

バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に 関するビジネスモデル構築に向けた研究

バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に
関するビジネスモデル構築に向けた研究プロジェクト

2025年3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-909

令和 5 年度自主研究プロジェクト

「バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に関するビジネスモデル構築に向けた研究」

刊行：2025 年 3 月

バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に
関するビジネスモデル構築に向けた研究

Construction of Business Models for Sustainable Local Public Transport in Bus Industry

主査 青木 亮（東京経済大学）

Makoto AOKI

要 旨

本報告書では、2023 年度の日本交通政策研究会自主研究「バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に関するビジネスモデル構築に向けた研究」の成果をとりまとめた。乗合バスを中心とする地域公共交通は厳しい状況が続いており、コロナ禍の影響もあり、一層の困難に直面している。地域公共交通を維持する新たなビジネスモデルの構築を考える必要がある。年 3 回実施した研究会で各地の様々な事例を報告すると共に、研究メンバーによる討論を通じて、この問題を検討してきた。事例調査を通じて、公共交通維持のビジネスモデル構築に向け、一定の研究成果を収めたと考えている。これまでの成果の一部を報告書に取りまとめた。

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。具体的には、「愛知県北部県境地域のバス事情の概要と課題（第 2 章）」、「地域公共交通における「共創」の方策－コミュニティレベルでの取り組みから－（第 3 章）」、「千葉県いすみ市における自家用有償旅客運送に関する考察：事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性の視点から（第 4 章）」、「松江市における地域公共交通計画の策定と地域公共交通の政策課題（第 5 章）」、「研究学園駅周辺における一次、二次交通の今後の動向について－つくばエクスプレスとつくバスを例として－（第 6 章）」、「過疎地域の路線存続における観光客・交流人口の重要性－旧明智町と明知鉄道の事例から－（第 7 章）」である。

キーワード：愛知県北部県境地域のバス事情、地域公共交通における市民の役割、千葉県いすみ市における自家用有償旅客運送、松江市における地域公共交通計画の策定、つくば市における公共交通、明知鉄道における観光需要の取り込み

Keyword : Bus states near the border in northern Aichi prefecture, Citizen's role of regional public transport, Private paid transportation in Isumi city of Chiba prefecture, Local public transportation plan in Matsue city, Public transport in Tsukuba city, Attainment of tourism demand in Akechi Railroad Co.

目 次

第1章 バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に 関するビジネスモデル構築に向けた研究 ―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 愛知県北部県境地域のバス事情の概要と課題	7
2.1 はじめに	7
2.2 浜松市水窪地域の概要とバス事情	8
2.3 愛知県北設楽郡内の交通事情	10
2.4 豊田市内の中山間地域における路線バス事情	14
2.5 岐阜県南部恵那市を主体としたバス事情	16
2.6 考察とまとめ	22
第3章 地域公共交通における「共創」の方策 ーコミュニティレベルでの取り組みからー	24
3.1 はじめに	24
3.2 地域公共交通政策における「共創」とその論点	25
3.3 ケーススタディ①利用機会の創出	28
3.4 ケーススタディ②代替手段の確保	30
3.5 おわりに	33
第4章 千葉県いすみ市における自家用有償旅客運送に関する考察 ：事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性の視点から	35
4.1 はじめに	35
4.2 事業者協力型自家用有償旅客運送とは	36
4.3 事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性	38
4.4 先行研究	41
4.5 千葉県いすみ市における事例研究	42
4.6 まとめ	57

第5章 松江市における地域公共交通計画の策定と地域公共交通の政策課題	61
5.1 はじめに	61
5.2 松江市における地域公共交通計画の策定過程	61
5.3 路線バス事業者の動向と施策	66
5.4 タクシー事業者とAIデマンドバス	73
5.5 運転免許返納について	80
5.6 観光交通について	82
5.7 松江市公共交通利用促進市民会議としての取り組み	84
5.8 小括	85
第6章 研究学園駅周辺における一次、二次交通の今後の動向について	
ーつくばエクスプレスとつくバスを例としてー	88
6.1 はじめに	88
6.2 研究対象とする地域の設定	89
6.3 研究対象とする路線や地域の概要と沿革	94
6.4 データ分析	103
6.5 結論	107
第7章 過疎地域の路線存続における観光客・交流人口の重要性	
ー旧明智町と明知鉄道の事例からー	109
7.1 はじめに	109
7.2 岐阜県（旧）明智町	109
7.3 日本大正村の開村	112
7.4 明知鉄道の取組み	115
7.5 日本大正村と明知鉄道	120
7.6 観光客・交流人口を重視した路線維持の成功要因と課題	122

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	福島学院大学マネジメント学部 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	(7 章)
	井上 学	龍谷大学文学部 教授	
	大島登志彦	高崎経済大学経済学部 名誉教授	(2 章)
	加藤博和	米子工業高等専門学校 教授	(5 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	
	醍醐昌英	元関西外国語大学 教員	
	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	(3 章)
	松崎朱芳	千葉商科大学商経学部 准教授	(4 章)

* 肩書は 2023 年度当時

第1章 バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に

関するビジネスモデル構築に向けた研究

—研究概要と研究成果—

1.1 研究目的と研究経過

乗合バスを中心とする地域公共交通は厳しい状況が続いている。これまで事業者がサービス維持のために実施してきた工夫、施策は、コロナ禍の影響もあり、十分な成果をもたらしているとは言いがたい。コロナ後も利用者数は従前ほど回復しておらず、地域公共交通を維持する新たなビジネスモデルの構築を考える必要がある。研究会では、現状理解と共に、当該分野について豊富な蓄積をもつ研究者の視点から分析を試みてきた。またコロナ禍は鉄道など他モードでも大きな影響を及ぼしており、公共交通全体という大きな視点からも検討を進めた。

上記目的を達成するため、研究会を年3回実施して、各地の取り組み事例を報告してもらうと共に、メンバー間でディスカッションを行った。第1回研究会は2023年7月11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。初回の研究会では、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回は12月19日（火）に、第3回は年明け後の3月21日（木）に実施した。場所は初回と同様、すべて九段下の日交研会議室にて対面とオンライン併用である。研究会では、これまで調査があまり行われていなかった愛知県北部の岐阜県や静岡県との県境地域のバス事業に関する実態調査、広島市で地域が主体となり20年以上にわたり運行され、周辺地域でも同様の取り組みが広がる乗合タクシー事業（やぐちおもいやりタクシーなど）のフォローアップ調査、松江市における地域公共交通計画策定、南砺市を中心とするコミュニティバスとデマンドバス実証運行、千葉県いすみ市における事業者協力型自家用有償旅客運送、上下分離方式導入による地域鉄道のパフォーマンス変化の分析、補助制度における国と自治体の役割分担など、乗合バスを中心に地域の公共交通問題について、具体的事例をもとに幅広く検討した。

3回の研究会により、各地の公共交通の現状や課題、対応策を研究メンバー間で活発かつ広範囲に検討することができ、研究の深化、ブラッシュアップを図ることができた。各地の実態調査を通して乗合バス維持策やバス廃止後のデマンド交通の課題などから、公共交通維持に向けたビジネスモデル構築について分析を進めた。研究は一定の成果を収めたと考えており、これまでの成果の一部を報告書に取りまとめた。

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 愛知県北部県境地域のバス事情の概要と課題」では、愛知県北部から岐阜・静岡・長野県に跨がる地域を対象に、路線バスの現状と近年の変化を分析した。これら地域は、主に平成の大合併で誕生した浜松市や豊田市、恵那市の中山間地域と周辺地域である。バス路線の特徴は、中山間の拠点集落が都市中心部と幹線交通で繋がると共に、そこから放射状にデマンド交通を含むローカル交通が分岐している。浜松市水窪地域や北設楽郡では、かつては国鉄バスや民間バスが路線を運行していたが、過疎化に伴う利用者減少の結果、大半は自治体主導のサービスに置き換わった。一部路線はデマンド化されている。豊田市の中山間部の過疎地域では民間バス撤退後も、基幹ルートの「おいでんバス」と地域バス及びデマンド交通を組み合わせ、きめ細かい公共交通サービスが維持されている。恵那市では、合併した各町の中心駅を起点に定時定路線の恵那市自主運行バスと、デマンド交通「よやくる」が併存している。また全てのバス路線やバス停、デマンド交通の利用方法や乗降ポイントを組み込んだチラシを、毎年更新して、市民に提供している。さらに第3セクター鉄道である明知鉄道が、市域全体のデマンド交通の予約受付業務と明智地域の自主運行バス運行を一括受託した。恵那市交通コンシェルジュとして、市と連携して公共交通全体を案内・相談できる体制を立ち上げたことは、先進的取り組みであろう。一方、広域合併した地域では、市域と生活圏が異なる不整合やひずみが散見される。こうした状況は、公共交通の利用にも影響をもたらし、一層の過疎化や人口減少につながっている。

「第3章 地域公共交通における「共創」の方策—コミュニティレベルでの取り組みから—」では、地域の多様なアクターを巻き込んだ連携・協働である「共創」に着目して、地域公共交通政策における「共創」の位置付けや、コミュニティレベルで市民・住民が取り組む事例から政策的および実践的な示唆を導出した。「共創」は政策的には官民や事業者相互間、他分野などサービス提供者に焦点を当てる傾向にあるが、コミュニティレベルでみると利用者や提供者としての市民、住民が重要な役割を担っている。とりわけコミュニティ交通やモビリティマネジメントなどの分野では、従前から市民参画が注目されており、近年はさらに重要性を増している。本稿では地方部に着目して、2つの視点を取り上げる。第1は岩手県陸前高田市広田町で開催された乗車体験会や和歌山県日高町における公共交通ワークショップを通じた利用機会の創出である。直接の因果関係は不明ながら、ワークショップ実施後にバスが増便されたり、参加者が公共交通の現状や課題を知るだけでなく、バス利用者/非利用

者の属性把握や参加へのインセンティブ付与などの成果が得られた。もう1つは住民主体による交通空白地における代替手段の確保策である。具体的には、近畿北部地域の京丹後市、養父市で取り組まれてきた自家用有償旅客運送に着目し、最近の変化をフォローアップすると共に、利便性向上に向けた取り組みや課題をNPO法人へのヒヤリング調査から整理した。

既存公共交通へのアクセスを高める利用機会の創出や、交通空白地での自家用有償旅客運送等による代替手段の確保が、官民・市民の「共創」を実現していくために求められる。

「第4章 千葉県いすみ市における自家用有償旅客運送に関する考察：事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性の視点から」では、千葉県いすみ市における事例に注目して、事業者協力型自家用有償旅客運送の現状と課題、導入の意義を経済的な側面から取り上げた。千葉県いすみ市では、従来、公共交通として鉄道（JR 外房線、いすみ鉄道）、バス（いすみシャトルバスと市内循環バス）、デマンド交通（乗合タクシー）が運行されていた。この他にスクールバスや福祉タクシーも走る。民間事業者である小湊鉄道のバス路線は既に撤退している。またタクシー会社が市内に4社存在する。ただし今回、事業者協力型自家用有償旅客運送を開始した市内の夷隅地域にタクシー会社は存在していない。夷隅地域は観光資源に恵まれた地域だが、観光地の移動手段に課題を抱えていた他、デマンド交通は運行されていたが地域住民の日常利用で課題があった。そのため観光輸送への対応が法的に明確化されたことを受けて、いすみ市ではDMOであるツーリズムいすみが運営主体となり、観光輸送と地域輸送に対応した事業者協力型自家用有償旅客運送を2021年4月から運行開始した。運行日は土、日を含む通年で、運行時間は9時から17時まで、8人乗りワゴン車2台を使用している。旧夷隅町内を発・着地とすれば、エリア外も輸送可能である。運賃は距離制（初乗り320円、加算有り）の他、観光目的の利用を想定した時間制も設けられている。この他に迎車料金180円がかかる。専門性が求められる運行管理と車両整備管理業務は、地元のタクシー会社（浪花タクシー）に委託している。タクシー会社にとり、委託業務の内容は本来のタクシー業務と同様であり、追加的な負担は小さい。一方、低廉な委託料は、運営主体から見ると運営費の低減につながる。運行開始以降、利用者は増加しているが、ドライバーやオペレーターの人員不足は深刻であり、予約に十分対応できない状況にあるなどの課題も抱えている。

「第5章 松江市における地域公共交通計画の策定と地域公共交通の政策課題」は、県庁所在地で人口20万レベルの地方都市である島根県松江市で、2023年度に策定された第4次の地域公共交通計画の策定過程より、交通事業者の動向やサービス維持に向けた施策や行政の対応、市民の動きを論じ、地域公共交通の今後のモデルを検討した。

地域公共交通計画では4つの基本戦略（①輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する、②デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する、③まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する、④市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し公共交通の利用を促進する）と3つのキーププロジェクト（①公共交通ネットワークの再構築、②事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化、③公共交通サービスの担い手確保）を掲げた。

一畑バスと松江市交通局の競合路線については、2007年の路線再編以来、競合路線の縮小や競合区間での等間隔ダイヤなどが事業者間で実施されてきた。利用者動向や運転手不足から一畑バスが2023年11月と24年9月に廃止を表明した4路線のうち1路線は一畑バスが区間を縮小して運行する一方、3路線は松江市や雲南市がコミュニティバスで対応することになった。松江市交通局では人員削減に対応するため、ICカードのデータ分析などをもとに、市民への影響を極力少なくしつつ利便性を向上させるように工夫して、系統の集約、統合を行った。また同一運賃区間なら路線、ルートを問わずに乗車可能な金額式定期券を松江市交通局と一畑バスの共通定期券として導入するなど利便性向上を目指した動きもある。一方、一畑バスでは路線バス運行を優先した結果、運転手不足から都市間高速バスの増便や貸切需要に対応できないなど、利益を生むサービスに資源を投入できないジレンマを抱えている。

AIが運行を管理して、事前予約で希望の乗車地と目的地を結ぶAIデマンドバスが市内の八束地区で2023年にコミュニティバスを置き換えて導入された。1回200円と低廉な運賃でもあり、利用者はコミュニティバスの1.6倍に増加し、他地区からも導入要望が出された。2024年度から大野・秋鹿地区に導入され、さらに他地区でも導入が予定されている。一方、このサービスによりタクシー予約が減少した他、低廉な運賃故に利益につながらないなど、タクシー事業者各社から問題提起がなされている。これに対しては公共交通のあり方を検討する有識者会議（ワーキングチーム）を立ち上げて、実務レベルの協議も含め、会議が重ねられている。行政と事業者の間で相互理解が深まりつつあるとも言われるが、タクシー事業者とAIデマンドバスを両立するビジネスモデルの構築が期待される。

高齢者の運転免許返納は2019年をピークに減少しており、2022年は500人を割り込む水準まで落ち込んだが、免許返納を促す施策などは計画で取り上げられていない。また地元利用者を増やすのは難しいため観光との関わりを計画に盛り込んで欲しいとの意見も出されたが、利用実態の把握も含めて観光交通に関する施策があまり明示されていないなど、課題も残されている。

「第6章 研究学園駅周辺における一次、二次交通の今後の動向について一つくばエクスプレスとつくバスを例として」では、筑波研究学園都市に位置する「研究学園駅」を発着

する「つくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道）」とコミュニティバスである「つくバス」を対象に、新型コロナ禍前後で一次交通である鉄道と二次交通である路線バスの経営にどのような変化が生じたかを考察した。

つくばエクスプレスの混雑率は開業以来、年々悪化しており、2019年には最混雑区間である青井～北千住間の混雑率が171%まで上昇した。その意味では、「大都市地域における宅地開発および鉄道整備の一体化推進に関する特別措置法」（通称、宅鉄一体化法）の目指す鉄道と地域開発の一体化を実現する上で、輸送需要と沿線人口の関係を管理する仕組み作りに課題があったとも言える。そのため2020年には朝ラッシュ時に1時間当たり25本の列車を運転するダイヤに変更された他、2030年代を目処に編成量数を6両から8両に増強することが計画されている。コロナ禍で利用者数は一時的に減少したが、2023年度には会社側推計値（2016年当時の推計値）にほぼ等しい値まで回復しており、目標である混雑率150%未満を達成するためには、輸送力増強投資が不可欠である。

つくば市から関東鉄道が業務委託を受けて運行するコミュニティバスである「つくバス」は、2011年に循環系統の路線を大幅に再編することで利用者増加を成し遂げた。つくば市は南北方向に長く、市内をつくばエクスプレスの路線が東西に貫いている。一方、つくば市の調査や地区住民による懇談会では、目的地である役所や病院、鉄道駅との結節点までを結ぶバスは直行性を求められていることが判明した。従来の地域循環系統は目的地によっては徒歩や自転車より所要時間が長い場合もあり、つくバスの利用不振につながっていた。地域の開発が進むとともに、コミュニティバスは交通弱者だけでなく通勤にも使用されていた。つくバスは、これら需要に対応するため鉄道駅での乗り継ぎ利便性の向上や、各地区の拠点と駅や中心部を結ぶシャトル便中心に再編されたことで、新たな利用者を取り込むことができた。

「第7章 過疎地域の路線存続における観光客・交流人口の重要性―旧明智町と明知鉄道の事例から―」では、1980年代から観光客や交流人口の取り込みを意識的に重視してまちづくり、鉄道存続の取り組みを続けてきた、岐阜県の明智町（現：恵那市）と明知鉄道の事例を取り上げる。ローカル線利用者が少ない問題の本質はそもそも沿線人口の少なさや減少に由来しており、需要増加のためには目的地における本源的需要の増加、すなわち移動の増加を生むような人口増加や移動機会を促すような要因がなければならない。本稿では、40年余りにわたる取り組みが成功してきた要因を検討する。

転換当時から明知鉄道沿線の人口は少なく、地域住民に依存するだけでは、輸送密度4000人の水準を達成することは困難と考えられていた。鉄道存続には観光客誘致など、地域外からの利用者確保が不可避であった。利用者増加と一体化した取り組みが「日本大正村」建設

である。1985 年の第 3 セクター化から約 40 年間で年間乗車人員は約 90 万人から約 30 万に減少したが、鉄道を維持できたという意味では成功事例と言える。明知鉄道では、地域住民の日常利用はあまり期待できず、当初から地域住民、企業が積極的にかかわり観光客、交流人口をターゲットとした施策を重ねてきた。具体的な取り組み策は、沿線ハイキングに代表される観光資源の紹介や観光客誘致、レストラン列車に代表される観光列車の運行である。明知鉄道の定期外乗車人員比率は直近 20 年間で 3 割弱から 5 割弱に伸びており、レストラン列車を中心とした観光列車による集客が利用者増加に大きく貢献している。レストラン列車は通常の車両に食事のできる机を設置して、予約に応じて既存列車に 1~3 両を増結して運行される。日中は稼働してない車両を利用することで運行費用を抑えている。また一般客が利用する列車に増結することで、既存列車に影響を与えずにレストラン列車を運行できる。一方、食堂車の稼働状況や、日本大正村や周辺施設の集客がほぼ限界であるため、これまでの取り組みでは明知鉄道の利用客を更に増加させることは難しい。レストラン列車の利用者を、沿線散策のため再度呼び込むには 2~3 か月単位で変わるイベントを沿線観光施設で展開してもらうことが重要であろう。明知鉄道が呼び込んだ観光客を観光施設がリピータに育て上げ、再度、明知鉄道の利用者になってもらう工夫が求められる。

第2章 愛知県北部県境地域のバス事情の概要と課題

2.1 はじめに

路線バスの実態調査に関わる研究は、複数の事業者や運行形態が入り組んでいる地域が多いことや、資料の収集事情の制約などから、従来から単一の市町村や路線に限定した考察が多く、複数市町村や地域を跨ぐ研究は少なかった。その傾向の中で、筆者は、本プロジェクトの研究成果をまとめた著書では¹、群馬県北毛地域における市町村において、地域的性格が類似して近接しながらも、各々独自の交通政策が進められてきた実態とその不整合や非合理性を考察した。また、近年の年次報告書の中では、北関東縁辺地域、新潟県北部県境周辺、中国山地（島根県エリアから広島県に跨がる）地域などを事例として、県境を挟んだ両県の市町村において、地理的特性も加味して、バス事情を考察してきた²。

これらの研究は、バスを乗り継いだ見聞と断片的な資料収集を基軸とした概要調査ではあるが、行政区画近くの交流が少ない生活圏の切れ目の交通事情を類型的に見て、把握・比較する考察を行ってきた。その中で、多くの自治体は、相互の連携が悪く、隣接する自治体やバス事業者の特性などについても概して疎く、路線バスは、境界・縁辺地域での接続が極端に悪くなっていることを痛感してきた。

本稿の研究対象地域は、愛知県北部から岐阜・静岡・長野県に跨がる地域とする。具体的な調査エリアの大方は、平成に入ってから県境までを広域的に合併した浜松市や豊田市、恵那市の中山間地域であり、バス路線は、中山間の拠点集落が、都市の中心部と幹線交通で一応繋がると共に、そこから放射状のローカル交通（デマンドを含む）が分岐していることに特徴付けられる。併せてその3市の狭間に位置する愛知県北設楽郡及び、豊田市域からバスが繋がる長野県下伊那郡根羽村も含めて考察していく（図 2.1）。

¹ 大島登志彦（2020）を参照。

² 大島登志彦（2022a）（2022b）（2024）を参照。

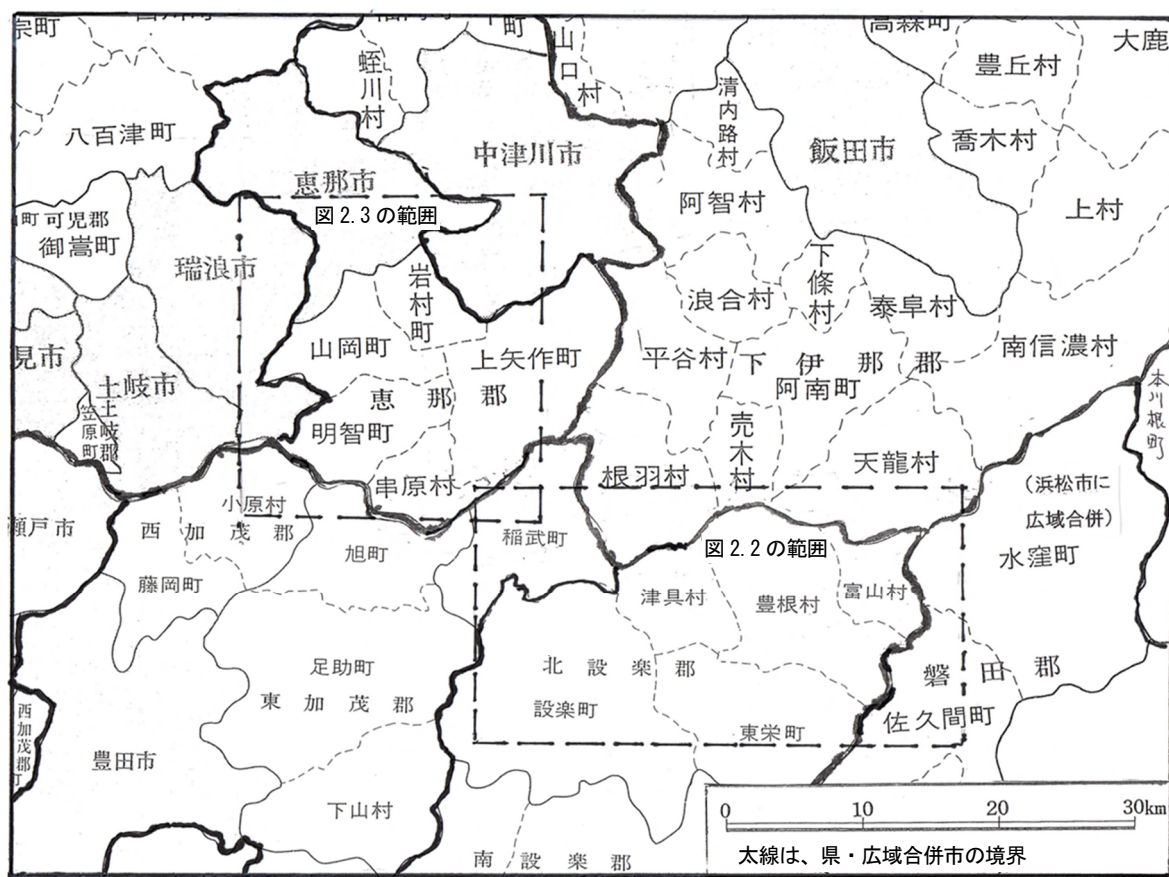


図 2.1 研究対象地域の市町村の概要（平成の合併以前の市町村で記載）

出典：平成 8 年版『全国市町村要覧』（第一法規、参考文献 6）より筆者編集

2.2 浜松市水窪地域の概要とバス事情

この節の研究対象とする旧水窪町域は、JR 飯田線（豊橋－岡谷間全長 205.2km が実質運行区間）において、その起点の豊橋から 1/3 強のキロ数に位置し、愛知県から静岡県、そして長野県に跨る峡谷区間に位置する。改正鉄道敷設法（1922 年）では、「長野県辰野ヨリ飯田ヲ経テ浜松ニ至ル路線」が記されたことから、戦前に既に私鉄の手で完成していた辰野から豊橋に至る路線が、戦中に飯田線として国有化（1943 年）されてきた。同法の条文に準じた未開通の中部天竜・水窪から浜松に至る天竜川下流に沿うルートは、鉄道の先行として、戦中・戦後に国鉄バス天竜線が開業した（遠江二俣営業所の管轄で西鹿島駅発着：遠州鉄道との絡みで、このルートでの浜松乗り入れができなかったと考える）。沿線には、峰ノ沢鉦山や久根鉦山などが所在したし、飯田線の三河大野や東栄等への連絡ルートも含めて、多くの支線が延長された。昭和中～後期に、佐久間線として鉄道建設工事が進展したが、国鉄再建法

の施行で、未成線のまま³となった（写真 2.1）。

平成初旬、旧国鉄バスの合理化の中で、JR バスに引き継がれたこの路線は、2002 年秋、地元の交通事業者である遠州鉄道に肩代わりされた。西鹿島－水窪線は 90 分余りを要するが、同社は、利用促進策として、長大バス路線の最大運賃 630 円を導入した（数系統が該当）。浜松市の広域合併（2005 年）に前後して、水窪タクシーに肩代わりされて、後に最大 800 円頭打ちの運賃となったが、赤字分全額浜松市の補助を適用した自主路線の扱いになっていると思われる。

水窪は、旧遠江国の北端に位置する山村集落だが、昭和末期にはまだ人口 5,000 人余りの町で、その地で育まれた特有の歴史民俗が、今も水窪民俗資料館に展示される（予約を受けた日時に開館）。域内の路線バスは、辺境の地に当たっていたため、民営バス事業者は参入せず、国鉄バスが水窪派出所（かつては水窪駅前に所在していたようだが、後に対岸の道路沿いで水窪町バス停）を設置して、町内の有本・池島まで運行していた。隣の佐久間町（中部天竜駅が中心）も、同様に国鉄バスが運行されてきたほか、昭和の時代は、佐久間ダム建設の関連企業である（株）共益が、住人やダム見学者の足となるバス路線を運行していた。

旧浜松市北域には、中小市町村が多数立地していた。しかし、磐田市以东と湖西市を除いた旧遠江国西域は、旧天竜・浜北市を含めて、2005（平成 17）年に浜松市に飲み込まれる形で編入し⁴、その後編入中山間町村地域は、急速に過疎化が進展していった。

水窪地域内の JR バスは、上記した西鹿島駅から北上した本線と同時期に廃止されたと思われる。近年は、国鉄バス路線を延長した北方向へ 2 路線 4 方向、新設された南方向と町内循環線に、定時のデマンド交通が設定されている。週 1～2 日の曜日指定の運行で事前予約制、回数は各線共 2 回の設定だが、池島方向の 2 路線は、朝便・夕刻便が片道回送ダイヤなので、実質 3 回設定されている。ジャンボタクシー車両で、運賃は 100 円刻みで最大 600 円である。西鹿島までの 800 円に比べて割高に思えるが、北方向は元国鉄バスより相当奥まで延長され、白倉線（有本以北大嵐上[飯田線の大嵐駅と異なる方向]まで延長）と南方向へ峠を越えた門桁線は路線長 12km 以上、所要時分は片道約 50 分（門桁線は峠手前から終点までバス停はなくこの間だけの所要が 25 分）に及ぶ。それでもバス運行範囲は、旧水窪町域の半分に満たず、隣接する本川根町・長野県南信濃村に接する東半分以上の面積は、バス無し＝人家なしのエリアと思われる。運行を受託する水窪タクシーは、本社のタクシー車庫と、旧国鉄バスの車庫（バス停は水窪町、現在水窪協働センター）を活用している（写真 2.2）。

³ 森口誠之（2022）による。

⁴ 市町村の変遷や人口については、自治省行政局振興課編（1996）および市町村要覧編集委員会編（2016）を参照。



写真 2.1 鉄道未成の佐久間線の船明ダム
上流に架かる通称「夢のかけはし」
(整備後自転車道となる。2023. 3. 28)



写真 2.2 水窪タクシーのバス車庫
(元国鉄バス水窪派出所、左右が本線用・中
がデマンド用車両、2023. 3. 28)

2.3 愛知県北設楽郡内の交通事情

北設楽郡内は、現在 3 町村からなり、人口は合計で約 1 万人だが、近年減少が顕著である。このうちの豊根村は、2005（平成 17）年に富山（とみやま）村を編入して、人口約 1,000 人にやっと届く程度である。愛知県は、合併と都市化が顕著に進み、県域の大部分が市域となっており、町村は、数・面積共些少になっている。残る数町村を観ると、知多半島に所在する 3 町以外の町や、村としてもう一つ残る飛島村は、平野部の臨海または市の狭間に立地して、財政が豊かなために合併を拒んだと思えるので、山間過疎の町村としては、北設楽郡が県内唯一の地域と考える。

東栄町は、1955（昭和 30）年に本郷・御殿・下川・園の 4 町村が合体して誕生、翌年振草と三輪村の一部を編入した（平成の合併はなし）。設楽町は、1956 年に田口町と段嶺・名倉村及び振草村の一部が合体して誕生した後、2005 年に、同町と津具村が合体して新たな設楽町となった。いずれも近年は、国勢調査の度に概ね 10%以上の人口減少が進んでおり、自治体人口を維持するために合体してきた状況だと想定できる。

2.3.1 旧富山村の概要とバス事情

2005（平成 17）年に豊根村に編入された旧富山村は、愛知県北東端に位置し、長年日本最小人口の村（1996 年に 197 人）とされた。合併前四半世紀の人口は停滞していたが、合併後顕著に過疎化が進み、近年この地区の人口は、実質 40 人足らず（住民票はその 1.5 倍程度）だという。旧村の中心に位置する富山支所には、調査当日留守番のような職員が 1 人勤務するだけだった。JR 飯田線大嵐（所在は浜松市）が最寄り駅に当り、同駅から天竜川の一部をなす佐久間湖北西岸を通して漆島まで、村営バス富山線として運行される（所要 13 分）。1～



写真 2.3 豊根村営バス富山線
(大嵐駅前、2023. 3. 28)



写真 2.4 東栄町営バス（役場前、
2023. 3. 29)

2 往復毎に富山支所止まりで休憩する定時定路線運行のダイヤで、支所を挟む両区間共、9～10 回の運行である（土休日運休、火曜は+2 回、写真 2.3）。小型バスによる自家用有償で、朝夕を除くと乗客は殆ど皆無と思われる。

豊根村の中心集落とは、バス終点の漆島から山道を相当迂回する（一応県道）ので、生活圏は、より利便のある自動車道路が通じる水窪や佐久間だという。小中学生も、スクールバスで豊根の学校に通うのが基本だと思うが、村内の学校閉校後は、佐久間の小中学校に通っていたという（近年小中学生は皆無）。天候に左右されて運転見合わせが多い飯田線の事情で、水窪より佐久間の方が送迎に都合がよいことがその理由だと聞いた。

2.3.2 北設楽郡内 3 町村のバス事情

旧富山村を除く北設楽郡の豊根・東栄・設楽の 3 町村内の鉄道の最寄り駅は、前 2 町村が JR 飯田線東栄駅、設楽町が同本長篠駅となる。郡内の主要バスは、「おでかけ北設」として、①豊根東栄線・②東栄設楽（設楽町の中心の田口発着）線・③東栄まちなか線の 3 系統の路線バス（チラシの番号に準拠）が運行される（写真 2.4）。

東栄駅（東栄町誕生以前は三河長岡駅⁵）は、市街地から離れた町の南端（旧三輪村）に位置する。そのため、駅⇄市街地間は、③路線（本郷が町中の入口に当たりそこから役場・温泉等を巡回）が専用で連絡する（1 両で運用・巡回、土休日も運行）ほか、①路線が加わって、列車に接続して平日は 10 回以上運行される。②路線は、平日 5 回、土曜は途中の神田乗り換えで東栄側=デマンドで 3・田口側=定時で 5 回の運行である（休日運休）。①路線は、東栄駅から東栄市街地を経て豊根村役場までを 5 回程度、途中両町村内各 2 本の枝ルート（経由する便は朝夕のみ）を含めて運行される（土休日運休）。いずれも自家用有償運送で、運賃は、同一町村内 200 円・町村を跨ぐ場合 400 円となっている。東栄町内では、その他、

⁵ 鉄道の開業や駅名改称については、弘済出版社編（2004）を参照。

豊根村では、役場から山間地 3 方向に向かう村営バスが、自家用有償で運行される（200 円均一）。内 2 路線（山内と豊根中村）は、4 回（昼の 1 回は定時のデマンド）、1 路線（大立）は 2 回・定時のデマンドとしての設定である。山内と大立の 2 路線は、旧富山村方向に向かうが、旧村界手前までの運行である。その先道路が迂回しており、児童生徒の通学も皆無になった現在、富山地域との往来は些少なためだと思われる。そのほか、豊根設楽線として、豊根一下津具間が自家用有償（200 円均一）運送、下津具一田口間は、豊鉄バス自主路線として運行されている（300 円均一で赤字分村負担のようだ）。大部分が設楽町内を走るが、豊根から田口高校へ通う生徒が多数利用するためか、村営バスの一環として扱われている。

出典：各市町村提供資料を基に筆者編集

表 2.1 豊根村の人口とバスなどの年間乗車人員の推移（単位：人）

種別路線/年度	2011	2013	2015	2017	2019	2021
人 口	1,517 ₁₎	…	1,135	…	…	1,017 ₁₎
豊根東栄線	10,669	9,192	7,355	7,532	8,642	7,364
坂 宇 場 線	18,776	18,861	17,184	14,180	10,847	10,887
三 沢 線	10,654	9,578	8,934	11,663	10,939	10,239
豊根設楽線 ₂₎	2,981	2,560	4,765	3,934	5,422	4,760
富 山 線	5511	6042	3172	2717	1396	1297
バス 合計	48,591	46,231	41,410	40,026	37,246	34,547
がんばらマイカー	…	…	715	654	645	1,061

1) 前年度・次年度の国勢調査による。2) 豊根―下津具間の村営バス区間

出典：豊根村提供資料より筆者作成

運賃体系が変わり、概ね 10km・1,000 円刻みで最大 105km まで 10,000 円とされている。また、豊根村内 1,000 円は変わらないが、富山―豊根間 1,000 円に加えて、富山地域内は 500 円で設定されている。コロナ禍においても、利用は増加傾向にあり（表 2.1）、利用料収入も、150～200 万円で推移してきたが、2021 年度は 261 万円で急増している。

豊根村は、人口減少が顕著だが、がんばらマイカー事業も含めて、富山線を除いて、交通利用者数はあまり減っていない（表 2.1）。小学生が乗るようになったことが要因だという（学校統合のため？）。

設楽町田口は、北設楽郡の中心で、1968（昭和 43）年に廃止された飯田線本長篠から分岐した旧豊橋鉄道田口線の終着だった⁶。市街地が段丘上に立地するので、旧三河田口駅は、市街地から約 2km 離れた山中に所在しており、その間はバスによる連絡だったという。現在は、町中に豊鉄バスと町営バスのバスターミナルが所在する。豊鉄バスは、国道 257 号ではなく、元鉄道に沿うキロ数の短い県道（元の鉄道ルートに近接）を通過、本長篠を経て新城市民病院まで（田口発着便 9 回）、さらにそこで乗り継いで豊橋まで運行される（一般路線）。ただし、豊橋までは、バスを乗り継ぐと 2 時間 40 分程度かかり、本長篠で JR 飯田線乗り継ぐ方が早い（2/3 程度の所要）ので、この間の利用は、鉄道に乗り継ぐ利用が主流だと考える。

田口発着のバスは、既記以外に、国道 257 号を北上する田口―稲武（どんぐりの湯）間（かつては名古屋鉄道のバス路線）に 5 回、設楽町営バスとして運行（自家用有償運送）される。運賃は、設楽町内 200 円・稲武地区内 300 円（初乗りは 200 円）で、直通乗車は 500 円となり、昼の 1 便は、デマンド区間を迂回できるような二重ダイヤが組まれている。また、設楽町内では、その他デマンド交通や支線バスが設定されているようだ。

⁶ 鉄道の廃止年などは宮脇俊三編著（1995）を参照。

2.4 豊田市内の中山間地域における路線バス事情

豊田市は、1951（昭和 26）年に挙母市として市制施行し、その後、織機から自動車産業を中心とした豊田グループが発展して、都市化が顕著になった。1959 年に豊田市に改称したが、1967 年にはまだ人口約 14 万人で、目立った大都市ではなかった。1964～70 年にかけての昭和の合併末期に 4 町を編入し、さらに平成の合併で、足助・稲武・旭・藤岡の 4 町と、下山・小原の 2 村を編入し、人口約 40 万人・面積 918km²の全国的大都市に成長した。都市域での鉄道の利便は良好だが、路線バスも、かつては名古屋鉄道が広範囲に路線網を形成していたと考える。中山間地域は、名鉄バス撤退後は、地域的性格や合併前の事情で少々異なるが、市主導のバスとして、幹線ルートを「おいでんバス」、旧町村域内を「地域バス」として、きめ細かい公共交通サービスが形成されてきた（細部は不詳で、一般路線か委託かの厳密な判別も困難）。

2.4.1 稲武地域のバス事情（以下運行回数は特に注記しない場合平日の回数）

旧稲武町は、北設楽郡に属し、長野県と岐阜県に接する愛知県北部の縁辺地域に当たったが、2005 年に豊田市に編入された。豊田市主導の稲武地域のバスは「どんぐりバス」（運行は豊栄交通、稲武に所在）と称され、分割されている古い木造の車庫（名古屋鉄道が利用）が、バスの車庫として今なお存続していた（写真 2.5）。稲武（発着バス停はどんぐりの湯：道の駅を兼ねた温泉施設）を起点として、国道 153 号を北上して長野県最南端の根羽村まで 1 日 3 回（県境手前の上郷まで別途に 5 回）運行される。根羽からは、阿智村の中心まで走る南信地域広域西部コミュニティバス（5 回）があり、そこで飯田市と繋がる一般路線（信南交通）に連絡している。

稲武は、国道 153 号と 257 号がクロスする交通の要所で、かつては根羽村へ名古屋鉄道のバスが 1 日 3 回走り、飯田－根羽間には、信南交通の急行バスが運行されていた。さらに、バスがそれなりに元気だった昭和の時代の中央道開通以前には、国道 153 号が、名古屋－飯田間の急行バスルートでもあった。

もう一つの「どんぐりバス」は、国道 257 号を北上して恵那市旧上矢作町（2.5.2 で記載）に隣接した県境手前の押山までのルートで、8 回運行される。また、地域内には昼間月・水・金曜「おでかけ予約バス」（どんぐりバスの一環）が、バスルートから外れた地区に多数の乗降ポイントを設定して、域内間の移動が可能になっている（随時デマンドと思われる）。

稲武から平野部に向けては、基幹バスとしての「おいでんバス」稲武－足助線（所要 47 分）が 11 回運行される他、「快速いなぶ」号が豊田市まで直通で 4 回（78 分、足助乗り継ぎに比べて約 20 分早い）設定される（いずれも運行は（株）オーワ）。足助－豊田市間（矢並線、46

～49 分）と岡崎－足助間は、名鉄バスの一般路線として運行されている。

表 2.2 豊田市中心間地域のバス年間輸送人員の推移（単位：人）

種別	路線・名称/年度	2008	2011	2014	2017	2019	2020	2021
基幹	稲武－足助線(快速いなぶ含)	73,610	56,346	36,203	37,108	33,736	28,869	31,833
バス	旭－豊田線	78,250	69,493	85,009	91,908	96,804	66,438	77,424
(おいでん)	旭－足助線	13,207	21,867	14,105	9,015	9,945	8,910	7,361
でん	小原－豊田線(藤岡・西中山)	135,380	165,164	189,084	200,685	194,027	135,549	151,015
バス	藤岡－豊田線(西中山)	64,385	109,396	111,505	118,988	110,809	83,536	97,077
	藤岡－豊田線(加納)	73,461	93,830	100,896	99,754	101,129	72,067	80,371
	12路線合計	1,199,122	1,932,914	2,164,222	2,459,095	2,641,019	1,917,635	2,098,922
地域	稲武(どんぐりバス)	16,198	12,287	9,210	7,715	7,065	5,930	7,656
バス	旭コッキーバス	2,947	6,391	7,677	2,835	3,059	2,035	1,906
	足助(あいまーるバス)	11,169	8,569	8,087	6,693	5,906	4,452	4,113
	小原(おばら桜バス)	—	5,870	5,934	5,274	4,429	3,371	3,361
	藤岡(ふじバス)	16,301	24,484	35,182	38,540	31,629	26,574	28,109
	15路線合計	229,947	232,839	284,510	275,497	258,168	182,182	204,324

出典：豊田市提供資料を筆者編集

2.4.2 豊田市への合併中山間地域

足助地域は、おいでんバス数路線が集結するほか、地域バスとして、通学路線と「あいまーるバス」と称した数路線（曜日毎で週 1 回）が、両該当路線とも午前・午後片道各 1 回設定されている。旧稲武町の西側に当たる旧旭町内は、「旭コッキーバス」と称した地域バスが、曜日を決めて数路線、きめ細かく運行される。一部矢作川を跨いで恵那市域を走る区間もある。旭地区の中心集落小渡までは、足助と豊田市から「おいでんバス」で繋がる（オーワ・名鉄バス）。その西の小原地域は、豊田市から市域北部の中心集落の上仁木まで、「おいでんバス」が運行される（名鉄バス）。地域バスは「おばら桜バス」と称するが、定時定路線ではなく、デマンド運行のみである。

稲武も含めた岐阜県境 3 地域では、おいでんバスが毎時 1 本程度、地域バスは、各線（小原地域は未設定）とも 1 日数回の運行（一部曜日指定）のほか、デマンド交通も設定されて、域内のほぼ全域をカバーしている。

足助・小原地域の西側の藤岡地域は、3 ルートの「おいでんバス」（うち 1 ルートが豊田－小原線が経由）が走り、定時定路線の地域バスが充実している分、デマンド交通は設定されていない。一方、南側の下山地域はデマンド交通主体で、運行形態は地域の事情に即して編成されているようだ。

コロナ前約 10 年間の輸送人員の推移をみると（表 2.2）、考察してきた中山間地域の路線では顕著な減少だが、基幹バス全線では倍増している。同地域バスも、全体では微減なのに、



写真 2.5 稲武地域を走る「どんぐりバス」と分割されている古い木造車庫（稲武、元名古屋鉄道のバスが使用、2023. 3. 29）



写真 2.6 （株）オーフ足助営業所に所在するボンネットバス（観光シーズンにシャトルバスとして走る、2023. 3. 29）

中山間地域は大幅な減少となっている。反面、藤岡地域でかなり増加している傾向から、都市近郊においての増加が顕著なことが考察されよう。

2.4.3 （株）オーフと足助周辺の観光スポット

足助は、伊那街道の宿場として発達し、合併前は人口約 10,000 人を有していた。人口的にも位置的にも、名古屋から中山間町村への中継地にあたるためか、歴史的町並みが今も残り、愛知県で最初の重要伝統的建造物群保存地区に選定された（2011 年）。

（株）オーフは、1959（昭和 34）年に岡崎周辺を本拠地として創業した。当初はタクシーや観光業主体だったようだが、交通事業の規制緩和を契機に、貸切バス事業を拡大してきており、中部空港の他、東京や浜松にも事業所を有している。路線バス事業は、足助営業所が主体で、自主運行路線はないと思われるが、上記してきた「おいでんバス」数路線を始め、旭や藤岡（一部）、保見・石野等の地域バスを、受託している。

足助営業所には、旧型・従来タイプのボンネットバスが 3 両在籍する（写真 2.6）。足助市街地に近接して、国際的景勝地でもある香嵐渓があり、紅葉シーズンには多数の観光客で賑わう。また、小原地区には四季に跨がって花の名所が広がる。これらの観光客輸送のシャトルバス等にボンネットバスが運行されてきた（観光協会などの委託と思われる）。

2.5 岐阜県南部恵那市を主体としたバス事情

2.5.1 東濃鉄道、明知鉄道と恵那市

東濃鉄道は、地場産業として築かれてきた陶磁器業者などが出資して、中央本線が通らなかった多治見から笠原（1951 年に多治見市に編入後翌年分立、2006 年に再編入）と、土岐津

から駄知（1955年に土岐津町等と合体して土岐市内）に鉄道路線を有していた。1971・72年に旅客営業を廃止し、1978（昭和53）年に貨物も廃止（笠原線、駄知線はその前に水害で休止）した。鉄道がなくなった現在も社名は東濃鉄道だが、通称東鉄バスと称され、バス路線網は、多治見から中津川にかけての地域に形成されてきた。

明知鉄道は、旧国鉄明知線として、中央西線の恵那駅を起点に、1933年に一旦中津川市域に入った阿木まで、翌年、その先岩村・山岡を経て、明知までが全通した（25.1km）。国鉄の特定地方交通線となって、1985年に第三セクター鉄道（以下三セク）の明知鉄道に転換した。

鉄道の終着明智は、昭和の時代には、名古屋から瀬戸・国道363号経由で、国鉄バスが直通で乗り入れるなど、交通拠点の様相だった。今、町や駅名は明智だが、国鉄時代は明知線・明知駅だったので、駅を町名に合わせて改称し、会社と鉄道路線名は、国鉄時代を尊重して明知鉄道としたのだと考える。市街地は、日本大正村と称した古い町並みが見られる。

恵那市は、岐阜県南東端に位置して、中心地区は大井町と称したが、1954年に周辺8町村が合体して恵那市となり、駅も1963年に大井から恵那に改称されてきた。平成の合併では、2004（平成16）年に、恵那市と岩村・山岡・明智・上矢作・串原の5町村が合体して、新たな恵那市が新設され、南域は矢作川を挟んで、愛知県豊田市と接するようになった。人口は、合併により6万人近くになったが、近年は減少が続き、5万人を下回っている。

恵那市では、合併した各町の中心駅を起点として、数路線の恵那市自主運行バス（岐阜県内の市主導のバスはこの呼称が主流）が設定されている。コロナ禍前十数年間の輸送人員は（表2.3）、地域や路線に偏差はあるが、大幅に減少してきている。それに対して、明知鉄道

表 2.3 恵那市内の主要路線と合併地域のバス年間輸送人員の推移（単位：人）

種別	路線名/年度	2007	2013	2018	2020	備 考
東鉄バス	明智-瑞浪線	168,385	161,280	110,540	58,480	
一般路線	恵那-中津川線	101,057	55,844	21,815	10,475	2021年3月末で廃止
	恵那-蛭川線	61,300	29,067	21,602	10,288	〃
	恵那-恵那峡線	32,036	23,792	18,332	2,803	
自主運行	明智地域	17,149	10,900	31,130	26,768	
バス	串原地域	21,813	14,200	9,338	6,895	
	上矢作地域	22,551	19,700	14,977	11,283	
	岩村地域	5,835	3,400	1,746	226	2020年にデマンド導入
	山岡地域	22,286	11,300	6,931	3,900	

デマンド交通「よやくる」を含む。恵那地域は集計困難なため含んでいない。

出典：恵那市提供資料を筆者編集（連続資料でないため、不整合の部分あり）

は、コロナ禍前まで、40 万人以上を維持してきたので、恵那市の公共交通の大動脈となっている。通学高校生の利用が主体だが、観光にも力を入れている。

2.5.2 恵那市の路線バス政策と運行情況

恵那駅前には、東鉄バスの大型バスが発着して、名古屋都市圏の面影を残すが、北・南エリアに分けて印刷されたバス案内⁷では（以下この記載を参照した考察）、恵那峡線、大井町（東鉄バス恵那車庫）－恵那駅間（3 系統）、明智－瑞浪線が東鉄バスの一般路線である他は、恵那市自主運行バスである。恵那市全域には、十数路線の自主運行バス（全線運賃は 1 乗車 200 円）が、各々平成の合併前町村のまとまりで運行されるが、一部はエリアをはみ出して、他のエリアの路線と繋がる部分も多い。

東鉄バス一般路線も、利用者の急速な減少が続き、自治体間を繋いでいた中津川線と蛭川線が、2021 年 3 月末で廃止された（前者は自主運行バスが代行）。また、恵那峡線は、観光路線のために、利用者は少ない中で存続してきた経緯もあると思う一方、最大の明智－瑞浪線の減少が顕著で、東鉄バスの一般路線の将来が心配である（表 2.3）。

明知鉄道の終点明智駅からは、明智地域と串原地域の自主運行バスが走る。明智地域では、峰山線（明智駅から串原地域に入った中沢まで）と豊田市に接する阿妻方面線（丸草発着）及び町内循環線である。串原地域の路線は、明智駅から 2 ルート（ささゆり線と中沢線）と、それらが合流したささゆりの湯から、豊田市との境界をなす矢作川上流部に向かって（福原線）、上矢作線と繋がっている（ダイヤは未接続、図 2.3）。

上矢作線は、岩村駅から南下して、上矢作地域の中心集落とその東端の横道車庫経由で、2.4.1 で記した「どんぐりバス」の終点の押山（愛知県だが矢作川のすぐ対岸）を通過して、串原地域の大野まで走る（写真 2.7、福原－大野間は串原地域のバスと重複）。横道車庫は、上矢作地域の中心集落の東端で、かつては東鉄バスがこの地域の運行拠点としていた（写真 2.8）。

山岡地域の自主運行バスは、吹越線と山岡－瑞浪線の 2 路線である。前者は、吹越（瑞浪市城南東端）で明知－瑞浪線（東鉄バス自主路線）とつながり、後者は、県道 33 号の恵那市域西端の道の駅から先、この路線と合流した重複区間にはバス停を設けず（迂回する東濃厚生病院のみに設置）、駅終着としている。

⁷ 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会による「駅沿線バス時刻路線マップ」（令和 4・5 年・恵那駅北・南エリア）を参照。

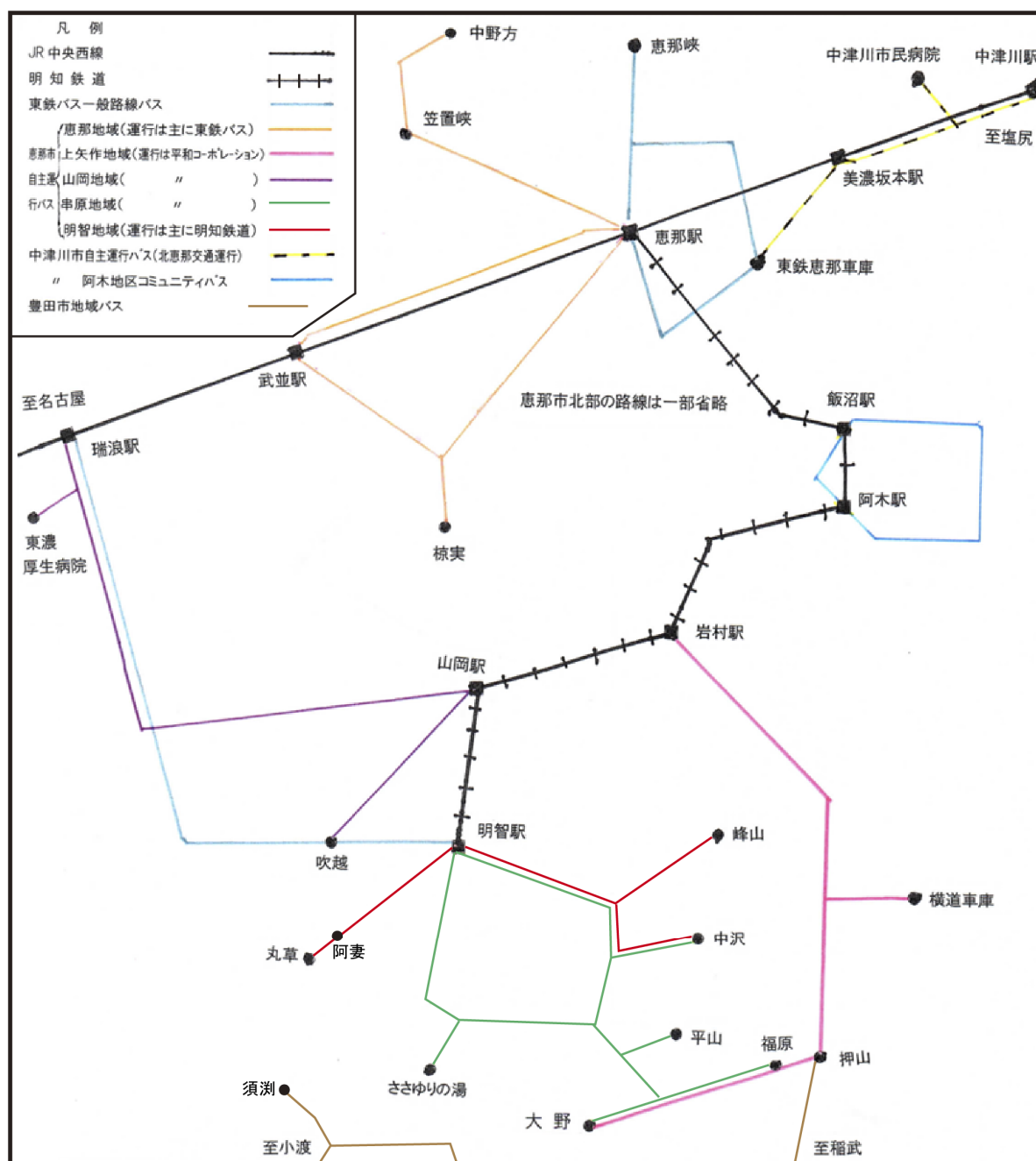


図 2.3 恵那市を主軸にしたバス路線の概要（2023 年 3～4 月を基準）

出典：恵那市提供資料を基に筆者編集



写真 2.7 恵那市南端の大野で折り返す自主運行バス（途中の押山で「どんぐりバス」と繋がる（2023. 3. 30）



写真 2.8 元東鉄バスの恵那市郊外の拠点だった横道車庫（今は自主運行バスが使用、2023. 3. 29）



写真 2.9 恵那駅前の自主運行バス（左：東鉄バス委託・右：東鉄タクシーの市内線、2023. 3. 30）



写真 2.10 明智地域の自主運行バスを 2023. 4. 1 から受け持つ明知鉄道のバス（明智駅前、2023. 3. 29）

自主運行バスの受託先は、概ね恵那駅を発着する市の北域と明智地域の路線は、東鉄バス（大型バス主体・まちなか巡回線のみ東鉄タクシー、写真 2.9）主体だったが、2023 年 4 月からは、明知鉄道が乗合バス事業に参入して、明智地域の 3 路線を受託している（写真 2.10）。国鉄の特定地方交通線を引き継いだ三セク会社が乗合バス事業を行うのは、まだ他に類がないと考える。それ以外の南域の大方は、平和コーポレーション（小型バスまたはワゴン車主流）が受託している。

市域の路線バスの運賃は、市外にまたがる明知－瑞浪線と坂本三坂線が距離制運賃であるほかは、東鉄バス一般路線（恵那峡線他）も含めて、200 円均一としている。山岡－瑞浪線は、瑞浪市域で 600 円に跳ね上がる設定として、一般路線バスと運賃を整合させている。

2.5.3 デマンド交通と恵那市交通コンシェルジュ

恵那市のデマンド交通は、「よやくる」と称して、まず岩村地域にて、2020（令和2）年に開始される。3つの方面毎に12～14の乗降ポイントを設けて、概ねの時刻枠で4回設定され、誰でも利用できる。山岡地域では（2021年頃導入）、2地区に分けて各々4回・30分ずらした時刻枠設定で開始している（いずれも1台の運行と思われる）。2023年4月からは、上矢作と明智地域でも導入された。前者は同一時刻枠で2方面各3回、後者は4方面で2方面ずつの同一時刻枠で3回の設定である（いずれも2台の運行と思われる）。

「よやくる」は、自主運行バスの一環とされ、設定時間帯は、地域・方面毎に多少異なっているが、8:30から16:00頃とされる。4地域とも、最短30分後に次の便または復路が設定される概ねの時刻枠設定で、「最大4往復」等=上記した回数が記されているので、各方面から予約が重なった場合は、乗れないこともあるのだと思う。一律1回300円だが、利用促進を図るため、1日フリー切符500円や、毎回100円で利用できる2,000円のパスポートも発売されている。問い合わせ（予約）先は当初、山岡地域はNPO法人まちづくり山岡、岩村地域が豊タクシーと記されてきたが、2022年10月からは、恵那市交通コンシェルジュとされている。

恵那市交通コンシェルジュの業務は、デマンド交通「よやくる」の予約受付に加えて、恵那市域全体の公共交通の相談・案内を電話・ネットで受け付けているという。その連絡先（電話番号）は、明知鉄道の受託路線の問い合わせ先と同じなので、明知鉄道が、恵那市自主運行バスの運行（明智地域）に加えて、全てのデマンド交通の予約受付とその運行、市内全体のバスの案内・相談に対応し始めたと考えられる。

岩村や山岡地域では、かつて地域内を巡回する自主運行バスが走っていたので、「よやくる」の導入に伴って、それらは廃止されたと思われる。明智と上矢作地域については、減回されて、近距離主体の運行にシフトして存続している。

串原地域では、恵那市への編入直後（2008年）、自主運行バス（定時）は、明智駅発着の中沢線（本文2.5.2と図2.3参照）だけで、福原線（上矢作線との結節は押山）と矢作ダム線（後に廃止）はデマンド運行だったようだ。今に比べて明智地域へのパイプが弱かったが、その要因の一つとして、串原村の時代、役場や郵便局が、矢作ダムに近い村の南西端に立地した（矢作ダム建設の補償金などにも関わると思うが、そこに村の一つの中心）事にあると考える。

現在、串原地域だけ、その名残と思える串原地域自治区運営委員会が運営する「くしばす」（串原有償運送、多分自家用有償のデマンド交通）が、自主運行バスとは別途に存在する。「地域全域をカバーして1回200円、平日6時から21時まで運行」の旨で、通常のデマンド交通の想定を遙かに超える高いサービス水準が、現行のチラシ⁷にも記されている（実態や利用

の制約は定かではない)。また、2.4.2 で考察した豊田市の基幹バス「おいでんバス」が矢作川南岸に近い小渡までと、そこから地域バス「旭コッキーバス」が同川北道路（恵那市域）を数 km 走る（週 1 回）ことなどには、串原村役場周辺のかつての繁栄と、生活圏が県境を越えて旭村や豊田市に向かっていた名残（今もその動きは残ると考える）であると思われる。

2.5.4 恵那市縁辺での中津川市主導のバス

市の北東側は、中津川市に繋がる。恵那－中津川間（国道 19 号経由）には、かつて東鉄バスの幹線都市間バスが頻繁に走っていた。利用者の急速な減少により、2021 年 3 月限りで廃止された後は、中津川市自主運行バス坂本三坂線として運行される（平日 5.5 回）。運行は北恵那交通で、そのためか、恵那側の発着は市の東端の東鉄バス恵那車庫である。恵那市街地・駅に直通しないことは、自治体主導のバスの弱点を感じさせるものである。

明知鉄道の阿木・飯沼駅は中津川市域にあり、中津川市コミュニティバスが月木金に午前 2 回、巡回形式で運行される。午後は、3 方向へ片道・降車のための運行（乗客がいない時は走らない）方式である。岩村・阿木－中津川間にも、過去には路線バスが走っていたと思うが、数 km に亘って人家が途絶えたカーブの続く道（国道 363 号や県道 407 から 413 号）なので、早期に廃止されていたと考える。

2.6 考察とまとめ

本稿では、これまでの研究に継続して、県境山間地域における路線バスの実態調査と課題研究を進めてきた。今回研究対象としたのは、広域合併して 3 県に跨がる浜松・豊田・恵那市、及びそれに挟まれた北設楽郡 3 町村や長野県根羽村などまで含めてきた。

2.2 及び 2.3 節で考察した浜松市水窪地域や北設楽郡では、著しい過疎化に対処して、自治体・交通事業者とも公共交通維持に尽力していることが痛感できた。かつては名古屋鉄道や豊橋鉄道が路線バスを運行してきたが、大半は自治体主導に置き換わった。その後も利用者の減少が続いてデマンド化された路線もあるが、交通サービスは、それなりに維持されていると考える。

2.4 節で考察した豊田市に関しては、都市的地域から中山間、さらに過疎山間地域も含まれる。その地域的特性に応じて、基幹バスと地域バス及びデマンド交通を組み合わせ、有効な交通サービスが維持されてきている。

2.5 節で考察した恵那市では、定時定路線のバスも併存させながら、デマンド交通を工夫しながら段階的に進めてきたことが評価できる。また、全バス路線・バス停、デマンド交通の利

用方法や乗降ポイントを組み込んだチラシを毎年更新して、市民が一覧していると思われる。一方で、地域交通全体を観る視点は、自治体やバス事業者よりも鉄道会社が優れている傾向だと考えてきた。その中で、明知鉄道が乗合バス事業に参入して、市域全体のデマンド交通と明智地域の自主運行バスを一括して受託し、その部署に市と連携した公共交通全体を案内・相談できる交通コンシェルジュを立ち上げたことは、先進的取り組みであろう。

この研究を通して、広域合併した3市を含めた水窪や富山地域、串原地域などには、合併と生活圏が異なる不整合やひずみが考察された。長野県では、南西端の旧山口村が、岐阜県中津川市に編入してそれが解消された部分があるが、根羽村は、生活圏はまだ、足助・豊田にあると考えられる。そうした状況は、公共交通事情にも影響や不合理をもたらし、一層の過疎化や人口減少を促してしまうものと考えられる。

本稿は、2023年3月28～30日、当プロジェクトの研究調査として、表題の地域を巡回して、バス事情の見聞と行政の担当部署を訪問して資料収集（豊田市・恵那市・豊根村など）し、筆者の今までの見聞も含めてまとめたものです。記載した資料や内容は、その時点での状況であり、2024年4月から実施されたバス運転者の労働時間改善基準告示の改正に伴う変化は、含んでいないことを申し添えます。調査・資料提供いただいた自治体や事業者、当プロジェクトの青木亮代表及びメンバー各位に、御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 大島登志彦（2020）「市町村ごとに異なる路線バス政策にみる課題 -群馬県北毛地域の各市町村の事例研究-」『青木亮編著 地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店
- 2) 大島登志彦（2022a）「北関東縁辺市町村の路線バス事情とその特性・課題」『地方都市圏における公共交通の維持、活性化策の再検討』日本交通政策研究会
- 3) 大島登志彦（2022b）「新潟県北部県境周辺市町村の公共交通事情の考察と課題」『コロナ後における地域公共交通の現状と対応策』日本交通政策研究会
- 4) 大島登志彦（2024）「コロナ後の中国山地地域における JR ローカル各線とバス事情 観光利用促進へ向けた課題」『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』日本交通政策研究会
- 5) 森口誠之（2022）『鉄道未成線を歩く 国鉄編』JTB
- 6) 自治省行政局振興課編（1996）『全国市町村要覧（平成8年版）』第一法規
- 7) 市町村要覧編集委員会編（2016）『全国市町村要覧（平成28年版）』第一法規
- 8) 弘済出版社編（2004）『JR 全線全駅 第三セクター収録』弘済出版社
- 9) 宮脇俊三編著（1995）『鉄道廃線跡を歩く I』日本交通公社出版事業局

第3章 地域公共交通における「共創」の方策

ーコミュニティレベルでの取り組みからー

3.1 はじめに

わが国では、2023年6月にデジタル田園都市国家構想実現会議において、交通のり・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に推進するための会議の設置が首相から指示され、同年9月に「地域の公共交通り・デザイン実現会議」が設置された。この会議の設置背景としては、人口減少や少子高齢化の進展等のほか、いわゆるコロナ禍を経て鉄道やバス、タクシーなどの住民生活に身近な交通サービスの維持が困難となっていることが挙げられる。特に、2024年4月施行のバス運転者の改善基準告示（いわゆる2024年問題）も影響し、全国的にもバスの路線廃止や減便等が相次いでおり、2030年にはバス運転手が3万6千人も不足するともいわれている。

このように地域公共交通をめぐる状況は大変厳しい状況にある中で、近年では「共創」が政策的なキーワードとして表出しつつある。とりわけ、交通事業者や自治体だけではなく、医療や福祉、教育、農業、商業などの地域の多様なアクターを巻き込んだ連携・協働を「共創」として位置付けている。たとえば福祉分野では高齢・障害・児童などの福祉の各分野の施設送迎を地域公共交通と連動させることや、農林水産分野では中山間地域等の条件不利地域における移動手段の確保に向けて、交通政策部局と地域運営組織等との連携の検討などが、「共創」の具体像として挙げられる。

こうした事業者間や政策部局を超えた連携・協働が「共創」として想定される中で、地方部や過疎地域等での実態をみれば、市民や住民が担い手（ドライバー）となってサービス供給を担う自家用有償旅客運送や、いわゆる許可・登録を要しない輸送などの取り組みも、着実に増加傾向にある。いうまでもなく、この背景には鉄道やバスなどの在来型交通の減少や撤退などの地域課題が存在するが、この「共創」概念の中に市民・住民というアクターがいかなる役割を担うべきか、また従前の官民などのアクターがどのような方策のもとで支援等を行っていくべきか、本章を通じて考察を行っていく。

本章では具体的に、政策文書や先行研究から地域公共交通政策における「共創」の位置付けを整理し、特に市民・住民アクターの役割に関わる記述の不足・欠如を指摘した上で、コミュニティレベルで市民・住民が取り組むケーススタディを通じて、共創の方策の提示と、政策的および実践的な示唆の導出を試みていく。

3.2 地域公共交通政策における「共創」とその論点

地域公共交通における官民や他分野との共創のコンセプトが提示された発端は、2021 年 11 月に設置された「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」であると考えられる。その背景には、交通事業が独立採算制を前提として存続することが困難であり、路線の廃止や撤退があらゆる地域において起きうる「交通崩壊」への危機感が挙げられる。これに対して移動サービスの質・持続性を向上するために、地域の多様な関係者による「共創」に関わる、いわば実地伴走型の研究会の設置が目指され、先の通り 2021 年 11 月に設置、2022 年 3 月には中間整理が行われた。中間整理ではコロナ禍以後の地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向けて、デジタル技術等の実装を進めながら、主に 3 つの共創が提示されている（表 3.1 参照）。

表 3.1 地域公共交通のリ・デザインにおける 3 つの「共創」

	①官と民の共創	②交通事業者相互間の共創	③他分野を含めた共創
内容	交通サービスのエリアの最適化と長期的な安定化	モードの垣根を超えた交通サービスの展開	くらしに関わる産業領域一体での交通創出
背景	需要減少→赤字拡大→サービス水準低下の悪循環	カルテル規制の適用除外→共同経営が可能に	運賃収入のみを原資としたモデルは成り立たない
方策	公的主体と民間事業者の能動的な連携による望ましいサービス水準の設定	移動サービスを一体的にとらえて確保・充実していくためのアプローチが必要	地元企業等と適切にリスク分担し、くらしのための交通の創出が必要

出典 国土交通省（2022）に加筆の上で作成

①官と民の共創では、従来のように交通事業者が独自にサービス水準を設定して運行する形態は、需要の大幅な減少に伴って困難となっており、コロナ禍で危機的な状況に陥っていることを背景としている。こうした課題に対して、公的主体による効率的な支援と、これによって交通事業者に改善インセンティブが働く状態にするよう後押ししていく必要性が指摘されている。加えて①では、MaaS や自動運転等の新たな技術を実装し、生活の利便性向上を図るためのアプローチの必要性も指摘されているが、具体例としては国土交通省による日本版 MaaS の推進や、経済産業省とともに取り組む自動運転の社会実装推進における、地方自治体と民間企業の連携・協働が該当するものと考えられる。

②交通事業者相互間の共創では、2020 年制定の独占禁止法特例法によって、カルテル規制が適用除外となり、交通事業者相互間の共創の促進を図る共同経営が可能となったことが背

景として挙げられる。とりわけ、単一の事業者間だけではなく並走する他のモードとの運賃共通化やダイヤの連携など、移動サービスを一体的にとらえたアプローチの検討が提起されているが、ここでの具体例としては 2021 年 3 月認可の徳島県南部における共同経営計画が挙げられている。

③他分野を含めた共創では、まちづくりや地域づくりと連携し、地域に必要な交通を住民主体で再構築する取り組みが出てきていることを背景として、サービスの運営・運行におけるノウハウを地元企業等が発揮しながら、既存の枠組みと異なる方法での「くらしのための交通」の創出に向けたアプローチの必要性が指摘されている。たとえば近年では、アイシンが開発・運営するデマンド交通「チョイソコ」でエリアスポンサー協賛型のビジネスマodelが実装されているほか、Community Mobility の運営する「mobi (モビ)」でも「法人会員」として、先のエリアスポンサーと類似した形態で、地域の企業や施設から広告収入を得ているケースがあり、これらも他分野を含めた共創の具体例として位置付けられる。

上記 3 つの共創の方策を概観すると、従前の枠組みにとらわれないアプローチが必要とされつつも、取り組むアクターはあくまで地方自治体や交通事業者が中心に据えられている。地域公共交通活性化再生法（いわゆる地域交通法）において地方公共団体による計画の作成や事業実施が定められているほか、従前の民間事業者による交通サービスの提供が前提となってきた文脈をふまえれば、妥当な方向性であるともいえる。しかし、先述の通り地方部等をはじめとして、市民・住民が地域公共交通の重要なアクターとして（改めて）表出しつつあることも事実である。したがって本章では、特に市民・住民アクターの役割に着目しつつ、こうした人々の視点から「共創」のあり方の再検討を試みる。

これに関連して、本章での分析視座として「公」と「私」の間にある「共」の領域ないしは空間を挙げる。図 3.1 では、生活者の視点からみた、くらしの移動手段における「公・共・私」の位置付けを示している。なお、ここでは地方自治体や交通事業者等の提供主体ではなく、あくまで公的な（開かれた）移動手段か、私的な（閉じられた）移動手段か、という分類であることに留意されたい。たとえばコミュニティ論の文脈で広井(2019)は、「公」と「私」との関連で、「共」という第三の領域ないしは関係性としてコミュニティを位置付けているが、昨今の「交通崩壊」を背景として、「公—私」の間にある「共」の領域／空間の重要性が増してきているように考えられる。

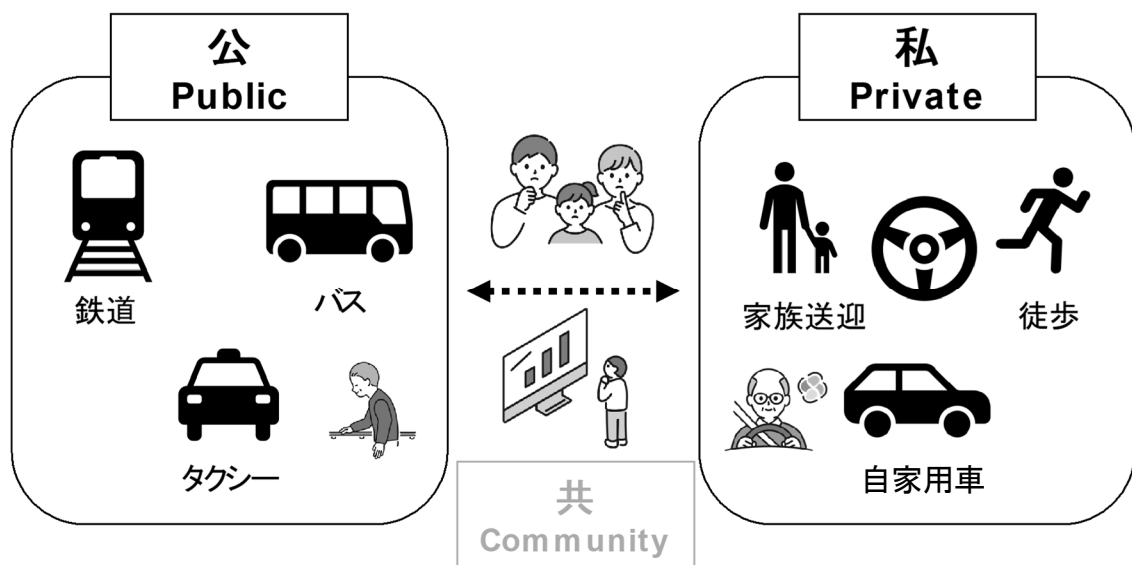


図 3.1 暮らしの移動手段における「公・共・私」の位置付け

出典 野村（2024）

改めて先述の「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」の中間整理を参照すると、提言の3つの柱として「コミュニティ」「ガバナンス」「ファイナンス」が挙げられており、特に「コミュニティ」は、「暮らし目線の交通の実現」を目指すものとして位置付けられているが、行政と交通事業者に閉じない対話の場の必要性や、ファーストマイルのサービスと上位の輸送（路線バス等）をコーディネートする人材育成の重要性も指摘されている。本章では、こうしたコミュニティレベルでの「共創」の取り組みとして、ケーススタディを通じて「共」の視点からみた二つの方向性を示すことを試みる。

第一に、バス乗車体験会やワークショップ等を通じた市民・住民の公共交通の利用機会の創出である。地域公共交通の文脈では、これまでもモビリティマネジメントなどの枠組みで、こうした乗車体験会等は各地域で実施されてきたが、実際に住民主体や行政が参加の機会を創出してきた事例に着目し、そのプロセスから他地域へのインプリケーションの導出を試みる。

第二に、自家用有償旅客運送等の地域のボランタリーな取り組みと、官民の支援体制に着目していく。従来は「私」の領域に閉じていた自家用車を、自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送といった形で「共」に開いていく取り組みはこれまでもみられた取り組みである。しかし近年では、いわゆる「地方版ライドシェア」などの文脈で、市民・住民アクターが担い手となる場合や、住民主体の NPO が運行主体となるケースも一般的になりつつある。

そこで次に、これらの具体的な内容について、ケーススタディを通じて検討し、コミュニティレベルでの取り組みから地域公共交通における「共創」の方策の具体像の明示を試みる。

3.3 ケーススタディ①利用機会の創出

ここではコミュニティレベルでの「共創」の取り組みとして、主に地方部での路線バス乗車体験会の実施事例を取り上げ、モビリティマネジメント（以下、MM と略称）の方策に関わる示唆の導出を試みる。国土交通省によれば MM は、「1 人 1 人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」とされており、わが国でも 2000 年前後から取り組まれるようになってきている。

利用機会の創出に関わる事例の一つ目として、岩手県陸前高田市広田町での乗車体験会を取り上げる。広田町では、2020 年に実施した町内での移動・交通に関わる調査結果をもとに、民生委員や地域住民で議論を重ね、2021 年に複数地区で乗車体験会が実施された（写真 3.1）。

2021 年 11 月に開催された体験会に筆者が同行した際には、合計 16 名の参加者があり、60 歳代から 80 歳代の高齢者が参加していたが、その半数近くが運転免許を保有している住民で、ほとんどが普段は自分の運転か家族の送迎で移動しているとのことであった。また参加した経緯については、参加者のうち 9 名が「友人に誘われて」、3 名が「（運転免許を）返納した際のことを想定して」とのことであった。こうした取り組みが直接影響したかは定かではないが、2022 年 4 月のダイヤ改正では、広田町内を通る路線バス広田線で平日 4 往復に増便、広田半島線も同じく平日 4 往復に増便となっている。



写真 3.1 陸前高田市広田町における路線バス乗車体験会の様子（2021 年 11 月）

出典 筆者撮影

利用機会の創出に関わる事例の二つ目として、和歌山県日高町における公共交通ワークショップを取り上げる。日高町では、バス・タクシー助成券（年間 12,000 円分）を 75 歳以上の住民に配布した高齢者外出支援などを政策的にも展開してきた一方で、助成券の利用が（バ

スにも使うことができるにもかかわらず）タクシー利用に偏っていることから、バス利用促進に関わる方策の導出を課題として位置付けていた（野村,2023）。日高町では、2021 年から和歌山県の実施する「地域生活交通確保支援事業」を活用し、町担当者・県・アドバイザーの三者での対話を図ってきており、他地域でのモビリティマネジメントの実施事例等の情報提供がなされる中で、2022 年 10 月に公共交通ワークショップを実施することとなった。



写真 3.2 和歌山県日高町における公共交通ワークショップの様子（2022 年 10 月）

出典 和歌山県総合交通政策課提供資料より抜粋

日高町での公共交通ワークショップでは、現在のバス利用者とこれからバスを利用する可能性の高い住民、さらにはバスの非利用者という 3 つの属性に分けて参加者を募り、当日は合計 15 名が参加した。その他のワークショップの詳細については野村（2023）で詳述しているため、ここでは最低限の記述にとどめるが、今回のワークショップでは、終了後に実際にバスに乗車し、町内の商業施設で買い物を行う「買い物ツアー」の形式で実施したことも要点の一つとして位置付けられる。さらに、参加者にはインセンティブとして、バスの往復運賃（1,000 円程度）を上回る商品券を用意したことで、参加のハードルを下げる要因にもなったものと考えられる。

取り組み以後の参加者アンケートによれば、ワークショップを通じて運転免許返納後にバス運賃が半額となることを知った参加者や、利用者同士での会話を楽しんだ参加者がみられたことから、住民が公共交通の現状と課題を理解するだけでなく、今回は高齢者に対象を絞ったことにより、外出の楽しみや運転免許返納後の生活を想像してもらう契機となったことが見込まれる。加えて、バスの利用者／非利用者などの属性のセグメント化や、参加のインセンティブを設計した点など、今回の取り組みを通じて他地域でのモビリティマネジメントへの一定の示唆があるものと考えられる。

3.4 ケーススタディ②代替手段の確保

次に、主に住民主体による交通空白地における代替手段の確保の事例を取り上げる。具体的には、近畿北部地域で 2010 年代後半から取り組まれる自家用有償旅客運送に着目し、官民と市民の共創関係について整理をした上で、他地域への政策的・実践的示唆の導出を試みる。ここでは、主に 2023 年 8 月に実施した京丹後市、養父市の NPO へのヒアリング調査から得られた知見をもとにケーススタディを展開する。

代替手段の確保の一つ目として、京都府京丹後市の自家用有償旅客運送「ささえ合い交通」の事例を取り上げる。京丹後市では、特に北端に位置する丹後町域において、タクシーの事業所が 2008 年に撤退したことを契機として、バス路線はあるものの停留所から離れた地域で居住する住民にとっては交通アクセスが制限されている状況が続いていた。こうした課題に対して、同地域で活動する、地域活性化のためのまちづくり協議会を母体とした NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」が、2014 年から市営デマンドバスの受託運行を開始した。ただし、丹後町域内の二つのエリアの隔日運行であるため、毎日の移動ができないという声があり、さらなる移動手段の充実が目指されてきた中で、2015 年から自家用有償旅客運送の検討が開始され、2016 年 5 月から「ささえ合い交通」として運行が開始された（写真 3.3）。

その他のささえ合い交通の導入プロセスについては、高橋・野村（2020）などで詳述しているため、ここでは特に近年の現状について記述する。ドライバーについては、2024 年 5 月時点で 13 名（男性 10 名、女性 3 名）であり、平均年齢は 63 歳となっている。保険は NPO が団体保険に加入しており、ドライバーの個人保険に優先して補償されるものとなっている。



写真 3.3 ささえ合い交通の車両と利用の様子（2024 年 6 月）

出典 筆者撮影

運行区域については、運行開始当初から丹後町内のみが発地、京丹後市内全域が着地とな

っていたが、2023年3月からは隣接する弥栄町にある病院も発地に加わっており（ただし当日に同病院を着地とする運送を利用したものに限定されている）、2024年5月からは、京丹後市外である伊根町との往復運行も可能となっている。また近年議論が活発になっているライドシェアの文脈において、内閣府の規制改革推進会議のワーキンググループなどでも、ささえ合い交通の事例が取り上げられるようになっており、NPOによれば、ライドシェア導入の文脈で複数の自治体からのヒアリング等の申し込みや実際の訪問があるとのことであった。

2024年8月には、京丹後市で「新京丹後 MaaS 共創プラットフォーム」が設立され¹、丹後町NPOは参画主体ではないものの、路線バスの廃止が検討されている市内の他町域で、代替手段として、道路運送法第78条2号による自家用有償旅客運送「公共ライドシェア」の導入が予定されている。こうした場合に、約8年の実績のある丹後町でのささえ合い交通の取り組みのノウハウが、市内他町域のライドシェア運営に活用されることが期待される。

代替手段確保の事例の二つ目として、兵庫県養父市の自家用有償旅客運送「やぶくる」の事例を取り上げる。養父市では、先の京丹後市と同様に交通空白地の課題を背景として、2018年5月から、主にタクシー事業所のない市内西部の関宮・大屋地域で、やぶくるの運行を開始している。運行主体はタクシー会社3社が中心となって設立されたNPO法人「養父市マイカー運送ネットワーク」であり、ドライバーは地元住民6名（2023年8月時点）が担っている。

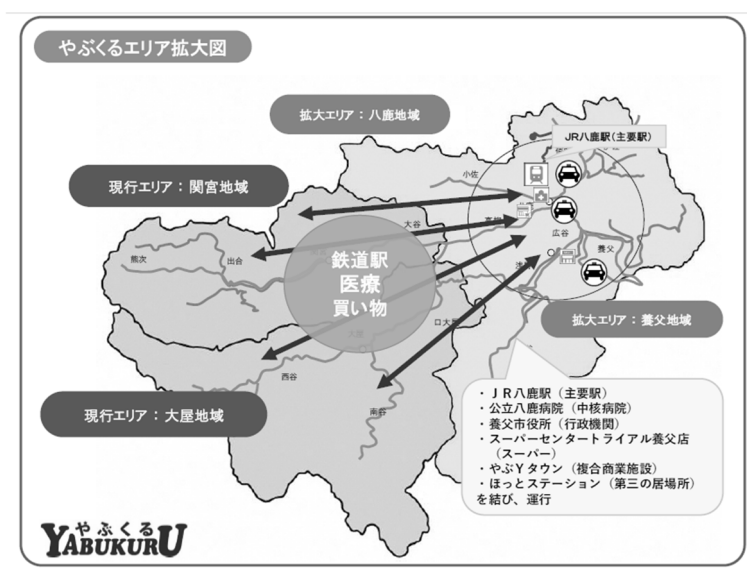


図 3.2 やぶくるの新たな運行区域（2024 年 4 月）

出典 養父市ホームページ²

¹ 京丹後市「新京丹後 MaaS 共創プラットフォーム キックオフ会議の開催について」

https://www.city.kyotango.lg.jp/material/files/group/1/20240802_n103.pdf

（最終閲覧日 2024 年 8 月 10 日）

² やぶくる「やぶくるの運行エリア拡大について」

運行区域については、運行開始以後は関宮・大屋のいずれかの地域（旧町域）に限定されていたが、図 3.2 にもあるように、2024 年 4 月からは大屋、関宮地域のどちらかを発着ポイントとして、養父市東部に位置する八鹿町、養父町エリアにある鉄道駅や病院、市役所、商業施設などの 6 つの施設・スポットまでの運行が可能になっている。また同時期より運賃も値上げしているが、利便性が高まったことによって利用者が前年の 2 倍に増えたことも報道されており³、運行エリアの拡大の効果が一定程度あったものと考えられる。特に養父市の場合は、事業者協力型の自家用有償旅客運送として 2010 年代後半から取り組まれてきていることから、いわゆる「日本版ライドシェア」の先行事例として位置付けられる⁴。他方で、運行開始当初は 16 名いたドライバーも、2023 年時点では 6 名まで減少していることから、担い手の継続的な確保が課題といえる。

以上のように本節では、近畿北部地域の自家用有償旅客運送の事例から、交通空白地における代替手段の確保策について検討を深めてきた。二事例の共通点としては、ともに 2010 年代後半からタクシー事業所のない（撤退した）地域で、住民が担い手となり代替的なモビリティ確保に努めてきた点、さらに近年では発着ポイントの増加によって利便性を高めようとしている点が挙げられる。一方で、二事例の異なる点としては、運行主体が同じ NPO とはいえども、その設立母体がまちづくり関連団体（京丹後市）、交通事業者（養父市）である点や、これに関連して養父市の場合は事業者協力型での自家用有償旅客運送が展開されている点が挙げられる。

先述の通り、わが国では近年、公共ライドシェアや日本版ライドシェアに関わる議論が展開されている中で、これらの近畿北部地域の事例や取り組みのノウハウは、他地域でこれから導入される自家用有償旅客運送等のライドシェアにも積極的な影響を与えていくことが期待される。

<https://yabu-mycar-unsounet.com/2024/05/27/area-kakudai/>（最終閲覧日 2025 年 1 月 5 日）

³ 神戸新聞 NEXT「ライドシェアサービスの利用者倍増 養父市、運賃値上げも運行エリア拡大が奏功 4～6 月前年同期比」<https://www.kobe-np.co.jp/news/tajima/202408/0017986244.shtml>（最終閲覧日 2024 年 8 月 10 日）

⁴ 2023 年 11 月には、養父市に河野太郎デジタル大臣（当時）が視察に訪れている。

3.5 おわりに

以上のように本章では、近年の地域公共交通政策における「共創」に着目し、コミュニティレベルでの取り組みに関わるケーススタディを通じて「共」の視点からみた二つの方向性を示すことを試みてきた。改めて政策的に位置付けられる「共創」を概観すると、官民や事業者相互間、他分野などの従来のサービス提供者側に焦点が当てられている傾向にあるが、コミュニティレベルでみれば、利用者や提供者としての「市民」も共創に関わる重要なアクターとして位置付けられうる。

とりわけコミュニティ交通や先述のモビリティマネジメントなどの文脈で、従前から交通政策における市民の参画は論点の一つとなってきたが、コロナ禍による交通崩壊や2024年問題、さらには近年のライドシェアに関わる議論の活発化などを背景として、住民参加や市民・住民への官民アクターの支援の方策が、移動・交通の課題解決に向けてさらに重要になってくることが見込まれる。こうした場合に、本章でも中心的に取り上げてきた既存の公共交通へのアクセスを高めるための利用機会の創出や、交通空白地での自家用有償旅客運送等による代替手段の確保という二つの方向性が、官民・市民の「共創」を実現していくために求められてくるものと考えられる。

また近年では、都市政策や過疎地モビリティ確保などの文脈で、官民連携（Public-Private Partnership）の発展系としての官民・市民連携（Public-Private-People Partnership）の理論枠組みが提示されている（Eckhardt et al.[2020], Marana et al.[2018]など）。こうしたフレームワークは、先の市民の参画に関わる事例分析をさらに深めていく際に活用できるものと考えられるが、この点は本章の研究課題として別稿に委ねたい。

参考文献

- 1) 国土交通省「モビリティ・マネジメント」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000046.html
(最終閲覧日 2024年6月1日)
- 2) 国土交通省（2022）「検討会の設置について」（第1回アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会 資料1）
- 3) 国土交通省（2023）「多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について」
- 4) 国土交通省（2024）「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」
- 5) 広井良典（2019）『人口減少社会のデザイン』東洋経済新報社
- 6) 高橋愛典・野村実（2020）「京丹後市「ささえ合い交通」の取り組みとその背景：「日本初のUber」はライドシェアなのか？」『運輸と経済』80, 54-60.

- 7) 野村実 (2023) 「地域公共交通政策における都道府県の役割—和歌山県の取り組み事例から—」『国際公共経済研究』 34, 45-54.
- 8) 野村実 (2024) 「『共に創る』 暮らしの移動手段を考える」『月刊 ゆたかな暮らし』 503, 18-23.
- 9) Eckhardt, J., Aapaoja, A., & Haapasalo, H.(2020) “Public-Private-People Partnership Networks and Stakeholder Roles Within MaaS Ecosystems” In Implications of Mobility as a Service (MaaS) in Urban and Rural Environments, 21-50, IGI Global.
- 10) Marana, P., Labaka, L., & Sarriegi, J. M. (2018) “A framework for public-private-people partnerships in the city resilience-building process” , Safety science 110, pp.39-50.

第4章 千葉県いすみ市における自家用有償旅客運送に関する考察

：事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性の視点から

4.1 はじめに

日本における地域公共交通の維持、確保に向けては民間の事業者や公的部門のみならず、私的部門の存在が重要になってきている。人口減少、少子高齢化、労働者の不足、モータリゼーションの進展などの影響を受けて、地域交通の現状は地方部を中心に新たな局面に入っている。民間のバス事業者における路線は、路線の廃止や運行区間の短縮が生じており、依然として経営自体も不安定な状態にある。公的部門においては、このようなバス事業者の路線に対して補助金を出したり、デマンド交通やコミュニティバスの運行に地方自治体が携わることで、地域交通の維持に向けて取り組んでいる。ただし、バス事業の経営は依然として厳しく、公的部門における補助金負担の増大などが課題とされている。また近年ではバスの運転手不足なども問題となり、バス事業者の安定的な運営がより困難になってきている。

近年では、民間、公的の両部門に留まらず、地域住民や地域組織を活用した交通の維持、確保策がみられる。具体的には自家用有償旅客運送の活用であり、2006年の制度化以降、全国で導入されている。自家用有償旅客運送は地域主体である地域住民などが自ら保有する自家用車を用いた運走行為をすることであり、地域における移動手段の確保につながる。自家用車の活用可能性を示すものともいえる。2020年11月の道路運送法の改正では、事業者活用型自家用有償型運送という新たな制度が整備された。この制度は運行管理や車両整備管理において、交通事業者（バス・タクシー事業者等）の協力の下で行われるものである。

事業者自家用有償旅客運送に係る研究は必ずしも多くはない。例えば、野村（2020A、2020B、2021）では、兵庫県養父市における同輸送の事例について論じられており、地域のタクシー事業者が関わりながら自家用有償旅客運送が運行されていることに言及されている。また國井・喜多（2022）においても同運送制度の紹介がある。これらの研究においては制度の説明や事業者自家用有償旅客運送が制度化される以前の内容が取り上げられているため、その制度施行後の運行地域の現状や影響について明らかになっていない。特に、自家用有償旅客運送運行に際して、地域住民、地方自治体、交通事業者それぞれにおいて、活用の影響が想定される中で、その動向を明らかにすることが政策的、学術的に求められるといえよう。

本章では事業者協力型自家用有償旅客運送の現状と課題について、千葉県いすみ市における同事例を参考に、導入の意義について経済的な側面に注目を当てて論じることとしたい。千葉県いすみ市では一般社団法人ツーリズムいすみ（以下、ツーリズムいすみ）が運営主体

となって 2021 年 4 月から事業者協力型自家用有償旅客運送の運行を始めた。関東運輸局管内で初めてとなるこの取り組みは、事業者協力型自家用有償旅客運送の事例が少ない中で、有益な知見を得ることにつながるであろう。

4.2 事業者協力型自家用有償旅客運送とは

事業者協力型自家用有償旅客運送とは、2020 年 11 月の道路運送法の改正により創設された制度である。国土交通省自動車局旅客課（2020A）によると、この制度では持続可能な移動手段を確保のために輸送の安全確保にノウハウのあるバス事業者やタクシー事業者の協力を得ることが求められる。具体的な交通事業者の協力の範囲は運行管理と車両整備管理となる。運営主体は交通事業者に対して運行管理や車両整備の業務を委託し、実際に協力する交通事業者は運行管理者、車両整備責任者として選任され、業務を行う。この際、交通事業者は単に運営主体から業務委託を受けるだけでなく、NPO 等の構成員として運行に参画することも求められる。

事業者協力型自家用有償旅客運送の運行に際しては、合意形成の手続きや申請手続等の簡素化等の措置を受けることが可能である。国土交通省自動車局旅客課（2020A）を参考に述べると、具体的には事業者協力型自家用有償旅客運送として登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない場合において、登録機関が通常の登録有効期間 2 年または、3 年より長い 5 年間とすることが可能である。また事業者協力型自家用有償旅客運送においては、運行中に生じた事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担を明確にするため、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化することが望まれている。

この制度には関係する利用者、運営主体、交通事業者において期待される効果がある（表 4.1）。このうち、利用者はバス事業者やタクシー事業者が有する専門的な知識を活かして、安全、安心な交通サービスを受けることができる。また運営主体目線になると、その専門的な知識を活用することに伴う業務負担の軽減が挙げられる。最後に交通事業者目線においては委託費の確保等による経済的な効果が期待されている。

自家用有償旅客運送は導入に際して、運営主体は道路運送法の許可を受けたバスやタクシーといった既存の交通事業者の活用を考える必要がある（国土交通省自動車局旅客課、2020A）。既存のバスやタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者の協議を経たうえで、道路運送法の登録を受け、必要な安全な措置が講じられた自家用有償旅客運送を運行が可能になる。

表 4.1 事業者協力型自家用有償旅客運送において期待される効果

利用者目線	運営主体目線	交通事業者目線
バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理に協力することで、安全、安心な交通サービスを受けられる	運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能	委託費の確保等による収入面での向上が期待

出典：国土交通省自動車局旅客課（2020A）を一部改変し、筆者作成

国では事業者協力型自家用有償旅客運送の制度導入以前に、2018年3月30日付で、国土交通省の「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」を改正した。国土交通省自動車局旅客課（2020B）によると、この会議の関係者の協議の方法の1つとして「検討プロセス」が示され、既存の交通事業者が対応しきれていない移動ニーズを明らかにし、その上で市町村等から交通事業者に対して移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入の提案を求めることになる¹（表 4.1、図 4.1）。具体的な提案がなかったり、提案があったとしても協議の後、協調が調わない場合には交通事業者による移動ニーズに対応が困難であることの協調が整ったものとみなされる。これにより、交通事業者と運営主体との双方におけるメリットのある帰着点を見出され、事業者協力型自家用有償旅客運送の運

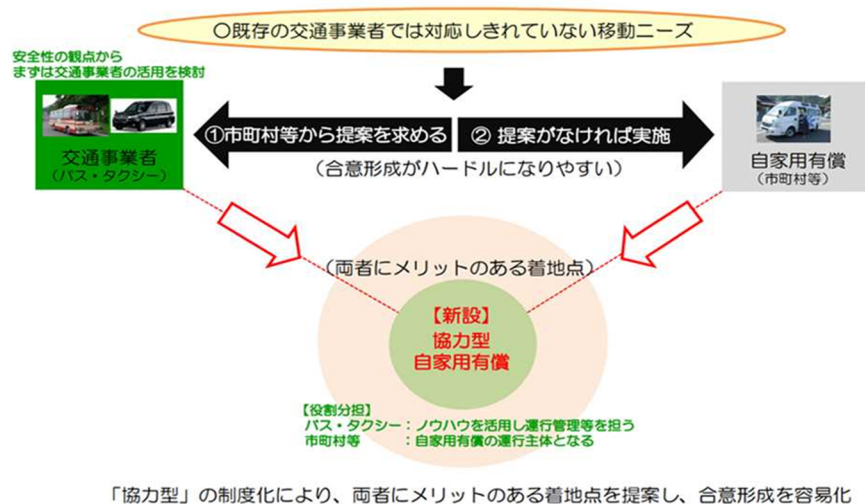


図 4.1 事業者協力型自家用有償旅客運送制度の概要

出典：国土交通省自動車局旅客課（2020A）より一部引用

¹ このような具体的な地域交通の「検討プロセス」は交通に関わる地域課題に対処する際の検討フローとして有効となる。経済学的には取引費用の削減にもつながるといえよう。交通に関わる取引費用について、自治体バスの例を取り上げた高橋（2006）を参考されたい。

行が可能となる。

事業者協力型自家用有償旅客運送は地域交通の検討をする中で合意形成がハードルとなる。同運送は交通事業者や市町村等の自家用有償旅客運送の主体との両者にメリットのある帰着点として示されている。既存の交通事業者がある中で自家用有償旅客運送の検討が進められたとしても協調が調うケースばかりではないと考えられる。そのような場合には、交通事業者の参画を求めつつ、自家用有償旅客運送を行うほうが合意形成をしやすく、運行に結び付く可能性が高いであろう。

国土交通省（2023）によると、事業者協力型自家用有償旅客運送は2023年1月時点で全国41件の導入事例がある。このうち、交通空白地有償運送が39件、福祉有償運送が2件と導入事例は少ない。ただし、全国的に交通に関わる地域課題がみられる中で、今後も導入事例が増える可能性もある。

4.3 事業者協力型自家用有償旅客運送における経済性

事業者協力型自家用有償旅客運送は、その運行に際して地域における交通事業者の協力に基づいて行われるものである。地域に交通事業者が存在する場合、地域公共交通会議や運営協議会等の地域の関係者間との協議が行われる。その協議の中で、自家用有償旅客運送の必要性や事業者協力型自家用有償旅客運送の実施の可否が検討される。こうした、地域における関係者間の協議を経たのちに、事業者協力型自家用有償旅客運送が実施される場合には交通事業者を活用した運行に向けて具体的な検討がなされる。

この際、交通事業者は運営主体から運行管理や車両整備の業務を受託する。従来、コミュニティバスなど地方自治体が運営主体となる輸送サービスがみられたが、この場合、交通事業者の受託業務は実際の輸送サービスを担う運行主体としての参画が多くみられた。しかし、事業者協力型自家用有償旅客運送では交通事業者が直接の輸送サービスを担うのではなく、運行に関わる運行管理や車両整備といった一部の業務を運営主体から受託する点に特徴がある。それに対して、運営主体から交通事業者に対して委託料が支払われる²。

運行管理や車両整備の業務を受託する交通事業者においては、自社の業務の一部を活用することで自家用有償旅客運送に参画することになる。宮崎県中山間・地域政策課（2022）を参考にすると、具体的な受託業務には運行管理と車両整備管理が挙げられる。このうち、運

² 国井・喜多（2022）によると、自家用有償旅客運送の運営主体であるNPOや市町村は独自に運行管理者を管理しなくて良いため、維持管理業務を抑えることにもつながり、タクシー事業者は委託収入を得られることになる。

行管理は自動車の安全な運転を確保するためにドライバーの健康管理や安全教育などを行うものである。また車両整備管理は日常点検や定期点検などを実施し、自動車の運行可否の判断や車両の整備が適切に行われるように管理するものとされている。前者の運行管理は自家用有償旅客運送において責任者の選任が義務付けられているものの、後者の車両整備管理は義務付けられていない。しかしながら、双方の業務を交通事業者に委託することで先述したように、利用者は安全、安心な交通サービスを受けられることにつながるであろう。

事業者協力型自家用有償旅客運送において、交通事業者は受託した自家用有償旅客運送の業務、交通事業者の本来業務の双方に対して、交通事業者が有する人員等の生産要素を投じる。これらは複数の業務に投じる際に要する費用、つまり共通費ともいえる³。本来ならば自家用有償旅客運送の運営主体、交通事業者、それぞれの組織において運行管理と車両整備ができる体制を整えなければならないが、生産要素の共用化が図られることでその必要性がなくなるともいえる。したがって、地域全体でみたときに、交通に関わるサービスの運行に際して効率的な運行をすることにもつながるであろう。

先述したように、交通事業者は業務を受託することで運営主体より委託料が支払われる。その委託料が自家用有償旅客運送による収入の増分（限界収入）と自家用有償旅客運送を受託することによる費用の増分（限界費用）とを比較し、前者の委託料による収入が上回れば、自家用有償旅客運送の運行を受託する可能性がある。例えば、交通事業者における運行管理や車両整備の業務が自社における業務分に対応しきれない場合には、新たな人員を雇い入れるなどの費用負担が生じる可能性もある。交通事業者における人材難が生じている中で、新たな人材を雇うことが負担になる場合には、それに伴う委託費への影響等も発生し、限界費用が限界収入を上回る可能性がある。

委託費の水準として、バス事業者やタクシー事業者における費用水準が参考になる。青木（2020A、2020B）において、ハイヤー・タクシーと乗合バスの走行キロ当たり原価を示している。この内容を参考に、貸切バスを含めた2019年の例を示す（表4.2）。交通機関にもよるが、営業費の全費用項目のうち運送費の人件費が多くを占めている。国土交通省（2019）を参考にすると、この運送費の人件費は運転者人件費（給与、手当、法定福利・厚生費等）やその他人件費（運行管理者、整備管理者等）に分けられる。他にも一般管理費の中にも人件

³ 共通費の存在について、経済学的には範囲の経済（Scope to Economy）により説明できる。山内・竹内（2002）によると、生産活動に際して共通となる生産要素を用いることである。通常、異なる組織において同一の生産要素をそろえるよりも、同一組織で同一の生産要素をそろえるほうが効率的な生産活動を行えるという経済性が生じる。すなわち、共通費の存在が範囲の経済の有無に影響するとも言えよう。異なる運営主体であるものの、それぞれで生産要素を用意する必要性がなくなることは、資源の有効活用にもつながる。

表 4.2 2019 年度ハイヤー・タクシー、乗合バス、貸切バス走行キロ当たり原価

			ハイヤー・タクシー					乗合バス			貸切バス
			全国					全国			
			大都市	中核都市	中小都市	その他地域	合計	民営	公営	合計	
営業費	運送費	人件費	140.37	123.75	120.13	103.29	127.22	173.12	342.38	192.89	159.13
		燃料費	10.45	11.45	12.04	11.26	11.11	30.77	41.43	32.02	29.91
		修繕費	5.04	5.61	4.77	5.02	5.12	22.4	31.9	23.51	23.06
		固定資産償却費	4.64	4.97	4.13	3.9	4.52	30.99	48.97	33.09	50.9
		その他の経費	21.49	17.88	16.61	15.18	18.79	61.01	161.5	72.74	106.98
		計	181.99	163.65	157.68	138.65	166.76	318.29	626.13	354.24	369.98
	一般管理費	人件費	9.75	10.15	13.64	13.88	11.18	13.25	13.99	13.33	22.92
		その他の経費	10.33	8.28	9.45	9.56	9.56	9.73	9.98	9.76	11.52
		計	20.07	18.43	23.09	23.44	20.73	22.98	23.97	23.1	34.45
		人件費	150.12	133.9	133.77	117.17	138.4	186.37	356.37	206.22	182.06
		経費	51.94	48.19	47	44.91	49.09	154.9	293.73	171.11	222.37
		計	202.06	182.09	180.77	162.09	187.49	341.27	650.1	377.34	404.43

出典：国土交通省東北運輸局（2024）より筆者作成

費が存在し、役員報酬（取締役、監査役）やその他（役員以外の一般管理部門人件費）の項目に分けられる。後述するが、いすみ市の自家用有償旅客運送の場合、ドライバーを運営主体であるツーリズムいすみが直接雇用せずに業務委託契約を結び、輸送の対価からの収入を得ることになる。また配車等の手配をするオペレーターは運営主体から雇用されているが、輸送の対価の一部を原資として雇用されているほか、不足分はいすみ市からの補助金により対応している。この点は自家用有償旅客運送以外の交通事業において要していた人件費分の負担の軽減につながるということになるといえよう。

他にも事業者協力型自家用有償旅客運送における利点には先述したように、交通事業者の一部業務を委ねることで運行の安全性を保つことがある。高橋（2006）では経営学的な見地からとらえたときに、コア・コンピタンス（Core Competence）の概念を通して説明をしている。小田切（2010）によると、この概念は企業が持つ能力のうち、中心的なモノとして他社に対する優位性をもたらす源となる能力のことを指す。また青木（2020A）で指摘しているように、バス事業者やタクシー事業者は長年の業務で蓄積された安全運行のノウハウを通して運行している。専門性を有する知識や技能を自家用有償旅客運送において取り入れることができることはその運行の安全性を保つうえで欠かせないであろうし、交通事業者における強みを活かすことにもつながる。

事業者協力型自家用有償旅客運送の運営主体、ハイヤー・タクシー事業者、バス事業者などの交通事業者双方において一定のメリットが存在するのが事業者協力型自家用有償旅客運送となる。ただし、制度が創設されて時間を経っていないことから、その実態は明らかになっておらず、今後の事業者協力型自家用有償旅客運送の制度運用を検証する上でも必要であろう。

4.4 先行研究

事業者協力型自家用有償旅客運送の制度は2020年11月に制度的に整えられたこともあり、この制度を対象とした研究そのものは少ない現状にある⁴。

先行研究について整理すると、野村（2020A、2020B、2021）の一連の研究の中で兵庫県養父市における交通事業者が主導した自家用有償旅客運送の事例を考察している。このうち、野村（2020A）における同市の「やぶくる」の事例では、2018年5月に地域のタクシー事業者3社などの地域主体が中心となってNPO法人を設立し、自家用有償旅客運送の運行を開始したことを示している。運営主体となるNPO法人は地域住民をドライバーとして雇用するなど地域にある既存資源を活用しながら、交通に関わる問題の課題解決に取り組んでいることを示している。また運行に際しての現状やその運行体制等についても事例をもとに整理している。野村（2020A）において、事業者協力型自家用有償旅客運送について触れており、この制度の導入後は手数料（委託料）が交通事業者配分されることになっているため、自社の車両や運転手が稼働していない場合でも（決して大きな割合ではないが）、副次的収入が見込めるとの見解を示している。また野村（2021）のなかで、利用者においては登録ドライバーの運行管理や安全管理を専門的な知識を持つ交通事業者を活用することで安全な運行を可能とすると述べられており、収入面以外での効果も指摘されている。

一方で、國井・喜多（2022）においても事業者協力型自家用有償旅客運送についての言及がある。この研究の中で、同制度はドライバー不足で移動ニーズに応えられないタクシーや自家用有償旅客運送が増えてきている中、両者の運営主体としての連携が不可欠になってきていると指摘している。このような背景の中で、交通事業者は運営主体から委託を受けたり、実施主体に参画し、運行管理を行う場合において合意形成手続きや申請手続きを簡素化するために創設された制度と述べられている。この制度の活用により、自家用有償旅客運送の運営主体は、運行管理等に関する業務負担の軽減が期待でき、参画する交通事業者は、委託費の確保等を取る収入面での向上が期待できるため、双方にとってメリットが生じると述べられている。2020年11月に事業者協力型自家用有償旅客運送を最初に開始した富山県朝日町における取組を簡潔に紹介し、「過疎地のタクシー会社は自治体と一体で事業をしないと生き残れない」という思いから運行管理を受託したということを示している⁵。

このように、事業者協力型自家用有償旅客運送に関わる研究はいくつかみられるものの、その詳細を分析した研究は乏しい。兵庫県養父市の事例は事業者協力型自家用有償旅客運送

⁴ 松崎（2017）では自家用有償旅客運送の当時の制度面の紹介をしている。

⁵ 日本経済新聞（2021）の記事を参考に紹介している。

の制度が始まる前の事例を考察していることから、厳密には同制度の活用事例とは言い難いともいえる。また同制度では運営主体と交通事業者への委託費等に詳細について述べられていない状況であることから、その点を明らかにすることが求められよう。

4.5 千葉県いすみ市における事例研究

4.5.1 いすみ市における人口動態の現状

千葉県いすみ市は千葉県南東部に位置する 2020 年 10 月 1 日現在で人口 3 万 5,544 人の市である。いすみ市（2022）によると、千葉市から 45km 圏内、首都圏の主要都市から 75km 圏内に位置している。2005 年 12 月、旧夷隅町（現・夷隅地域）、旧大原町（現・大原地域）、旧岬町（現・岬地域）の 3 町は合併し、現在のいすみ市となった。2022 年におけるいすみ市の面積は千葉県内で 9 番目に広い 157.44 ㎢となる。

いすみ市は日本の他の市町村と同様に人口減少、少子高齢化が進んでいる（図 4.2）。2005 年の合併時には 4 万 2,835 人の人口であったが、2015 年には 3 万 5,544 人と 2005 年比で 11.4% の減少が生じている。地域ごとに確認すると、大原地域、岬地域、夷隅地域の順に人口が多く分布している。2015 年において大原地域には約半数の人口の 46.7% が居住し、次いで岬地域が 35.8%、夷隅地域が残り 17.5% となる。この割合は人口減少が生じて大きく変化がないが、岬地域の人口の割合が増加し、大原地域と夷隅地域の減少が生じていることがわかる。

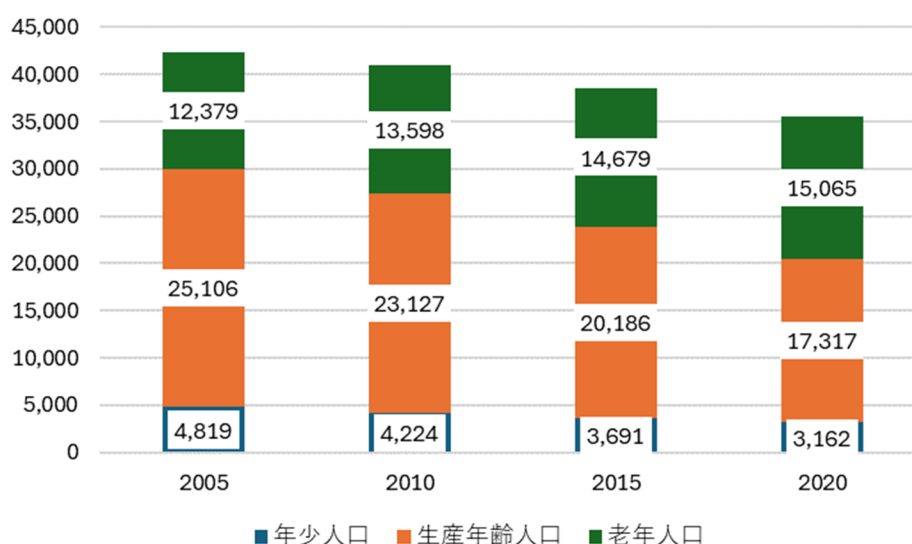


図 4.2 いすみ市における年齢構成ごとの人口の推移 単位：人

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

対して、少子高齢化の状況について触れると、年々高齢者となる老年人口の高まり、若年者である年少人口の減少が顕著である(図4.3)。2015年の人口構成比において生産年齢人口、老年人口、年少人口の割合が多かった。同年における生産年齢人口は2万186人、老年人口は1万4,679人、年少人口が3,691人となる。その割合について、生産年齢人口が52.4%であるのに対し、老年人口が42.4%、年少人口が9.6%となり、少子高齢化の状態であることがわかる。時系列的に確認しても、老年人口の割合が急速に高まり、年少人口の割合の減少が続いていることがわかる。

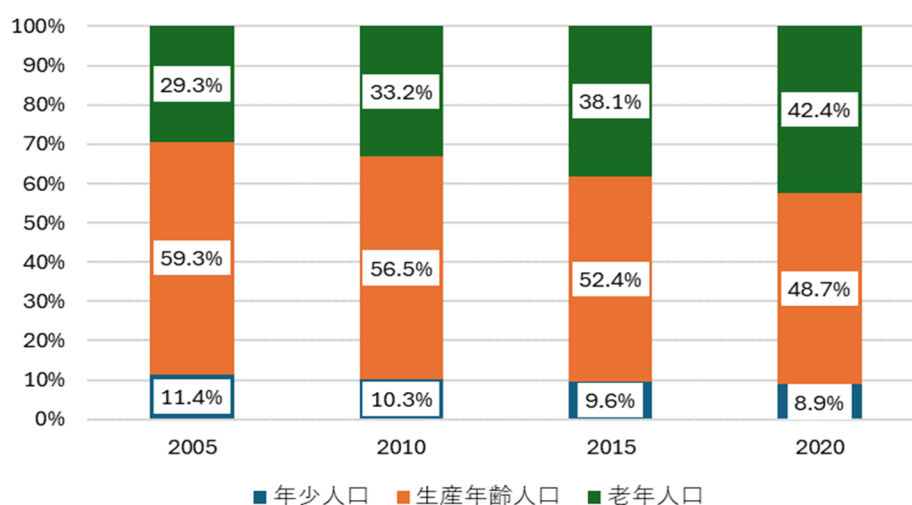


図 4.3 いすみ市における年齢構成ごとの人口割合の推移 単位：％

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

4.5.2 いすみ市における公共交通の現状

公共交通について述べると、鉄道、バス（いすみシャトルバス、市内循環バス）、デマンド交通（乗合タクシー）、そして自家用有償旅客運送が存在する⁶⁷。

鉄道は JR 外房線の大原駅、太東駅、長者町駅、三門駅、浪花駅の 5 駅を有し、いすみ鉄道では大原駅、西大原駅、上総東駅、新田野駅、国吉駅、上総中川駅の 6 駅をそれぞれ市内に有する（表 4.3）。その駅の 1 日平均乗車人員を確認すると、相対的に JR の駅の利用者が多いことがわかる。このうち、2019 年において最も利用者の多い駅は大原駅であり、次いで、太東駅、長者町駅となる。ただし、JR 駅の中でも三門駅と浪花駅は無人駅となる。一方でい

⁶ 他にもいすみ市内においては福祉タクシー、スクールバスといった利用者が特定の方に限られた輸送もいすみ市では移動手段の確保、維持のために行われている。

⁷ 千葉県の公共交通に関わる研究は松崎（2016、2023）、松崎・須田（2022）などが挙げられる。

表 4.3 いすみ市内の鉄道駅における 1 日の平均乗車人員の推移 単位：人

駅名	路線名	2015	2016	2017	2018	2019
大原駅	JR外房線	1,630	1,608	1,598	1,542	1,402
	いすみ鉄道	368	369	365	324	281
太東駅	JR外房線	528	511	493	488	436
長者町駅		421	402	357	341	334
西大原駅	いすみ鉄道	18	13	15	13	11
上総東駅		40	40	35	30	28
新田野駅		14	15	17	17	14
国吉駅		143	142	140	132	95
上総中川駅		8	8	9	10	12

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

すみ鉄道は起点の大原駅を除くと国吉駅の利用者がもっと多い。国吉駅は夷隅地域の中心駅であり、周囲に市役所の夷隅庁舎や大規模な医療施設も近くにある。全体として、各地域に拠点となる駅が存在するものの、利用者は減少傾向にあると言えるであろう。

続いて、バスについて述べる。いすみ市内には民間のバス事業者独自の路線は不在となっている。代わりに、同市内にはいすみシャトルバスと市内循環バスが運行されている。

いすみシャトルバスは既存のバス路線の撤退を受けて、2001 年 3 月よりいすみ市が運行する路線である。運行する交通事業者は既存のバス路線運行時と同様に小湊鉄道となる。このバス路線は夷隅地域の増田橋と茂原市の JR 茂原駅の 19 停留所を結ぶ路線であり、2020 年度時点で毎日 5 往復が運行されている。夷隅地域に 18 の停留所があるほかは、JR 茂原駅のみに停車することから夷隅地域内もしくは夷隅地域と JR 茂原駅との間における利用者に限定される。

いすみシャトルバスの利用者数は減少傾向にある（表 4.4）。直近の 2020 年度は 1 万 5,029 人となり、2016 年度に比べて 49.0%の減少となっている。利用の特徴として、茂原駅行きは始発の 1 便の利用者が最も多く、以降の便の利用者は減少していく傾向にある。対して、増田橋行きは 2 便から 4 便において比較的用户が多い傾向にある。これより、夷隅地域の利用者が JR 茂原駅に行く移動の足として使われている可能性がある。

表 4.4 いすみシャトルバスの年間利用者数の推移⁸ 単位：人

	茂原駅行						増田橋行						合計値
	1便	2便	3便	4便	5便	合計値	1便	2便	3便	4便	5便	合計値	
2016	6,114	3,879	2,136	1,897	754	14,780	1,862	2,775	3,352	3,431	3,254	14,674	29,454
2017	5,049	3,445	2,255	1,510	497	12,756	1,451	2,694	3,183	2,982	1,856	12,166	24,922
2018	4,525	3,503	2,073	963	352	11,416	1,225	2,552	3,502	2,620	1,716	11,615	23,031
2019	5,596	3,474	2,175	1,137	351	12,733	1,075	2,493	3,458	2,903	2,126	12,055	24,788
2020	3,641	2,056	1,225	687	245	7,854	833	1,413	2,040	1,853	1,036	7,175	15,029

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

表 4.5 いすみシャトルバスの経営成績の推移 単位：円

	運行経費	運行収入	行政負担額	収支率
2016	12,929,760	12,244,720	685,040	94.7%
2017	15,176,700	10,627,050	4,549,650	70.0%
2018	17,840,520	9,190,700	8,649,820	51.5%
2019	18,005,700	9,319,300	8,686,400	51.8%
2020	18,170,892	5,519,000	12,651,892	30.4%

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

いすみシャトルバスの収支は年々悪化する傾向にある（表 4.5）。2020 年度は運行収入が 551 万 9,000 円であったのに対し、運行経費が 1,817 万 892 円と収支率が 30.4%であった。赤字分は行政が負担していることから、いすみ市の負担も増している。新型コロナウイルスのまん延の影響を受ける 2020 年度以前から収支率が 100%を下回っていたものの、必ずしも低い値ではなかった時期もある。

続いて、市内循環バスはいすみ市全域を運行するバス路線である。このバスは交通空白地域の解消と交通弱者の足を確保するために 2007 年 12 月より実証運行を開始し、その後、2008 年 12 月において本格運行となった。いすみ市が運行する路線であり、運行はいすみシャトルバスと同様に、小湊鉄道に運行を委託している。市内循環バスはいすみ市内の 76 の停留所を 2 台の車両を用いて結ぶ路線であり、2020 年度時点で月曜から土曜日（祝日の場合は運休）のうち内回り、外回りとも 6 便の運行となる循環路線である⁹。市内 3 地域を循環する中で、太東駅、長者町、大原駅や国吉駅を通り、市内の主要な施設も経由する。利用者は市

⁸ いすみ市（2022）に記載されているデータに一部齟齬があるため、補正して算出、掲載している。

⁹ 使用される車両は日野自動車のポンチョとなる。

内外の人が利用可能である。

市内循環バスの利用者数は増加傾向にある（表 4.6）。直近の 2020 年度は 2 万 3,826 人となり、2016 年度に比べて 43.8%の増加となっている。いすみシャトルバスと対照的に、堅調な利用動向がうかがえる。利用の特徴として、内回りは 1 便、3 便や 4 便において利用者が多く、外回りは 2 便から 5 便にかけて利用者が多い傾向がある。

表 4.6 市内循環バスの年間利用者数の推移 単位：人

	内回り								外回り								合計値
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	合計値	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	合計値	
2016	1,801	787	1,874	1,899	1,044	878	580	8,863	822	1,564	1,849	1,173	1,390	913	7,711	16,574	
2017	1,868	506	1,985	2,329	1,152	1,190	429	9,459	663	2,243	2,023	1,062	1,543	701	8,235	17,694	
2018	1,542	515	2,445	2,819	1,510	1,579	687	11,097	751	3,213	2,431	1,384	1,790	786	10,355	21,452	
2019	2,612	421	2,760	3,117	1,823	1,428	391	12,552	747	3,429	2,707	2,057	2,038	687	11,665	24,217	
2020	2,760	926	2,600	2,641	1,998	1,256		12,181	737	3,433	2,604	2,109	2,077	685	11,645	23,826	

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

一方で、市内循環バスの収支は年々悪化する傾向にある（表 4.7）。2020 年度は運行収入が 219 万 2,650 円であったのに対し、運行経費が 2,544 万 9,600 円と収支率が 8.6%になっている。いすみシャトルバスに比べて著しく低い収支率となっている。運行収入の減少が続いているが、この背景には 2017 年に開始した「市内バス無料パスポート」の影響がある（いすみ市、2022）。この制度は 75 歳以上の利用者を対象に、市内循環バス、いすみシャトルバス、運賃が無料となる制度である。市内循環バスにおいては 2020 年度の場合、年間利用者数のうち 9,824 人、割合として 41.6%がこの制度を利用しての乗車となっている。このことから、運行収入の大きな減収につながっている可能性がある¹⁰。

表 4.7 市内循環バスの経営成績の推移 単位：円

	運行経費	運行収入	行政負担額	収支率
2016	22,321,008	5,539,000	16,782,008	24.8%
2017	22,413,240	4,370,650	18,042,590	19.5%
2018	22,413,240	3,721,600	18,691,640	16.6%
2019	22,620,756	3,088,100	19,532,656	13.7%
2020	25,449,600	2,192,650	23,256,950	8.6%

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

¹⁰ いすみシャトルバスにおいては市内バス無料パスポートによる 2020 年度の利用者数が 1,422 人、9.5%と相対的に少ない割合になっている。

次にデマンド交通（乗合タクシー）について説明すると、この交通はいすみ市内全域を対象に、交通空白地域の解消と交通弱者の足を確保するために 2010 年に夷隅地域で運行を開始した。その後、2014 年から大原地域、岬地域でも運行を開始した。2024 年時点において、夷隅地域、大原地域、岬地域をそれぞれに分けて運行をしている点に特徴がある。夷隅地域においては地域を 3 のエリアに区切り、北部エリアと中央エリア間、南部エリアと中央エリア間のみの移動を可能とし、北部エリアと南部エリアを移動する際には中央エリアを経由する必要がある。大原地域と岬地域は各地域内の移動と夷隅地域にある地域の中心となる医療施設であるいすみ医療センターの移動が可能となる。運営主体はいすみ市商工会であり、実際の運行は千葉中央バスに委託されている。運行日は月曜から金曜の平日であり、それぞれの日にある便に予約して利用をする。運行車両はワンボックス車両 8 台であり、夷隅地域 2 台、大原地域 3 台、岬地域 2 台で運用している。

デマンド交通の利用者数は新型コロナウイルスのまん延した 2020 年度を除くとほぼ横ばいである（表 4.8）。直近の 2020 年度の年間乗車人員は 1 万 5,246 人となり、2018 年度に比べて 16.5%の減少となっている。概ね、人口の分布と同様の地域ごとの利用者の状況となっていることがわかる。

表 4.8 デマンド交通の年間利用者数の推移 単位：人

	運行日数	年間乗車人員				月平均乗車人員				日平均乗車人員			
		夷隅地域	大原地域	岬地域	合計値	夷隅地域	大原地域	岬地域	合計値	夷隅地域	大原地域	岬地域	合計値
2018	244	4,088	8,915	5,611	18,604	340	743	468	1,551	16.7	36.5	23.0	76.2
2019	248	3,950	9,175	5,136	18,261	329	765	428	1,522	15.9	37.0	20.7	73.6
2020	248	3,603	7,220	4,423	15,246	300	602	369	1,271	14.5	29.1	17.8	61.5

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

対して、デマンド交通の収支は緩やかな悪化傾向にある（表 4.9）。2020 年度は運行収入が 609 万 8,400 円であったのに対し、運行経費が 4,237 万 4,459 円と収支率が 14.4%になっている。2020 年度の運行経費にはシステム導入費が 411 万 4,700 円を含んでいるが、それを除いたとしても運行経費は徐々に高騰し、運行収入は大きく減少している。市内循環バスと同様に、著しく低い収支率となっている。他のデマンド交通においても、収支率の低さが課題となるが、いすみ市の場合も同様の状況にあると言える。

表 4.9 デマンド交通の経営成績の推移 単位：円

	運行経費	運行収入	行政負担額	収支率
2016	33,122,100	7,709,600	25,412,500	23.3%
2017	33,893,276	7,254,000	26,639,276	21.4%
2018	34,145,276	7,441,600	26,703,676	21.8%
2019	37,807,901	7,304,500	30,503,401	19.3%
2020	42,374,459	6,098,400	36,276,059	14.4%

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

最後に一般タクシーの状況を示す。いすみ市内には東洋交通、エミタスタクシー南総、浪花タクシー、南総タクシーの4社が存在する（表 4.10）。このうち、岬地域と大原地域にはタクシー事業者が所在するが、夷隅地域にはタクシー事業者が不在となる。また事業規模のタクシー事業者は大原地域に集まっている様子がうかがえる。浪花タクシーは大原地域に所在しているが、後述する事業者協力型自家用有償旅客運送の運行管理業務の委託を受けている事業者となる。事業者協力型自家用有償旅客運送の運営主体であるツーリズムいすみが存在するいすみ鉄道の国吉駅から浪花タクシーから最寄り駅の浪花駅まで直線距離で約 8km ある。同じいすみ市内でも比較的遠隔にあることから、運営主体と交通事業者との業務上の対応に影響が生じている可能性もあるといえよう。

表 4.10 いすみ市内のタクシー事業者一覧

会社名	所在地	市内稼働台数	営業時間
東洋交通	岬地域	2台	8：00～17：00
エミタスタクシー南総	大原地域	4台	7：00～22：00
浪花タクシー	大原地域	7台	6：00～24：00
南総タクシー	岬地域	2台	7：00～18：00

出典：いすみ市（2022）を改変し、筆者作成

このように、いすみ市内では鉄道が2路線あるほか、他の公共交通もいすみシャトルバス、市内循環バス、デマンド交通が存在する。特定の利用者向けにはスクールバスや福祉タクシーがあることから、多様な交通手段が存在していることがわかる。鉄道とバス輸送の利用実態は新型コロナウイルスの影響を受けて減少傾向にあり、それを受けて経営成果の低下や横ばいの状態にある。バス輸送だけで2020年度は7,218万4,901円の行政負担分となる。全ての金額がいすみ市負担となるとは限らないが、この行政負担額の削減は求められるといえるであろう。いすみ市の自家用有償旅客運送においては、夷隅地域のみの運行ではあるが他の

交通手段がある中でどのように差別化を図り、協調を図りながら運行に結び付いたのかを示すことが重要となるであろう。

4.5.3 いすみ市自家用有償旅客運送の運行に向けた取り組み

いすみ市における自家用有償旅客運送は、ツーリズムいすみを運営主体としていすみ鉄道国吉駅を中心とする夷隅地域で運行している¹¹。観光庁（2023）によると、ツーリズムいすみは前身の組織として2018年4月に商工会、農泊・魚泊、アクティビティ、交流事業者、宿泊事業者、交通事業者、いすみ市役所、いすみ市の発展に貢献したい事業者等の参画により「いすみ市農泊・インバウンド推進協議会」が挙げられる。2年間の協議会運営の後に、2020年4月、ツーリズムいすみが設立された。その後、候補DMOの3年間の中でも事業実施体制の強化を図りながら、地域の幅広い合意形成を得ながら、2023年9月26日付けで官公庁「登録観光地域づくり法人（登録DMO）」に認定され、観光地域づくり法人（DMO：Destination Marketing Organization）となった。

ツーリズムいすみの所在する夷隅地域は観光資源に恵まれた地域である。一般社団法人ツーリズムいすみ（2021）によると、同地域には菜の花や桜の咲く時期を中心に多くの環境客が訪れ、自然や歴史などの魅力的な観光コンテンツがあるという¹²。しかしながら、朝日新聞（2021）や一般社団法人ツーリズムいすみ（2021）によれば、夷隅地域では2019年8月末に国吉駅前で営業していたタクシー事業者の廃業によって、観光地を周遊する来訪客や移動手段における課題を抱える状況になった。この当時、夷隅地域ではデマンド交通を運行していたものの、土日祝日は運行されておらず、国吉駅には周辺に観光拠点多いものの、駅から貸自転車しかない状態であった。このような観光地での二次交通の問題に加え、夷隅地域には公共交通空白地域の存在し、地域住民の病院やスーパーなど日常に使用される交通手段の必要性があった¹³。

ツーリズムいすみにおいては地域の交通事情を考慮する中で、観光地域づくり法人として

¹¹ 以下の説明は参考資料の記載のない箇所について2024年4月、5月に実施した、いすみ市役所水産商工観光課、並びにツーリズムいすみオペレーター、ドライバーによるインタビューと、いすみ市提供資料に基づくものである。また自家用有償旅客運送の運行開始の時期に関わった運営主体の担当の方からも電話でのインタビュー調査を2024年6月に行っている。

¹² 一般社団法人ツーリズムいすみ（2021）によると、国吉駅を降りると夷隅地域内には出雲大社、万木城、行元寺、そして高秀牧場などの観光地がある。また地域の中核となる医療施設いすみ医療センターも存在することから、観光地や生活において欠かせない施設が多々存在する地域とも言えよう。

¹³ ツーリズムいすみでは観光と地域づくりの観点から、DMOであるツーリズムいすみ自身が観光地域交通に関わる交通課題について解決するという志向があった。その際には一般財団法人運輸総合研究所（2020）を参考に検討をしてきた。

の観光客の二次交通の整備を図ると同時に、夷隅地域内の地域交通の改善に向けて取り組み始めた。

ツーリズムいすみは2021年4月より自家用有償旅客運送の運行を開始した。この間、自家用有償旅客運送の制度に変化があり、2020年11月には先述した事業者協力型自家用有償旅客運送が制度化されたこと、また地域住民だけでなく、観光客を含む来訪者も運送の対象として法律上明確化された。2020年4月のツーリズムいすみの設立からわずか1年で、自家用有償旅客運送の制度変化から5か月後の運行開始となった。このような早期の進展にはキーマンの存在も大きい。自家用有償旅客運送の運行に際して、キーマンとなるツーリズムいすみの職員、いすみ市職員、近隣の市町村の職員は連携して取り組んだ。特に、ツーリズムいすみの職員は元来、国の省庁に勤務しており、独自のつながりを通して自家用有償旅客運送の制度等の情報を一早く把握することができた。さらにDMOなど観光制度等に明るい近隣の市町村の職員も関わり、いすみ市職員が協議会に関わる交通事業者等と調整を行うことで事業者協力型自家用有償旅客運送の運行が可能となったともいえよう。

事業者協力型自家用有償旅客運送の運行に際して、国土交通省の「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」を提示しており、このプロセスの活用を通していすみ市における導入の可否が検討された¹⁴。国土交通省自動車局旅客課（2020A）によると、事業者協力型自家用有償旅客運送の運行には地域における関係者間の協議が必要となるが、いすみ市地域公共交通活性化協議会ではこのガイドラインに即して、交通事業者（バス・タクシー）に対して、地域の交通ニーズに対応した交通の導入の提案の有無を確認した。結果として提案がなかったことから協議が調い自家用有償旅客運送の運行が決まった¹⁵。事業者協力型自家用有償運送を採用した背景には専門性を要する運行管理や車両整備管理を運営主体であるツーリズムいすみが独自に行うことが容易でないことが挙げられる¹⁶。また交通事業者に任せることで、スムーズな運行管理を行い、安全性を保つことが可能になることも事業者協力型を採用した理由である。これにより、利用者に対しても、ホスピタリティの高いサービス、観光コンテンツとしての活用につながり、観光輸送と地域輸送の両立を可能にするとされている。この際の委託先は運行管理と車両整備管理業務についていすみ市内の大原地域にある浪花タクシーに委託することになった。先述したように、夷隅地域にはタクシー事業者が不在とな

¹⁴ 自家用有償旅客運送以外による交通課題への対応も検討されたが、既に複数の交通手段がある中でデマンド交通のような相乗ではない個々の輸送ニーズがあったために自家用有償旅客運送の導入が検討された。

¹⁵ 先述のように夷隅地域はタクシー事業者の撤退後、交通空白地域が存在する中で、他の交通事業者においても事業化が難しいということが協議会で論じられていたという。

¹⁶ 加えて、運営主体が非営利組織などの非営利事業者であれば、事業者協力型を採用することが可能であるという制度上可能であることも同制度を採用した理由として挙げられる。

る中で、大原地域の交通事業者への依頼となった。いすみ市とのインタビューによれば、地域の事業者から選定をする中で、当該事業者を選定された。

このように、いすみ市において自家用有償旅客運送の運行は地域のタクシー事業者の撤退に伴い生じた交通課題をきっかけとしている。これに対して、DMO であるツーリズムいすみにおいては観光客への二次交通としての対応をする中で、地域住民への地域交通としての対応を図ることで夷隅地域における交通課題への対応を行っている。この間、自家用有償旅客運送の運行に向けて、同制度の制度変更があり、その制度変更がツーリズムいすみによる取り組みを可能にしたものともいえる。また事業者協力型自家用有償旅客型運送の実現に向けて、地域の交通事業者との協調が求められるわけであるが、その協議もスムーズに進んだことが地元のタクシー事業者が関与することにもつながり、結果として構想から数か月での運行開始につながったともいえるであろう。その際にはキーマンとなる主導的な立場の人物の存在が大きく、専門的な知識を有する制度等の情報を一早く入手し、その理解を通して実現に向けて関係主体との合意形成に向けて取り組んでいたともいえる¹⁷。

4.5.4 いすみ市自家用有償旅客運送の現状

いすみ市自家用有償旅客運送の現状について、その輸送状況や運行概要を説明する。2021年4月に運行を開始に際して、ツーリズムいすみでは予約方式や運行形態、運行費等の運行を具体化するための事項が定めた。いすみ市の自家用有償旅客運送の概要を野村（2021）に即して現状を示す（表 4.11）。

運行開始以降、当初は実証運行として土日みの運行であったものの、本格運行時には平日も含めた年中無休での運行となった。また実証運行時は夷隅地域内のみの送迎であったが、その後、夷隅地域内の発着であるならばいすみ市内に留まらず、いすみ市外との輸送も行うことになった。この際、近隣の市町村のみならず、横浜市への通院輸送など他都県まで移動を行うケースもあったという。したがって、地域の移動の足に限らない需要実態があるともいえる。ただし、観光輸送と地域輸送の双方が主眼となるいすみ市の自家用有償旅客運送において、横浜市への通院輸送のように運行の趣旨と離れた輸送が増加すると既存の交通事業者の経営を圧迫することにもつながり、本来の運行目的である地域課題の解決につながらない可能性も出てくる¹⁸。他にも待機場所として国吉駅だけでなく、国吉駅から至近のいすみ

¹⁷ 松崎（2020）において、函館市郊外部の住民組織が主導して運行したバスについて紹介しているが、この際にも主導的な立場の住民が存在し、バスの運行につながっていた。つまり、キーマンとなる主導的な立場の存在は交通を運行していくために重要となるであろう。

¹⁸ 2020年の道路運送法の改正から時間を要していないために、遠方への輸送は国としても容認しているが、長期的にみると難しくなるのではないかと指摘していた。

表 4.11 2024 年 4 月時点におけるいすみ市自家用有償旅客運送における運行の概要

項目	内容
運行開始日	2021 年 4 月
予約方式	LINE、電話
運行形態	エリア内（旧夷隅町内）運行 エリア内を始発、終着とするならばエリア外も輸送 ＊国吉駅やいすみ医療センターでの車両待機も行う
運行日	年中無休（運行開始時は土日のみ、平日にはデマンドが運行）
事務所所在地	一般社団法人ツーリズムいすみ内（国吉駅隣接、旧夷隅町商工会）
協力事業者	浪花タクシー有限会社
運行時間	9 時から 17 時
登録者数	非登録制
ドライバー数	1 名
オペレーター数	2 名
運行車両数	ワゴン車 2 台（8 人乗り）
種別	交通空白地有償運送
旅客の範囲	地域住民及び観光旅客
運賃	（１）距離制 初乗り 1.27 km 320 円 加算 272m 60 円 （時速 10 km以下の走行時間につき、100 秒ごとに 60 円） 深夜・早朝割増 2 割増し （２）時間制（観光目的での利用を主とし、旅客の観光目的での利用の申し出があり、旅客の 1 回の利用人数が 2 人以上の場合に適用） 初乗 30 分まで 2,200 円 加算 30 分までごとに 2,200 円 （３）迎車料金 1 回 180 円
備考	キャッシュレス決済可（クレジットカード、交通系 IC） いすみ市福祉タクシー利用券利用可

出典：一般社団法人ツーリズムいすみ（2021）、いすみ市（2022）、国土交通省関東運輸局（2021）、いすみ市インタビュー調査内容より筆者作成

医療センターも活用しており、その利用者向けの輸送の対応も行っている¹⁹。

ドライバー、オペレーターは地域の人材を活用している²⁰。地域経済への影響を考慮し、地域住民により採用されている。ドライバーはツーリズムいすみと業務委託契約を結ぶ1名の人員での運行である。運行開始当初は4名のドライバーがいたが、以降減少し続けたことにより人員不足が顕著な状況になっている。完全歩合制での給与であり、収入の7割がドライバー、残り3割がツーリズムいすみに帰属する。運賃がタクシー運賃の6割程度であることから、ドライバーは必ずしも多くの収入を得ることができないともいえるであろう。現在のドライバーは大原地域に居住し、夷隅地域まで自身の運転で通勤している。元来、観光バスの運転手をしており運転の技能を有し、地域の地理にも明るい。退職後における仕事として、現在の仕事に従事している状況にある。運転手にはお客様対応や可能であれば観光ガイドとしてのホスピタリティ、ある程度知識のある人材が必要であるが、そのような人材の確保の難易度が高い。DMOとして自家用有償旅客運送に適した人材を確保することは容易ではないことが理解できる。

一方でオペレーターはツーリズムいすみに2名が所属している。オペレーターには1日に9,300円の日当が支払われ、ツーリズムいすみに雇用されている。この金額は地域おこし協力隊の報酬金額基準である月額192,000円に準じて支払われている²¹。ドライバーと同様に地元の従業員の活用することで対応をしている。交代制で担当をしているものの、運転手同様に人員の確保が容易ではない状況が続いている。オペレーターの業務は利用者からのLINEや電話での予約を受けて、運転手にLINEで知らせるなどの予約管理を行う。予約方法は地域の高齢者が多いこともあり電話での予約が多い状況にある²²。また運転手がまとめた運行管理表をオペレーターが取りまとめるなどを行うことや運転手とともに点呼等の運行管理業務もある。オペレーターは事務所で、運転手は車内で地域の観光の案内をするなどして観光地のサポートをしている。

ツーリズムいすみではドライバーの確保に向けて、いすみ市では市の広報誌配布時にドラ

¹⁹ この対応は運行開始の間もない時期から始まったものであるが、利便性の向上につながる意味だけでなく、利用者を確保することができるためツーリズムいすみ、運転手の増収にもつながるともいえる。

²⁰ ツーリズムいすみでは経営理念の中で地域における多様な関係者との共同を示しており、その考えもあり可能な限り地域の人材を活用している。

²¹ いすみ市ホームページによると、地域おこし協力隊とは、総務省が2009年度から取り組んでいる事業である。条件不利地域等の地方公共団体が、都市地域から地域活性化に意欲のある人材を「地域おこし協力隊」として委嘱し、一定期間地域に居住し地域協力活動を行うことで、地域課題の克服とともに、隊員のその地域への定住・定着を図る取組みとなる。

²² なお決済方法についても、同様の背景から現金での支払いが主流になっている。

イバー募集の案内をしたり、オペレーターとの連携を見直し、効率化を図ることや既存ドライバーによる新規ドライバーの研修を行うなどの対応を行っている。

次に車両の状況を示すと、ツーリズムいすみでは8人乗り車両2台で運行している。ただし、ドライバーが不足しているため事実上1台のみの稼働となっている。後述するように、利用者は増加傾向にあるものの、ドライバー不足から車両が遊休の状態になっている。いずれの車両もいすみ鉄道の車両と同様のラッピングを施すことで利用者からも認知されやすい状況にあることがわかる。

ツーリズムいすみの拠点となる国吉駅は夷隅地域の中心となる駅である。国吉駅に隣接する事務所には旧夷隅町商工会が併設されており、この事務所をツーリズムいすみが活用し、自家用有償旅客運送や観光業、貸自動車などの業務が行う。観光案内所だけでなくコワーキングスペースとしても活用されており、地域の観光、それ以外の拠点として活用されている。自家用有償旅客運送に関して、この事務所に隣接する駐車場に運行車両2台が置かれており、予約に応じて配車する。また事務所ではオペレーターによる予約・配車業務が行われる。

いすみ市自家用有償旅客運送の利用者の動向を確認する（図4.4、表4.12）。利用者は着実に増加している。運行開始当初、反響が小さく、新型コロナウイルスの影響を受けて観光客の利用がみられなかった。そのため、利用実績が伸び悩んだ。この対応策として、地域の高齢者を対象に電話受付業務の体制の拡充、福祉タクシー券の利用を可能としたほか、ワクチン接種への送迎可能であることを利用者に対して示した。この結果、運行から3か月を経過した2021年7月以降、利用者が増加し始めた。近年では予約希望が重複した際には対応が

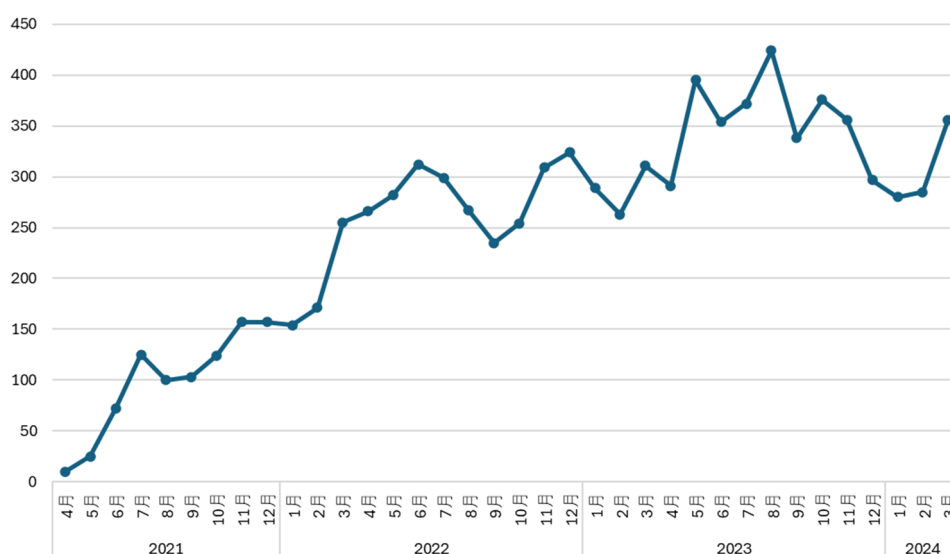


図4.4 いすみ市自家用有償旅客運送における利用状況の推移 単位：人

出典：いすみ市提供資料より筆者作成

表 4.12 いすみ市自家用有償旅客運送における 2023 年度の利用状況

	利用日数	利用内訳（人）				乗務距離 (km)
		地域住民	内福祉タクシー券	観光客	合計	
4月	30	267	151	24	291	1,627
5月	31	374	232	21	395	2,093
6月	30	342	229	12	354	2,200
7月	31	362	243	10	372	2,140
8月	31	416	222	8	424	2,525
9月	30	335	141	3	338	2,054
10月	31	366	194	10	376	1,885
11月	30	348	148	8	356	1,852
12月	28	291	112	6	297	1,537
1月	28	273	115	7	280	1,682
2月	29	271	149	14	285	1,665
3月	31	355	157	1	356	1,972

出典：いすみ市提供資料より筆者作成

困難であり、断らざるを得ない状況の時もある。ドライバー不足はその対応をより困難にしている状況にもある。現状、地域住民の利用は中心であり、観光輸送が少ない現状にある。2023 年度の利用状況を踏まえると、90%を超える利用者が地域住民となり、観光客の利用は乏しい。今後、観光客の利用増に向けて、いすみ市では JR、いすみ鉄道などの他の市内の交通と連携して、駅から観光から観光地への送迎や共通券・共通キャンペーンを行っていく予定である²³。

なお先述したように、いすみ市内では複数の交通手段が存在しているが、既存交通への影響は見られないとのことであった。背景には他の交通と異なり、乗合ではなく、個人利用が基本となっていることから利用者の住み分けが行われている状況にある。

いすみ市では自家用有償旅客運送において大きな収益が見込めない中で、補助制度を整備することで運行を金銭的な面で支えている。いすみ市では「いすみ市地域課題解決型観光地域づくり事業補助金」を創設し、事業運営の補助をしている。この補助金はツーリズムいす

²³ 他にも地域特性を踏まえたのちに、都心からの多拠点居住コンテンツ、環境教育コンテンツ、そしていすみ鉄道とのコンテンツの提供といった取り組みを行うことで観光輸送の増加を目指して取り組むとされている。例えば、成田空港などのターミナル送迎型の誘客コンテンツや自然環境を活かした環境優雅や誘客コンテンツ、移住・お試しコンテンツが施策として挙げられている。

みに対して、地域や観光の移動手段につながるような取り組みを戦略的な事業として支援し、観光客や関係者の満足度の向上、地域経済の活性化に向けて補助されるものである。このうち、二次交通等地域交通マネジメント事業では地域交通のマネジメントに関する支援があり、①運行車両の取得・整備等の維持管理に要する経費、②運行管理に必要な事務所・整備等の維持管理に要する経費が補助される²⁴。補助率は①について補助対象経費の10分の10以内、②について補助対象経費の3分の2以内とされている。

この制度が創設された背景にはツーリズムいすみにおける事業の公益性を前提とする経営理念、交通の収益不足への懸念への対応がある。ツーリズムいすみにおける取組は地域として稼ぐ、地域の視点で経営する、多様な地域と協働するそして観光地域づくりのかじ取り役として公益性が高い事業が多いとされている。しかしながら、人材や情報収集発信能力、広報能力、そして連携調整能力が不足していることから事業実施のための経済的な課題が認識されていた。実際、ツーリズムいすみでは観光事業を収益事業、交通事業を非収益事業自家用有償旅客運送としていた中で、両事業において収益面で厳しい状況にある。いすみ市では公益性が高いものの、不足する資金を補うために上記のような補助制度を設けている。この制度により補助を受給することで収支を安定させ、自家用有償旅客運行の運行することにつながっている。他にも人的支援（地域おこし協力隊）や市職員が担当者としての業務を通じた連携を図る対応も行っている。

このように、いすみ市の自家用有償旅客運送では運行開始以降、着実に利用者は増加している状況にある。その現状は観光輸送と地域輸送のうち、地域輸送が大部分を占めていることから観光輸送の増加が課題となっている。観光輸送では地域内の輸送だけでなく、いすみ市外の遠隔地との輸送を行うことで利用者の増加をつなげる可能性があるものの、本来の事業の趣旨とは異なる輸送となる可能性もあることから、十分に留意する必要があると言えよう。その輸送に際して、いすみ市の自家用有償旅客運送においてはドライバーやオペレーターの不足が課題となっている。全国的な人員不足が生じている中で、ドライバーは通常のタクシーよりも少ない運賃の中で歩合制の収入となる。運賃も一部が運営主体に渡ることを踏まえると人員の確保は容易ではない。またいすみ市の場合、観光輸送と地域輸送の知識を有するドライバーが求められることから、より人員の確保を困難にしている可能性がある。ツーリズムいすみやいすみ市でもオペレーターも含めて人員の確保が課題としているが、好調な利用が続いていることから早期の確保が待たれるともいえよう。

²⁴ 他にも戦略的な観光地域づくり事業への補助も行われ、主に人的資源に関わる内容に補助される。

具体的には①観光地域づくり戦略策定のための調査・研究等に関する経費、②観光コンテンツ造成を通じたガイド等の人材育成に要する経費が挙げられる。補助率は①について補助対象経費の10分の10以内、②について補助対象経費の3分の2以内とされている。

4.5.5 いすみ市自家用有償旅客運送からの示唆

いすみ市では自家用有償旅客運送の運行を始めたわけであるが、事業者協力型自家用有償旅客運送を運行している。その際には、先述したように事業者協力型自家用有償旅客運送において期待される効果が利用者、運営主体、交通事業者においてそれぞれ存在する（表 2.1）。このうち、本章では交通事業者における委託費の確保等による収入面での向上について確認する。

事業者協力型自家用有償旅客運送は一部業務を交通事業者に委託して運行がなされる。その際、いすみ市の事例ではツーリズムいすみから大原地域にある浪花タクシーに業務委託をして運行をしている。その際には浪花タクシーより委託料が支払われるわけであるが、委託料は月 7,500 円で契約をしている。比較的割安な委託料のもとで交通事業者が業務を受託している状況にある。この金額はライセンス契約程度とのことで委託している。

タクシー事業者はタクシー運行に関わる人員で運行管理と車両整備管理を行うため、自家用有償旅客運送の委託業務そのものはタクシー事業者と同様の業務となる。そのため、タクシー事業者における業務の追加的な負担が小さいものと想定される。ただし、いすみ市の自家用有償旅客運送の委託業務はタクシー事業者における限られた人員の中で対応をしていることから、タクシー事業者との双方の業務をこなすことが容易ではない場合もある。実際、浪花タクシーとの業務の対応が発生する際には電話でやり取りをしているが、浪花タクシーにおいても限られた人員で対応をしているため、スムーズにやり取りができない場合もあるとのことであった。

このように、タクシー事業者が自家用有償旅客運送の業務を行うことにより一定額の収入を得る機会になっている。また、それに伴う直接的な追加的な費用負担は生じていない状況にあるともいえる。ただし、限られた人員での対応となることからその対応を緩和するような取り組みは必要となるであろう。

4.6 まとめ

本章では千葉県いすみ市を事例とする事業者協力型の自家用有償旅客運送について考察してきた。いすみ市においては DMO であるツーリズムいすみが自家用有償旅客運送の運営主体となり観光輸送への対応をする中で、地域輸送への対応も行っていた。このような対応が可能になった背景には、自家用有償旅客運送に関わる制度的な変化により同運送で観光輸送への対応が法的に明確化したことが影響していた。こうした制度的な変化に対して、ツーリズムいすみやいすみ市、近隣の市町村の行政担当者は制度の情報を収集し、その情報をもと

にいすみ市内の関係各所を調整することで自家用有償旅客運送の運行を進めてきた。いわば、キーマンとなる存在はいすみ市の自家用有償旅客運送の運行において欠かせないものであったとも言えよう。

この時期の制度変化の1つが事業者協力型自家用有償旅客運送である。事業者協力型自家用有償旅客運送の運送が選択されたのも、キーマンの存在が大きい。いすみ市においては市内のタクシー事業者に委託することで事業者の協力のもと自家用有償旅客運送が運行されていた。その委託事業者の決定においては、地域内の交通事業者との調整もスムーズに行われたことから短期間で運行開始となった。運行実務の一部において、運営主体からタクシー事業者に委託することで成り立っているが、タクシー事業者の既存業務の一部を通して自家用有償旅客運送の業務にも対応していた。つまり、タクシー事業者において事業者の本来業務と自家用有償旅客運送の業務は共通費ともいえるであろう。ただし、タクシー事業者においては人員不足が生じておりタクシー事業者における本来業務を行いつつ、自家用有償旅客運送の業務を行うことによる負担が生じていることがうかがえた。また運営主体からタクシー事業者に対しては、必ずしも多額の金額ではないが委託費が支払われている状況にあり、一定程度の収入を得る機会にもなるといえよう。

一方で運営主体の視点から見ると、低額な委託料は運営負担の低減につながる。またドライバーの賃金は完全歩合制であるために運営主体としての費用負担が生じない。先に示したハイヤー・タクシーと乗合バスの走行キロ当たり原価の項目で人件費や一般管理費は全体の費用の多くを占めていることを踏まえると、運営主体においては運営上の費用負担の抑制につながっていることがわかる。ただし、ドライバーやオペレーターの人員不足が生じていることから、その確保が課題である。特に、ドライバーの確保は利用者の増加が生じている中で喫緊の課題であり、遊休となっている保有車両の活用、観光輸送、地域輸送の改善にもつながるであろう。

このような点を踏まえると、タクシー事業者を含めた交通事業者における本来の業務と自家用有償旅客運送の双方の業務を行うことは費用面で効率的な輸送が可能であるともいえる。現状では自家用有償旅客運送の制度上の観点からやむを得ないところもあるが、交通事業者が自家用有償旅客運送のような運送行為を同時に行うことも検討することも求められるのではないであろうか。

今後の研究課題として、他の地域における事業者協力型の自家用有償旅客事例を取り上げていくことや需要面における行動の分析が挙げられる。いすみ市の事例では運営主体がタクシー事業者に業務委託を行うことで運行しているが、その際の委託費は比較的割安であった。例えば、この委託費自体もより高額なものであればタクシー事業者における収入も増加すると考えられるが、他の地域の事情を通して、実態を詳らかに把握することができるであろう。

他にも事業者協力型自家用有償旅客運送に直接関わる内容ではないが、観光輸送と地域輸送の双方の運送を運営主体が担っている。いすみ市の事例では輸送の大半が地域輸送であるものの、観光輸送が少数である。双方の需要を獲得することで利用者やドライバーの収入増加にもつながる。その取り組みとして、例えば、ダイナミックプライシングの概念を観光輸送と地域輸送の需要者に分けて導入するなどの対応が可能なのかを検討するのも一考に値するといえよう。

謝辞

インタビュー調査にあたっては、いすみ市役所水産商工観光課の皆様、並びに運行当初の立ち上げの担当者の方に多大なるご協力をいただきました。この場を借りて、御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 青木亮編著 (2020)『地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店.
- 2) 青木亮 (2020A)「第 13 章持続ある公共交通維持策へ」pp.215-230.青木亮編著『地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店.
- 3) 青木亮 (2020B)「過疎地域の公共交通代替策に関する考察」『農業および園芸』第 95 巻第 3 号 pp.191-200.
- 4) いすみ市 (2022)「いすみ市地域公共交通計画」いすみ市 (参考 URL https://www.city.isumi.lg.jp/material/files/group/16/public_transport_plan_.pdf 最終閲覧日 2023 年 9 月 30 日) .
- 5) 一般財団法人運輸総合研究所 (2020)『観光と地域交通に関する研究会報告書』.
- 6) 一般社団法人ツーリズムいすみ (2021)「千葉県いすみ市の地域 DMO が市内交通空白地域での自家用有償旅客運送を開始 DMO が地域交通のマネジメントを担う全国的な先進事例に」(参考 URL <https://isumi-tourism.jp/tourism/wp-content/uploads/2021/03/press210402.pdf> 最終閲覧日 2023 年 9 月 29 日) .
- 7) 小田切宏之 (2010)『企業経済学第 2 版』東洋経済新報社.
- 8) 観光庁 (2023)「観光地域づくり法人形成・確立計画」(参考 URL <https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001633936.pdf> 最終閲覧日 2024 年 3 月 30 日) .
- 9) 切通堅太郎・西藤真一・野村実・野村宗訓 (2021)『モビリティと地方創生』晃洋書房.
- 10) 國井大輔・喜多秀行 (2022)「過疎地域の公共交通におけるライドシェア活用の課題と将来展望」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』第 78 巻第 6 号 II 623-II 633.
- 11) 国土交通省 (2019)「参考資料」(参考 URL https://www.cao.go.jp/consumer/history/05/kabusoshiki/kokyoryokin/doc/057_190806_sankou1.pdf 最終閲覧日 2024 年 3 月 19 日) .

- 12) 国土交通省（2023）「地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題」（参考 URL <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001631603.pdf> 最終閲覧日 2024 年 3 月 30 日）。
- 13) 国土交通省関東運輸局（2021）「千葉県いすみ市で関東運輸局管内初となる「事業者協力型自家用有償旅客運送」がスタートしました」（参考 URL <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000234569.pdf> 最終閲覧日 2023 年 9 月 30 日）。
- 14) 国土交通省自動車局旅客課（2020A）「自家用有償旅客運送ハンドブック 令和 2 年 11 月改定」。
- 15) 国土交通省自動車局旅客課（2020B）「地域交通の把握に関するマニュアル」。
- 16) 国土交通省東北運輸局（2024）「令和 6 年版運輸要覧」（参考 URL <https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000285723.pdf> 最終閲覧日 2024 年 3 月 19 日）。
- 17) 高橋愛典（2006）『地域交通政策の新展開 バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ』白桃書房。
- 18) 野村実（2020A）「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』第 31 号 pp.76-86。
- 19) 野村実（2020B）「第 12 章「自家用有償旅客運送」の活用—近畿地方北部の事例から」pp.190-214. 青木亮編著『地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店。
- 20) 野村実（2021）「第 7 章中山間地域のモビリティの現状と課題」pp.107-127. 切通堅太郎・西藤真一・野村実・野村宗訓『モビリティと地方創生』晃洋書房。
- 21) 松崎朱芳（2016）『都市における乗合旅客自動車輸送』晃洋書房。
- 22) 松崎朱芳（2017）「交通空白地域の解消に向けた非営利組織の活用」『研究員の視点』一般財団法人交通経済研究所。
- 23) 松崎朱芳（2020）「第 10 章住民組織によるバス路線開設」pp.157-170 青木亮編『地方公共交通の維持と活性化』成山堂書店。
- 24) 松崎朱芳・須田昌弥（2022）「コミュニティバスにおける入札制度に関する一考察：千葉県佐倉市を事例に」『経済研究』第 14 号 pp.19-58。
- 25) 松崎朱芳（2023）「日東交通における組織形態の変遷—分社化と再統合の視点から—」『交通と統計』第 67 号 pp.60-71。
- 26) 宮崎県中山間・地域政策課（2022）「地域で始める移動支援手順書」（参考 URL <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885920300366> 最終閲覧日 2024 年 3 月 19 日）。
- 27) 山内弘隆・竹内健蔵（2002）『交通経済学』有斐閣。

新聞記事

- 1) 朝日新聞「地域・観光の足、有料の自家用車運送 タクシー会社廃業、いすみ・旧夷隅町地区」2021 年 4 月 4 日朝刊ちば首都圏 25 ページ。
- 2) 日本経済新聞「富山・朝日町、マイカー有料送迎実験」2021 年 3 月 29 日朝刊 31 ページ。

第5章 松江市における地域公共交通計画の策定と 地域公共交通の政策課題

5.1 はじめに

地方都市型交通市場では、公共交通同士の競争は皆無ではないが、重要な競争はむしろ自家用交通との競争で、公共交通事業者はしばしば守勢に立たされる。多くの都市ではバスが域内公共交通の主力となっているが、バスは自家用車と道路を共有するため、交通渋滞など自家用車のもたらす外部不経済の影響を受けやすい。地方都市では、すべての交通需要を自家用交通で賄うことは道路渋滞などの外部不経済の見地から望ましくないと判断されることが多く、(公共交通の) 速達性・定時性などの利点を十分に発揮できるようにすれば存続の道はあり、それは社会的に望ましい選択で、それをどのように実現するかが地方都市型交通市場における最大の問題との指摘がある。

外部不経済がない場合でも、自動車を利用できない交通弱者にとって、自動車利用を前提とした地域は生活に支障をきたす。そのため、自家用車の代替財となるような交通サービス、具体的には鉄道や路線バスなどの公共交通を維持することが求められる（青木・須田 2024、p.39・p.206）。

乗合バスを中心とする地域公共交通は、コロナ後も利用者数は従前ほど回復しておらず、地域公共交通を維持する新たなビジネスモデルの構築を考える必要がある中、本稿では、県庁所在地で人口 20 万レベルの地方都市を取り上げて地域公共交通の持続可能性に関する課題などについて現状理解と検討を行う。筆者はこれまで、島根県松江市の乗合バスを例に異なるモード間や地域内での路線同士の連携（接続）、松江市のコミュニティバスと自治会輸送を中心とする地域公共交通を分析しており（加藤 2022a、2022b）、本稿では 2023 年度に策定された同市の地域公共交通計画を中心に考察する。その策定過程を通じて、バス・タクシー事業者側の動向と市（行政）の対応や、事業者がサービス維持のために実施してきた工夫・施策に触れ、地域公共交通の今後のモデルを検討したい。

5.2 松江市における地域公共交通計画の策定過程

5.2.1 地域公共交通計画の位置づけ

松江市では、公共交通全体を捉えた地域公共交通計画の策定を 2023（令和 5）年度に行っ

た。

2006（平成 18）年に「松江市公共交通体系整備計画」が策定され、それを第 1 次計画とし、2011 年の第 2 次計画、2017 年の第 3 次計画に続く、第 4 次計画となるものである。

「松江市総合計画」（2022 年 3 月策定）で目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」を具現化する上で公共交通が果たすべき役割を明らかにし、人口減少社会においても持続可能な公共交通を形成するためのマスタープランになる。

計画の具体的な策定では、「松江市公共交通利用促進市民会議」¹に骨子案や素案が示され、委員からの意見などを聞いて修正作業が行われ、計画案が承認されるプロセスを経た。

同会議は、上記第 1 次計画に基づいて市民・民間企業・交通事業者・行政が協働して公共交通の利用促進を図りながら「だれもが、安心して、やさしく移動できるまち・松江」の実現に必要な事項を協議することなどを目的に 2008 年に設置されたものである。

5.2.2 松江市の概況

松江市の人口は、図 5.1 のように 2000（平成 12）年をピークに減少に転じており、減少の傾向は緩やかであるが、今後も減少が予測されている。

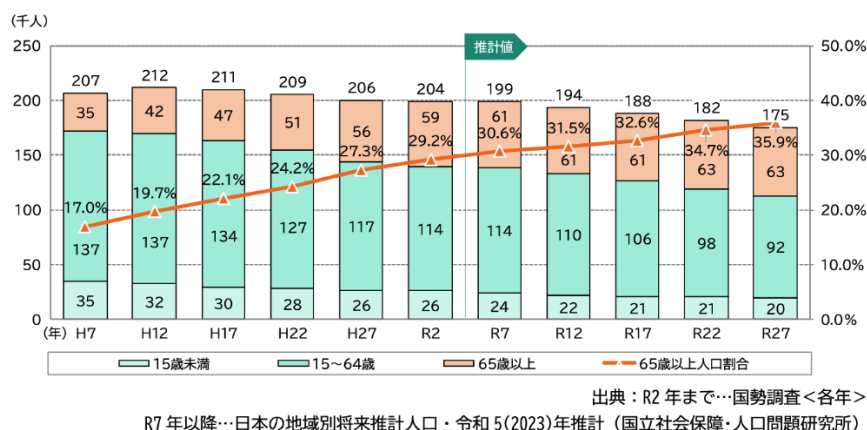


図 5.1 松江市の人口の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』（松江市交通政策課発行、2024 年）、p.16

図 5.2 のように通勤・通学における利用交通手段は「自家用車」が 7 割を占めている。青

¹ 委員は学識経験者と構成団体（松江市公民館長会、松江市町内会・自治会連合会、松江市高齢者クラブ連合会、松江市身障者福祉協会、松江市連合婦人会、松江市コミュニティバス利用促進協議会連絡会、松江商工会議所、連合島根東部地域協議会、交通事業者（一社・島根県旅客自動車協会から選出）、西日本旅客鉄道㈱、一畑電車㈱、国土交通省中国運輸局島根運輸支局、島根県松江警察署、松江市）からなり、事務局は松江市交通政策課が担当している。筆者は 2020 年度から会長を務めている。同会議とは別に「松江市地域公共交通会議」（会長：松江市都市整備部長）も設置されている。

木・須田（2024）で述べられている地方都市型交通市場の典型である。ただ、松江市は旧松江市と周辺の旧町村が広域合併して形成されていて（図 5.3）、人口分布も偏在している状況（図 5.4）で、周辺部は農山村型交通市場の特徴がみられる。松江市は『「地方都市型＋農山村型」交通市場』としてとらえられる²。

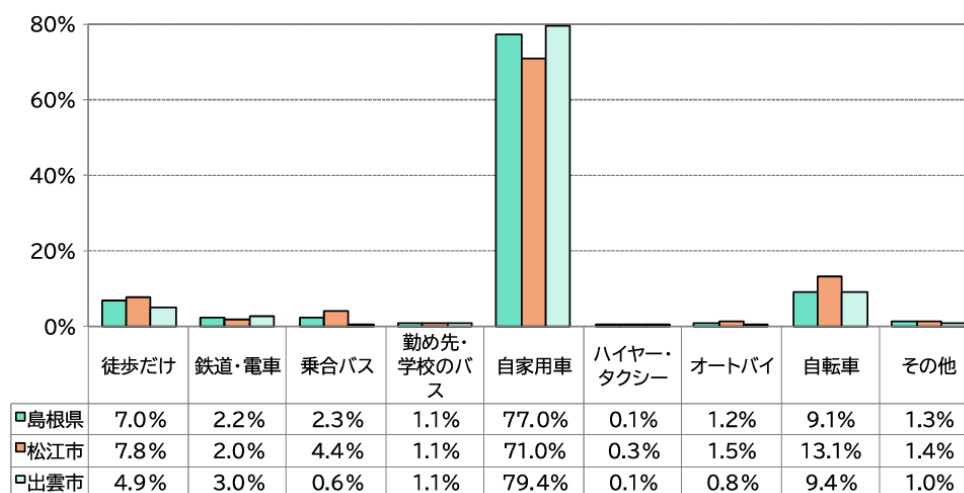


図 5.2 通勤・通学における利用交通手段（2020 年国勢調査）

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.17

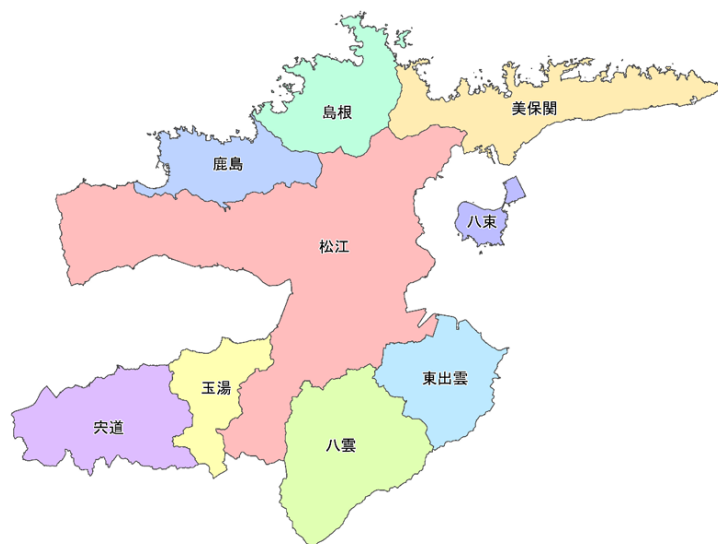


図 5.3 旧市町村別地域区分

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.1

² 青木・須田（2024）も、農村ではない「小都市」であっても交通市場としては農山村型に相当することはもはや珍しいことではなくなっている。各類型の境界がどのあたりにあるのかについては必ずしも不変ではないとする（p.37）。

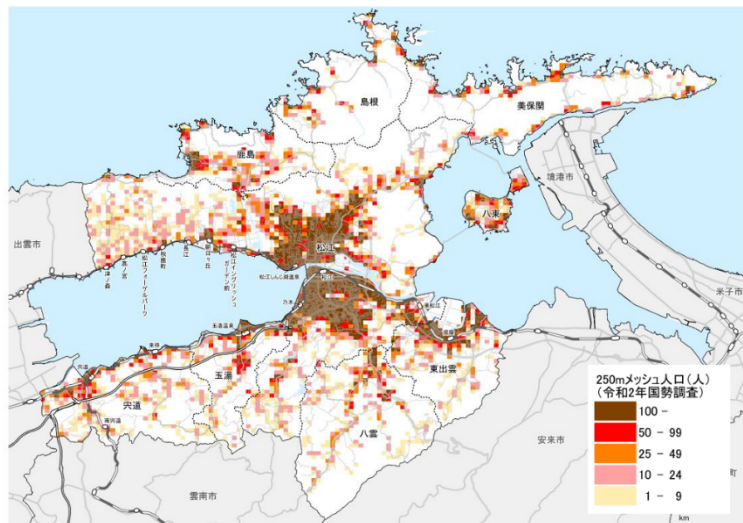


図 5.4 人口分布（2020 年国勢調査）

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.4

5.2.3 地域公共交通計画の策定とその概要

松江市地域公共交通計画の策定に関わって公共交通利用促進市民会議が、表 5.1 のように 6 回開催された。担当課（同会議事務局）は都市整備部交通政策課で、前年度までの担当課長や課員は人事異動で交代した中で策定に当たられることとなった。

策定業務は業者（コンサル）をプロポーザル方式で選定し委託契約して進められた。委託内容は、①松江市地域公共交通網形成計画の評価、②現状把握（上位・関連計画の整理、各種統計データの整理、公共交通データの整理、ニーズ調査；市民アンケート、市民ワークショップ、交通事業者ヒアリング、市内事業者ヒアリング）、③問題点・課題の整理、④地域公共交通計画の取りまとめ、⑤報告書等作成であった。

国土交通省の令和 5 年度「地域公共交通確保維持改善事業」地域公共交通調査事業（計画策定事業）の補助を受けた。

市民会議における議論、特に事業者の意見等は後述するが、成案となった計画のアウトラインは下記のような内容である。

計画期間は 2024～2028 年度の 5 年間で、「公共交通を利用して、市内を安心・快適に移動することができ、これからも住み続けたい・訪れたいと実感できるまち」を目指すとしている。

現行の第 3 次計画の評価・検証を行い、松江市の公共交通に関する課題を整理して、地域公共交通の再構築に向けた基本戦略を 4 つ掲げ、各施策・事業を挙げている。

戦略 1) 輸送資源を総動員し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する

施策：公共交通ネットワークの再構築、幹線の維持・確保、支線の維持・確保、新たな

表 5.1 公共交通利用促進市民会議の開催状況

回	開催日	内容
1	2023 年 5 月 22 日	・ 松江市の公共交通の現状について ・ 松江市地域公共交通計画の概要及び策定スケジュールについて ・ 松江市地域公共交通計画策定業務の発注方法について
2	2023 年 7 月 31 日	・ プロポーザル審査委員会での結果について ・ 松江市地域公共交通計画業務計画及び市民アンケートについて
3	2023 年 11 月 9 日	・ 路線バスの現状について ・ 松江市地域公共交通計画策定準備業務について ・ ニーズ調査の速報について ・ 第 3 次計画の評価検証について ・ 課題の整理と基本的な方針について
4	2023 年 12 月 21 日	・ 松江市地域公共交通計画の骨子（案）について
5	2024 年 2 月 15 日	・ 松江市地域公共交通計画の素案について
6	2024 年 3 月 26 日	・ 第 5 回松江市公共交通利用促進市民会議及びパブリックコメントにおける意見への対応について ・ 「松江市地域公共交通リ・デザイン会議」の立上げについて

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.123

モビリティや技術の導入・検討、旅客需要を創出する運賃体系の整備、事業者間での
路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化、公共交通サービスの担い手確保

戦略 2) デジタル技術を活用し、公共交通の利便性を向上する

施策：情報提供やシステム化の推進、交通データの利活用による利便性向上

戦略 3) まちのにぎわいにつながる、人と環境にやさしい公共交通を整備する

施策：まちづくりと連携した交通結節点の機能確保・向上、公共交通の利用環境の改善、
脱炭素化の推進

戦略 4) 市民・民間企業・交通事業者・行政が協働し、公共交通の利用を促進する

施策：市民会議との協働により公共交通を支える仕組みの再構築、利用促進・利用意識
の醸成

そして、計画の達成に向けて優先的に推進する事業を、「キーププロジェクト」として下記の
3 つを掲げている。

1) 公共交通ネットワークの再構築

- 2) 事業者間での路線・ダイヤ・運賃等にかかる調整の円滑化³
- 3) 公共交通サービスの担い手確保

このうち、1) では、有識者による会議体を新たに設置して具体的な路線再編（案）を取りまとめることとし、新年度に「公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム」（2024 年 5 月設置）が発足した。コミュニティバス・タクシー・新しいモビリティも含めた持続可能な交通体系を関係者一丸で構築すべく、公共交通全体のあり方を検討する。

市民会議が計画の推進と進行管理（評価・改善）を主体となって行うこととなっていて、少なくとも年 3 回の開催を目標（評価指標）にも掲げている（『松江市地域公共交通計画』、pp.64-65）。

5.3 路線バス事業者の動向と施策

5.3.1 競合路線の調整

第 1 次計画に基づく 2007（平成 19）年 4 月の路線再編・ダイヤ改正で、競合路線を縮小し、路線再編後の競合区間ができるだけ等間隔ダイヤとなるよう事業者間での調整が実施された（主な競合路線：松江駅－県民会館前－松江しんじ湖温泉、松江駅－相生町－古志原、松江駅－竹矢、石橋町－大学・川津、ふなつ橋－県民会館前）。その後も、ダイヤ改正時にバス事業者間で調整が実施された。

現行の計画（第 3 次計画）でもバスの路線・ダイヤの見直しが掲げられており、「バス事業者間で連携を図り、引き続き競合する路線の調整を図っていく」、「継続的に事業者間で便数やダイヤの調整を図る」とされていた。2017（平成 29）年 4 月の一畑バス各路線の減便実施に伴い、一畑バスと松江市交通局でダイヤ改正が実施されている（『松江市地域公共交通計画』資料編、p.43・p.49）。

5.3.2 利用者数の推移

路線バスを運行している一畑バス、松江市交通局の各利用者数の推移を、図 5.5 に示す。松江市においても、鉄道を含め（図 5.6）、コロナ後も利用者数が従前ほど回復していないのが現況である。

³ 独占禁止法の適用除外となる計画の策定や、地域公共交通計画に基づく利便増進実施計画の策定により、効率的な運行形態を構築する（p.40）。

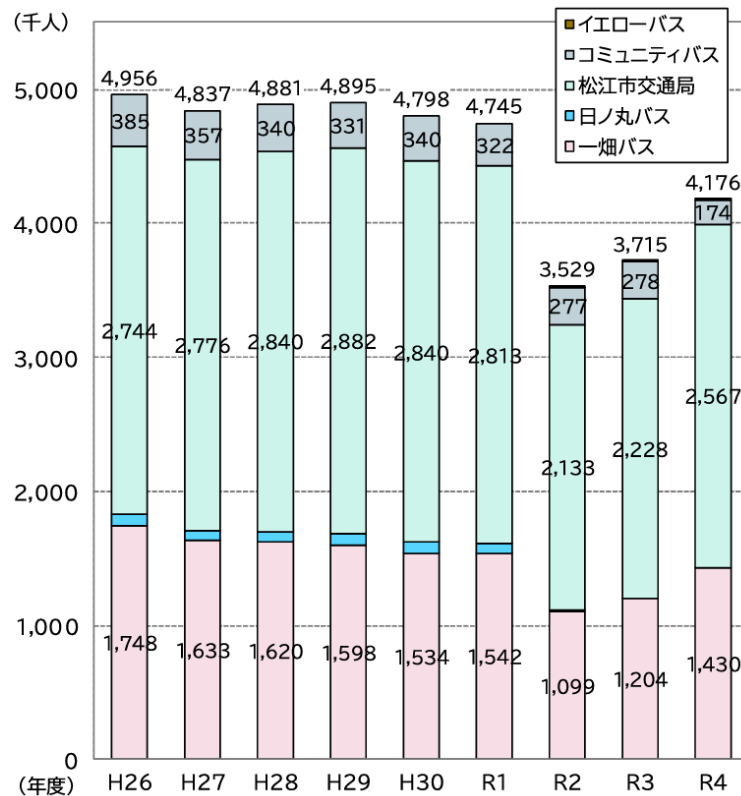


図 5.5 路線バス・コミュニティバスの利用者数の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.23

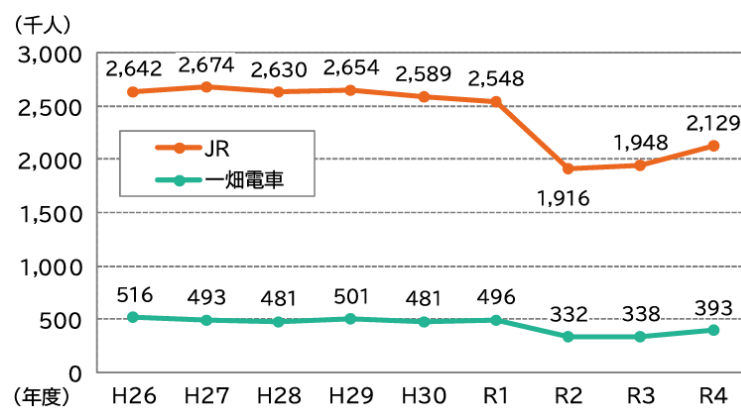


図 5.6 鉄道の利用者数の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.23

路線バスに対する運行補助金額は、2022 年度は松江市交通局：約 3 億 9543 万円（特別支援・燃料費高騰支援事業を含む、「レイクライン」を含まず）、一畑バス：約 2 億 1261 万円（特別支援・燃料費高騰支援事業を含む）であった（図 5.7）。

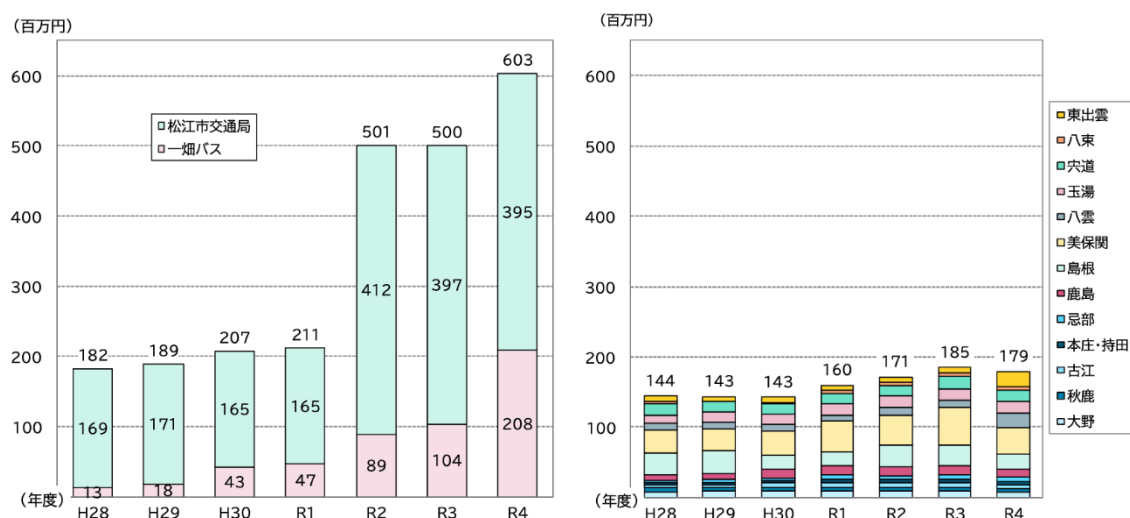


図 5.7 松江市の路線バス・コミュニティバスへの公費投入額

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.24

地域公共交通計画には、乗合バスの運行費等に対する国庫補助金を受けるため、その補助事業（地域公共交通確保維持事業）の必要性を記載する必要がある（いわゆる連動化）、この度、地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の路線が記載された（『松江市地域公共交通計画』、pp.37-38）。

5.3.3 バスドライバー不足と路線廃止への対応

また、松江市でも、“深刻な運転手不足から現行ダイヤの維持が困難に”なっている状況にある。表 5.2 に 2 社の運転手数の推移が示されているが、特に一畑バスで減少が著しい（2019 年度末：77 人→2024 年度当初：56 人）。松江市交通局は微増ないし横ばい（2019 年度末：86 人→2024 年度当初：88 人）であるが、一畑バスが 2023 年 8 月に（時期を前倒しで）運転手不足に伴う減便⁴、松江市交通局が 10 月に運転手不足に伴う一般路線バスおよびレイクラインの減便をそれぞれ実施した。

⁴ 7 月 20 日には運転手がコロナ感染のため一部運休した。

表 5.2 一畑バス、松江市交通局の運転手数等の推移

数字は各年度末（3月31日）時点

一畑バス	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6.4.1
運転手(人)	77	75	68	64	56	56
採用(人)	4	1	0	2	5	—
退職(人)	2	8	8	5	9	—
利用者(人)	1,543,086	1,099,284	1,204,567	1,429,708	1,513,639	—
運送収入(千円)	411,304	272,444	294,643	356,133	352,665	—

※運送収入・・・松江管内+隠岐汽船接続バス収入合計

数字は各年度末（3月31日）時点

市交通局	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6.4.1
運転手(人)	86	88	91	89	91	88
採用(人)	3	12	9	5	7	—
退職(人)	3	8	5	2	5	—
利用者(人)	2,813,091	2,132,996	2,227,821	2,458,185	2,483,687	—
運送収入(千円)	409,938	275,567	290,399	314,227	381,080	—

出典：市長定例記者会見（2024年7月8日）資料

一畑バスは、さらに 2023 年 11 月に、翌 24 年 9 月末で路線バスのうち図 5.8 の 4 路線を廃止することを表明した。このことについて、地元マスコミでも大きく報じられてきた。

松江市は対応策を協議した結果、マリンプラザ線は一畑バスが区間を縮小して運行を継続し、御津線、大東線、荒島線は松江市や雲南市がコミュニティバスを新設するなどして対応する方針となった。一畑バスが運行する他の 4 路線でも減便予定となっている（表 5.3）。また、松江市交通局は一畑バスの対応も考慮したダイヤ改善を検討中で、松江市はコミュニティバスのダイヤの調整・改正を実施する。



図 5.8 一畑バスが廃止方針を出していた 4 路線の地図

出典：『山陰中央新報』2024/1/23

表 5.3 2024 年 10 月からの一畑バスの廃止・減便と対応策

路線名	対応等	主な内容
八雲線	減便	平日：33→29 往復、土日祝：24→15 往復（最終便繰り上げ）
恵曇線	減便	平日：27.5→24.5 往復、土日祝：15→13 往復（最終便繰り上げ）
万原線	減便	土日祝：12→9 往復（最終便繰り上げ）、 ノンストップ便・特急便を各停便に変更、朝・夕方便の運行間隔を調整
玉造線	減便	土日祝：16→14 往復（最終便繰り上げ）、 昼間時間帯の運行間隔を変更
マリン プラザ 線	系統変更	マリンプラザ前～川津（マリンプラザ始発便のみ松江駅まで運行）、 平日：12→10 往復、土日祝：7→5 往復
御津線	廃止/代替	松江市コミュニティバスの路線新設；御津～春日南（初便の往復は県民 会館前まで運行）、平日：8.5→8 往復、土日祝：6 往復
大東線	廃止/代替	松江市・雲南市コミュニティバスの路線新設；大東駅前～乃木駅（昼間 時間帯は松江市立病院経由）、平日：7 往復、土日祝：6→5 往復
荒島線	廃止/代替	松江市交通局のダイヤ新設；松江しんじ湖温泉駅～竹矢（安来市のイエ ローバスと接続）（4 月～運行中）

出典：市長定例記者会見（2024 年 7 月 8 日）資料に基づき筆者作成

松江市長（交通政策課）は、市内路線バスの維持に向けた取組みとして下記①・②を発表した。

①人材確保の取組み

- ・ 運転体験会・就職フェアの開催＜市・事業者＞
- ・ 定住・就職フェアへの出展＜一畑バス＞
- ・ 高校生採用＜一畑バス・市交通局＞
- ・ 定年退職者の再就職先紹介＜市・事業者＞

②利用者の利便性向上の取組み

- ・ 利便性の高い交通体系の方向性整理
- ・ 通学フリー定期「のりほ SP」共通化＜市・事業者＞

②では、先述した「公共交通で暮らしやすい未来を実現するプロジェクトチーム」を設置して公共交通全体のあり方を検討するとともに、その中に実行組織として「路線バスワーキ

ンググループ」を作り（一畑バス、松江市交通局、松江市がコアメンバー。アドバイザー、島根運輸支局など多様な関係者も参画）、路線バスの具体的な路線再編を検討している（隔週を目安に情報共有、対策検討・実施）。

5.3.4 事業者の工夫・施策

松江市交通局では 2023 年 10 月に続き、2024 年 4 月、全路線について路線・ダイヤを改正した。今回の改正は、「2024 年問題」に対応し、併せて利便性の維持・向上を図るもので、単なる路線の廃止・減便ではなく、IC カードのデータ分析結果や運転士の意見を取り入れ、市民への影響が極力少なくなるよう、利便性が高まるように工夫を凝らしている⁵と説明されている。

【工夫のポイント】

- ①交通空白地が生じないようにする
- ②通学に影響しないように、極力朝の便を確保する
- ③複雑で分かりにくい路線・系統を整理・集約し、分かりやすくする
- ④便利な循環路線と分かりやすい運賃を新設する
- ⑤松江市交通局・一畑バス共通定期の導入

③では、現在ある 113 系統を 48 系統に集約・統合することで、路線を短くし運転時間を短縮して必要な人員節減につなげる一方、利便性向上のために 2 路線（「病院循環線」、「あじさいループ線」）を新設（④）した。あじさいループ線は、現状、始発地・経由地・終着地の異なる 3 系統が乗り入れ、非効率であったものを、2 方面を統合して循環線にし、地帯制（ゾーン）運賃を導入した。

路線バスの利便性向上に向けた取り組みとして、金額式定期（同一運賃区間であれば路線・ルートを問わず乗車可能な定期券）を導入（2024 年 3 月）するのとあわせて、定期割引率を通勤：40%→30%（例：松江駅～市役所前の 1 カ月定期：現行 7,560 円→8,820 円）、通学：50%→40%（例：松江駅～高専前の 1 カ月定期：現行 11,100 円→13,320 円）に見直し、収支改善を図った（収益確保のため、割引制度の廃止の動きが全国的にみられるという）。

すでに 2021 年 10 月のバス ICOCA 定期券の発売開始に合わせて、一部区間で一畑バス・松江市交通局共通定期券が導入された（『松江市地域公共交通計画』資料編、p.53）。2024 年 4 月から、金額式定期券を松江市交通局と一畑バスの両方で使える共通定期券として導入し

⁵ 市長定例記者会見（2024 年 2 月 14 日）資料より。

た。

松江市交通局の通学フリー定期「のりほ SP」を、2025 年春からの一畑バスでの利用開始（共通化）に向け検討中である。

松江市交通局としては、将来的には運賃を値上げして利用者に我慢してもらう必要がある（公共交通利用促進市民会議の第 4 回（2023 年 12 月 21 日）での発言）という考えも持っている。

他方、一畑バスは市内路線バスの運行維持を優先していることで、都市間高速バスの減便が常態化するなど、利益を生むところへ資源を投入できないというジレンマもある。持続可能なビジネスモデルになっていない。

地元紙の記事（『山陰中央新報』2024/6/6）を引用する。

——一畑バスは、広島電鉄と共同運行する高速バス・松江広島線について、2024 年 6 月のダイヤ改正以降も、現行の 1 日 20 便（10 往復）の運行を維持する。新型コロナウイルス禍が落ち着き、利用客は回復傾向にあるものの、運転手不足を受け、コロナ前より 16 便（8 往復）少ないダイヤを継続する。

松江広島線は 2019 年時点で 1 日 36 便（18 往復）を運行していたが、コロナ禍で 20 年 6 月に半分以下の 16 便（8 往復）に減便。その後、22 年 12 月に現在の 10 往復体制となった。

一畑バスによると、高速バスを主に担当する運転手は 3 月時点で 13 人。20 年 6 月の 17 人から減少しているほか、4 月に始まった運転手の残業規制強化を背景に便数の変更を見送ったという。

限られた運転手数で運行維持するため、ダイヤ改正では、一畑側が運行する広島駅新幹線口発の最終便時刻を 35 分繰り上げた。松江しんじ湖温泉発着の 2 便は松江駅発着に切り替え、運転手の勤務時間を短縮する。

同社によると、松江広島線の 1 便当たりの平均乗車人数は 2024 年 5 月が 17.5 人で、14～15 人程度だったコロナ禍以前を上回っている。南場晃乗合課長は「乗車実績を分析しながら、今後、需要に応じたダイヤを検討したい」と話した。

大阪線も一部運休の状態が続いており、貸切バスの需要にも応えきれていない⁶。

⁶ 一畑バスの吉田社長は「貸切バスの利用は戻ってきているが、運転手不足で、利用を断るケースもある」という（公共交通利用促進市民会議の第 1 回（2023 年 5 月 22 日）での発言）。

5.4 タクシー事業者と AI デマンドバス

5.4.1 地域公共交通計画案に対するパブリックコメント

松江市地域公共交通計画案に対してパブリックコメントを 2024 年 2 月 16 日～3 月 18 日に募集したところ、意見提出者数は 16 で、このうち AI デマンドバスに関する意見が下記のように相次いで寄せられていた。

- ・ AI デマンドバスの導入はタクシー会社への影響を鑑み、記載を全て削除してほしい。（意見数 2 件）
- ・ AI デマンドバスの導入に税金を使わないでほしい。（意見数 2 件）
- ・ AI デマンドバス運賃設定について、公平性を保ちながら、市民にとって手軽でかつ事業者が持続可能に運営できる水準であるべき。（意見数 4 件）
- ・ AI デマンドバスと既存のタクシーサービスが共存、補完し合う関係を構築するため、導入の規制や事業者間の協議体を設置しデータ提供や啓発活動、利用促進に取り組んでほしい。（意見数 3 件）
- ・ 松江市中心部への AI デマンドバス導入をやめてほしい。

松江市が導入した AI デマンドバスに、既存の一般乗用タクシーの持続性の観点から再検討が求められている。

5.4.2 八束地区に導入された AI デマンドバス

ここで、松江市の AI デマンドバスについて概観する。

松江市は 2023 年 4 月から八束地区で、コミュニティバスを AI デマンドバスに置き換えた。それまで運行されていた八束コミュニティバス（図 5.9）は、亀尻集会所～入江・八束支所・江島・済生会病院～境港駅（19.1km）の路線定期運行（3 往復）で、運行事業者は日本交通（松江）、運賃は全区間均一で大人 200 円、利用状況は往路 2.32 人/便、復路 2.00 人/便（2022 年 10 月末時点）であった。島根県から鳥取県（境港市）に乗り入れている。



図 5.10 AI デマンドバスの導入時のチラシ

出典: kankou-daikonshima.jp (2024 年 8 月アクセス)



図 5.11 AI デマンドバス「まつえのるひと」の車両

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.24

運行開始後、2023 年度の利用者数は約 6,500 人で、コミュニティバスの約 1.6 倍に伸びた。

一方、島根県旅客自動車協会八束支部によると、2023 年度、加盟するタクシー事業者では予約が減少し、客を探すために JR 松江駅や近くの歓楽街に向かい、八束町内を走る車両がほとんどない事態に陥ったという⁷。

春名ほか（2024）は、ネクストモビリティ㈱が提供する AI を活用したオンデマンドバス「のるひと」を大都市郊外部（福岡市）で西日本鉄道㈱が運行し、地方公共団体は運行に関わっていない事例を分析している。また、㈱未来シェアの AI による予約・配車システム「SAVS」を活用しデマンド交通を久米南町がタクシー事業者に委託して運行している過疎地域（岡山県久米南町）の事例を分析している。どちらも運賃は 1 回 300 円の都度払いを採用している。運行開始後に利用者数が着実に増加している事例である。既存事業者との関係については考察されていない。

5.4.3 タクシー事業者からの意見

地域公共交通計画案を議論していた公共交通利用促進市民会議で、令和 5 年度第 1 回（2023 年 5 月 22 日）で、タクシー事業者より、運行エリアが広く、運賃が 200 円であることは利用者にとっては良いが、事業者側は、電話予約の対応で人件費が取られ利益が上がらない（委託料が安い）、今までのコミュニティバスの利用者が主な利用者であるが、今後、タクシー利用者を奪ってしまわないか心配という問題提起があった。

第 4 回（2023 年 12 月 21 日）では、島根県旅客自動車協会から、「ライドシェア」につい

⁷ 『山陰中央新報』2024 年 8 月 25 日の記事による。

て、タクシー事業者側からすると、ライドシェアには断固反対という話が出ている。ライドシェアの（松江市地域公共交通計画への）記載には、関係団体としては残念な気持ちである。

「地域内交通再編・導入」で、「AI デマンド」という言葉がいきなり出てくるが、メリットばかりではないので、市内のタクシー事業者に配慮した記載・取組が必要、という意見が出された。

鹿島タクシーからも、全国的な人手不足の中、二種免許がなくてもタクシーを運転できる規制緩和の話も出ているが、正直、いかななものかと感じている。島根県にもライドシェアが入ってくるようになると、地元のタクシー会社は廃業せざるを得ない。交通事業者にも配慮いただき、市民の足を確保してほしい、という声が挙がった。

一畑バスも、AI デマンドの運賃など、地域で交通サービスに差があることは大きな問題で、地域住民にとっては不公平であることを、承知しておいてほしい、との発言があった。

成案を承認する第6回（2024年3月26日）で、受託しているいやタクシーからの「10年、20年先の松江市の公共交通体系を、どのようにイメージしているか。AI デマンドバスの導入によってタクシー事業の継続ができなくなった場合、その代替策を市として何か考えているのか」との質問に対し、松江市側は「タクシー事業者等から、AI デマンドバスについて心配の声をいただいている。AI デマンドバスは、持続可能な公共交通体系を構築する上で、利便性の向上につながるサービスの一つになりうると考えている。来年度設置する有識者会議においても意見をいただきながら、協議を進めていきたい」と回答した。

いやタクシーからは、「公共交通を持続させていくためには、利便性と採算性のバランスをとることが大切である。昨今の施策においては利便性向上に重点が置かれ、採算性が疎かになっているように感じる。利用者には、利便性と採算性のバランスが整うことによって公共交通サービスの提供が可能になるということが伝わりにくい。住民や利用者の意識を変えることも必要である。関係者間で協議を重ね、着実に議論を進めてほしい」と要望された。

交通計画策定過程でコンサルによるタクシー事業者⁸・コミュニティバス運行事業者へのヒアリング結果でも下記のような厳しい現状が並ぶ。

- ・乗務員不足により、配車依頼を断らざるを得ない場面がある。
- ・乗務員だけでなく、運行管理者や整備員も不足している。
- ・コロナ禍以前から運転手不足の傾向があったが、現在は一層深刻である。
- ・乗務員不足対策に必要なのは結局のところ処遇改善であり、そのためには、利用者を増

⁸ 2023年3月末で、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉限定除く）の松江市内許可事業者は21事業者、保有台数計358台となっている。一般貸切旅客自動車運送事業は14事業者、保有台数計111台である（『松江市地域公共交通計画』資料編、p.41）。

やして経営体力の強化に努めるしかない。そうすることが、乗務員不足の解消に徐々に効いていく。

- ・企業送迎は安定収益につながるが、利益面では課題もある。また、企業送迎の車両を確保するため、一般利用者の配車依頼を断らざるを得ないこともある。
- ・タクシーについて、市街地は一定の需要があるが、郊外や縁辺部には事業として成り立たない地域もある。タクシー事業者に対する国等の補助制度が無いことも問題である。
- ・補助金に依存した経営は、交通事業者にとって良いものではない。タクシーの役割や必要性を認識してもらうことが必要。
- ・地域の交通事業者を大切にしてもらいたい。AI デマンドバスの展開について不安を感じている交通事業者も少なくないのでは。
- ・AI デマンドバスの導入にあたっては、一律的な横展開ではなく、専門家・第三者を交えて検討したうえで、AI デマンドバスが適している地域に導入する、といったスタンスを取ってほしい。
- ・AI デマンドバスの導入により、タクシーの利用者が減少してしまうことを懸念している。
- ・安価な乗合サービスの導入は、地域の足であるタクシーの廃業につながりかねない。タクシー事業者との棲み分けに留意してほしい。
- ・利用者の意見を聞くことが必要。住民としては、行政に生の声を聞いてほしい。
- ・計画策定にあたり実施した調査結果のフィードバックが必要。
- ・コミュニティバス事業者は地域の利用促進会議等を通じて意見を言う機会があるが、タクシー事業者の意見も聞いた方がよい。
- ・バスやタクシーを中心とした公共交通計画であるべき。そこをないがしろにした計画では長続きしない。バスやタクシーの事業者を中心に据えて考える必要がある。
- ・コミュニティバスや AI デマンドバスの委託料のあり方を考える必要がある。積算原価に基づく適正な委託料をもって事業者と交渉すべきである。

5.4.4 松江市の AI デマンドバス政策

先のパブリックコメントに対して、松江市は下記のように回答した。

「AI デマンドバスにつきましては、持続可能な公共交通ネットワークを構築するうえで利便性の向上等が期待できるサービスとして計画に掲げています。令和 6 年度の有識者会議では、バス路線の再編はもとより、タクシー、コミュニティバス、AI デマンドバスについても今後の役割、方向性を検討してまいります。検討にあたっては、タクシー事業者を取巻く状況や、先行して AI デマンドバスを導入している地区の利用状況の検証等を踏まえて、タクシー事業者の皆さまとも協議を重ねてまいります」。

そのうえで、地域公共交通計画では、AI デマンドバスについて、「(基本戦略①の施策 3) 支線の維持・確保；市街地以外の移動サービスの確保」の中で、「買い物や通院等の目的で地域の生活拠点（各地域の支所周辺）へ日常的に移動できるよう、コミュニティバスや AI デマンドバスを運行します」とし、また、「コミュニティバスや AI デマンドバスを導入する際の指針（地域の交通事業者による運行を第一とするなど）を作成します」（地域内交通再編・導入に向けた指針の策定）と記載した。

さらに、「市街地中心部の回遊性向上や郊外住宅地の移動利便性向上に資する新たなモビリティの導入」として、「AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行を検討します」と記載している。

既存のタクシー事業者と調整はしつつ、AI デマンドバスは導入を進めていく方向となっている。

市民側は、AI デマンドバスに期待している。松江市内ではコミュニティバスが 13 地区⁹で運行されているが、2022 年 11 月、忌部地区コミュニティバス利用促進協議会と八雲地区コミュニティバス利用促進協議会は共同で「忌部・八雲地区への AI デマンドバスの早期導入について」、上定松江市長に要望した。

AI デマンドバスは電話やスマホで予約すると最寄りのバス停までバスが来て目的地まで乗ることができるというもので、運行管理をコンピュータの AI が行い、自分の好きな時間に乗れる、バスが短時間で迎えにくる、バス停の数が今よりもかなり多くなる（バス停が近くなる）というメリットがある。忌部地区と八雲地区の両コミュニティバス利用促進協議会では、共同で実施することにより、スケールメリットがあるということで、早期導入に向けて松江市長に要望を行ったものである。

八束地区において 2023 年度より AI デマンドバスが導入されたことは上述したが、2024 年度からは大野・秋鹿地区においても導入された。要望を行った八雲・忌部地区、また、宍道地区と順次導入が予定されている（図 5.12）。

上定松江市長は、「役割分担ができていない状況だ」と認め、一律 200 円の料金設定について将来的な見直しの必要性を示唆し、「タクシーとの共存に向け、運行コストなどの検討を進めていきたい」と述べ、松江市は、相乗りの割合（現状 12%）を上げてタクシーとの差別化

⁹ 大野、秋鹿、古江、本庄・持田、忌部、鹿島、島根、八束（以上 4 条運行）、美保関、八雲、玉湯（市立病院線は 4 条）、宍道、東出雲（以上 79 条運行）。運行経費（2022 年度）は 13 地区の合計で 2 億 3169 万円である。

を図ることを考えている¹⁰。

AIデマンドバスの運行拡大

～バス運行事業費、AIデマンドバス導入事業費～
(総合交通体系推進事業費)

事業費：1億2,396万円、財源：県232万円

公共交通の利便性向上と効率的な運営、及び一畑バス路線廃止に伴う代替交通補完などのため、AIデマンドバスの運行エリアを拡大する。

○八東地区 (令和5年4月運行開始)
運行経費：1,713万円/年

○大野・秋鹿地区 (令和6年4月運行開始予定)
運行経費：1,679万円/年

○八雲・忌部地区 (令和6年10月運行開始予定)
導入経費：1,196万円
運行経費：2,636万円/6ヶ月分 (AIデマンド運行分のみ)

○宍道地区 (令和6年10月運行開始予定)
導入経費：895万円
運行経費：1,331万円/6ヶ月分 (AIデマンド運行分のみ)

AIデマンドバス導入のメリット

- 柔軟な予約配車による利便性の向上
- 最適なルート設定による回遊性の向上
- 乗継拠点の追加設置によるアクセス性の向上



図 5.12 AI デマンドバス政策の説明資料

出典：市長定例記者会見（2024 年 2 月 14 日）資料

5.5 運転免許返納について

松江市地域公共交通計画の策定過程で実施した市民アンケート（2023 年 8～9 月、配布数 3,960、回収率 39.2%）の結果から、運転免許返納の状況を見ておきたい。

まず、図 5.13 は年代別の運転状況であるが、70 歳代でも 78.1%の人が運転している。80 歳以上になると 36.7%に大きく減少している。

データとして、図 5.14 で、運転免許保有者数は 13 万 5 千人で横ばいであるが、75 歳以上が少しずつ増加している。

図 5.15 では、運転免許の返納者数が 2019 年をピークに減少に転じ、2022 年は 500 人を割ったことが分かる。

¹⁰ 『山陰中央新報』2024 年 8 月 25 日の記事による。

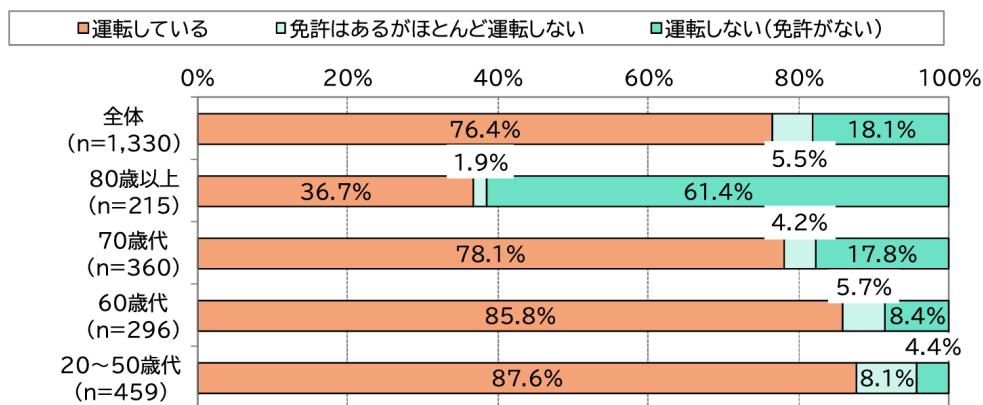
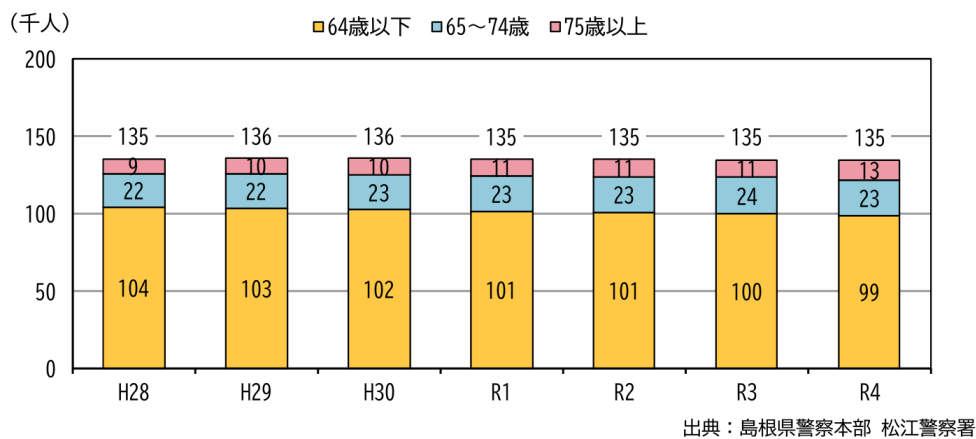


図 5.13 年代別運転状況

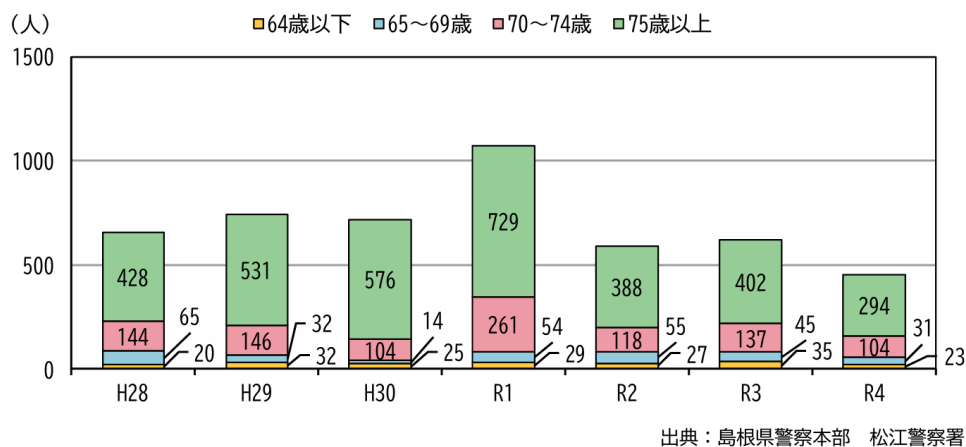
出典：『松江市地域公共交通計画』、p.20



出典：島根県警察本部 松江警察署

図 5.14 年代別運転免許保有者数の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.12



出典：島根県警察本部 松江警察署

図 5.15 年代別運転免許返納者数の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.12

市民アンケートで、今後の自動車の運転（運転免許証の返納）に対する考えも尋ねている（図 5.16）。

全体で見ると、「身体能力が衰えたと感じたら運転をやめたい（免許を返納したい）」という回答が 34.2%で、約 3 分の 1 の市民が免許返納の意向を持っていることがうかがえるが、「今後も運転する」(31.9%)と「できるだけ長く運転したい(免許返納の予定はない)」(14.9%)を合わせると 46.8%となり、免許返納の意向を持っていない市民の割合がそれを上回っているのが実情である。

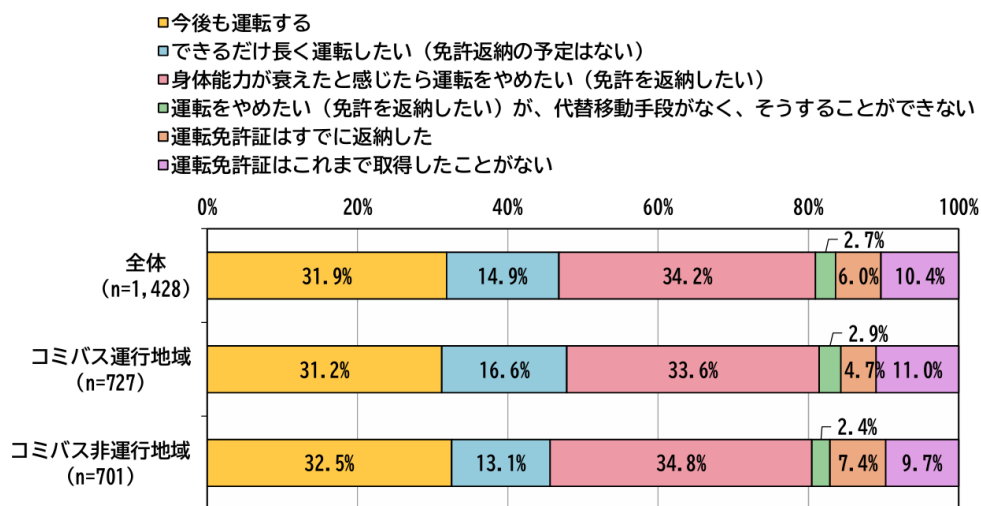


図 5.16 今後の自動車の運転（運転免許証の返納）に対する考え

出典：『松江市地域公共交通計画』資料編、p.95

地域公共交通計画では、運転免許の返納を促す施策は設けられていない。

5.6 観光交通について

一畑バスより、「地元だけで利用者を増やすのは難しい。大社線のように観光利用客により維持できている路線もあるので、観光との関わり合いを計画に盛り込んでほしい。JR が実施したサイコロきっぷは好評で、一畑バスでは観光利用客の積み残しが出た」という意見が公共交通利用促進市民会議の第 2 回（2023 年 7 月 31 日）であり、事務局の松江市からはニーズ調査で観光客アンケートや観光事業者ヒアリングを実施し、観光面も計画に盛り込んでいくとの回答があったが¹¹、地域公共交通計画に、観光交通に関する施策はあまり明示されてい

¹¹ 地域公共交通計画策定過程で、観光客アンケート調査が 2023 年 11～12 月に実施されているが、回

ない。

特急やくもの新型車両導入、出雲縁結び空港の運用時間拡大等による市外からの来訪者の増加が見込まれる（『松江市地域公共交通計画』、p.19）とするが、「（基本戦略①の施策 4）新たなモビリティや技術の導入・検討」の中で、「市街地中心部の回遊性向上に資するよう、国宝松江城と JR 松江駅を結ぶ、いわゆる「L 字ライン」などの観光・生活の移動需要が多いエリアにおいて、AI デマンドバスやグリーンスローモビリティなど乗合交通の運行を検討します」（同 p.44）との記載や、「（基本戦略②の施策 1）情報提供やシステム化の推進」の中で、「観光客や市外からの来訪者が公共交通を利用して気軽に自由に移動できるよう、JR 西日本が提供する観光型 MaaS アプリ「tabiwa by WESTER」などと連携して、デジタルチケットの販売や検索・予約・決済等の一元化に取り組みます」（同 p.49）、「（基本戦略③の施策 1）まちづくりと連携した交通結節点の機能確保・向上」の中で、JR 松江駅における「市民や観光客への公共交通案内の充実・強化を図ります」（同 p.51）とされている程度である。

ただ、地域公共交通計画の評価指標の 1 つとして「主要交通結節点と主な観光資源の最寄りのバス停の乗降者数」が挙げられていて、選定理由として観光客など市外からの来訪者が市内の観光資源に公共交通で移動しやすく、周遊しやすくするために、主要交通結節点と主な観光資源の最寄りのバス停（JR 松江駅、松江しんじ湖温泉、県民会館前、国宝松江城県庁前）の乗降者数を評価指標とするものである。現状値（2022 年度）は約 4000 人/日で、2028 年度の目標値は 4800 人以上/日（公共交通の利用者数の目標値と同じ 2022 年度の 1.18 倍）と設定されている（同 p.64）。

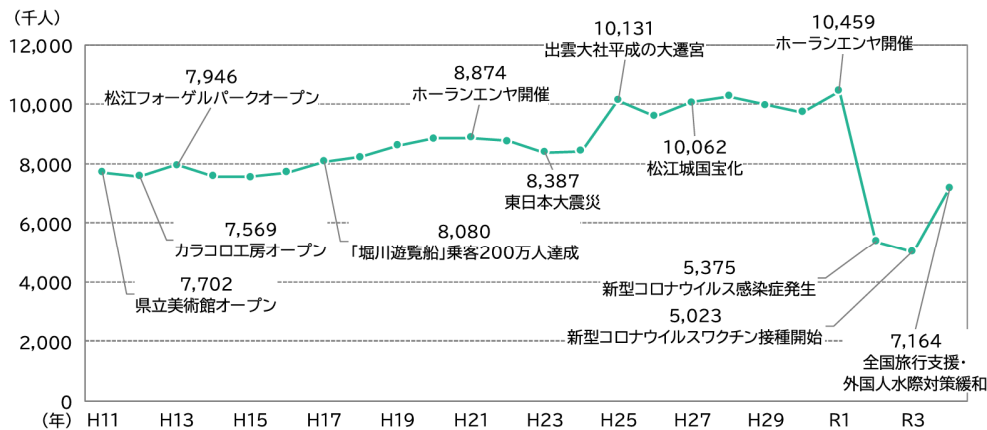
市内の主な観光地を周遊する観光ループバス「ぐるっと松江レイクライン」を松江市交通局が運行しているが（運転手不足で減便）、観光政策（観光部局）の一環である。

松江市は、「国際文化観光都市」¹²であり、国宝松江城をはじめ堀川がめぐる城下町や宍道湖・中海・日本海など「水の都」として知られ、松江市の重要産業である観光に特化した戦略プラン『MATSUE 観光戦略プラン 2023-2029』（2023 年 2 月）を策定し、地域経済の持続的な発展を図ることとしている。同プランでは、「移動の利便性向上」が主要施策の 1 つであり、中心部と周辺部の交通アクセス、新たなモビリティ（電動キックボード、グリーンスローモビリティなど多様な交通手段）、水上交通の検討が盛り込まれている（p.47）。

観光入込客数は、図 5.17 のようにコロナ前の 2019 年で約 1,046 万人だったが、コロナ禍で半分に落ち込み、2022 年は約 716 万人である。

答数は 19 件と少ない（『松江市地域公共交通計画』資料編、pp.111-114）。

¹² 松江国際文化観光都市建設法（1951 年）が制定されている。



出典：松江市観光白書・MATSUE 観光戦略プラン 2023-2029

図 5.17 観光入込客数の推移

出典：『松江市地域公共交通計画』、p.19

青木（2024）は、世界遺産に登録された富山県南砺市の五箇山地域を例に取り上げ、生活路線と観光路線を共存させて路線存続につなげた数少ない事例と述べている。観光客の利用促進を図る施策は、乗合バスの生活路線維持については、過疎地の路線における成功例は多くないとする。同一路線であっても地域住民と観光客では移動パターン・時間帯が異なり両立を困難になるなどの要因を挙げ、また、経済動向などの影響を受けやすい観光客に依存する危険性も指摘している。

5.7 松江市公共交通利用促進市民会議としての取り組み

松江市地域公共交通の計画素案を議論した公共交通利用促進市民会議の第5回（2023年2月15日）で、松江市公民館長会会長から、計画の中身について“松江市らしさ”は何かという質問が挙げられた。公共交通に関する問題は、全国的に共通しているが、市民に「松江市の計画は、他自治体の計画と違う」と感じてもらえるような計画にしてほしいという趣旨であった。

松江市交通局長（元・松江市歴史まちづくり部長）は、松江市の特徴的な取り組みの一つは、全国的にも注目されているこの「市民会議」である。計画案に『（公共交通を）自分たちで守っていく』という責任感を醸成することが必要」と書かれている。そういう意識で公共交通を利用することが行政負担の抑制につながることを、市民に理解し実践してもらうことが重要である。バスの円滑な運行には、利用者だけではなく、自動車を運転する一般ドラ

イバーの協力も必要、と述べた。

連合島根東部地域協議会からも、第6回で、来年度以降はこの市民会議の本来の役割である利用促進にも積極的に取り組んでもらいたいとの意見が出された（第4回で、利用促進も大切だが、路線を維持することが重要。一番必要なことは、松江市民の利便性の確保、という発言もなされている）。

第3次計画の課題・評価では、「市民会議は2020年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響で、会議は書面開催となり、活動が停滞している。今後、活動方針について再検討する必要がある」とされている。

ノーマイカーウィークの実施も2020年以降休止となっており、その再開¹³の検討も挙がるが、「休止前では、参加事業所数、参加者数は伸び悩んでおり、事業のマンネリ化を感じている事業所もみられる」（『松江市地域公共交通計画』資料編、pp.35-36）。

2021年度以降、コミュニティバス運行地域で高齢者のコミュニティバスの乗り方教室となる「ノーライド運動」が展開されている（2021年度、八雲・玉湯地区で参加者33人、2022年度、八雲・古江・宍道地区で参加者47人）。

運転手不足によるダイヤの緊縮で、朝の通勤・通学時間帯で積み残しが発生（すでに解消）するなど混雑している。その状況でラッシュ時の利用促進は現実的でなく、昼間時間帯などでの利用促進が望まれる。

5.8 小括

松江市が中心となって市内路線バスの維持に向けた取り組みが行われている。そのベースに、2023年度に策定された松江市地域公共交通計画（第4次計画）が位置づけられる。

その交通計画の策定には、松江市公共交通利用促進市民会議が関わった。

顕在化していた運転手不足を理由とする既存路線バスの減便・廃止が相次ぎ、苦しい状況に直面しながら、それは計画にも反映され、3つのキーププロジェクトを掲げ、事業者・行政・市民で取り組みを進めることを確認した。

一畑バスの廃止路線に対して、松江市がコミュニティバスを新設するなどして代替した。

¹³ 公共交通利用促進市民会議の第2回（2023年7月31日）で、松江市交通局から、ノーマイカーウィークを実施してほしいという要望が出された。

一畑バスの事業規模の縮小分は、松江市交通局や松江市のコミュニティバスで補完(維持)する形となっているが、民間バス事業者1社と公営バス事業者1社が併存する現状の2社体制に抜本的な見直し(共同経営など)を求める意見も公共交通利用促進市民会議の中で出た。ただ、各社の事業経営の考え方もあり、市民会議では有識者会議の設置へ委ねることとなった。

また、ライドシェアを積極的に導入検討すべきとの意見も同様に聞かれたが、既存事業者側は否定的で、市民会議では主要な論点にならなかった。

タクシー事業者からは、松江市が導入したAIデマンドバスに対する懸念の声が挙がった。住民の利便性向上施策が、既存のタクシーのビジネスモデルを脅かすようになった。

AIデマンドバスについては、予定通り導入個所を増やしている。

これら公共交通のあり方を検討する有識者会議(ワーキングチーム)を立ち上げて、実務レベルの協議も含め、会議が重ねられている。松江市(交通政策課)とタクシー事業者との間で相互理解が深まりつつあるともうかがう。

タクシー事業者がAIデマンドバスと両立できるビジネスモデルの構築(制度設計)が必要となっている。

バス事業者も高速バスや貸切バスなど利益が得られる部門へ経営資源を投入できないジレンマがある。コロナ禍が過ぎても、都市間高速バスの一部運休が続いている。ビジネスモデルの再構築が難しいままである。

一畑バスの持続可能性が担保されているかどうかは不確定要素である。松江市交通局の今後将来的な経営計画を立てる上でも、一畑バスの動向が注目される。

その中でも松江市交通局は、金額式定期券の導入や割引率の引き下げ、自社のサービスの一畑バスとの共通化、系統の廃止・統合によるスリム化、新設など、事業者としてサービス維持のために実施してきた工夫、施策を、コロナ禍やドライバー不足で、むしろ進めている面も見られる。

運転免許の返納者数は減少傾向にある。観光客(市外からの来訪者)の公共交通の利用促進を図る施策は、交通計画に明示されておらず、その利用実態の把握を含めて課題である。

松江市は県庁所在地で20万人レベルの都市であるが、人口減少が緩やかに続いていく。松江駅前にあった老舗の一畑百貨店(一畑バスと同じ一畑グループ)が2024年1月に閉店し、その後の跡地活用について産学官で検討され一定の案が示されたところであるが、中心市街地・都心の拠点性が低下している。

そのような中で市民会議は、策定された交通計画の推進と進行管理の主体ともなっており、また本来のミッションでもある公共交通の利用促進策への注力も望まれている。

参考文献

- 1) 青木亮・須田昌弥（2024）『交通政策への招待』ミネルヴァ書房
- 2) 青木亮（2024）「乗合バスにおける生活路線と観光路線の共存に向けた一考察」『交通学研究』第 67 号、pp.53-60
- 3) 加藤博和（2022a）「島根県松江市の公共交通網と交通政策—乗合バス（一畑バス、松江市交通局）を中心に」、青木亮主査『地方都市圏における公共交通の維持、活性化策の再検討』日本交通政策研究会（第 5 章）
- 4) 加藤博和（2022b）「コロナ下における島根県松江市の地域公共交通の現状—コミュニティバス、自治会輸送を中心に」、青木亮主査『コロナ後における地域公共交通の現状と対応策』日本交通政策研究会（第 2 章）
- 5) 鎌田実・宿利正史（2024）『移動困窮社会にならないために』時事通信社
- 6) 春名史久ほか（2024）「地域特性が異なる各地域のデマンド交通の事例における利用者増加をもたらした要因ならびに課題について」『交通学研究』第 67 号、pp.141-148

第6章 研究学園駅周辺における一次、二次交通の今後の動向について ーつくばエクスプレスとつくバスを例としてー

6.1 はじめに

2020（令和2）年に感染が拡大した新型コロナウイルスによって交通機関の経営は厳しい状態に陥った。（一財）地域公共交通総合研究所が2022（令和4）年に行った調査¹によると「1年以内に経営維持が困難」と回答した事業者が約半数にのぼったと指摘されている。大手私鉄やJRなどでは終電の繰り上げ、回数券の廃止、みどりの窓口の縮小などが行われ、一部では減便および減車も行われ、サービス水準の低下が見られた²。また、車両の機器更新工事の回数を増加させることによって既存車両の延命を行い車両の新造を抑制する施策³など設備投資を抑制する動きも見られた。このような動きは2023（令和5）年5月8日に新型コロナウイルス感染症が季節性インフルエンザと同等の「5類感染症」に指定されて以降も続いているケースがある。ただし、大手私鉄の設備投資総額はコロナ禍の2022（令和4）年においても消費税率が5%に改定された後の1998（平成10）年、東日本大震災後の2012（平成24）年、消費税率が8%に改定された2014（平成26）年と同一水準で推移しており、設備投資額が極端に減少したわけではなかった⁴。

一般に、実務上、企業においては2年以上の営業赤字が続き、かつ今後も続くと想定される場合、資産に減損処理を行うよう検討する必要が発生する。減損処理の目的は資産総額の圧縮であり、設備投資を抑制することや保有資産を除却や売却などといった手段によって減少させることも、資産の圧縮を意図するという意味では減損処理と同じ動機でなされる行動である。したがってコロナ禍においてこのような施策を行った企業はコロナ後も利用者が一定数戻らない場合でも問題ないような設備投資を行っていたとも理解できる。

前述の施策の中には「みどりの窓口」の縮小の凍結のように、新型コロナウイルスが「5類感染症」になった後に変更された施策もある。コロナ後の社会の中で一定期間、様子を見たうえで設備や人的なリソースが不十分と判断されたものは一定程度の設備・人的な投資がなされたうえでサービス水準を回復させる一方で、コロナ禍で縮小傾向にあった状態を維持し

¹ <https://chikoken.org/report/3rdq/>

² https://www.odakyu.jp/ir/news/o5oaa100000239x6-att/odakyu_20220428_vision.pdf

³ <https://www.jreast.co.jp/investor/guide/pdf/202103guide1.pdf> の P17 を参照

⁴ https://www.mintetsu.or.jp/activity/databook/pdf/23databook_full.pdf

でも十分と判断された投資はそのままの状態推移すると考えられる。

ただし、終電の繰り上げは新型コロナウイルスによる利用者の行動様式の変化のほか、保守作業時間の拡大と働き方改革に対応することも企図している⁵。

コロナ禍で行われた施策の中には一部の利用者に不便を強いるものの、働き方改革といった労働環境の改善を目的になされた施策のような、新型コロナウイルス発生前から起こっていた課題を目指す目的でなされた施策も存在し、これらは今後も「コロナ前」には戻らずそのまま推移するものと考えられる。

自治体が運営するコミュニティバスは、業務委託を受けるバス事業者にとっては一般論としては薄利ではあるものの、赤字額は自治体から補填されるものであり、新型コロナウイルスによる経営上の影響はバス事業者ではなく、財政支出を行う自治体が受け入れる。バス事業者はコミュニティバスを運営し、運行を継続している限りはコミュニティバスの収支に限りコロナ禍による経営上の影響は少ないと考えられるが、コロナ禍で鉄道事業者が急激に行った施策のうち長年解決すべき課題を解決することも目的に含む施策は鉄道事業とは違い、ゆるやかに、確実に行われるものと予想される。今回はこのような状況下で一次交通である鉄道と二次交通である路線バス、とりわけコミュニティバスがどのような変容をとげていくのかを考察する。

6.2 研究対象とする地域の設定

今回の研究対象は筑波研究学園都市に位置する「研究学園駅」を発着する「つくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道）」とコミュニティバスである「つくバス」とする。つくばエクスプレスを研究対象とした理由は東京都区内に発着する鉄道路線の中でも一事業者の路線のみで都心部の山手線の駅まで到達できること、他社路線と相互乗り入れを行っていないため、他社の設備投資に影響されにくいこと⁶、長距離の主要幹線ながら開業が2005（平成17）年と開業が比較的新しいことが理由である。

研究学園駅とした理由は、つくばエクスプレスの終点であり、他の鉄道路線と接続しないつくば駅の隣に位置すること、高速道路から離れて立地しており、都市間輸送においてはつ

⁵ <https://www.jreast.co.jp/railway/shoshuden/index.html/>

⁶ 例えば乗り入れ先の自社以外の事業者でホームドアやワンマン運転を行う場合、自社の車両や地上設備も改良を行う必要がある場合がある。また、前述の設備投資の経営判断が乗り入れ先の他社の影響でなされる場合も考えられる。

くばエクスプレスの利便性に依存する地域である⁷ことその他、研究学園駅周辺の敷地がつくばエクスプレス開業前に研究所が立地していたため、つくばエクスプレスの開業とともに沿線開発地区に指定され、町づくりが開始されたためであること、つくばエクスプレスの他の沿線開発地域のうち、農地などは民間が保有していた土地であったため、その元地権者の経緯と沿革がデータ分析と考察に影響を及ぼす可能性を排除したためである。



図 6.1 つくば研究学園都市と研究学園駅の位置関係

出典 つくば市ホームページより⁸

⁷ つくば駅に近接するつくばセンターからは各地に向かう長距離バスや常磐線沿線に向かう路線バスが存在する。また、つくばセンターと東京駅を結ぶバスはつくばエクスプレスと競合する。

⁸ <https://www.city.tsukuba.lg.jp/soshikikarasagasu/toshikeikakubutoshikeikakuka/gyomuannai/4/3/1002135.html>

6.2.1 筑波研究学園都市の概要とつくば市発足までの沿革

筑波研究学園都市は東京都心部から 60 k m に位置し、東西 6 k m、南北 18 k m、計 2700ha の区域で構成されている⁹。建設目的は東京の一極集中に伴う東京都内の生活環境の悪化に対応するためであり、東京に所在する必然性が無い公的機関の移転計画が 1961（昭和 36）年に池田内閣によって閣議決定された¹⁰。茨城県（1984）によると研究学園都市は、富士山麓、赤城山麓、那須高原、筑波地区が候補地となり、地政学的、交通の便の観点から筑波地区が 1963（昭和 38）年に閣議決定し¹¹建設期間はおおむね 10 年程度にすべきとされた。

荃崎町史編さん委員会（1994）によると当初の計画は稲敷郡牛久町（現：牛久市）、新治郡桜村、稲敷郡荃崎村、筑波郡谷田部町、同郡大穂町、同郡豊里町（いずれも現：つくば市）の 5200ha を 8 つの団地に分けて買収し人口 17 万人のニュータウンを建設するものだった。茨城県は予定地域が農村地域であり、県北部と比較して所得水準が低かったこと、研究学園都市の建設に伴い、交通手段の整備など環境の整備が可能であることから研究学園都市の開発受け入れを決定した。また、県は土地提供者の犠牲を少なくするため開発用地は山林を中心とすることと人家の移転を最小限にするよう要望した。

しかし、1963（昭和 38）年の建設省による用地買収計画では 1800 世帯の家屋の移転が発生することと収用価格も坪当たり 1,000 円と低額であったため、反対運動が発生した。反対運動を受けて、首都圏整備委員会は当初、県が示した山林を中心に用地買収する案に沿う形となった。県の研究学園都市の開発計画は筑波町、大穂町、豊里町、桜村、谷田部町、荃崎村が対象であり、買収面積を大幅に縮小した。最終的に用地買収価格は平均で坪当たり 1,500 円となった。1968（昭和 43）年に日本住宅公団（現・都市再生機構）による第一期、工期 5 年にわたる用地買収が開始し、二期も併せて計 10 年の工期により 1969（昭和 44）年 11 月 6 日に総合起工式が行われた。1973（昭和 48）年には筑波大学が発足¹²、1974（昭和 49）年には都市ガスの供給が開始¹³、並行して公務員宿舎等の建設が行われ、予定していた開発と研究機関の移転が終了し、「概成」が宣言されたのはオイルショックに伴う工事の遅れにより 1980（昭和 55）年となった。

⁹ <https://www.mlit.go.jp/crd/daisei/tsukuba/>

¹⁰ https://ndlsearch.ndl.go.jp/rnavi/db/cabinet/s34_38/bib01379

¹¹ https://ndlsearch.ndl.go.jp/rnavi/db/cabinet/s34_38/bib01434

¹² <https://www.tsukuba.ac.jp/about/outline-history/>

¹³ <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/>

https://www.tsukubabank.co.jp/corporate/info/monthlyreport/pdf/2020/01/202001_05.pdf

6.2.2 つくば市の発足

荃崎町史編さん委員会（1994）によると筑波研究学園都市が関係する自治体は概成時以後に住民の生活圏の広域化に対応する必要があった。筑波研究学園都市の建設の進展とともに昭和 47（1972）年には筑波町、大穂町、豊里町、谷田部町、桜村、荃崎村が「筑南地方広域行政事務組合」を発足し、ごみ処理、し尿処理、消防・救急業務、公共施設の建設・運営管理の事務処理を広域化することとなった。

1981（昭和 56）年には国際科学技術博覧会の開催が決定したことを契機に、1983（昭和 58）年の町村議会議員選挙のタイミングで、茨城県は筑南地方広域行政事務組合に関係する町村に対し合併を働きかけた。大穂町史編纂委員会（1989）によると、この時は谷田部町が合併に消極的だったため、合併は実現しなかった。4 年の町村議会議員の任期が経過する 1987（昭和 62）年 6 月には再度、茨城県知事は合併を提案した。この時、将来的に筑波研究学園都市関係の 6 町村は合併することを基本方針としたが¹⁴、荃崎町は合併協議に参加せず、大穂町、豊里町、谷田部町、桜村が先行合併し、1987（昭和 62）年 11 月につくば市が発足した。1988（昭和 63）年には筑波町が、2002（平成 14）年 11 月に荃崎町がそれぞれつくば市に編入された。

6.2.3 つくば市発足以前の筑波研究学園都市の交通体系と計画

ここではつくばエクスプレスの前身となる常磐新線の計画を除く筑波研究学園都市において検討された公共交通の計画と実際に行われた施策について述べる。

6.2.1 で述べた通り、筑波研究学園都市は既存地主の犠牲を極力避けるため人家を極力避けて平地林を中心に日本住宅公団によって買収が進められた。鉄道は土浦と岩瀬を結ぶ筑波鉄道筑波線が筑波研究学園都市から外れた旧筑波町を通過していたが、利用者数の減少により 1987（昭和 62）年 3 月 31 日に廃止され、路線バスに転換された。同線は土浦で国鉄（現・JR 東日本）常磐線と接続し、観光シーズンは都内から臨時列車が直通運転していた。筑波町史編纂委員会（1990）によると筑波鉄道の廃止により、駅前商店街の沈滞、観光地のイメージ悪化、観光客の大量輸送が困難になったこと、道路の渋滞などの影響が発生した。

筑波研究学園都市を発着する路線バスは 1975（昭和 50）年に運行を開始した。路線バスの筑波研究学園都市側の発着地点は 1985（昭和 60）年に開設されたつくばセンターに集約され、関東鉄道によって現在も運行されている。

1972（昭和 47）年には常磐線～筑波研究学園都市間を結ぶ新交通システムの検討がなされた。国土庁他（1979）によると 1979（昭和 54）年の時点では国鉄土浦駅と大学中央を結ぶ計

¹⁴ https://www.city.tsukuba.lg.jp/material/files/group/15/m_record2_2.pdf

画であった。国土庁他は新交通システムの開業に伴う路線バスの運行方法を既存の本数を維持する場合、新交通システムと競合する路線を減便する場合、新交通システムと競合する路線を減便して余剰車両（6 台）を他の路線に転用するパターンの 3 種類を分析し、その結果それぞれで一日当たりの赤字額が 20.3 万円、32.9 万円、59.7 万円になると試算した。国土庁他は新交通システムを導入する場合はバスへの影響が避けられないため、バス事業者は新交通システム導入時を意識して長期的な投資計画を立てるべきであると指摘している。一方でこのような投資計画によって、陸の孤島というイメージの払拭のためにバスサービスの水準が全国平均より低い状態に陥ることは「問題外」とし、行政と連携してバスレーンの整備や国鉄の牛久、荒川沖、土浦駅の駅前広場の整備が必要と指摘している。

高速バスは 1987（昭和 62）年に JR 東日本（現：JR バス関東）と関東鉄道の共同運行によってつくばセンター～東京駅間で運行を開始した。同路線はつくばエクスプレス開業までつくば市と東京都内を直結する唯一の公共交通機関であり、現在も運行を継続している。

6.2.4 つくば市発足後の交通体系と計画

筑波研究学園都市関係町村合併の記録編集委員会（1989）によるとつくば市発足時点の公共交通体系は以下のとおりである。

- ・一般路線バス 3 社 74 路線
- ・つくばセンター～東京駅間の高速バス

当時の市の方針は以下のとおりである。

（道路）

- ・国道 408 号線の延伸整備の促進
- ・県道宗道今鹿島線の吉沼バイパス、笠間筑波線バイパス、土浦岩井線バイパスと主要地方道土浦野田線、谷田部明野線、県道赤浜谷田部線の整備を促進する
- ・市道の整備の促進
- ・首都圏中央連絡自動車道の早期建設の促進
- ・学園テクノロードの整備手法の検討

（交通政策）

- ・常磐新線の早期建設の促進
- ・バス路線の充実

- ・公共駐車場の整備
- ・関係機関と協議の上、筑波鉄道筑波線の復活に努める

6.2.5 現在のつくば市における公共交通の状況

筑波山の観光を目的とするもの以外では、鉄道路線であるつくばエクスプレスのほか、バス会社3社による路線バス52路線¹⁵、つくば市が運行するコミュニティバスである「つくバス」、「つくばね号」¹⁶、筑西市が運行する筑西市広域連携バス¹⁷、桜川市が運行するヤマザクラGO¹⁸、牛久市が運行するかっぱ号のうちのつつじが丘ルート¹⁹、つくばみらい市病院バス²⁰が存在する。ヤマザクラGOはかつての筑波鉄道筑波線が国鉄と接続していたJR水戸線の岩瀬駅と同線の主要駅であった筑波駅跡地である筑波山口を結んでいる。路線が他の自治体とつくば市にまたがるコミュニティバスは広域連携事業での運営となっており、つくば市は下妻、筑西、桜川、常総、牛久、つくばみらい市、つくば市の7市の首長とオブザーバーとして参加する茨城県によって「公共交通網の広域連携を図る検討会議」を毎年開催し、交通政策の情報交換、意見交換を行っている。

6.3 研究対象とする路線や地域の概要と沿革

6.3.1 つくばエクスプレスの概要と沿革

つくばエクスプレスは秋葉原～つくば間の58.3km結ぶ首都圏新都市鉄道が運営する鉄道路線である。開業は2005（平成17）年であり開業から約20年が経過している。駅は20駅存在し、全駅が開業時に開設されている。全列車種別で最高速度130km/hによる高速運転が開業時より実施されており、現時点で運行している日本国内の私鉄の列車においては京成電鉄「スカイライナー」に次いで最高速度が高く、特別料金を徴収せず、普通運賃のみで乗車できる列車としては国内最速である。

運行している列車種別は各駅停車、区間快速、通勤快速、快速の4種別である。全種別とも秋葉原～北千住間は各駅に停車し、長らく快速の北千住以北の停車駅は他線との乗換駅と

¹⁵ <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/134-1.pdf>

¹⁶ <https://www.city.tsukuba.lg.jp/soshikikarasagasu/toshikeikakubusogokotsuseisakuka/gyomuunnai/2/1/1018463.html>

¹⁷ <https://www.chikunavi.info/bus-schedule-tsukuba.html>

¹⁸ <https://www.city.sakuragawa.lg.jp/kurashi/koutsu/page005762.html>

¹⁹ <https://www.city.ushiku.lg.jp/page/page001777.html>

²⁰ <https://www.city.tsukubamirai.lg.jp/page/page001579.html>

つくば駅のみ停車していたが 2024（令和 6）年 3 月 14 日から八潮駅が停車駅に追加された。
快速の所要時間は秋葉原～つくば間で 45 分である。

営業運転に使用される車両は 6 両編成 41 本の計 246 両である。開業時から在籍する 29 本のうち 6 両編成 14 本は直流専用車のため秋葉原～守谷間で運用される。全線で運用される交直両用車は開業当初の 15 編成であったが、利用者の増加により追加製造され、現在は 27 本となり運用可能な車両のうち約 66%の車両が全線で運用可能な車両となっている。

図 6.2 つくばエクスプレスの路線図

熊谷ほか(2016)によると首都圏の人口増加により1950年代半ばより鉄道の混雑が社会問題となったが、都心から北東部に向かう鉄道は常磐線に依存せざるをえないことと都心から50 km圏内に位置する茨城県内地域は人口増加が顕著であったこと、筑波研究学園都市の成熟により茨城県南西部と首都圏を結ぶ鉄道が必要とされた。

1985（昭和 60）年には運輸政策審議会第 7 号答申により東京～守谷町間を 2000 年（平成 12）年までに整備すべき区間とし、守谷町～筑波研究学園都市間は今後新設を検討すべき区

間とされた。

1991（平成 3）年 3 月には、沿線市区町村の出資により首都圏新都市鉄道が設立され、同年 10 月には、同年 6 月に成立、同年 9 月から施行された「大都市地域における宅地開発および鉄道整備の一体化推進に関する特別措置法」（通称宅鉄一体化法。以下通称で記載）に基づく「首都圏北東部地域における宅地開発および特定鉄道（常磐新線）の整備の一体的推進に関する基本計画」が運輸・建設・自治大臣より承認された。この基本計画により鉄道建設区間沿線の約 3300ha が鉄道建設と一体で開発の対象となった。

1992（平成 4）年には起点を秋葉原に変更して鉄道事業法による第一種鉄道事業免許が下付され、1994（平成 6）年には鉄道建設工事が着工した。

現在は 2030 年代を目途に 1 編成あたりの両数を 6 両から 8 両へ増強することを目指しており、対応するための工事が実施されている。

6.3.2 研究学園駅周辺の都市開発の沿革と地域の概要

研究学園駅周辺は宅鉄一体化法における基本計画のうち「葛城一体型特定土地区画整理事業」によって開発された地域である。つくばエクスプレス沿線の一体型土地区画整理事業の中では最大の事業面積で計画人口は 25000 人である。2005（平成 17）年までこの開発地域は一般財団法人日本自動車研究所のテストコースが設けられており、同研究所は施工区域 484.7ha のうち約 220ha を所有していた。駅南東部の一部は鉄道開業前から存在する葛城根崎集落であり宅鉄一体化法の開発対象外である。同開発地域の開発前の利用用途は山林が 48%、田畑が 23%、宅地 1%、公共用地 7%、その他が 23%である。つくばエクスプレスが常磐新線として起工した 1994（平成 6）年の 2 年後にあたる 1996（平成 8）年日本自動車研究所が当地からの移転を表明、1997（平成 9）年に茨城県、つくば市が住宅都市整備公団（現：独立行政法人都市再生機構）に対して²¹事業要請を行い、2001（平成 13）年に「葛城一体型土地区画整理事業」として事業認可を受けた。2005（平成 17）年 8 月には研究学園駅がつくばエクスプレスの開業に伴い開業し本格的な都市開発が始まった。同年 9 月には先行整備地区である「パセオコモンズ」の土地分譲を開始、2008（平成 20）年にはイーアスつくばが開業、2010（平成 22）年には当地につくば市役所が移転、2013（平成 25）年にはコストコがオープンした。2016（平成 26）年には最後の換地処分が行われて、区画整理事業が終了した。

区画整理区域内は東西南北にそれぞれ幅員 30m の幹線道路が、他 16m 幅の道路などが計 10 本建設されている。現在も一部で一般財団法人日本自動車研究所が保有している土地が残っており、つくば市役所の敷地は同研究所との間で 50 年契約の定期借地権契約を結んでい

²¹ <https://www.ur-net.go.jp/takuchi/archive/lrmhph00000110wa-att/katsuragi.pdf>

る²²。

6.3.3 研究学園駅の概要

研究学園駅は2面2線の高架駅である。駅ホームのつくば方先端部は旧周回テストコースの直線部と近接して所在している。計画段階では電留線が2本設置される予定であったが、実際には設置されなかった。駅構内改札外にファミリーマートが入居している。

計画時点での仮称は「葛城駅」であったが開業前に駅名が「研究学園駅」に正式決定した。開業時は普通列車が秋葉原～守谷間のみの運転だったため同区間から外れる研究学園駅には定期列車としては区間快速のみが停車していた。この区間快速は守谷～つくば間は各駅に停車する列車であり、守谷～つくば間とそれ以外の区間では利用者の遠近分離がなされていた。開業翌年に混雑緩和のため一部の普通列車が日中につくばまで乗り入れるようになり、研究学園駅の普通列車の停車が開始された。

2008（平成20）年には普通列車の大幅な増発が行われ、平日日中に区間快速と普通列車がそれぞれ2本停車する現在のダイヤのパターンが形成された。

2012（平成25）年には朝夕ラッシュ時の快速が通勤快速に変更されたため、平日の朝夕ラッシュ時（現在は夕方ラッシュ時のみ）のみ研究学園駅が優等列車の停車駅となった。朝ラッシュ上りの通勤快速を運行していた時期のつくば～守谷間は通勤快速の運行時間帯は快速の運転は行わず、通勤快速の1本後の列車を区間快速として運行するダイヤとなっており、ラッシュ時は通勤快速と区間快速の停車駅が一部異なることによって優等列車に混雑が集中しないよう考慮されていた。

2010（平成23）年以降は、つくばみらい市がみらい平駅の通勤快速の停車と研究学園駅の快速の停車を要望している。

（1）つくばスの概要と沿革

つくバスはつくば市内を運行するコミュニティバスのうちつくば市が運行計画を立て、関東鉄道が業務委託を受けて運行するコミュニティバスである²³。

つくば市が最初に運行を開始したコミュニティバスは2003（平成15）年にTDM（交通需

²² https://tsukuba.gijiroku.com/voices/cgi/voiweb.exe?ACT=200&KENSAKU=1&SORT=0&KTYP=0,1,2,34&KGTP=1,2,3&TITL_SUBT=%95%BD%90%AC%82Q%82T%94N%82P%82Q%8C%8E%82P%82P%93%FA%91%8D%96%B1%8F%ED%94C%88%CF%88%F5%89%EF%81%7C12%8C%8E11%93%FA-01%8D%86&SFIELD1=HTGN&SKEY1=JARI&SSPLIT1=++%2F%21%28%29-&KGNO=683&FINO=1188&HUID=140703&UNID=K_H2512111001171

²³ <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000164278.pdf>

要マネジメント）実証実験として運行を開始した「つくつくバス」である。同バスは最大 4 路線が運行され運賃が大人 160 円、小人 80 円の均一であった。

つくば市（2010b）によると TDM の実施はつくばエクスプレス開業までに柔軟に改変できる輸送システムの確立を狙って行われた。

「つくつくバス」は、つくばエクスプレスの開業翌年である 2006（平成 18）年につくば市の保健福祉部が 2002（平成 14）年から運行していた無料バスの「のりのりバス」と統合・再編を行い新たに「つくバス」と改称され運行が開始された。

この時、「つくつくバス」の「松代近隣シャトル」は一部ルートの変更を実施したうえで民営化、すなわち一般路線バスに移管され、現在は関東鉄道バス「松代循環」となっている。春日循環シャトルは筑波大学循環で代替できることと松代循環シャトルほど利用率が高くなかったため廃止された。つくバス発足時の路線は以下のとおりである。なお、「S コース」も一部の路線で存在しており一部停留所を経由しないおおむね主要目的地を直行する便である。

- ・北部シャトル 筑波センター～筑波山口（現在も運行）
- ・センター南循環 起点はつくばセンター
- ・学園南循環 起点はつくばセンター
- ・地域循環 1 コース（筑波地区東）起点は旧筑波庁舎
- ・地域循環 2 コース（筑波地区西）起点は旧筑波庁舎
- ・地域循環 3 コース（大穂・筑波地区）起点は大穂庁舎
- ・地域循環 4 コース（大穂・豊里地区）起点は大穂庁舎
- ・地域循環 5 コース（桜地区）起点はつくばセンター
- ・地域循環 6 コース（大穂・豊里地区）起点はつくばセンター
- ・地域循環 7 北コース（豊里地区）起点はつくばセンター
- ・地域循環 7 南コース（谷田部地区）起点はつくばセンター
- ・地域循環 8 コース（谷田部・豊里地区）起点は研究学園駅
- ・地域循環 9 コース（谷田部地区）起点はみどり野駅
- ・地域循環 10 コース（谷田部地区）起点はつくばセンター
- ・地域循環 11 コース（谷田部地区）起点はみどり野駅
- ・地域循環 12 コース（荃崎地区東）起点は旧荃崎庁舎
- ・地域循環 13 コース（荃崎地区西）起点は旧荃崎庁舎

(2) 地域循環バスからシャトル型への変更に関する議論

「のりのりバス」を転換した地域循環 1～13 コースは発足以来利用者数が低迷しており、利便性の確保と財政面から改善が必要となった。以下はつくば市（2010a）に基づいて当時の経緯と課題を整理する。

当時の市の現状

- ・市全体では人口が増加しているが茎崎、筑波地区では人口が減少しており、人口が増加する地域と少子高齢化が進行する地域に二極分化する可能性があり、その状況に対応できる交通体系が必要である。
- ・市内交通手段の自動車への依存度が高く渋滞の発生や交通事故の増加、そのための交通弱者への利便性低下と外出回数の低下が問題視されていた。
- ・地域循環バスは、迂回するため所要時間が長く便数と定時性の確保が困難である。
- ・地域循環バスは、つくばエクスプレスとの接続が悪く利便性が低い

豊里、大穂、茎崎、桜、谷田部、筑波、つくば駅周辺地区において懇談会が行われ住民からの意見が以下のように集約された。

- ・鉄道駅、商業施設、新庁舎への運行が必要である。
- ・路線バスへの転換は減便の恐れがあるため反対（つくば駅周辺地区）
- ・運行時間帯を交通弱者に配慮して決定すべき
- ・利用しやすい運賃制度の構築
- ・免許返納者のみでなく高齢者全体へのサービス拡充
- ・乗り継ぎの抵抗感と乗り継ぎ時間の短縮
- ・所要時間の短縮
- ・生活実態に合った運行（通勤・通学に使える便数、病院の開院時間、商業施設の営業時間などと合わせた運行）
- ・直行性の確保（特に新庁舎への）
- ・定時制の確保（小学校の通学およびつくばエクスプレスへの接続）
- ・バス停の増設と改善（徒歩 7～8 分以内が適切）
- ・つくバス、路線バス、デマンドバスの融合
- ・来訪者の二次交通手段確保と地域活性化が必要
- ・広告収入によって市負担額の軽減が必要。
- ・企業による一部負担（例：イーアスつくばが復路分の利用者の運賃を負担する）

- ・市内南北の利便性の格差の解消
- ・公共交通への転換の促進
- ・バス停近辺の駐輪場の整備

並行してつくば市公共交通活性化協議会、幹事会で以下のような意見が出た。（以下同協議会・幹事会の要旨原文まま）

- ・初めて利用する人にもわかりやすいバス停やルート案内が必要。事前に調べる方法（yahoo 路線情報など）があるとよい。
- ・鉄道の二次交通として、つくばエクスプレスに接続するような時刻表設定とする。
- ・中心部の交通量を減らすため、イベント時のピストン輸送を行ってはどうか。
- ・自動車利用者や交通弱者、周辺部の問題等、それぞれの立場でそれぞれの課題がある点を具体的に示し、市民にわかりやすい資料としてほしい。
- ・なぜ公共交通機関への転換が必要なのかを、具体的に説明する必要がある。色々な立場の人の課題を示し、他の立場の人にも理解してもらうことが必要。
- ・需要が多い地域のサービスを向上した方が、効果が期待できるが、交通弱者の問題もある。公共交通の利用促進とはどこを対象とするのか。
- ・負担の問題も明示して議論する必要がある。現在の市負担割合 7.5 割を 4～6 割とし、持続的な提供を行うという方針も考えられる。
- ・人口の多い地区を手厚くとあるが、周辺地区の交通弱者は困っている。商業施設や病院、公民館・文化施設等への足の確保が必要である。
- ・福祉循環バスから始まったという経緯からも、交通弱者への対応は重要な視点である。
- ・交通弱者、通勤通学者、来訪者等、利用者のニーズ別の対応を示した方がわかりやすいのではないか。
- ・幹線は、路線バスの活用を基本とするべきである。また、運行頻度を 15 分に 1 本程度にすることは出来ないか。
- ・走行しているバスをみていると、空席が目立つことが多い。運行している限り費用は掛かるので、利用を増加させることを検討するべきである。バス利用を促進した上で、バス利用が困難な方に対してデマンド型乗合タクシーで補完するという考え方をするべきではないか。
- ・バスを運行させることで、鉄道利用が促進されるという効果を考慮する必要がある。同様に、デマンド型乗合タクシーの導入は、バスや鉄道の利用を促進するという効果も期待される。

- ・鉄道の利用促進を考えた場合、デマンド型乗合タクシーは、エリアをまたいで中心地区への移動を可能としたほうがよいと考えられる。
- ・鉄道利用等を含めた広域的な視点でバスの運行を考える必要がある。
- ・現在工業団地には最寄のバス停がなく、駅まで自動車を使っている場合が多い。直行性の高いバス等が運行されていれば、特に週末に鉄道を利用する際の需要が見込められると思われる。
- ・市民意識調査結果によると、つくば市に住み続けたくないと回答した理由で最も多かったのが、通勤・通学に不便であるからという理由であった。通勤や通学のための手段を提供するという視点も必要である。
- ・最も重要な課題はバス路線体系の整理。短期・長期といった見方も重要。
- ・総合連携計画であるため、バスのみを検討することはできないが、つくバスの改善は連携計画の中で重要な課題である。

上記の協議会や市民の意見や各種アンケートを踏まえ、つくバスの課題は以下になった。

- ・利用者の不満の多くは運行時間帯と運行本数である。
- ・公共交通機関を利用しない市民の不満は利用者の不満に加え、速達性の低さである。
- ・各地区からは循環系統よりも直行系統を求める意見が多かった。

つくバスの方向性は以下になった。

- ・通勤通学者への需要を満たすための各交通手段（特につくばエクスプレス）の乗継利便性を向上させるためのシステムの構築
- ・バス交通に対するニーズは多様なためそのニーズに満遍なく応えることはバス事業者、行政ともに困難である。
- ・3億3千万円の運行補助の軽減（少なくとも市負担額は現状維持）が必要である。
- ・市民の多くは公共交通機関を積極的に利用する意向がある。
- ・運行時間の拡大と増便は財政負担を増加させ持続的な公共交通機関の維持と確保で懸念材料になる。
- ・つくバスの運行時間や運行ルートを知らない市民も多いためPR活動が必要である。
- ・わかりやすい路線網を構築して「使えるバス」とであると市民に意識づける。

このような課題を踏まえて対応策は以下の通りとなった。

- ・コミュニティバスはバス事業者が対応できない需要に応える。
- ・コミュニティバスは人口密度の高い地域で重点的に路線を展開し、黒字転換した場合は民営化（バス事業者による路線バスに転換）を視野に入れる。

路線構築の考え方

- ・骨格としての南北を結ぶ幹線の構築（北端は上大島工業団地周辺、南端は高見原地区附近）
- ・都心への接続路線であるつくば市内のつくばエクスプレス各駅は都心を結ぶ交通の結節点と位置づけ
- ・隣接市との広域バス路線はつくばセンターを県南の拠点と位置付ける
- ・つくばエクスプレス沿線のまちづくりに対応して順次ネットワークを構築する。

コミュニティバスに求める役割と効果

- ・各地区の核となる拠点、企業・研究所、から駅や中心部に運行する。
- ・これによって自動車利用の抑制と所要時間短縮による通勤・通学需要を取り込む

路線再編に当たっての課題

- ・既存路線バスとの競合
- ・バス停の設置は、従来通りにするか、「拠点性の高い地域」「綱需要の地域」以外のバス停は設置しないかを検討する必要がある。
- ・支線系統としてデマンド型交通を導入して各地区から中心地への直行性の向上を図る。
- ・路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通で対応できない需要は福祉政策（例：タクシー利用の助成など）と教育政策（例：スクールバスなど）で対応する。

(3) 地域循環バスからシャトル型への再編

(2) の経緯を踏まえ、2011（平成 23）年 4 月 1 日に以下の 6 路線に再編された。

- ・ 北部シャトル
- ・ 小田シャトル
- ・ 作岡シャトル
- ・ 吉沼シャトル
- ・ 南部シャトル
- ・ 自由が丘シャトル

6.4 データ分析

6.4.1 つくばエクスプレスのデータ分析

本稿では新型コロナウイルス感染拡大中のつくばエクスプレスの状況と現状をデータ分析する。今回はつくばエクスプレスの輸送力増強のための投資の猶予期間がどのように影響するのかを分析する。

(1) つくばエクスプレスにおける混雑対策

つくばエクスプレスの混雑率は開業以来、年々悪化していたが 2019（平成 31）年には最混雑区間である青井～北千住間の混雑率が 171%まで悪化した。そのため、2020（令和 2）年には「25 本化プロジェクト」と称し、朝ラッシュ時に 1 時間当たり 25 本の列車を運転するダイヤに変更された。また、2030 年代をめぐに 1 編成当たりの両数を 6 両から 8 両に変更することにより、輸送力を増強することとなっている。

(2) つくばエクスプレス混雑率の予測

表 6.1 はつくばエクスプレスの混雑率の年度ごとの予想と実績を表にまとめたものである。表の「輸送人員（予想）」は小佐野（2019）が 8 両化の首都圏新都市鉄道社内での具体的な検討を開始したと指摘している 2016（平成 28）年秋（小佐野（2019）が指摘していた時期は「秋以降」であるが予想では「2016 年秋」と仮定）の時点で年間実績として数値が確定していた年間輸送人員 34 万人から、首都圏新都市鉄道が推計した 2030 年代前半の輸送人員 42 万人に各年度等しい割合で年間輸送人員が増加したと仮定した場合の数値である。

「輸送人員（実績）」列は首都圏新都市鉄道が「営業実績」として発表している年間輸送人員である。

「通過人員」は朝ラッシュピーク時 1 時間のつくばエクスプレスの最混雑区間である青井～北千住間の通過人員である。各年の実績に加え公表されていない数値および未来の数値は 2014～2022 年の通過人員を輸送人員で割った数値の平均を推計値とした。「輸送力」列は朝ラッシュピーク時の運転本数を 25 本で維持した場合の数値である。2030 年の輸送力は年間利用者数 42 万人で 1 時間当たり 25 本とし、混雑率が 150%未満になる数値（25 本中 4 本 8 を 8 両編成に変更）である。表中の斜体は予測値である。

表 6.1 混雑率の予想と実績

年度	輸送人員 (予想)	輸送人員 (実績)	輸送力	通過人員	混雑率	輸送人員 対通過人員
2014		326000	18084	27913	154%	8.56%
2015		340000	18084	28280	156%	8.32%
2016	<i>345333</i>	354000	18084	29218	162%	8.25%
2017	<i>350667</i>	370000	18084	30140	167%	8.15%
2018	<i>356000</i>	386000	18084	31022	172%	8.04%
2019	<i>361333</i>	395000	18084	31324	173%	7.93%
2020	<i>366667</i>	278000	20775	24021	116%	8.64%
2021	<i>372000</i>	306000	20775	25590	123%	8.36%
2022	<i>377333</i>	349000	19944	27480	138%	7.87%
2023	<i>382667</i>	383000	20775	<i>31544</i>	<i>152%</i>	<i>8.24%</i>
2024	<i>388000</i>		20775	<i>31956</i>	<i>154%</i>	<i>8.24%</i>
2025	<i>393333</i>		<i>20775</i>	<i>32395</i>	<i>156%</i>	<i>8.24%</i>
2026	<i>398667</i>		<i>20775</i>	<i>32834</i>	<i>158%</i>	<i>8.24%</i>
2027	<i>404000</i>		<i>20775</i>	<i>33273</i>	<i>160%</i>	<i>8.24%</i>
2028	<i>409333</i>		<i>20775</i>	<i>33713</i>	<i>162%</i>	<i>8.24%</i>
2029	<i>414667</i>		<i>20775</i>	<i>34152</i>	<i>164%</i>	<i>8.24%</i>
2030	<i>420000</i>		<i>23308</i>	<i>34591</i>	<i>148%</i>	<i>8.24%</i>

出典：首都圏新都市鉄道「企業情報」各年度営業実績から筆者が作成

2023（令和 5）年の輸送人員の推計値と実績は近い値になっている。一方、2016（平成 28）年度から 2019（令和 1）年度の輸送人員の実績値は予測値と大幅に乖離している。

6.4.2 つくバスに関するデータ分析

現在、研究学園駅を経由している路線のうち研究学園駅周辺のバス停をデータ分析の対象とする。対象とする路線は以下の 3 路線である。

なお、上郷シャトルは新型コロナウイルス感染拡大前年の 2019（平成 31）年に新設（吉沼シャトルの上郷発着便をルート変更）された系統であるため、吉沼シャトルと合算する。

作岡シャトル

運行区間：研究学園駅～寺具

対象とするバス停：研究学園駅、つくば市役所、つくば市役所北、研究学園西

＊「つくば市役所北」は、2018（平成 31）年に新設された停留所のため、隣接する「つくば市役所」と合算する。

吉沼シャトル

運行区間：研究学園駅～とよさと病院

つくばセンター～上郷

対象とするバス停：研究学園駅、つくば市役所、つくば市役所北、研究学園 3 丁目、学園の森 1 丁目、学園の森 2 丁目、学園の森 2 丁目北、学園の森 3 丁目北

＊学園の森 1 丁目、学園の森 2 丁目北はいずれも学園の森 2 丁目に所在し、2018（平成 31）年に新設された停留所のため、隣接する「学園の森 2 丁目」と合算する。

＊「つくば市役所北」は、2018（平成 31）年に新設された停留所のため、隣接する「つくば市役所」と合算する。

＊「学園の森 3 丁目北」は 2021（令和 3）年に新設された停留所のため、データ分析の対象外とする。

谷田部シャトル

運行区間：研究学園駅～谷田部窓口センター

対象とするバス停：研究学園 7 丁目、研究学園 6 丁目、研究学園駅入り口、研究学園駅、つくば市役所、つくば市役所北、研究学園西

＊「つくば市役所北」は、2018（平成 31）年に新設された停留所のため、隣接する「つくば市役所」と合算する。

対象とするバス停は、「葛城一体型特定土地区画整理事業」によって開発された地域である学園の森 1～3 丁目、研究学園 1～7 丁目、学園南 1～3 丁目に所在、もしくは隣接するバス停である。

(1) 分析と結果

表 6.2 は各年度の第 1 回公共交通活性化協議会に記載されていた路線別各バス停の一日当たりの平均利用者数の推移を停留所の増設に応じて修正した各バス停の一日当たりの平均利用者数と前年比の比較である。なお、2023（令和 5）年度は 4 月～8 月の数値である。

表 6.2 研究学園周辺のバス停乗降人員

バス停名	研究学園駅	前年度比	つくば市役所	前年度比	研究学園駅前公園	前年度比	研究学園西	前年度比	研究学園3丁目	前年度比	学園の森2丁目	前年度比	合計	前年度比	対2019年度
2023年度合計	207.7	95.3%	12.7	76.5%	2.5	147.1%	2.7	94.0%	3.4	94.4%	16.3	121.6%	242.8	95.6%	95.9%
2022年度合計	217.99	124.6%	16.6	143.1%	1.7	170.0%	5	125.0%	3.6	120.0%	13.4	117.5%	253.99	125.0%	100.4%
2021年度合計	174.9	120.0%	11.6	109.4%	1	111.1%	4	125.0%	3	81.1%	11.4	109.6%	203.2	117.8%	80.3%
2020年度合計	145.7	67.9%	10.6	75.7%	0.9	60.0%	3.2	91.4%	3.7	69.8%	10.4	63.4%	172.5	68.2%	
2019年度合計	214.6	105.0%	14	92.7%	1.5	166.7%	3.5	100.0%	5.3	64.6%	16.4	66.7%	253.1	99.0%	
2018年度合計	204.3	103.0%	15.1	90.4%	0.9		3.5	166.7%	8.2	107.9%	24.6	136.7%	255.7	105.3%	
2017年度合計	198.4	106.9%	16.7	83.1%			2.1	100.0%	7.6	73.1%	18	94.2%	242.8	102.3%	
2016年度合計	185.6		20.1				2.1		10.4		19.1		237.3		

出典：つくば市各年度第1回公共交通活性化協議会の資料を基に筆者が作成

分析の結果、新型コロナウイルス感染拡大とともに研究学園駅、およびつくば市役所周辺の利用がかなり落ち込んでいる。しかし、2023（令和5）年には利用者数は2019（令和2）年度の約95%まで回復している。研究学園駅は研究学園7丁目、研究学園6丁目、研究学園駅入口のバス停を合算しているためこれらの停留所と研究学園駅との間での利用を考慮する必要があるが、2022（令和4）年度は2019（令和元）年度よりもわずかに上回る位まで研究学園駅周辺のつくバスの乗降者数は回復していると判断できる。

研究学園3丁目、学園の森2丁目、研究学園西は2019（令和元）年度に一時的に利用者が減少した。いずれも区画整理地域の端近くに位置し主にロードサイド店と戸建て分譲地が隣接している地域である。理由は不明であるが停留所の増設とルート変更による路線長大化、渋滞を考慮した所要時間増によってつくバス全体の利用者数の減少が指摘されている²⁴。

²⁴ <https://newstsukuba.jp/19852/14/11/>

6.5 結論

つくバスは福祉バスの循環系統から大幅な路線の再編を経て利用者の増加に成功した。再編の過程でつくばエクスプレスの路線が市の東西を経由する一方、南北に長く広大なつくば市の市域では役所、病院や一次交通の結節点までの直行性が求められていることが判明した。これは過疎化が進んだ中山間地域かつ町域が広い山梨県早川町においても同様な路線構成でコミュニティバスを運行している。

つくば市と早川町の違いとしては町の開発が進むとともに、コミュニティバスが交通弱者だけでなく通勤にも使用されるようになったことである。地域循環系統は利用者の意見を聞きすぎたため、目的地によっては徒歩や自転車のほうが、所要時間が短いケースがあり、つくバスの利用不振につながっていた²⁵。

コミュニティバスは地域住民のために運行される公共交通機関であり、住民の意見は重要であるが、普段利用していない住民や地域外から通勤で利用する労働者が自身の習慣を変えてコミュニティバスの利用者になるためには、従来の利用者が公共交通機関の利用を諦めない範囲で公共交通機関の利便性を維持もしくは低下させて、現在利用していない利用者を取り込む必要がある場合もある。

つくバスは通勤・通学・交通弱者への対応と様々な需要を満たすことで、新型コロナウイルス感染拡大に伴い研究学園駅とつくば市役所で大幅な利用者減に見舞われたが、研究学園駅周辺においては9割方利用者数を戻すことに成功した。つくバスの利用者の最も大きなニーズは「直行性」、「速達性」であり、そのニーズに応えられない場合は利用者の減少が見込まれるが、年単位で停留所やダイヤの見直し、路線の改廃についても柔軟に対応することができ、将来の結果（輸送需要）に対する不確実性に対応しやすいものとなっている。

つくばエクスプレスは新型コロナウイルス感染拡大に伴って利用者数が減少したが、新型コロナウイルス感染拡大前の利用者数の増加が急激であったため、鉄道事業者の需要予測と実際の輸送需要が乖離していた可能性が指摘できる。新型コロナウイルスの「5類感染症」への変更後の時点では新型コロナウイルス感染拡大前よりも利用者数は減少したものの、利用者数が減少したことによって鉄道事業者の需要予測と実際の利用者数の差が近似したと推定できる。

宅鉄一体化法は、鉄道と地域開発の足並みを揃えることを目的に成立したが、新型コロナウイルス感染拡大前のつくばエクスプレスの混雑状況を見た限りではその目的の達成が不十分であった可能性が指摘できる。鉄道は設備上の制約から将来の結果（輸送需要）に対する

²⁵ つくば市役所で聞き取り調査に伺った際の担当者のコメント。

不確実性に対応しにくい交通手段であるため、予測された需要と実際の需要が大幅に乖離することを前提として、実際に需要と供給に乖離が発生した際に速やかに対応を行える制度や体制作りを路線計画時の段階で検討する必要がある。

具体的には需要が予測より小さい場合は、経費節減策が実施できるまでの交通事業者に対する運転資金の手当てであり、経営面の支援が必要になる。需要が予測よりも大きい場合は、需要を満たす程度の輸送力を補完できる公共交通機関の運行計画、建設時に速やかに輸送力を増強できるような準備工事、大規模な集合住宅の分譲の制限など、輸送力の増強が完了するまでの時間稼ぎを行える体制づくりが行える制度やシステムの構築など輸送需要をより管理できる仕組み作りが必要と考える。

最後に本報告書を執筆するにあたり、つくば市都市計画部総合交通政策課から情報と資料をご提供いただいた。厚くお礼申し上げる。

参考文献

- 1) 茨城県（1984）『茨城県史 近現代編』 pp.883～885
- 2) 大穂町史編纂委員会（1989）『大穂町史』 pp.251～254
- 3) 茎崎町史編さん委員会（1994）『茎崎町史』 pp.233～885
- 4) 熊谷邦男・田口明勇・田山勝美・海保貴士（2016）「つくばエクスプレス線の建設構想～現状まで-守谷追越設備工事、入出庫線複線化工事-」『土木施工第 57 巻 8 号』 pp.59～81
- 5) 国土庁・茨城県・日本住宅公団・（財）運輸経済研究センター（1979）『筑波研究学園都市の交通輸送計画に関する調査』
- 6) 小佐野景寿（2019）「つくばエクスプレス「8 両化」なぜ 10 年もかかる？」
<https://toyokeizai.net/articles/-/289131?page=2>
- 7) 筑波研究学園都市関係町村合併の記録編集委員会（1989）『つくば市誕生の記録』 pp.30～31、74～75
- 8) 筑波町史編纂委員会（1990）『筑波町史 下巻』 pp.616～617
- 9) つくば市（2010a）『つくば市地域公共交通総合連携計画策定調査業務委託報告書』
- 10) つくば市（2010b）『つくば市公共交通検討委員会 議事要旨』

第7章 過疎地域の路線存続における観光客・交流人口の重要性

－旧明智町と明知鉄道の事例から－

7.1 はじめに

鉄道、バスを問わず、赤字ローカル線の存廃問題について語る時、「モータリゼーションにより地元住民がマイカーを利用するようになったからローカル線は利用されないのだ」「社会的使命は終わったのだ」という声はしばしば聞かれるところである。利用者の大半が高校生と高齢者だから利用者が少ないのは当然かのように論じられることも多い。

しかし、ローカル線利用者が少ない問題の本質はそもそも沿線人口の少なさや減少に由来しており、廃止の話が出るたびに「乗って残そう、〇〇線」というような乗車運動を繰り広げても「焼け石に水」で、抜本的解決に至らないのではないか。伝統的な交通経済学の教科書に述べられるように、公共交通需要を派生需要に位置付けるのであれば、需要増加のためには目的地における本源需要の増加、すなわち移動増加を生むような人口増加や移動機会増加を促すような要因がなければならない。地域住民頼りの人口増加や移動機会増加が困難であれば、域外からの観光客や交流人口に頼る必要があろう。

本稿では、「サクラ乗車」や「乗って残そう、〇〇線」という言葉が頻出した1980年代から観光客、交流人口のとり込みを意識的に重視してまちづくり、鉄道存続の取組みを続けてきた岐阜県の旧明智町（現・恵那市）、明知鉄道の事例をもとに、このような取組みが40年余りにわたり成功してきた要因を検討する。

7.2 岐阜県（旧）明智町

2004年10月25日に恵那市と合併した（旧）明智町は、「かつて蚕糸を地場産業として繁栄し、深い陰影に彩られた、静かで抒情的な町並みは現在、日本大正村として、全国にその名を広めて」いる。「また、町名の由来となっている戦国武将明智光秀のゆかりの史跡も多く残されて」おり、1955年の「昭和の合併では、明知町、静波村、吉田村、三濃村の一部を合併し明智町と改称し今日に至って」いる¹。

¹ 恵那市・恵南町村合併協議会「恵那市・恵南町村の紹介」（国立国会図書館インターネット資料収集保存事業 <https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/234175/www.ena-keinan.jp/introduce/index.html>、2024年8月31日閲覧）による。

(旧) 明智町の中心部であった明知地区は、江戸時代の庄屋の流れをくみ、明治維新後は事業家として活躍する橋本家に養子に入った第 14 代橋本幸八郎が 1905 年に明知町長に就任すると、1908 年に町営電気事業を開業、明智川に矢伏（第一）発電所を設けた。それにより工場の電化が進み、大正時代に養蚕、製糸産業、窯業、林業で繁栄した²。製糸産業は大恐慌による海外向け需要が急減し昭和初期に衰退するが、窯業や林業は引き続き盛んで、商工業が発展した。また、1934 年 6 月には国鉄明知線が全線開業し、中央本線の恵那駅（当時は大井駅）と明知駅が鉄道で結ばれた（大井～岩村間は岩村電気軌道が 1906 年に軌道を開業）。

「昭和 50 年代、明智町は企業の多い町であり一時期は岐阜県内でも上位の財政力を持っていた。しかし、技術革新時代を迎え、従業員を減らしだした。当時の主産業である林業や製材業も不振となり、急速に過疎化を迎えていた」³。そのような状況のなか、国鉄は 1981 年 6 月に明知線を特定地方交通線（基準となる 1km あたりの輸送密度 4,000 人／日に対し 1,623 人／日）に選定し、事実上の廃線、バス等への転換を促した。

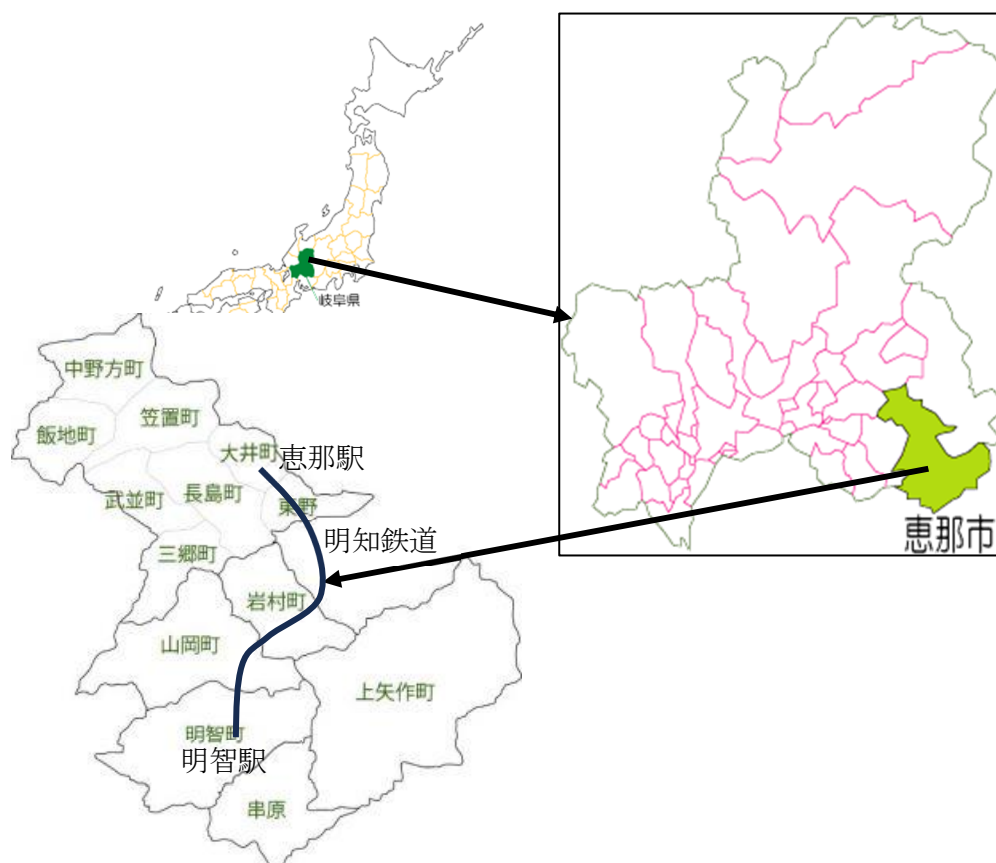


図 7.1 岐阜県恵那市明智町（地図出典：恵那市ウェブサイト、筆者加筆）

² 寺澤安正「中部のエネルギーを築いた人々 わが国初の町営電気事業の創始者 橋本幸八郎」（一社）日本電気協会中部支部ウェブサイト（下記）からのダウンロード資料による。

<https://www.chubudenkikyokai.com/archive/syswp/wp-content/uploads/2015/09/e15c5ca669324efacd39db8fd06dba00.pdf>

³ 日本大正村ウェブサイト（<http://nihon-taishomura.or.jp/about/history>、2024 年 8 月 31 日閲覧）による。

1980年当時の恵那市（2004年の合併後の市域）の人口は約6万人であり、1965年から2005年頃まではほぼ横ばいで推移していた。この間、人口構成的には生産年齢人口（15歳～64歳）は約4万人と横ばいであるものの、一貫して年少人口（～14歳）は減少、老年人口（65歳～）は増加傾向で、両者の増減がほぼ同程度という形で人口が維持されてきた。言い換えると、通学で毎日利用する高校生は減少する一方、マイカー利用中心の高齢者や外出頻度の低い高齢者は増加するという構図で、地元住民を頼りにしても明知線の利用者が減少することは明らかであった。

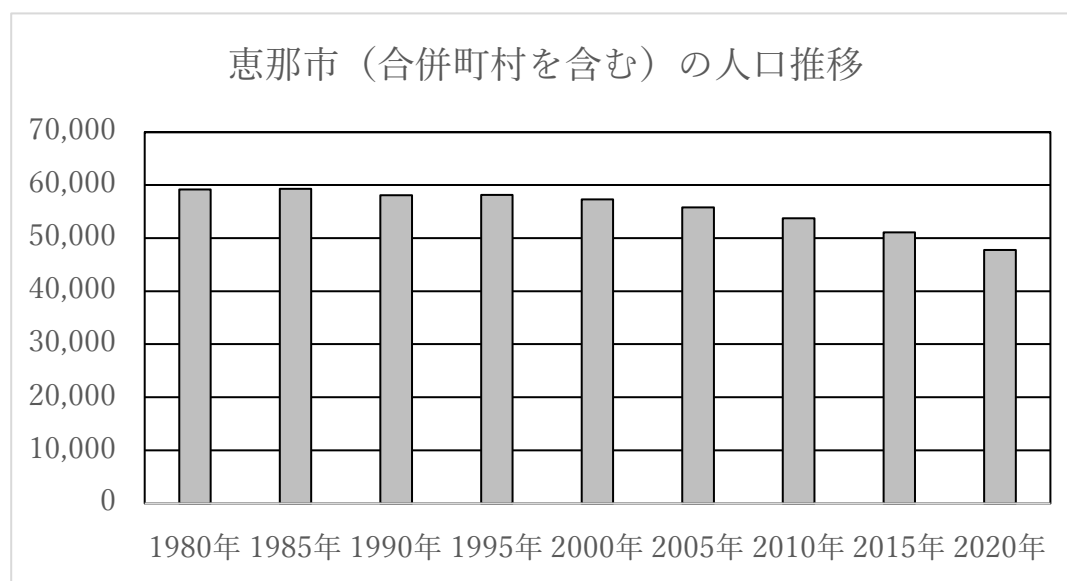


図 7.2 岐阜県恵那市の人口推移

（各年の国勢調査による、資料出典：岐阜県ウェブサイト <https://www.pref.gifu.lg.jp/page/4033.html>）

表 7.1 旧恵那市及び恵那市に合併された町村の面積・人口・世帯数

		恵那市	岩村町	山岡町	明智町	串原村	上矢作町	計
面積 (km ²)		172.56	34.36	60.96	67.13	38.22	130.96	504.19
人口	1990年（平成2年）国勢調査	35,025	5,527	5,709	7,503	1,144	3,136	58,044
	2000年（平成12年）国勢調査	35,677	5,401	5,512	6,903	1,007	2,774	57,274
	うち15歳未満	5,502	833	808	1,024	134	353	8,654
	うち65歳以上	7,380	1,475	1,377	1,861	355	1,003	13,451
	2002年（平成14年）世帯数	11,210	1,628	1,603	2,035	310	848	17,634

資料出典：恵那市・恵南町村合併協議会「恵那市・恵南町村の紹介」2004/04/01

（国会図書館ウェブアーカイブ資料：info:ndljp/pid/234175）

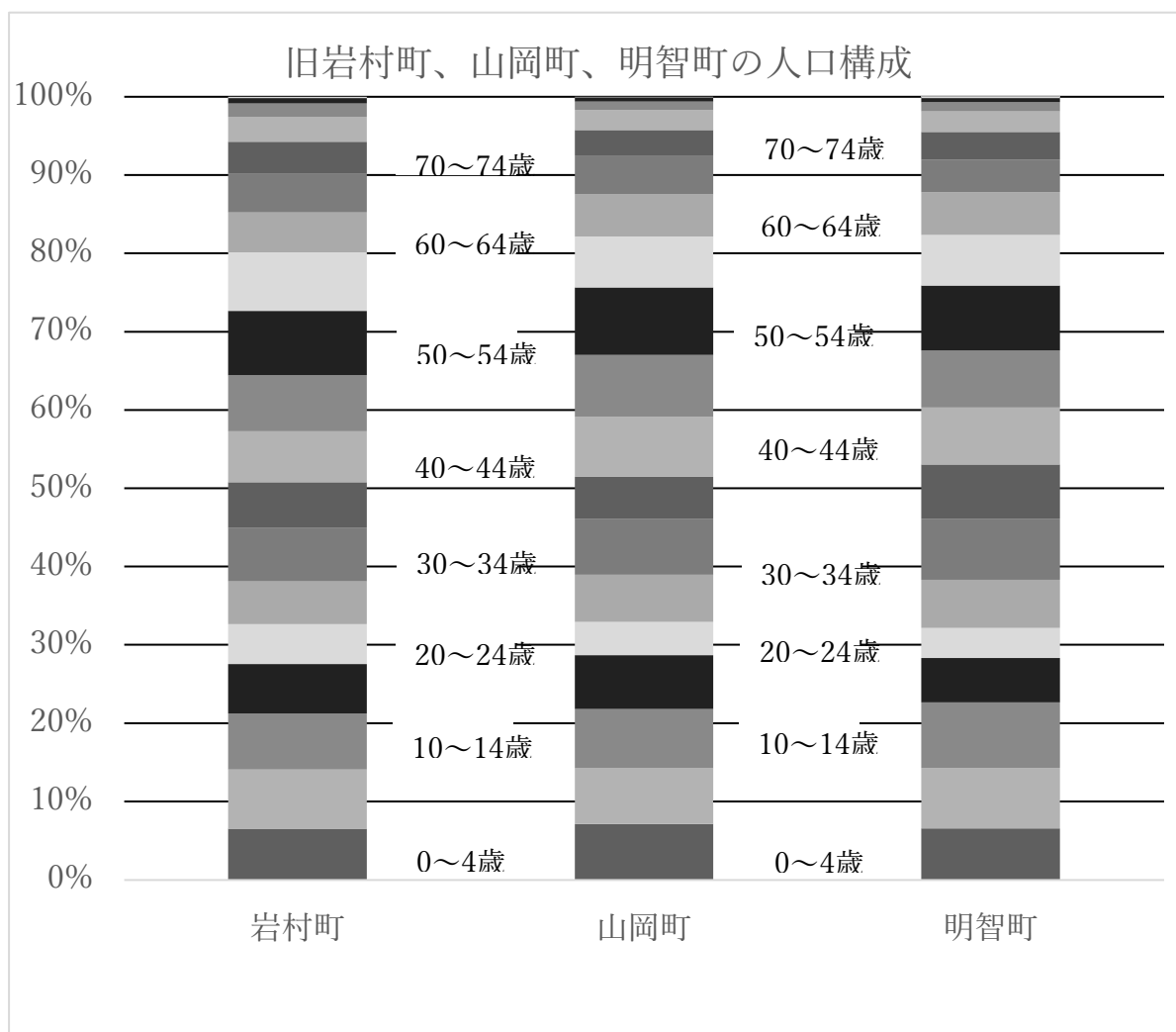


図 7.3 2000 年の旧岩村町、山岡町、明智町の年齢構成

(資料出典：岐阜県ウェブサイト)

多くのローカル線の沿線では、特定地方交通線の選定に際し、「乗って残そう運動」が展開されたが、明知線沿線や明智町の一部の住民たちはいち早くその限界を見抜き、明智町への観光客誘致と明知線利用者増加を一体化した取組みを開始した。そのための第一歩が「大正村」の建設であった。

7.3 日本大正村の開村

「大正村」というと、近隣（愛知県犬山市）にある「博物館明治村」のイメージから、大正時代の建物が立ち並ぶテーマパークを連想されがちである。しかし、日本大正村は入場料

が必要な柵で囲まれたテーマパークではなく、町並みの中にとろどころに残る保存された大正期の建物の集合体となっている。日本大正村成立時点から残されている建物のほか、今日では、新たに大正期をモチーフに建てられた資料館、売店的活用をされる建物も含まれている。現在では、年間 20 万人台の入場者を集める観光施設となっている（有料施設の入場者数でカウント）。

表 7.2 日本大正村の入場者数の推移（単位：人）

2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
122,522	115,255	110,077	183,397	237,278	216,104	215,860	228,539	265,927	315,351	114,560	167,730

データ出典：各年の『岐阜県統計書』より（<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/13401.html>）

日本大正村の開設は国鉄明知線廃止問題と表裏一体をなしている。上述のとおり、明知線廃線が俎上に載った 1981 年頃の明智町は商工業の町であり、観光とはほとんど無縁の状況であった。一方で、地域人口（1980 年国勢調査では、沿線の明智町、山岡町、岩村町の人口はそれぞれ 7,773 人、5,974 人、5,911 人で、このほかに中津川市阿木地区、恵那市大井町）だけでは 2 万人に過ぎず、輸送密度 4,000 人／日を達成することは困難であった。そのような状況下で、鉄道を残すには地域外からの利用客を受け入れる必要があり、そのためには観光客を誘致できる資源が必要であるという議論に発展した。

問題は何を観光資源とすべきかであった。木曽路の魅力を写真や随想を通して全国に広めていた「沢田正春氏の『大正村の看板を立てれば、人はきっと集まる』という構想を明智町観光協会が受け激論が繰り返された。今まで観光客など訪れた事のない町であったことや国鉄明知線廃止問題を抱える観光協会は反対のムードが高まっていた。しかし、当時の明智町が時代に取り残されていくという危機感と、推進派の説得により意見は逆転し、昭和 58 年 9 月 25 日に観光協会は大正村建設を決断した」⁴。この間の詳細は坂口・水野（2009）に述べられている。

明智町の橋本満資氏が、沢田氏の食事の雑談「大正村の看板を立てれば、人はきっと集まる」に賛同し、沢田氏を町の有力者たちに紹介した。当時、この構想に対する反対派が多数であったが、当時の明智町の助役であった平林典三氏ら数少ない推進派の人たちが「第 3 セクターとして明知線を残すためには大正村建設に賭けるしかない」と説得して、1983 年 9 月 25 日の観光協会総会で大正村建設の合意を得た。反対の理由としては、大正期の建物は周辺自治体にも多数残されており、明智だけが「大正村」になり得る必然性がなかったことも挙げ

⁴ 日本大正村ウェブサイト（<http://nihon-taishomura.or.jp/about/history>、2024 年 8 月 31 日閲覧）による。

られる。

1983年11月6日に観光協会は大正村設立準備委員会を発足し、1984年5月6日に大正村実行委員会に改組、日本大正村立村を宣言し、町民ボランティアによる観光客への湯茶サービスや明智町出身の画家・山本芳翠の絵画展を開始した。このニュースがマスコミで報じられると、早速観光客が続々と訪問するようになった。立村当時は「観光客の訪れが予想よりもはるかに早い状況に、駐車場も案内所も土産物屋も、そしてトイレなどの施設も対応できず、また案内コースも設定していないありさまの中で、お叱りを受けることもしばしば。しかし、そうであったがゆえに、もともと明智町の人が持っている人情が湧き上がってきて町の人たちがボランティアに立ち上がった」⁵。「旧明智町役場に事務所を設け、『日本大正村役場』として看板を掲げ、沢田正春氏の狙い通り、多くの観光客が訪れることとなった。しかし、観光客を迎えるには不十分な箇所もあり、明智町の住民は『大正路地から大正村役場までの道を石畳に』『資料館を』『町営駐車場を』など様々なアイデアを出し始めた」⁶。

1985年に入ると明智町も大正村整備に動き出し、1985年度～87年度に自治省「町づくり特別対策事業交付金」を獲得、総予算3億600万円で、駐車場やトイレ、案内施設や案内板などを整備していった。総予算のうち、国からの交付金2億600万円、町の負担が約6,000万円、住民・地元企業からの寄付金が4,000万円と、地元住民・企業がボランティアのみならず寄付の面でも大正村の運営を支える体制となった⁷。同時に、インフラ整備は明智町、観光客のおもてなしなどソフト面は住民ボランティアという役割分担も確立した。

1985年11月16日に第3セクターの明知鉄道が開業、国鉄明知線を引き継いだ。また、1985年からは東京大正会と交流を開始し、その縁から1986年12月には女優の高峰三枝子氏を日本大正村初代村長に任命、全国各地に大正村応援者が増え、多数の貴重な資料や物品の提供を受けるようになった。その結果、資料館の入場者は1986年には約6万人、1987年には15万人に及んだ⁸。現在、これらの資料は、大正村役場や大正村資料館・大正の館をはじめ、いくつかの有料・無料の施設に展示されている。

1988年3月には、財団法人日本大正村の設立が認可され、4月に日本大正村が開村された。1990年に初代村長の高峰三枝子氏が逝去し、1999年から2015年まで第2代村長として司葉子氏が着任、2015年から竹下景子氏が第3代村長を務め、今日に至っている。この間、2011年に大正百年改元式典が開催され、2013年に財団法人日本大正村は公益財団法人日本大正村に移行した。

⁵ 坂口・水野（2009）p.100。

⁶ 日本大正村ウェブサイト（<http://nihon-taishomura.or.jp/about/history>、2024年8月31日閲覧）による。

⁷ 坂口・水野（2009）p.101。

⁸ 日本大正村ウェブサイト（<http://nihon-taishomura.or.jp/about/history>、2024年8月31日閲覧）による。

立村以来 40 年にわたり、日本大正村を維持できた要因として、当事者たちは「・日本大正村の立村や取組が、早い段階からマスコミで取り上げられた結果、多くの観光客が訪れたことが大きい。

- ・観光客の受入体制が整う前に観光客が訪れ、何とかしなければと言う気持ちからボランティアによるまちづくりが発生し、来訪者をもてなす気持ちが育まれた」

ことを挙げている⁹。一方、課題として、

「・現在の役員等は、初期から活動を行いその中で世代交代を行ってきたが、今後、役員の高齢化等に伴い、活動の中心となる後継者への世代交代を進める必要がある。

- ・市町村合併により、行政区域の枠組みが変わり大きな恵那市の中の一地域となり、旧明智町時代のような、行政と協働して行ってきたまちづくりの役割分担について検討していく必要がある」

点を指摘する¹⁰。これらの指摘は 2006 年に岐阜県がおこなったヒアリングに基づくものだが、2024 年 3 月 6 日に私がヒアリングをおこなったときにも同様の点が表明された。現在の公益財団法人日本大正村の専務理事兼事務局長の門野幸次朗氏も明智町の人々の寄附やボランティアによる大正村整備を見て育ってきた世代である。今後、自身の眼で見てこなかった世代に引き継いでいくときにどこまでボランティア精神が受け継がれるか、将来に対する不安を抱いていた。

7.4 明知鉄道の取組み

7.4.1 明知鉄道の開業まで

1934 年に大井（現・恵那）～明知間が全線開業した国鉄明知線は 1985 年 11 月 16 日に第 3 セクターの明知鉄道株式会社に運営が転換し、明知駅は明智駅に改名した。

明知鉄道は開業早々から 2 つの方策で明知鉄道に乗車する観光客の誘致に力を入れてきた。一つは沿線ハイキングに代表される沿線観光資源の紹介と誘致、もう一つは観光列車、なかでもレストラン列車に区分される、車内での食事を楽しむための列車による乗客誘致である。

7.4.2 沿線ハイキング

沿線ハイキングに関しては、1987 年 5 月には沿線ハイキングを開催し、1989 年 3 月には

⁹ 岐阜県資料（<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/7397.pdf>、2024 年 8 月 31 日閲覧）による。

¹⁰ 岐阜県資料（<https://www.pref.gifu.lg.jp/uploaded/attachment/7397.pdf>、2024 年 8 月 31 日閲覧）による。

気動車増車を記念してメモリアルマーチ（ハイキング）を開催した。また、1992年4月には、「ワイルドサイクリング列車」（「チャリンコ列車」）の運行を開始した。通常の列車では自転車の持ち込みは禁止されているが、毎年春から秋に月1回運行される「チャリンコ列車」には自転車の持ち込みが可能であった。2024年9月14日から土日祝の早朝2往復に限り、事前予約制、1台300円で自転車の持ち込みを可能とする「サイクルトレイン」を導入した。しかし、「明知鉄道の歩み」に記載されているハイキングやサイクリング関連のイベント、列車は上記にとどまっており、後述するむしろレストラン列車を起点とする地域外旅客の誘致に力を入れてきたと言えよう¹¹。

明知鉄道の観光地として、起終点の恵那駅の恵那峡、中山道大井宿関係の建物、広重美術館、明智駅の大正村のほか、途中駅、岩村駅の岩村城跡や城下町、山岡駅のかんてん館が挙げられるが、施設的内容的にも規模的にも団体で歩くよりは個人で巡る方が合っている観光地である。また、2018年度前期に放送されたNHK朝の「連続テレビ小説」の「半分、青い。」の舞台となった商店街は岩村駅から徒歩で訪問できるほか、2020年の大河ドラマ「麒麟がくる」では明智駅近くに「大河ドラマ館」が設置された。このようなフィルム・ツーリズムも明知鉄道の乗車数にプラスの影響を与えた。

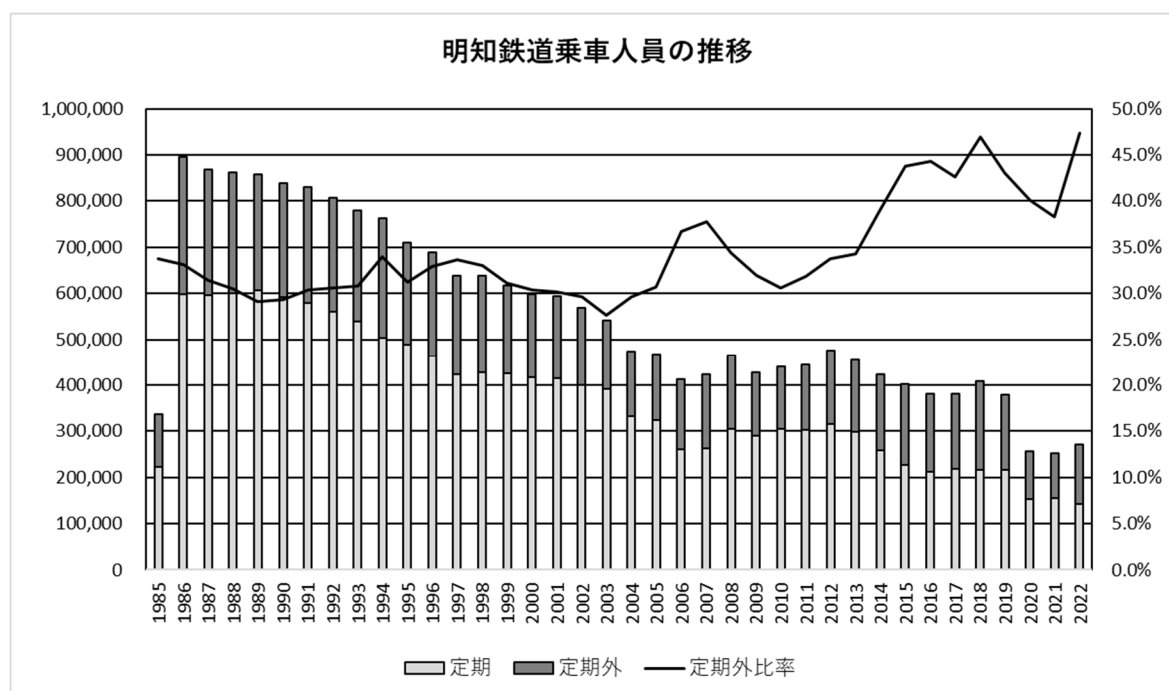


図 7.3 明知鉄道の年間乗車人員の推移

（データ出典：各年の『岐阜県統計書』より（<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/13401.html>））

¹¹ 明知鉄道ウェブサイト（<https://www.aketetsu.co.jp/company/>、2024年8月31日閲覧）による。

7.4.3 レストラン列車

一方、レストラン列車に関しても、1987年8月に「ヘルシートレイン（寒天列車）」の運行を始めている。定期的（週1回程度）に運行するレストラン列車としては全国で最も早く登場した部類に位置づけられる。この背景には、沿線の山岡町がわが国有数の寒天の産地であり、当時の町長が寒天での町おこしに熱心だったことに加え、地元の主婦たちが寒天料理を週1回のペースで提供したことがきっかけとなった¹²。1996年9月には「きのこ列車」の、1998年4月には「らんらん（山菜）列車」と「ふれあい列車」の、同年7月には「ビール列車」の運行を開始した。矢継ぎ早に新たなレストラン列車を導入した背景には、第3セクター化後、毎年のように旅客数が減少し続け、年間旅客数が1986年度の895,959人から1996年度には70万人弱へと、10年間で20万人も減少したことがあったと推測される。地元特産品のPRを通じて列車に乗ること自体を目的に明知鉄道の乗車してもらうという鉄道会社としての自助努力の部分と、それにより沿線地域の活性化につなげるという鉄道会社と地域双方の利益を考えている戦略と言えよう。これらの列車の導入は成功で、1997年から2001年にかけては年間利用者数は約60万人で、横ばいから微減少程度に旅客数減少を抑えられた。

しかし、2002年度以降、再び旅客数の大幅な減少に見舞われ、2006年度には412,362人まで減少してしまう。2001年12月には「じねんじょ列車」の、2005年4月には「寒天づくし列車」の運行を開始した。2006年度を底に乗客数は盛り返し、2008年度には466,073人まで増加した。その後は微減、微増を繰り返した。2011年には「大正100年」を記念して、3月から急行「大正ロマン号」の運行を開始し、原則月曜日以外の週6日「食堂車」を連結する形態とした。「食堂車」と言っても専用車両は存在せず、ロングシート車両の中央に机を配置し、食事を提供できるようにした普通車を、予約数に応じて「食堂車」として1～3両増結し、2～4両編成で運行する形態である。その結果、2012年度には年間旅客数は475,180人に回復した。「食堂車」の効果は大きく、時刻表でも「食堂車マーク」がつけられる列車として話題を呼び、個人客のほか、中京圏を中心にツアー客を呼び込むことに成功した。2013年4月には「おばあちゃんの弁当列車」、9月には「升酒列車」の運行を開始した。

このような努力にもかかわらず、年間旅客数は2016年度には再び40万人を下回る水準にまで減少した。2018年度にはNHK朝の「連続テレビ小説」の「半分、青い。」の効果もあって408,956人に増加するものの、2020年度からはコロナ禍により年間乗客数は激減し、2021年度には251,614人と第3セクター化後最少を記録した。そうは言ってもコロナ禍のなかでも「食堂車」は健闘しており、2021年8月に乗車した際にはほぼ満席近い乗客を集めていた。

¹² 2024年3月5日の山岡駅かてんかん館長 山村茂美智氏へのヒアリングによる。

現在（2024 年度）は、以下のような食堂車を運行している¹³。

- ①【4 月～5 月 火曜日～日曜日】●おばあちゃんのお弁当列車 / 大人：2,800 円 子供：2,200 円
- ②【4 月～8 月 火曜日～日曜日】●寒天列車 / 大人：5,500 円 子供：3,300 円
- ③【9 月～11 月 火曜日～日曜日】●きのこ列車 / 大人：6,000 円 子供：3,800 円
- ④【7 月～9 月 毎週土曜日】●冷酒列車 / 大人：5,000 円
- ⑤【12 月～3 月 火曜日～日曜日】●じねんじょ列車 / 大人：5,000 円 子供：3,800 円
- ⑥【1 月 18 日～3 月 毎週土曜日】●枿酒列車 / 大人：5,500 円



図 7.4 明知鉄道「食堂車」「寒天列車」（2021 年 8 月 5 日乗車）

以上のような結果を見ると、レストラン列車の効果は小さいのではないかと考えがちである。しかし、明知鉄道にとって定期外旅客に占めるレストラン列車の乗客は 5%強とかなり大きな割合に達している。1 両の定員は 27 人（コロナ禍期間は 17 人に減少）で、乗客数が少ない場合（最少催行人数 7 人、「おばあちゃんのお弁当列車」のみ 10 人）は運休（連結中

¹³ 岐阜の旅ガイド（https://www.kankou-gifu.jp/spot/detail_4065.html、2024 年 8 月 31 日閲覧）による。

止)となるが、ほぼ毎日運行されており、かつ2~3両の連結日も多い。2024年3月5日に乗車した際には2両連結、その週は連日3両連結とのことで、仮に1列車平均40人の乗客とすると、年間300日稼働(月曜日運休)で年間12,000人となり、2011年から22年までの12年間の年間定期外旅客数の平均約15.1万人と比較すると、かなり大きな割合を占めている。また、食堂車の運賃には「一日フリー切符」代(1,380円)が含まれているので、12,000人で掲載すると、「一日フリー切符」の収入は1656万円となる。明知鉄道の鉄道事業収益は約1.1億円であることから¹⁴、収益の1割以上を稼ぎ出していることがわかる。

時刻表的には、明智駅発11時台、恵那駅発12時台の日中の閑散時間帯に設定されており、食堂車を連結した急行「大正ロマン号」を運行することにより、一般乗客向けの列車の運行が確保されていることがわかる。また、通勤・通学時に合わせて用意している車両は日中、非稼働である。その意味で、日中の列車の運行を確保するために、非稼働の車両を利用して沿線外居住者を呼び込み、列車運行に必要な乗客数を確保している構造となっている。

一方、営業面で見ると、明智駅出発前にテーブルをセットし、明智駅及び山岡駅(山岡かんとんかんが食事を提供する場合)で食事を積み込み、恵那駅に到着するまでにテーブル席を終え、恵那駅から明智駅まで運行後、食堂車車両を切り離し、片付けを行うという運行形態になっている。この形態での貸切列車の貸切料が1両1往復40,000円となっていることから、食堂車の定員27人で割ると、1人当たり1,480円となり、ほぼ「一日フリー切符」に相当する額であることがわかる。運行経費は乗車券代で賄えている。しかも、専用車両を持たない、利用しないことから余分な資本費を生まない。供食費用に関しては、食事内容からして乗車賃の約半分(2,500円~3,000円)と推測される。人件費に関しては、アテンダント兼食事提供で1両当たり1人と予備要員2人が標準で、きのこ汁、じねんじょのおかわり提供がある「きのこ列車」「じねんじょ列車」では最大2人要員を追加しているとのことである¹⁵。ただし、明知鉄道の社員はアテンダントの1人である。レストラン列車のアテンダントには航空会社系とバスガイド系が見られるが、秋田内陸縦貫鉄道と同様、明知鉄道はバスガイド系である。料理の説明、車窓ガイド、明智駅到着後の乗客ごとの乗換え・観光案内など1人でてきばきと案内や食事提供、お土産販売をこなす。トークがうまく、リピータ客を生み出す能力を持っている。

乗車中に観察していると、女性客やリピータ客が多いこと、明智駅到着後も次の列車ですぐ戻る乗客、折り返し列車に乗り岩村で途中下車して観光する乗客、大正村を観光シタ方戻

¹⁴ 『明知鉄道沿線地域公共交通計画』(令和6年6月改訂版)

(https://www.city.ena.lg.jp/material/files/group/43/akechitetsudouennsennkeikaku_202406.pdf、2024年8月31日閲覧) pp.29-30 による。

¹⁵ 2024年3月5日の山岡駅かんとんかん館長 山村茂美智氏へのヒアリングによる。

る乗客、明智駅から車や観光バスで移動する乗客など、さまざまであることが特徴であった。そのことが特定の列車への乗客の集中を招かず、運行面の経費節減にもつながっているとのことであった。

明知鉄道では、観光列車担当は女性社員 3 人で、列車への乗務のほか、予約・問合せ担当、メディア対応など、観光列車に関する業務を仕切っている。どのような列車を企画するか、現場に裁量がかなり委ねられており、試行錯誤してきたが、集客面で結果的に上記 6 種類の列車に落ち着いていると言われる¹⁶。

明知鉄道の「食堂車」は運行面でも営業面でもふだん使いの列車ということに徹し、運行経費面でも集客面でも成功を収めていると言える。

7.5 日本大正村と明知鉄道

2024 年、日本大正村は立村 40 年を迎えた。この間、駐車場に加え、1994 年に大正ロマン館が開館し、2016 年には大正村浪漫亭がリニューアル・オープンしたほか、寄贈された大正時代の文物をもとに、有料・無料の展示施設が整備されてきた。それにより年間 20 万人台の来村者を集める観光施設となってきた。しかし、施設面での限界も見えてきた。

テーマパークと異なり、街並みを保存する形で整備してきたため、保存活動の中心となっている公益財団法人日本大正村が新たにアトラクションを整備するなど、一般のテーマパークに見られる設備投資を積極的に行うことができない。そのため、イベントなどソフト面での集客に特化しなければならないことや、各施設と協調しながら事業を進めていかなければならないことから、さまざまな施策の実施に際し、調整に手間取ることが想定される。

また、大正時代にこだわったことが集客面でのやりづらさを生んでいることも示唆される。散策コースに入っている旧三宅家住宅は江戸時代の建物の移築であるし、NHK 大河ドラマ「麒麟がくる」に合わせて大正ロマン館に「麒麟がくる ぎふ恵那大河ドラマ館」が設けられるというちぐはぐな状況が生じた。

皮肉にも、コロナ禍のなかで 2020 年度に大正村は 31.5 万人もの入場者を集めることになったが、同年度の明知鉄道の乗車人員は約 25.6 万人と第 3 セクター化後最少となった 2021 年度の約 25.2 万人に次ぐワースト記録となった。

明知鉄道を利用して大正村を訪問する観光客も存在するが、観光客の主流はマイカー利用

¹⁶ 2024 年 3 月 5 日の山岡駅かてんかん館長 山村茂美智氏、3 月 6 日の明知鉄道営業課長補佐・広報担当 伊藤温子氏へのヒアリングによる。

となっている。そのため、立村当時の思惑とは裏腹に、大正村が明知鉄道の利用者を生み出すための大きな仕掛けとはならなくなっていると考えられる。同様のことは、明知鉄道が運営する旧山岡町の寒天資料館を兼ねるかんてんかん（山岡駅に隣接）についても言え、来場者の大半はマイカー利用者である。一方、県道 33 号線沿いにある「道の駅 おばあちゃん市・山岡」は年間 50～60 万人の利用者を集める人気施設となっている。ややこれと傾向を異にするのは、岩村城下町である。NHK 朝の「連続テレビ小説」の「半分、青い。」の舞台の 1 つとなった岩村の町は昭和時代の商店街が残るほか、岩村醸造の酒蔵があり、試飲・飲酒を含めた観光のために明知鉄道利用者が見られるようである。

この点は 2011 年度～2022 年度の明知鉄道定期外利用者数と日本大正村、岩村城下町の入込客数の相関関係を散布図で見ると顕著である。岩村城下町に関しては相関係数が 0.643 となるのに対し、日本大正村に関しては 0.113 となる。なお、「麒麟がくる」効果とコロナ禍の影響があった 2020 年度の数値を外すと日本大正村の相関係数は 0.617 となる。

表 7.3 明知鉄道沿線観光施設の入場者数の推移（単位：人）

	日本大正村	岩村城下町	岩村城跡	道の駅 おばあちゃん市・山岡
2011 年	122,522	63,811	42,112	586,640
2012 年	115,255	100,544	48,031	575,339
2013 年	110,077	76,788	46,697	545,113
2014 年	183,397	76,798	44,482	537,417
2015 年	237,278	99,410	47,093	547,140
2016 年	216,104	105,685	43,523	524,222
2017 年	215,860	113,372	60,614	527,743
2018 年	228,539	334,654	64,065	565,929
2019 年	265,927	170,811	71,312	589,953
2020 年	315,351	55,403	41,276	512,332
2021 年	114,560	42,282	26,381	501,447
2022 年	167,730	105,972	43,291	439,687

データ出典：各年の『岐阜県統計書』より (<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/13401.html>)

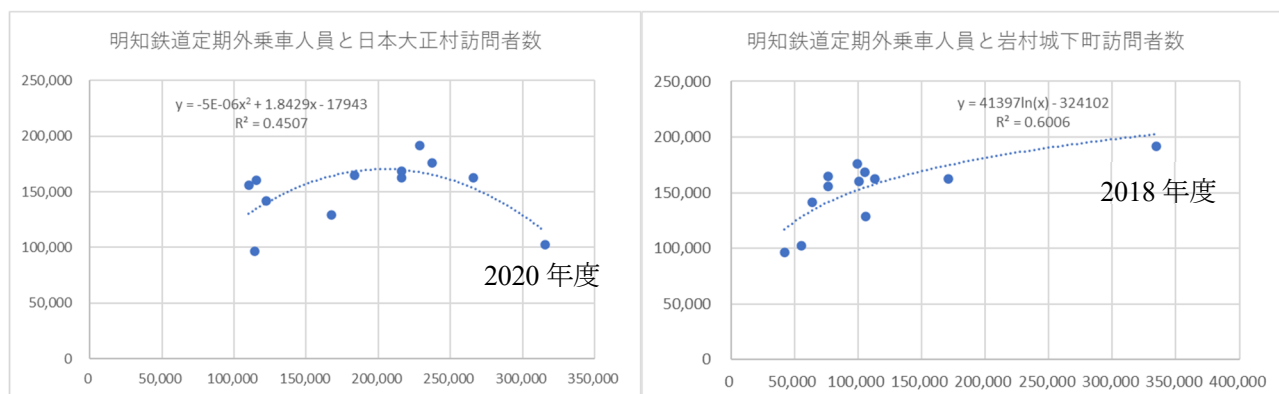


図 7.5 明知鉄道定期外年間乗車人員（縦軸）と日本大正村、岩村城下町入込客数（横軸）

データ出典：各年の『岐阜県統計書』より (<https://www.pref.gifu.lg.jp/page/13401.html>)

7.6 観光客・交流人口を重視した路線維持の成功要因と課題

明知鉄道では、年間乗車人員が 1985 年の第 3 セクター化から約 40 年間で約 90 万人から約 30 万に約 3 分の 1 に落ち込んでしまった。全国で多くの第 3 セクター路線や JR のローカル線が廃線になるなかで、鉄道を維持できたことは成功事例と言えよう。このような成功の背景にあるのは、地域住民、企業の鉄道存続に対する意識の高さである。

一般には「乗って残そう運動」が行われるが、マイカー中心の交通体系のもとでは一過性に終わってしまう。明知鉄道の場合には、そもそも沿線人口が 4～5 万人しかいない状況であることから、すぐに壁にぶち当たることは見えていた。それだけに第 3 セクター化当初から地域住民、企業が積極的にかかわる形で観光客、交流人口をターゲットとした施策を明知鉄道、日本大正村双方が重ねてきた。

地区により差はある（中津川市阿木町、恵那市岩村町は 4～6 割と高い）ものの明知鉄道に「年に数回」以上乗車する地域住民は 2 割程度にとどまっており、過去に一度も利用したことがない地域住民も 17.2% もおり¹⁷、地域住民の日常の利用には期待できない。また、観光列車の利用体験のある地域住民は 18.2% にとどまり、さらに 2016 年から始めた SL 乗車体験も参加経験者は 2.7% にすぎない¹⁸。それ故、観光客・交流人口に依存した利用者確保を進める

¹⁷ 『明知鉄道沿線地域公共交通計画』（令和 6 年 6 月改訂版）p.33

(https://www.city.ena.lg.jp/material/files/group/43/akechitetsudouennsennkeikaku_202406.pdf、2024 年 8 月 31 日閲覧)

¹⁸ 『明知鉄道沿線地域公共交通計画』（令和 6 年 6 月改訂版）p.35

(https://www.city.ena.lg.jp/material/files/group/43/akechitetsudouennsennkeikaku_202406.pdf、2024 年 8 月 31 日閲覧)

必要があるし、理に適っている。実際、定期外乗車人員比率は直近 20 年間で 3 割弱から 5 割弱に伸びており、明知鉄道自身が行うレストラン列車を中心とした観光列車による集客が利用者増加に大きく貢献していることがわかる。

しかし、これらの取組みによる明知鉄道の利用客増加がほぼ限界になってきている点が危惧される。コロナ禍からの回復のなかで「食堂車」は平日も含め週 6 日、ほぼ稼働状況にあることに加え、日本大正村も岩村城下町もそれ自体の宣伝力では集客がほぼ限界で、かつマイカー利用者が大半を占める。例えば、「食堂車」を 1 日 2 便運行したり、高価格化したりすれば増収になるかもしれない。一方で、そのためには新たな社員の採用が必要になり、人件費の増加により利益を減らす可能性も高いし、高価格化は増収にはなっても肝心の利用客を減少させる要因になりかねない。

「食堂車」は昼食時間帯に、恵那駅（12 時 25 分発）から明智駅（13 時 19 分着）に向かって運行される。明智駅到着後、日本大正村を訪問するにしろ、山岡かんてんかんや岩村城下町を訪問するにしろ、3 時間程度の散策しかできない。メディア受けの良い「食堂車」で呼び込んだ利用者を、明知鉄道沿線で一日散策するために再度呼び込めれば 1 万人以上の乗車人員増につながる。そのためには「食堂車」のメニュー同様、2～3 か月単位で内容が変わるイベントを沿線観光施設で展開してもらうことが重要であろう。明知鉄道が「食堂車」を介して東濃地方に呼び込んだ客を、観光施設がリピータとして呼び込み、明知鉄道の利用者となってもらう工夫が求められる。

『明知鉄道沿線地域公共交通計画』（令和 6 年 6 月改訂版）には、住民のボランティア意識の一層の向上や地域のイベントや地域外に住む知人・親戚の来訪時の明知鉄道の乗車促進、SL の活用、ダイヤや運賃面の工夫などが提案されているが、上述の工夫はそれらを補完するものとなるだろう。また、明知鉄道が単なる鉄道事業だけではなく、寒天の製造・販売事業やスクール・バス運行事業も営んでいることが示されている。明知鉄道が地域活性化の重要なインフラとなっていることがわかる。さらに観光面でも明知鉄道が沿線地域企業・団体との橋渡し役を務め、調整を担うことにより、外部経済の内部化を実現し、明知鉄道が「食堂車」を介して東濃地方に呼び込んだ客を、観光施設がリピータとして呼び込み、明知鉄道の利用者となってもらう工夫を強化していくことが求められよう。

謝辞

本稿は、科学研究費助成事業（学術研究助成基金助成金）基盤研究(C)（一般）「観光列車と沿線地域の持続可能性－協働メカニズムの「見える化」に関する実証研究－」（代表：湧口清隆、課題番号 22K12625）の一部である。調査にご協力いただいた明知鉄道山岡駅かんてんかん館長 山村茂美智氏、明知鉄道営業課長補佐・広報担当 伊藤温子氏、公益財団法人日本

大正村専務理事兼事務局長 門野幸次郎氏に厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 坂口 香代子、水野 南緒(2009):「プロジェクト紹介 日本大正村 大正百年事業(恵那市)」、『CREC』166号、中部開発センター、pp.95～107。
(<https://criser.jp/document/crec/166/166project.pdf>、2024年8月31日閲覧)
- 2) 恵那市・中津川市(2024):『明知鉄道沿線地域公共交通計画』(令和6年6月改訂版)。
(<https://www.city.ena.lg.jp/soshikiichiran/machizukurikakubu/koutsuu/2/2119.html>、2024年8月31日閲覧)

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-909 バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に
関するビジネスモデル構築に向けた研究**

バス事業をはじめとする地域公共交通の持続可能性に
関するビジネスモデル構築に向けた研究プロジェクト

2025 年 3 月 発行

公益社団法人日本交通政策研究会