会長、口田地区社会福祉協議会長、上矢口さわやかクラブ会長、はすが丘自治会元副会長、上矢口前総代、民生委員</p> <p>監事：梅園自治会長</p> |
| オブザーバー | <p>やぐちタクシー代表取締役</p> <p>米子工業高等専門学校教授</p> <p>広島市道路交通局都市交通部バス路線再編担当課長</p> <p>中国運輸局広島運輸支局首席運輸企画専門官</p> |
| 協議会出席 | 安佐北区市民部地域起こし推進課 |

1便当たりの平均利用者数が、2019年度3.0人に対し、2021年10月～22年9月が3.1人、2022年10月～23年3月（6か月間）が3.5人と、コロナ前を回復し、コロナ前を上回って推移していると広島市から報告があった。

また、2022年度（2021年10月～22年9月）の乗合タクシーの地元負担額は、50万5,578円の見込みであることが示された。営業収益が約130万7千円に対して、営業費用（運送費、一般管理費）が約349万1千円で、差し引きの営業損益が約218万4千円である。これに、国庫補助が109万円と市補助が58万8千円（通常分54万7千円+追加分⁸4万1千円）で、地元負担額が上記金額となる。

この地元負担額について、やぐちおもいやりタクシー活性化協議会では、表7.4に見るように、自動販売機での販売手数料、広告料、協賛金で賄っている。広告料は、前掲図7.8の停留所の広告料である。

⁸ 新型コロナの影響を考慮した支援として市が上乘せした分（新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金を活用し、コロナ前（令和元年度）の運賃収入と令和4年度分の運賃収入の差額の4分の1の額を追加で補助）。

表 7.4 やぐちおもいやりタクシー活性化協議会の 2022 年度決算・2023 年度予算

| 【収入の部】 | 2022 決算額 | 2023 予算額 |
|----------|-----------|-----------|
| 前年度繰越金 | 1,995,482 | 2,059,683 |
| 自販機販売手数料 | 302,017 | 302,000 |
| 広告料 | 150,000 | 150,000 |
| 協賛金 | 310,000 | 310,000 |
| 預金利息 | 17 | 17 |
| 合計 | 2,757,516 | 2,821,700 |
| 【支出の部】 | 2022 決算額 | 2023 予算額 |
| 運行助成金 | 644,647 | 505,578 |
| 自販機電気料金 | 46,847 | 47,000 |
| 自販機設置使用料 | 3,660 | |
| 事務経費等 | 2,349 | 2,300 |
| 振込手数料 | 330 | 330 |
| 次年度繰越金 | 2,059,683 | 2,266,492 |
| 合計 | 2,757,516 | 2,821,700 |

出典：令和 5 年度やぐちおもいやりタクシー活性化協議会総会（2023 年 4 月 28 日）資料

7.4.2 山本地区：山本地区乗合タクシー

安佐南区の山本地区で、祇園交通（本社：広島市安佐南区山本）が 1995 年 2 月に乗合タクシーの運行を開始していた。2005 年 9 月に、利用者の伸び悩みへの対策を検討するため「山本地区乗合タクシー支援協議会」が設置された⁹。2003 年 8 月にやぐちおもいやりタクシーが運行を開始し、翌 04 年度にやぐちおもいやりタクシー活性化検討委員会が設置され、注目された後である。

山本地区乗合タクシー支援協議会は、地域関係者、運行事業者、広島市で構成され、アンケートを実施し、利用促進策が話し合われた。2006 年 1 月 23 日～2 月 19 日に利用促進のための改善策を盛り込んだ実験運行が実施された。同年 7 月から現在の運行形態による運行が開始され、2008 年 4 月からはイオンモール広島祇園への乗り入れが開始された。祇園団地～西山本バス停～東山本バス停～山本地区商業施設等～JR 下祇園駅～祇園地区商業施設の 4.3km、12 分の経路で、1 日 18 便（日祝は運休）、運賃は、祇園団地～西山本バス停の区間、

⁹ 広島市道路交通局都市交通部「広島市の地域生活交通に対する支援策について」（2012 年 3 月）
<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/seminor/201203012.pdf>（2023 年 9 月閲覧）

西山本バス停～祇園地区商業施設の区間は各区间 1 乗車 300 円、両区間をまたがる区間は 1 乗車 400 円である。

運行事業者の撤退で 2013 年 2 月に路線廃止された。

7.4.3 黄金山地区：黄金山地区乗合タクシー

南区の黄金山地区の住宅地は、標高約 220m で、坂道が多い上、バス停等から離れている（図 7.9）。高齢化率も広島市が約 19%であるのに対し、約 25%と高い¹⁰。そのため、地域が主体となり、乗合タクシーの導入について検討を進め、2019 年 10 月から 1 年間の実験運行を経て、翌 10 年 10 月から本格運行が行われている。

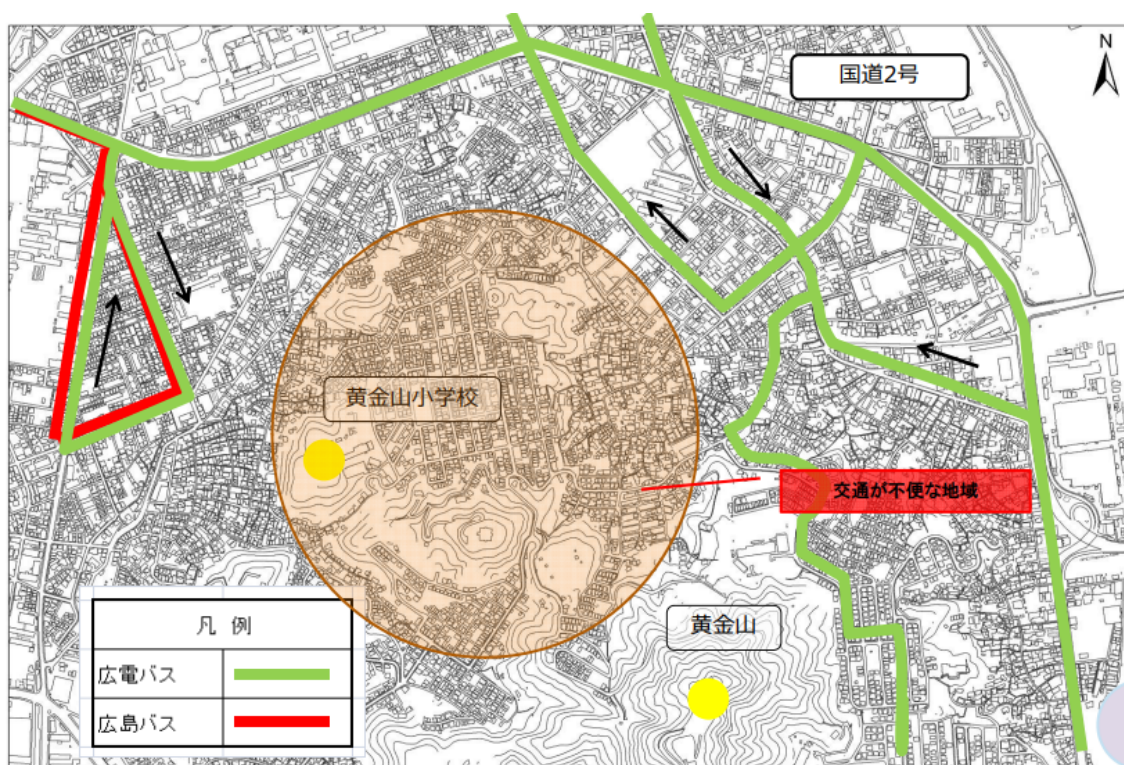


図 7.9 黄金山地区

出典：広島市道路交通局都市交通部「広島市の地域生活交通に対する支援策について」（2012 年 3 月）

しかし、2023 年 4 月 23 日から運行を休止している。『中国新聞』2022 年 12 月 17 日の記事¹¹では下記のように報じられている。

¹⁰ 広島市道路交通局都市交通部「広島市の地域生活交通に対する支援策について」（2012 年 3 月）

¹¹ 「黄金山の乗り合いタクシー休止へ「存続もう限界」 燃料費高騰も直撃」 <https://www.chugoku-np.co.jp/articles/-/250211>（2023 年 7 月閲覧）

新型コロナウイルス禍で利用が低迷し、燃料費の高騰も直撃して収支が悪化した。存続に向け、小型車両や予約制の導入といった効率化を検討しているが、「民業圧迫」の懸念があり、めどが立っていない。

地元の社会福祉協議会とタクシー1社、広島市でつくる黄金山地区生活交通支援協議会が10年10月から本格運行。現在は1路線9.5kmで、住宅街や診療所、スーパーなど23カ所の停留所があり、ジャンボタクシー（定員10人）が約50分で巡る。運賃は大人250円、小学生100円。週3日、1日8便あり、利用の中心は高齢者という。

当初は週5日、1日16便を運行。年間利用者は延べ約9千人いたが、現在は半減した。赤字額の75%を国と市が補助するが、コロナ禍や燃料費の値上がりで、近年は社会福祉協議会の赤字負担額が年間80万～100万円に膨らんでいる。支援協議会の会長（80歳）は「住民の募金や資源ごみ回収の収益で存続を支えてきたがもう限界。もっと行政に支援してほしいが、この地域だけにお金も出せないようだ」と嘆く。

市によると、定時運行で決まった路線を走るのは効率が悪いとして、予約制で普通車を使う案について、支援協議会内で話し合いを続けている。ただ、市内ではほかに5地区にある乗合タクシーで導入例はなく、民業を圧迫する可能性もあるため、慎重な判断が必要という。市バス路線再編担当は「乗って支える機運を生むため、一定の地元負担は必要。地域と連携しながら早急に運行の見直し案をまとめたい」としている。

当初は2023年3月で運行を休止する予定であったが、1か月延期された。

黄金山地区では、2016年10月にダイヤ・コースの改正をしたり、2017年4月から車両を新しくしたり（乗降のしやすさ、車内の空間の広さ）、利用者にポケットティッシュを配布したり、乗合タクシーの愛称を募集したりしてきた¹²。

また、ユアーズ本浦店の協力を得てポイントカード制度を11月から開始した。2,000円以上の買い物でスタンプを1つ押印し、20個貯まると2,000円分の乗合タクシー回数券（8枚綴り）と交換できる¹³。

利用状況も周知して、利用を呼び掛けていた。1日の利用者数（平均）の目標は60人に対し、2020年7月はコロナ禍の中28.7人とどまった。2017年10月～2018年9月の平均で22.9人、2018年10月～2019年9月の平均で30.9人だった¹⁴。

¹² 『黄金山地区社協だより』第72号、黄金山地区社会福祉協議会、2017年5月1日。愛称は、「循環バスこがね」。

¹³ https://www.com-net2.city.hiroshima.jp/ougonzan/%E7%94%9F%E6%B4%BB%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%94%AF%E6%8F%B4%E5%8D%94%E8%AD%B0%E4%BC%9A/?action=common_download_main&upload_id=1114（2023年9月閲覧）

¹⁴ https://www.com-net2.city.hiroshima.jp/ougonzan/%E7%94%9F%E6%B4%BB%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%94%AF%E6%8F%B4%E5%8D%94%E8%AD%B0%E4%BC%9A/?action=common_download_main&upload_id=1114

運行している事業者はカープタクシーで、本社は広島市南区比治山本町にあり、約 160 両の車両を保有している。乗合タクシー（図 7.10）は、同社観光課が担当している。この乗合タクシーに専属の運転手を充て、そのベテラン運転手は利用者とは顔なじみになっておられた。午前中に通院で利用される方が多いが、利用者の減少を実感しておられた。



図 7.10 黄金山地区乗合タクシーと車内の様子（2023 年 3 月撮影）

7.4.4 中野・中野東地区：中野・中野東地区乗合タクシー

安芸区の中野・中野東地区では、2010 年 5 月、中野地区・中野東学区社会福祉協議会、連合町内会等から、地域生活交通導入の相談が広島市にあり、同年 7 月 20 日に市政出前講座「広島市の地域生活交通に対する支援策について」が中野公民館で開催された。

2011 年 1 月に乗合タクシー導入に関する住民アンケートが実施された。同年 4 月 30 日、第 1 回中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会が開催され、協議会の設置と、ルート¹⁵の検討が開始された。同年 7 月 16 日の第 2 回協議会で、ルート・ダイヤと試験運行の検討がなされ、8 月 8～11 日、運賃無料で試験運行（利用者へのアンケート）が行われた。

同年 8 月 26 日の第 3 回協議会で、試験運行の結果分析・実験運行の実施計画の検討、9 月 16 日の第 4 回協議会で、実験運行の準備・地元への周知方法の検討が行われた。そして、同年 11 月 1 日から実験運行が開始された¹⁵。

導入前のアンケート調査結果で、利用希望が最も多かった安芸市民病院の休診日を運休にした。また、アンケートで利用希望が多かった JR 駅構内への乗り入れを関係機関との調整により実現し、利用者数が増加した¹⁶。

9A%E6%94%AF%E6%8F%B4%E5%8D%94%E8%AD%B0%E4%BC%9A/?action=common_download_main&upload_id=1279（2023 年 9 月閲覧）

¹⁵ 広島市道路交通局都市交通部「広島市の地域生活交通に対する支援策について」（2012 年 3 月）

¹⁶ 広島市（2016）、pp.22-23。

実験運行では合計 3,361 人（1 日平均 17.3 人）が利用し、採算ラインの 50 人には及ばなかったが、ルート修正と PR 強化で利用者増を図る¹⁷とし、2012 年 11 月から本格運行された。2013 年度の地域内フィーダー確保維持事業を受けている。

両地区社会福祉協議会は、中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会を結成し、運行事業を行っている。時刻表に協賛広告を掲載している（図 7.11）。社協の負担で幟旗（図 7.12）を設置している。

中野・中野東地区乗合タクシー

時間短縮でより便利に！

運賃 大人300円 小学生100円
※小学生半額無料

時刻表 平成27年4月2日改正

運行日 上 平 原 日：月・木曜日
山王押手上線：火・金曜日
※水・土日祝・8/6・12/29-1/3は運休
運行：街中野タクシー(082)892-0311

上平原線（月・木運行）

| バス停 | 停留所名 | 第1便 | 第2便 | 第3便 | 第4便 |
|-----|-----------|------|-------|-------|-------|
| 1 | 上平原 | 8:30 | 10:25 | 12:00 | 14:45 |
| 2 | 藤ノ原 | 8:34 | 10:29 | 12:04 | 14:49 |
| 3 | 藤ノ原駅前 | 8:37 | 10:32 | 12:07 | 14:52 |
| 4 | 中央ニュータウン西 | 8:41 | 10:36 | 12:11 | 14:56 |
| 5 | 中央ニュータウン東 | 8:44 | 10:39 | 12:14 | 14:59 |
| 6 | 中央ニュータウン南 | 8:45 | 10:40 | 12:15 | 15:00 |
| 7 | 中央ニュータウン北 | 8:49 | 10:44 | 12:19 | 15:04 |
| 8 | 中央ニュータウン東 | 8:50 | 10:45 | 12:20 | 15:05 |
| 9 | 中央ニュータウン西 | 8:51 | 10:46 | 12:21 | 15:06 |
| 10 | 中央ニュータウン南 | 8:52 | 10:47 | 12:22 | 15:07 |
| 11 | 中央ニュータウン北 | 8:55 | 10:50 | 12:25 | 15:10 |
| 12 | 中央ニュータウン東 | 8:56 | 10:51 | 12:26 | 15:11 |
| 13 | 中央ニュータウン西 | 8:57 | 10:52 | 12:27 | 15:12 |
| 14 | 中央ニュータウン南 | 8:58 | 10:53 | 12:28 | 15:13 |
| 15 | 中央ニュータウン北 | 8:59 | 10:54 | 12:29 | 15:14 |

山王押手上線（火・金運行）

| バス停 | 停留所名 | 第1便 | 第2便 | 第3便 | 第4便 |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | 山王押手 | 10:30 | 11:30 | 12:30 | 13:30 |
| 2 | 山王押手駅前 | 10:33 | 11:33 | 12:33 | 13:33 |
| 3 | 山王押手駅前 | 10:36 | 11:36 | 12:36 | 13:36 |
| 4 | 山王押手駅前 | 10:39 | 11:39 | 12:39 | 13:39 |
| 5 | 山王押手駅前 | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 13:42 |
| 6 | 山王押手駅前 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 |
| 7 | 山王押手駅前 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 |
| 8 | 山王押手駅前 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 |
| 9 | 山王押手駅前 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 |
| 10 | 山王押手駅前 | 10:57 | 11:57 | 12:57 | 13:57 |
| 11 | 山王押手駅前 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 |
| 12 | 山王押手駅前 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 |
| 13 | 山王押手駅前 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 |
| 14 | 山王押手駅前 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 |
| 15 | 山王押手駅前 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 14:12 |

中野線

| バス停 | 停留所名 | 第1便 | 第2便 | 第3便 | 第4便 |
|-----|------|------|-------|-------|-------|
| 1 | 中野駅前 | 8:20 | 10:20 | 12:45 | 15:40 |
| 2 | 中野駅前 | 8:25 | 10:25 | 12:50 | 15:45 |
| 3 | 中野駅前 | 8:30 | 10:30 | 12:55 | 15:50 |
| 4 | 中野駅前 | 8:35 | 10:35 | 13:00 | 15:55 |
| 5 | 中野駅前 | 8:40 | 10:40 | 13:05 | 16:00 |
| 6 | 中野駅前 | 8:45 | 10:45 | 13:10 | 16:05 |
| 7 | 中野駅前 | 8:50 | 10:50 | 13:15 | 16:10 |
| 8 | 中野駅前 | 8:55 | 10:55 | 13:20 | 16:15 |
| 9 | 中野駅前 | 9:00 | 11:00 | 13:25 | 16:20 |
| 10 | 中野駅前 | 9:05 | 11:05 | 13:30 | 16:25 |
| 11 | 中野駅前 | 9:10 | 11:10 | 13:35 | 16:30 |
| 12 | 中野駅前 | 9:15 | 11:15 | 13:40 | 16:35 |
| 13 | 中野駅前 | 9:20 | 11:20 | 13:45 | 16:40 |
| 14 | 中野駅前 | 9:25 | 11:25 | 13:50 | 16:45 |
| 15 | 中野駅前 | 9:30 | 11:30 | 13:55 | 16:50 |
| 16 | 中野駅前 | 9:35 | 11:35 | 14:00 | 16:55 |
| 17 | 中野駅前 | 9:40 | 11:40 | 14:05 | 17:00 |
| 18 | 中野駅前 | 9:45 | 11:45 | 14:10 | 17:05 |
| 19 | 中野駅前 | 9:50 | 11:50 | 14:15 | 17:10 |
| 20 | 中野駅前 | 9:55 | 11:55 | 14:20 | 17:15 |

中野東線

| バス停 | 停留所名 | 第1便 | 第2便 | 第3便 | 第4便 |
|-----|-------|------|-------|-------|-------|
| 1 | 中野東駅前 | 8:20 | 10:20 | 12:45 | 15:40 |
| 2 | 中野東駅前 | 8:25 | 10:25 | 12:50 | 15:45 |
| 3 | 中野東駅前 | 8:30 | 10:30 | 12:55 | 15:50 |
| 4 | 中野東駅前 | 8:35 | 10:35 | 13:00 | 15:55 |
| 5 | 中野東駅前 | 8:40 | 10:40 | 13:05 | 16:00 |
| 6 | 中野東駅前 | 8:45 | 10:45 | 13:10 | 16:05 |
| 7 | 中野東駅前 | 8:50 | 10:50 | 13:15 | 16:10 |
| 8 | 中野東駅前 | 8:55 | 10:55 | 13:20 | 16:15 |
| 9 | 中野東駅前 | 9:00 | 11:00 | 13:25 | 16:20 |
| 10 | 中野東駅前 | 9:05 | 11:05 | 13:30 | 16:25 |
| 11 | 中野東駅前 | 9:10 | 11:10 | 13:35 | 16:30 |
| 12 | 中野東駅前 | 9:15 | 11:15 | 13:40 | 16:35 |
| 13 | 中野東駅前 | 9:20 | 11:20 | 13:45 | 16:40 |
| 14 | 中野東駅前 | 9:25 | 11:25 | 13:50 | 16:45 |
| 15 | 中野東駅前 | 9:30 | 11:30 | 13:55 | 16:50 |
| 16 | 中野東駅前 | 9:35 | 11:35 | 14:00 | 16:55 |
| 17 | 中野東駅前 | 9:40 | 11:40 | 14:05 | 17:00 |
| 18 | 中野東駅前 | 9:45 | 11:45 | 14:10 | 17:05 |
| 19 | 中野東駅前 | 9:50 | 11:50 | 14:15 | 17:10 |
| 20 | 中野東駅前 | 9:55 | 11:55 | 14:20 | 17:15 |

中野・中野東地区乗合タクシーを応援しています

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>山形市医師会連合会 安野市民病院 〒981-8501 TEL: 023-822-1111</p> | <p>川野川商店 TEL: 082-892-1125</p> | <p>五島学院大学 TEL: 082-893-3434</p> | <p>中野駅前 TEL: 082-892-0810</p> |
| <p>村岡倉庫 TEL: 082-892-0810</p> | <p>弘島信用金庫 TEL: 082-892-0810</p> | <p>川上内科クリニック TEL: 082-892-0810</p> | <p>中野駅前 TEL: 082-892-0810</p> |
| <p>中野駅前 TEL: 082-892-0810</p> | <p>丸善ストア TEL: 082-892-0810</p> | <p>ECO東 TEL: 082-892-0810</p> | <p>コーナン TEL: 082-892-0810</p> |
| <p>中山内科 TEL: 082-892-0810</p> | <p>JA安野 TEL: 082-892-0810</p> | <p>浄土真宗本願寺派 TEL: 082-892-0810</p> | <p>随泉寺 TEL: 082-892-0810</p> |

中野・中野東地区乗合タクシー運行支援協議会
 (事務局：中野地区社会福祉協議会、中野東地区社会福祉協議会)

お問い合わせ先
 中野地区社会福祉協議会 小田井 082-993-2038
 中野東地区社会福祉協議会 小田井 082-992-0725

図 7.11 時刻表

注：2015 年 4 月 2 日にルート・ダイヤの改正が行われている。

出典：http://www.hosp.city.hiroshima.med.or.jp/pdf_datas/timetable_h270402.pdf（2023 年 9 月閲覧）

¹⁷ 『中国新聞』2012 年 11 月 2 日による。



図 7.12 幟旗（安芸市民病院で 2022 年 5 月撮影）

しかし、当初から赤字が続いていて、資金を確保する必要があり、赤い羽根共同募金のテーマ募金を活用することにした¹⁸。

運行している中野タクシーは、本社は広島市安芸区中野東である。図 7.13 が、運行車両である。



図 7.13 中野・中野東地区乗合タクシー（JR 安芸中野駅前）で 2022 年 5 月撮影）

¹⁸ <https://www.akaihane.hiroshima.jp/2018/B07.pdf>（2023 年 9 月閲覧）。大塚西地区（大塚・伴南学区社会福祉協議会）も助成金を申請されている。

7.4.5 美鈴が丘地区：りんりんタクシー

佐伯区的美鈴が丘地区は、高齢化率は30%を超え、団地特有の坂道が多い街で、買物難民をなくすには何が必要かとの考えから、2013年、巡回乗合タクシー検討委員会が立ち上げられた。2014年（6月）、町内全戸にアンケートを実施したところ（2,700世帯から回答（回答率約70%））、“いずれ近い将来には必要になるので実施してほしい”と考える住民が90%という結果であった¹⁹。

検討委員会には、広島市道路交通局、佐伯区地域起こし推進課、双葉運輸、美鈴モール街、フレスタ、美鈴が丘まちづくり協議会等が参加し、2015年10月1日から実験運行が開始された。

広島市の資料²⁰によると、美鈴が丘地区は、団地中央部に商業施設、公共施設などが集まっ
ていて、同地区と市内中心部、商工センター、JR五日市駅を結ぶ路線バスが走っているが、
バス停から離れた地区の公共交通の確保が不可欠となっていた。このため、「美鈴が丘巡回バ
ス検討委員会」が2013年1月に発足し、同委員会を発展させた「美鈴が丘巡回乗合タクシ
ー運営委員会」（2015年4月～。美鈴が丘まちづくり協議会、連合町内会、運行事業者（エフ・
ジー）、近隣企業（美鈴モール商店街、フレスタ美鈴が丘店、三井不動産）、広島市）が運行
計画を作成し、2015年8月にお試し無料運行（5日間）を実施し、同年10月から実験運行が
開始された。

2016年2月に運行曜日の削減（運行日を、月～金・美鈴楽市開催日（第4土曜日）から、
月・水・金・美鈴楽市開催日（同）に変更）、同年5月に2ルートを3ルートに変更し、10月
1日から本格運行を開始した。

乗合タクシーの運行事業者は、エフ・ジー（双葉タクシー）²¹で、同社の本社は広島市西区
山田町である。

後述する、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象にはなっていない。

7.4.6 大塚西地区：大塚・伴地区ふれあいバス

安佐南区の大塚西地区にある下城ハイツは、団地内や団地に至る経路に坂道が多く、アス
トラムラインの駅や近接バス停から1km以上離れた交通不便地域であり、自家用車等を利用
できない高齢者などの生活交通を確保することが課題となっていた²²。「大塚・伴南地区生活

¹⁹ 『広報みすず』2015年7月号（第417号）、美鈴が丘まちづくり協議会、p.1。

²⁰ 「美鈴が丘地区乗合タクシーの本格運行について」

<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/24751.pdf>（2023年9月閲覧）

²¹ 双葉ホールディングス（双葉運輸）のグループ企業（関連会社）。

²² 下城ハイツ地区は、域内の公共交通機関がなく、アストラムラインの伴中央駅まで下り坂を約15

交通支援協議会」(大塚・伴南学区社会福祉協議会、下城ハイツ町内会、第一タクシー、市西風新都整備部、市都市交通部、安佐南区役所地域起こし推進課)が設立され、広島市と協力しながら、乗合タクシーの導入に向けて検討が重ねられた²³。

具体的には、2013年1月に「第1回大塚・伴南地区生活交通支援協議会」が開催され、協議会が設置されている。同年3月の第2回協議会で、大塚・伴南地区の循環バスの検討がなされているが、翌14年9月の第4回協議会では、下城ハイツを中心とした乗合タクシーへ方向転換された。同年11月の第5回協議会で、デマンド方式の導入が決定されているが、2015年12月の第7回協議会では、デマンド方式から乗合バス方式へ方向転換された。

2016年7月の第11回協議会で、運行計画が決定され、同年10月から実験運行が開始となったが、第1回協議会開催から3年以上を要している。

2016年10月3日から「下城ハイツ乗合タクシー」として1年間の実験運行が開始されたが、利用者数が横ばい傾向であることから、利用実績や利用者の意見を基に、路線変更が検討された。同年12月に第15回協議会が開催され、ダイヤ・ルートの見直しについて協議され、翌17年3月(予定)から実施された。

2017年10月2日より「大塚・伴地区ふれあいバス」として本格運行することになった。

運営に当たり、地域だけでは経費(運行経費の不足分の4分の3は広島市と国より助成があるが、残りの4分の1は地域で負担する必要がある)の捻出が困難なので、広島県共同募金会へテーマ募金の申請を行っている。

運行する事業者は、第一タクシー(株)で、同社は2018年3月の創立50周年を機に社名を(株)フォーブルに変更した。本社は広島市安佐南区相田にある²⁴。図7.14が、運行車両である。

現在の運転手は専属で担当していて、利用者とも顔なじみになっている。運行ルート上の医院、クリニックへの利用者が多いという。

コイン式乗車券が2020年10月2日より導入されている。ふれあいバス車内にボランティアガイドが曜日交代で同乗していて、その専用コインを販売している。販売価格は11枚セット・2,000円で、乗車の際に運賃箱(図7.15)に入れる。こうすることで運転手の負担軽減も図っている。現金で乗車することもできる。2020年4月以降に運転免許証を自主返納した人には返納後3年間に限り、コイン式乗車券の割引購入が適用される。

~20分、路線バス(広島電鉄)のA.CITY中央バス停まで山越えで約15~20分を要するという
(<https://www.akaihane.hiroshima.jp/2017/B06.pdf> (2023年9月閲覧))。

²³ 「第1号議案 大塚西地区乗合タクシーの路線変更について」

<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/24765.pdf> (2023年9月閲覧)

²⁴ 同社は2018年3月現在で、タクシー(中型・小型)47台、ジャンボタクシー2台、ハイヤー2台、貸切バス36台、乗合バス47台、霊柩車10台を保有している。



図 7.14 大塚西地区乗合タクシー（大原駅で 2023 年 6 月撮影）

注：右図の中央の車両は、フォーブルの路線バス。



図 7.15 運賃箱

7.4.7 可部・亀山地区：福王寺不動坂らくらくタクシー

安佐北区の可部・亀山地区は、広島市北部の福王寺山（標高約 500m）の南東側に位置する地域（図 7.16）で、集落から JR 駅までの距離が遠く、最寄りのバス停までの生活道路も狭隘かつ急勾配であるため、地域が主体となって「福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会」（船山町内会、緑ヶ丘二区町内会、温泉ヶ丘町内会、JR 可部線利用促進同盟会、カオル交通、広島市都市交通部、安佐北区役所地域起こし推進課）を立ち上げ、住民アンケートなどにより、地域の実情にあった運行計画を作成し、2017 年 5 月 15 日から実験運行が開始された。路線・ダイヤの見直しを行って、翌 18 年 5 月 14 日から本格運行に移行し、引き続き地域が主体となって生活交通の維持確保を図っている。その間の経過は、表 7.5 のようになっている。

る²⁵。図 7.17 に、幟旗を掲載した。



図 7.16 可部・亀山地区

出典：広島市地域公共交通会議資料（広島市ホームページ）

表 7.5 可部・亀山地区乗合タクシーの本格運行までの経過

| 時期 | 内容 |
|------------|---|
| 2016年4月 | 可部地区巡回タクシー検討準備委員会の立ち上げ |
| 2017年2月 | 委員会において実験運行に係る運行計画を決定 |
| 2017年4月 | 可部地区巡回タクシー検討準備委員会を福王寺不動坂らくらくタクシー活性化協議会に名称変更 |
| 2017年5月15日 | 実験運行開始（1年間） |
| 2017年10月 | 住民アンケートの実施 |
| 2017年11月 | ダイヤ改正 |
| 2018年2月 | 運行日変更（週5日（平日）から週3日（月・水・金）に変更） 路線の一部変更 |
| 2018年5月14日 | 本格運行開始予定 |

出典：広島市地域公共交通会議資料（広島市ホームページ）

²⁵ 「第1号議案 可部・亀山地区乗合タクシーの本格運行について」

<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/24799.pdf>（2023年9月閲覧）

乗合タクシーの運行は、カオル交通が行っている。同社は2004年9月の設立で、本社は広島市安佐北区可部南にある。図 7.18 が、運行車両である。



図 7.17 幟旗



図 7.18 可部・亀山地区乗合タクシー（アルゾ前で2022年5月撮影）

7.4.8 福田地区：福田ふれあいタクシー

2022年4月から実験運行が行われ、翌23年4月に本格運行となった、最近の取り組みである。

『中国新聞』（2022年4月25日）の記事²⁶によると、（東区の）福田地区は、山あいの団地

²⁶ 「乗り合いタクシーの実験運行開始 広島市東区の福田地区、住民らが運営主体」
<https://www.chugoku-np.co.jp/articles/-/159252>（2023年9月閲覧）

で坂道が多く、高齢化も進み、住民からは「買い物や通院時の移動手段がなくて困っている」との声が出ていた。住民たちは2019年度から生活交通の在り方を検討。勉強会や住民アンケートでニーズを確かめ、実験へ乗り出した。「福田ふれあいタクシー」と愛称が付けられ、区内を循環する1路線で最大9人が乗車できる。実験では月、水、金曜に1日5便を運行。スーパーやコンビニ、医療機関の前など約30カ所に止まる。予約は不要。中学生以上300円、小学生100円、乳幼児無料。

実験運行までの経過（表7.6）を、広島市の地域公共交通会議資料²⁷より転載し、地域主体の乗合タクシーの具体化までの流れをおさえておく。

表 7.6 福田地区乗合タクシーの実験運行までの経過

| 時期 | 内容 |
|----------|---|
| 2019年7月 | 福田地区連合町内会長から市都市交通部へ生活交通導入に係る相談 |
| 2019年9月 | 市政出前講座の開催 |
| 2019年11月 | 出前講座の内容を踏まえ、生活交通導入に向け具体的に取組むことを決定 |
| 2020年1月 | 勉強会の開催 |
| 2020年3月 | アンケートの実施（潜在ニーズの把握） |
| 2020年8月 | ワークショップ開催（移動ニーズの可視化） |
| 2020年9月 | アンケート及びワークショップの結果を踏まえた、運行スキーム案を作成・経費計算 |
| 2020年12月 | 事業者等の関係機関との協議に向けた実行委員会の立ち上げ 実行委員会から地元タクシー事業者へ運行担い手の打診 （後日）地元タクシー事業者から正式に辞退の申し入れ |
| 2021年1月 | 広島県タクシー協会を通じ、運行事業者を募集→2社からの応募 |
| 2021年4月 | 地元協議会発足、地元案を2社に提示 |
| 2021年7月 | 地元案をベースに2社からの提案 |
| 2021年8月 | 地元協議会において1社（つばめ交通）をパートナーに決定 |
| 2021年11月 | 実験運行に係るダイヤ等の決定に向けた直前アンケートの実施 |
| 2021年12月 | 試走会の実施 乗降ポイントに係る地先民地及び民間施設との調整 |
| 2022年1月 | 交通会議開催 |
| 2022年3月 | 実験運行開始（予定） |

出典：広島市地域公共交通会議資料（広島市ホームページ）

²⁷ 「第2号議案 福田地区乗合タクシーの実験運行について」

<https://www.city.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/198622.pdf>（2023年9月閲覧）

運営主体は、福田地区生活交通対策地元協議会（福田連合町内会、つばめ交通、広島市都市交通部、東区役所地域起こし推進課で構成）で、乗合タクシーを運行する事業者は、つばめ交通（本社：東区牛田本町）である。

2022年12月5日にルート・ダイヤ改正が行われ、ユアーズ発着で、さつき・原山と大和台・観音原の2つのルートを1日6便運行し、往復割引（500円）や、11枚綴り（3,300円分）が3,000円の回数券（車内で販売）もある。

福田地区のある東区内では戸坂地区でも、乗合タクシーの導入を目指して、住民アンケートや試乗会などが実施されている。

7.5 最近（コロナ禍を含む）の利用状況－地域内フィーダー系統の事業評価より

広島市は、広島市陸上交通地域協議会を設置し、国（中国運輸局）へ生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統）を毎年度提出し、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を得ている。補助率は欠損の1/2である。

上記の協議会は、広島市、広島県、中国運輸局広島運輸支局、広島県バス協会、広島県タクシー協会、やぐちタクシー、カープタクシー、中野タクシー、フォーブル、カオル交通で構成され、年2～4回開催されている（計画の策定、変更、事業の評価について、最近は書面審議で行われている）。「路線バス等公共交通サービスの提供されていない地域において、地域が主体となって生活交通を確保しようとする取組を支援」するもので、交通不便地域においてフィーダー系統を確保維持するものである。

なお、美鈴が丘地区（エフ・ジー）は入っていない。

2020年から新型コロナウイルス感染症の感染拡大に見舞われた。2023年5月に2類から5類に移行（緩和）された。

この地域内フィーダー系統については、自己評価を行ってそれを中国運輸局に提出し、中国運輸局では二次評価および第三者評価が行われる。この評価を基に、当該乗合タクシーへのコロナの影響をしてみる。

広島市は（他の協議会・自治体でも）、評価指標として1便当たりの利用者数を用いていて、その目標と実績（表7.7）を基に、A・B・Cの3段階の自己評価を付けている（表7.8）。表7.7、7.8において、2020～22年度はコロナ下である。

口田地区は、2018年度の3.2人から2019年度3.0人に減少し、コロナ下の2020年度に2.7人にさらに減少したが、2021年度は2.8人、2022年度は3.1人と推移している。一旦コロナ禍で減少したものの、徐々に回復している。そして2022年度(3.1人)は2019年度(3.0人)を上回っている。

中野・中野東地区も、2018年度の4.0人、2019年度の3.7人から、コロナ下では2.7人→1.8人→3.1人と、2021年度に落ち込んだもの(1.8人)が2022年度は急回復(3.1人)している。ただコロナ前までには回復していない。

可部・亀山地区は、コロナ下(2019年度→2020年度)でも1便当たり0.2人の減少(4.8人→4.6人)にとどまっていた、横ばいで推移している。

大塚西地区は、逆に2021年度に前年度から1便当たり0.4人増加(3.8人→4.2人)した後、2022年度は減少(3.6人)している。コロナ前よりも少ない。

黄金山地区は、2018年度から2019年度にかけて1.8人→3.9人と倍増していたが、コロナ下(2020～22年度)では3.7人→3.5人→3.4人と減少していった。

表7.8(運行事業者ベース)は年度ごとに自己評価をまとめてみたものだが、事業実施については計画通り運行されていることからすべてA評価とされている。目標・効果は、表7.7のところの目標に対してクリアした場合はA、未達の場合はBとされている。

表 7.7 広島市の乗合タクシー(地域内フィーダー系統)の目標値と実績値

| | 2018 | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
|--------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| | 年度 | 実績 | 目標 | 実績 | 目標 | 実績 | 目標 | 実績 | 目標 |
| 口田 | 3.2 | 3.4 | 3.0 | 3.3 | 2.7 | 3.2 | 2.8 | 2.9 | 3.1 |
| 黄金山 | 1.8 | 2.3 | 3.9 | 2.9 | 3.7 | 4.1 | 3.5 | 3.9 | 3.4 |
| 中野・中野東 | 4.0 | 5.0 | 3.7 | 4.8 | 2.7 | 3.9 | 1.8 | 2.9 | 3.1 |
| 大塚西 | - | 4.1 | 3.9 | 4.4 | 3.8 | 4.1 | 4.2 | 4.0 | 3.6 |
| 可部・亀山 | - | 3.1 | 4.8 | 4.6 | 4.6 | 5.0 | 4.6 | 4.8 | 4.6 |

注：大塚西地区と可部・亀山地区は、2019年度から。

美鈴が丘地区は、地域内フィーダー系統の補助対象外。

出典：中国運輸局の第三者評価委員会の各年度の資料を基に作成

表 7.8 広島市の乗合タクシー（地域内フィーダー系統）の自己評価

| | 2018 年度 | | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
|---------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 事業 実施 | 目標・ 効果 | 事業 実施 | 目標・ 効果 | 事業 実施 | 目標・ 効果 | 事業 実施 | 目標・ 効果 | 事業 実施 | 目標・ 効果 |
| やぐちタクシー | A | B | A | B | A | B | A | B | A | A |
| カープタクシー | A | B | A | A | A | A | A | B | A | B |
| 中野タクシー | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B |
| フォーブル | A | B | A | B | A | B | A | B | A | B |
| カオル交通 | A | A | A | A | A | A | A | B | A | B |

出典：表 7.7 に同じ

あわせて、2019～22 年度の各年度の利用促進策について申告（記載）されているものを、表 7.9 にまとめてみた。

スーパーなど商業施設と連携した割引制度を取り入れたり、幟旗等による周知を図ったり、コロナ禍で空気清浄機を導入した乗合タクシーも見られる。

表 7.9 各地区で実施された利用促進策

| | 2019 年度 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|---|----------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 口田 | 15 周年記念イベントの実施（新規利用者の獲得に努めた） | 新型車両の導入（乗りやすさに配慮）、障害者割引の導入 | 車両に空気清浄機を導入（利用者が安心して利用できる環境の整備） | スーパーと協力した割引制度 |
| 黄金山 | 協賛商業施設との運賃割引制度の開始 | 町内会掲示板に利用状況等を掲出 | 回数券の割引販売 | 町内会掲示板に利用状況を張り出した |
| 中野・中野東 | 協賛商業施設等との運賃割引制度の開始 | （継続）協賛商業施設等との運賃割引制度の実施 | 沿線に幟旗等を掲出して周知 | スーパーと協力した割引制度 |
| 大塚西 | 町内会が運賃を負担する形で無料運行 3 日間実施（新規利用者獲得、利用促進のため） | 2 つある系統を一本化するルート・ダイヤ改正の実施 | 乗車に使えるコインの発行 | ルート変更（新規開店したスーパーへの乗り入れ） |
| 可部・亀山 | 新型車両の導入（利用者層拡大に努めた） | 幟旗等の掲示による周知 | 回数券の割引販売 | 新たに時刻表を配布し乗合タクシーの周知を行った |

出典：中国運輸局第三者評価委員会の各年度の資料を基に作成

7.6 広島市の地域公共政策と乗合タクシーの位置づけ

7.6.1 乗合タクシーに関する広島市の政策展開

広島市では、地域主体の乗合タクシーに関する行政は2023年7月現在、「道路交通局 公共交通政策部 路線バス・生活交通担当」²⁸が担当している。

口田、山本、黄金山、中野・中野東の4地区で乗合タクシーの運行がされているころ、広島市が主体的に「地域主体による生活交通確保策の研究会」を開いて、2013年3月に『地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書』がまとめられた。

また、2016年3月には『地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル』が作られている。それによると、「本市においては、持続可能な生活交通の実現を目指し、地域が主体となった生活交通の導入・運行の取組に対して、その各段階においてさまざまな支援を実施しています。[中略]地域の取組に対するさらなる支援策として、生活交通の導入・運行の取組に係る具体的な手順やノウハウ等を記載した当マニュアルを作成しました」とし、関係者間での共通認識や連携・調整、関係者が交代しても円滑な引き継ぎなどが可能になり取り組みが継続的に実施されることが期待されている。

生活交通に関する支援制度として、国庫補助（地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事業、地域公共交通調査等事業）と、広島市補助として表7.10のもの（広島市地域生活交通事業運行補助金についてのイメージは、図7.19）が挙げられている。

²⁸ 広島市は2023年7月1日付け組織改正で、都市交通部の再編〔道路交通局〕を実施した。地域・交通事業者・関係自治体が一体となり「広島型公共交通システム」の構築に向けた取組を推進するため、都市交通部を改組（廃止）し、公共交通政策部を設置（新設）するとともに、広島駅南口広場の再整備や新交通西風新都線の整備などの公共交通施設整備事業を着実に進めていくため、交通施設整備部を設置する（「令和5年7月1日付け組織改正・人事異動について」<https://www.city.hiroshima.lg.jp/houdou/houdou/341146.html>（2023年9月閲覧））、と説明されている。

表 7.10 広島市による支援制度

| 事業名 | 補助対象事業 | 補助対象 | 補助率等 |
|------------------|---|-----------------------------------|--|
| 広島市生活交通実験運行負担金 | 地域住民が主体となって生活交通を確保しようとする取組の一環として実施される実験運行 | あらかじめ、生活交通実験運行に関し、市長と協定を締結した交通事業者 | 生活交通実験運行に要する経費と、生活交通実験運行により生じた収入の合計の差額（予算の範囲内） |
| 広島市地域生活交通事業運行補助金 | 地域が主体となった地域生活交通事業（路線定期運行、路線不定期運行又は区域運行の形態により実施する乗合タクシー事業） | 交通事業者 | 補助対象経常費用と経常収益の差額の3/4から国の補助を控除した額（予算の範囲内） |

出典：広島市（2016）、p.6

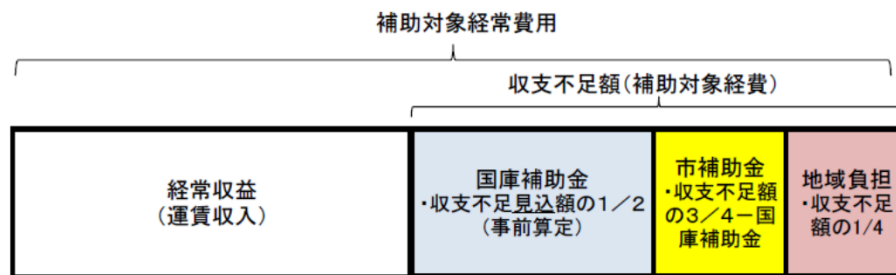


図 7.19 国・市の補助制度を活用した場合の地域負担等のイメージ

出典：広島市（2016）、p.35

地域主体による生活交通の導入・運行の基本的な手順は、図 7.20 のように示されている。ステップ 1：事前相談→ステップ 2：運行計画作成→ステップ 3：実験運行→ステップ 4：本格運行の 4 つのステップになっている。

本格運行を見据え、1 年間の実験運行で利用状況や課題を把握する。実験運行中の赤字分は広島市が全額負担するが、本格運行に移行すると赤字の 4 分の 1 は地元の協議会で補う必要がある。

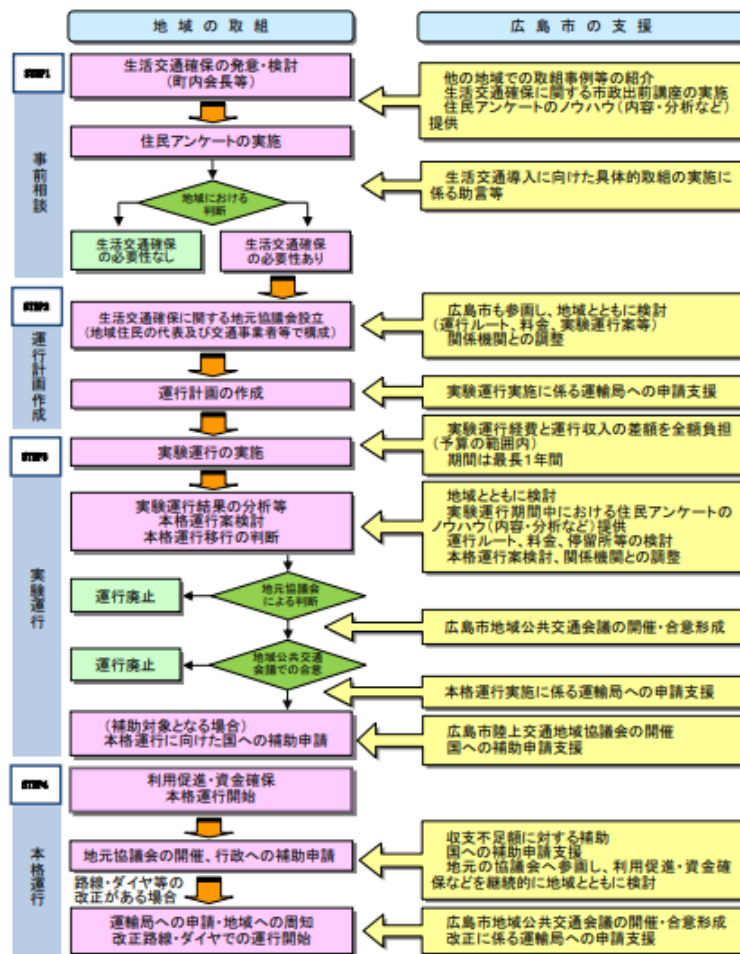


図 7.20 広島市における生活交通の基本的な導入・運行の手順

出典：広島市（2016）、p.7

7.6.2 広島市の交通計画と乗合タクシー

広島市は、2016年12月に「広島市地域公共交通計画」（2016～20年度→21年度まで延長）を策定している。そして、2022年3月に「広島市地域公共交通計画」（2022～26年度）を策定した（同時に、「広島市総合交通戦略」も策定）。

冒頭、公共交通を取り巻く様々な状況変化への対応を、競争を前提とする事業者に委ねるだけではなく、公平な立場で関係者間の調整を行える行政側も参画し、官民の継続的な協調関係の下で、取組が進められるようにする必要があるとして、新たな計画を定めたと述べる。

同計画で対象とする公共交通は、JR 在来線、アストラムライン、広電宮島線、路面電車、乗合バス・乗合タクシー、乗用タクシー、船舶等となっている。

公共交通の全体の利用者数の推移は、図 7.21 のように、近年横ばいだったが、2020年度は

43.7 万人/日と大きく減少した²⁹。バス運行対策費補助金は、2010 年度、3 億 8,700 万円だったものが、2020 年度は 5 億 9,700 万円にまで増加している（図 7.22）。

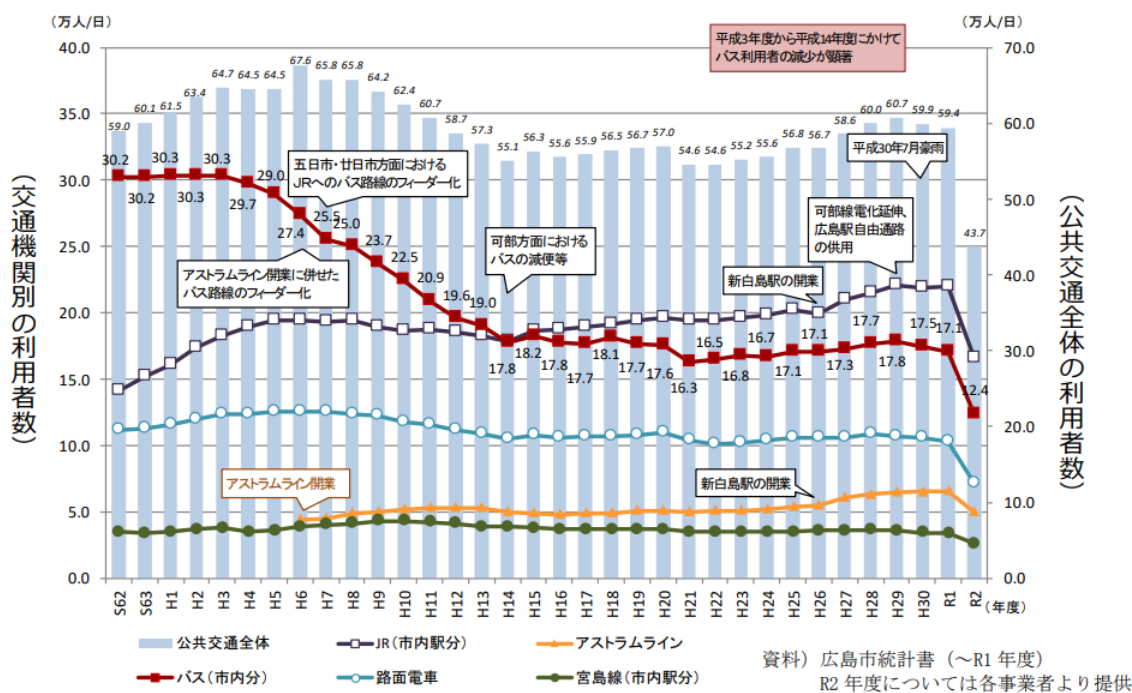


図 7.21 広島市における公共交通の利用者数の推移

出典：広島市（2022）、p.25

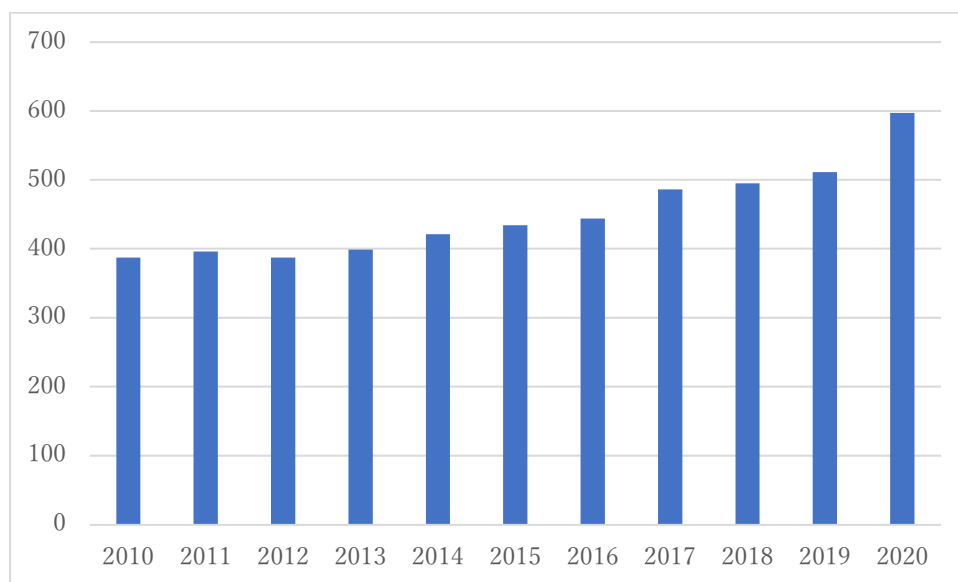


図 7.22 広島市のバス運行対策費補助金額の推移（各年度）

注：単位は、百万円。

出典：広島市（2022）、p.34 を基に作成

²⁹ 広島市（2022）、p.25。

公共交通の課題や目指すべき公共交通体系等を踏まえ、公共交通の役割分担として、本稿で取り上げている「乗合タクシー等」については、「特定の地域内における日常的な移動ニーズにきめ細かく応える役割を担います」³⁰とされている。

公共交通体系を実現するための施策（機能強化策）として、乗合タクシーに関するところでは、表 7.11 のようなものが挙げられている（「機能強化策一覧」より抜粋したもの）。

表 7.11 公共交通体系を実現するための施策（乗合タクシーに関するもの）

| 機能強化策 | 計画期間内の取組・取組内容の概要 |
|------------------------|---|
| 1 バスネットワークの再構築 | |
| ③サービスレベルが低い地域における交通の確保 | |
| ・補助システムの確保維持 | 補助システム（地域内フィーダーシステム）の確保維持（地域公共交通利便増進事業） |
| ・地域主体の乗合タクシー等の導入支援 | 福田地区（東区）、戸坂地区（東区）などにおける導入支援 |
| ⑤利用環境の向上 | |
| ・乗合タクシーの利用環境の向上 | 乗合タクシーにおける GTFS フォーマットの導入 |

注：それぞれの詳細は、広島市（2022）、p.59・p.60・p.63 を参照。

出典：広島市（2022）、p.81 を基に作成

7.7 他の政令指定都市における同様の事業

7.7.1 さいたま市

さいたま市では、「コミュニティバス等導入ガイドライン」が策定されている³¹。市民（地域の方々）、市、事業者が協働して、コミュニティバス等の導入や改善を検討する手引書として、2011年3月に策定され、2017年11月に改定されたものである。

新規導入に向けて、ステップ1：事前準備として、市民は、検討路線の利用者を含め5人以上で地域組織を立ち上げることが必要となる。

ステップ2は、運行計画の作成である。収支率（試算）30%以上（＝実証運行への要件）を満たしているか確認が必要となる。

³⁰ 広島市（2022）、p.41。

³¹ https://www.city.saitama.jp/001/010/018/004/p007961_d/fil/gaiyouban.pdf（2023年9月閲覧）

ステップ3で、実証運行を行う。実証運行前半6か月の収支率が40%以上であれば、本格運行へ進める。実証運行期間は延長を含めて最大3年以内となっている。

ステップ4が本格運行の実施であるが、ハードルが設けられている。2年間のうち、いずれか1年の収支率が40%以上で運行継続、2年間連続して40%未満なら運行廃止として協議されることになる。

上記ガイドラインには、地域の取組事例が掲載されている。利用者増への取組として、岩槻区和土地区乗合タクシー(地元が中心となる推進会議を継続的に開催し、運行経路の変更、各種イベント等の開催で乗車機会の創出の取組を実施)、西区指扇地区乗合タクシー(地域の温泉施設と協力し、乗合タクシー10回乗車で温泉施設の平日入館券をプレゼントする取組や、駅、スーパー等へPRチラシを掲示)、車両ラッピング等の工夫として、見沼区大砂土東地区乗合タクシー、見沼区片柳西地区乗合タクシー(地域組織が中心となって、親しみやすい車両の愛称やラッピングデザインを検討)が挙げられている。

2011年3月以前から運行しているコミュニティバスが6路線あり、収支率40%以上というのが運行継続の基準となっている。下回っていれば、40%以上を目指して運行改善等による利用促進を継続することになる。

7.7.2 仙台市

仙台市では、地域・運行事業者・市の三者協働による取り組み「みんなでつくろう地域交通スタート支援事業」を2018年4月からスタートしている。

公共交通のサービスレベルが低い地域などにおいて、町内会や商店会など地域の方が主体となり、地域の足の確保に取り組む団体(5名以上で構成)に対して、技術的・財政的な支援を行う「本市独自の制度」で、それぞれにあった地域交通(既存の公共交通を補完する交通手段をいう)の定着を目指したものである。

2020年4月から「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業」に改称し「地域への支援を大幅に強化」した(同市ホームページ)³²。

この事業の活用団体は現在、4団体ある(燕沢乗合タクシー運営協議会、坪沼乗合タクシー運営協議会、新川地区地域交通運営検討会、秋保地区の交通を考える会)。

地域交通の運行までの流れとしては、
市への事前相談

→Step0: 課題把握・整理

³² 「みんなで育てる地域交通乗り乗り事業について」 <https://www.city.sendai.jp/kokyo/norinori.html>
(2023年9月閲覧)

→Step1：運行計画策定

→Step2：試験運行 1（車両を 1～12 か月程度運行し、運行上の課題を把握し、運行計画の改善策を検討。試験運行にかかる経費の一部を補助）

→Step3：試験運行 2（試験運行 1 を踏まえ、車両を 6～12 か月程度運行し、持続的な運行に向けた課題を把握し改善策を検討。試験運行にかかる経費の一部を補助）

→Step4：実証運行（試験運行 1・2 を踏まえ、車両を 12 か月程度運行し、本格運行へ向けた持続可能性を検証。実証運行にかかる経費の一部を補助）

※試験運行や実証運行は、あわせて最大 5 回かつ通算 3 年間まで実施できる。

→Step5：本格運行

となっている。運行に係る経費の補助率は、表 7.12 のようになっている。

表 7.12 運行に係る経費の一部補助の仕組み

| | 試験運行 1 | 試験運行 2 | 実証運行 | 本格運行 |
|-----------------|--------|--------|------|------|
| 目標収支率（人口集中地区） | 10% | 15% | 20% | 20% |
| 目標収支率（人口集中地区以外） | 5% | 7.5% | 10% | 10% |

出典：仙台市ホームページ

目標収支率に運賃収入のみで到達しない場合は、その他の収入（協賛金や寄付金、利用登録料など）を補填し収入を確保しなければいけない。余剰となった収入は、基金として積立もできる。

運行継続条件としては、1 運行あたりの平均輸送人員が 1.2 人を下回る状態が 3 年継続した場合、その翌年度以降の補助金の交付が取りやめられることになっており、そのような状態にならないことである。

本節では、さいたま市と仙台市について参照したが、横浜市などでも実施されている。

7.8 おわりに

町内会など地域住民が発意して地域の移動手段の導入を図り、その後の運営（確保維持）にも携わっているケースを「地域主体」の取り組みと捉え、広島市で乗合タクシーが用いられている事例（地域）を紹介した。

2003 年に口田地区の住民が地元のタクシー事業者に打診して運行が始まったケースを嚆

矢とし、8 地区で運行が行われた。そのうち 2 地区は廃止・休止となったため、現在 6 地区で運行が継続されている（うち 1 地区は 2023 年 4 月に本格運行に移行したばかりである）。

運行に伴う赤字部分について、当初は全額地元負担であったが、国の地域公共交通確保維持改善事業を受けることにより、2013 年度の中野・中野東地区の乗合タクシーからその補助金を得ることになり、広島市も 2014 年度に国の補助対象外の系統に 1/2 補助する制度を創設した。そして 2015 年度から、収支不足額の 3/4 から国庫補助を引いた額を補助する現在のスキームになった。中野・中野東地区以外の口田、黄金山、大塚西、可部・亀山の各地区も国の補助対象となっている。美鈴が丘地区は対象となっていない。

可部・亀山地区の会長（73 歳）は「バス路線と比べると格段に公的支援額は少ない。補助が増えればもっと広がるのでは」と話す³³。

他方、黄金山地区の乗合タクシーは 2023 年 4 月から運行休止となった。支援協議会の会長は「もっと行政に支援してほしい」と述べていた。コロナ禍や燃料費の値上がりで、地元の赤字負担額が膨らみ、支えきれなくなった。

コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と検証という観点からは、広島市の地域主体の乗合タクシーに関しては、地域における公共交通手段の確保・維持は、広島市を中心に国の補助金（地域内フィーダー系統）も得つつ、地域の負担も必要というスキームで、地域では工夫をしながらそれを負担し、地域交通が維持されてきたといえる。コロナ禍の影響（公共交通の利用者の減少のみならず）が長引いていることもあり、地域・事業者の努力でなんとか維持されていた地区の中には休止に至った地区が生じた。1 便当たりの利用者数が微減ないし微増の地区も見られた。

広島市地域公共交通計画の取り組み方針の中に、デルタ内及びその周辺における移動の円滑化（公共交通サービスを十分受けられない地域の解消）と、郊外部の持続可能な生活交通の確保（生活交通の不便な地域の解消）が掲げられている。その評価指標は、「公共交通カバー圏外に居住する人口割合」（公共交通を利用しにくい人口が減っているか）となっていて、現況値（2020 年）の 7.5%から、目標値は 2026 年で 3%と設定されている。

森栗（2013）は、「民設民営だけではやっていけない、一方で、公設公営の不効率が限界にきている今日、「コミュニティ交通をつくる」とは、その間を埋める多様な試みのことなのである」という。

現状、地域主体の乗合タクシーの新規導入については、戸坂地区（東区）に動きがあるも

³³ 「乗り合いタクシーの赤字穴埋め、住民が奔走」『中国新聞』2023 年 7 月 17 日より。

の、郊外住宅団地等³⁴の数からすると少ないのではないか。

各地区のキーパーソンの高齢化（地域の人材面での持続性）も、広島市で最初の取り組みから 20 年を経て、課題として顕在化しつつあるように感じられる。

広島市地域公共交通計画では、大型二種免許の保有者数が年々減少しており、バス運転手の不足が深刻化³⁵していることに問題意識を持つが、一般乗用タクシーの乗務員不足も地域の乗合タクシーに今後影響を及ぼす可能性があるだろう。

本稿では、広島市における地域主体の乗合タクシーの導入状況について時系列に取り上げるとともに、コロナ禍の影響を含めて、各地域での経緯・展開を個別に報告した。広島市の公共交通政策と乗合タクシーの動向を、他の自治体の政策も参照しながら、継続してフォローアップしていきたい。

謝辞

やぐちおもいやりタクシー活性化協議会の越智兼光会長、やぐちタクシーの大畑直樹社長をはじめとする皆様に、同協議会を通じてやぐちおもいやりタクシーに関わりを持たせていただいていることを感謝申し上げます。また、広島市道路交通局公共交通政策部路線バス・生活交通担当の方々にもお世話になっておりますことを感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 大東延幸・渡部昂（2010）「広島市郊外の住宅団地の住民の交通に関する意識の調査研究」『広島工業大学紀要研究編』第 44 巻、pp.57-60
- 2) 加藤博和（2007）「広島都市近郊の住宅団地における乗合タクシー活性化の取り組み」『社会参加を促すための地方部公共交通政策』日本交通政策研究会、pp.4-13
- 3) 加藤博和（2012）「広島市郊外の住宅団地における乗合タクシーの運行と住民・地域社会との関係に関する一考察」土木学会・第 45 回土木計画学研究発表会（春大会）
- 4) 加藤博和（2014）「広島市内における乗合タクシーと住民・地域社会について考える—「やぐちおもいやりタクシー」を中心に—」木谷直俊監修『「移動制約者」と地域交通』広島自治体問題研究所、pp.91-114
- 5) 中尾正俊（2014）「広島市郊外住宅団地の生活交通に関する研究—黄金山地区乗合タクシーを事例

³⁴ 広島市（2016）では、郊外住宅団地等で今後、生活交通が必要となる可能性のある地域が例示されている。東区：ひばりが丘、やすらぎが丘、鏡が丘、南区：丹那、西区：井口鈴が台、安佐南区：下城ハイツ、安佐北区：翠光台、安芸区：大磯、佐伯区：八幡ヶ丘などが挙げられている。

³⁵ 広島市（2022）、p.17。

として—」『広島大学マネジメント研究』15号、p.82

- 6) 橋本成仁・恒藤佑輔（2018）「住民主体による生活交通運営活動への参加意識と住民の主観的幸福感との関係に関する研究」『都市計画論文集』Vol.53 No.2、pp.124-131
- 7) 広島市（2013）『地域主体による生活交通確保策の研究会 報告書』
- 8) 広島市（2016）『地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル』（2017年3月改訂）
- 9) 広島市（2022）『広島市地域公共交通計画』
- 10) 森栗茂一（2013）『コミュニティ交通の作り方』学芸出版社
- 11) 由井義道（1984）「広島市における住宅団地の形成とその居住地域構造」『人文地理』第36巻第2号、pp.56-74

日交研シリーズ目録は、日交研ホームページ

http://www.nikkoken.or.jp/publication_A.html を参照してください

A-888 コロナ後の地域公共交通の維持に向けた
取り組み策と検証

コロナ後の地域公共交通の維持に向けた取り組み策と
検証に関する研究プロジェクト

2024年2月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会