

規制改革推進会議 地域産業活性化ワーキング・グループ 12回  
2024.04.24

資料3

# 地域公共交通に関わる論点

福島大学 経済経営学類 教授

前橋工科大学 学術研究院 特任教授（クロスアポイントメント）

吉田 樹

# 自己紹介

## 吉田 樹（よしだ いつき） 福島大 教授 / 前橋工科大 特任教授



- 千葉県松戸市生まれ。東京都立大学大学院都市科学研究科博士課程修了。博士（都市科学）。
- 首都大学東京都市環境学部リサーチ・アシスタント、同助教、福島大うつくしまふくしま未来支援センター特任准教授を経て、2013年4月より福島大経済経営学類准教授。2023年4月より、クロスアポイントメント制度で前橋工科大にも籍を置く。
- **専門：地域交通政策、地域観光政策、地域経済論**
- 東北・関東を中心に各地（八戸圏域，那須地域，秩父地域，沼津，飯能，長野県須坂，小田原，和光，武蔵野市，札幌，仙台・・・**全国約40地域**）の公共交通政策に携わり、「**現場での実践**」に基づく**理論構築**に努める。
- な著書に『生活支援の地域公共交通』（学芸出版社：第35回交通図書賞（第一部：経済・経営部門））
- 交通政策審議会地域公共交通部会臨時委員などを歴任

# 日本における地域交通の特徴と課題

## ■ 国際的に「稀有な」日本の公共交通とその限界

- ◆ 日本の地域公共交通は、交通事業者の「営利事業」であった
  - エリア独占と内部補助によるサービス維持(需給調整規制)
- ◆ 2002年の「規制緩和」で、乗合バスの需給調整規制は撤廃
  - 不採算路線の維持に関わる意思決定は自治体に移行
  - ⇔ 自社の赤字負担は消えず、新規参入も限定的: 運転士不足

## ■ 現在は、「協議会」での意思決定を重視した政策に

- ◆ 二法協議会を活用し、自治体の意思で「できること」は拡大
  - ⇔ 都市圏で活用例に乏しく、「諸問題」の解決に非力な現状
- ◆ 地域交通政策は、交通事業者や地域住民等との責任分担が必要・・・行政だけでは完遂できない(⇒「共創」へのシフト)
  - 合意形成の過程なくして、相手からの「信頼」は得られない

制改革への期待は、地域交通の「底上げ」にある

# 地域交通を再設計(リ・デザイン)する意義

## ■ 都市規模別に集計した交通分野の家計支出

- ◆ 地方都市圏は、自家用車の維持・利用に関わる支出が多くなる傾向。**交通分野の支出が家計に重くのしかかる**  
⇔ **クルマ以外の選択肢を求める若者層・・・居住地選択に影響**

(2019年 計調査) ※2人以上世帯	交通分野の 家計支出	公共交通 運賃等	自家用車 維持・利用
政令指定都市／東京都区部	226,125	72,800	153,325
人口15万以上の都市(上記除)	249,243	52,536	196,707
人口5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
人口5万未満の市／町村	286,289	29,065	257,224

(円) (円) (円)

**自家用車依存度が高い地域では、家計や生活時間に  
余裕が生まれず、「地方創生」が一層困難に**

# 地方都市の「酷い渋滞」にどう対応するか

## ■ 高崎駅～本町(前橋市)間: 時刻表上40分 / 実際73分



バスの表定速度よりも遅い  
自家用車

→ 自家用車の速度もバスと  
同じくらい遅い

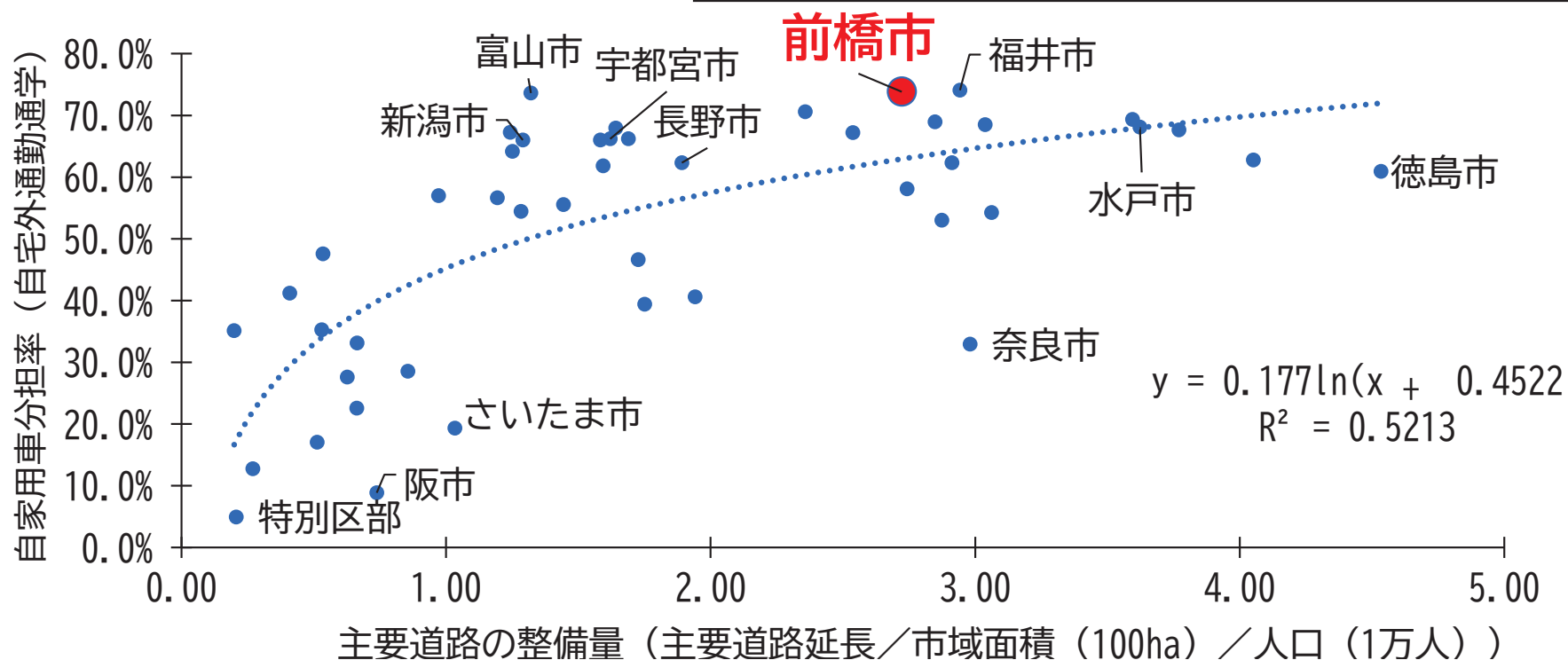
井野川橋バス停  
(時刻表上)17時36分  
(実際時刻)17時55分

# 参考：道路整備するほど使われる自家用車

## ■ 主要道路の整備量が多い都市ほど自家用車依存

- ◆ 主要道路(国道・県道)の整備量が高い県庁所在地(特別区部を含む)ほど、自宅外通勤・通学者の自家用車分担率(2020年国調:従業地・通学地集計)が高い傾向

「統計でみる都道府県・市区町村のすがた」より吉田作成



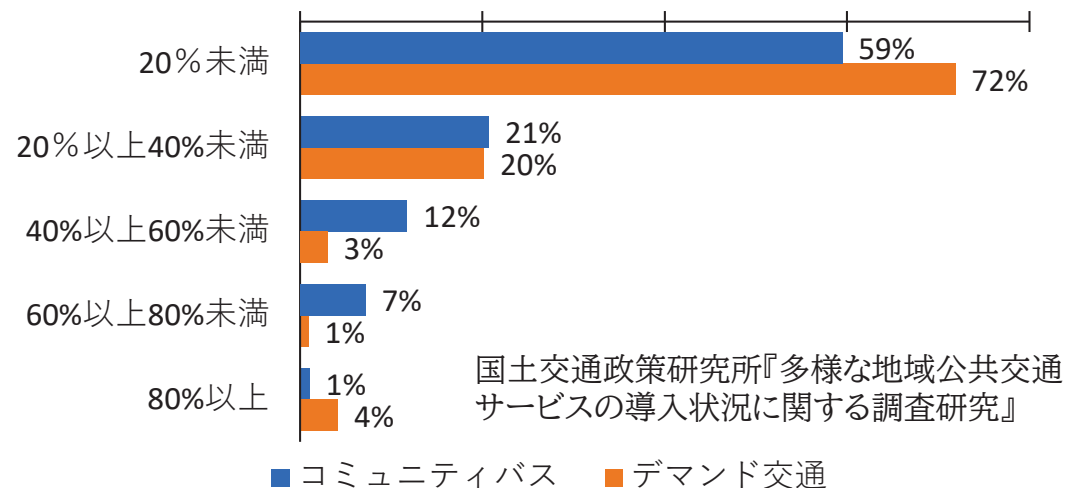
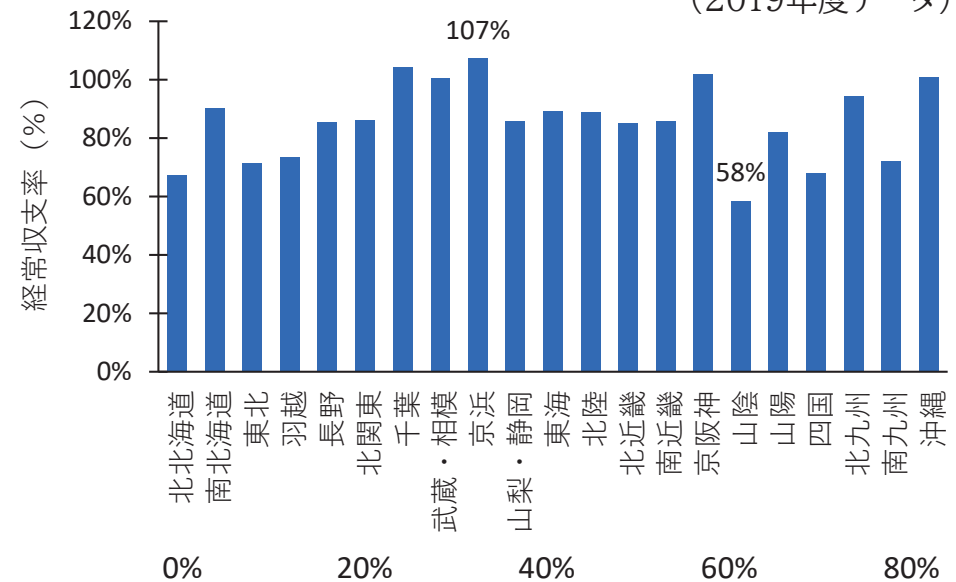
**道路整備を進めても渋滞は解消できない可能性**

# 「事業者任せ」と「自治体丸抱え」の両極端

## 「基幹的サービス」を支える視点が弱い

日本バス協会『日本のバス事業』  
(2019年度データ)

- ◆ 交通事業者が運営・運行する路線には「**基幹的サービス**」も多く含まれる
- ◆ 地方部も概ね収支率6割以上を確保。他国より高水準
- ◆ コミュニティバスやデマンド交通の収支率は多くが2割未満
- ◆ **事業者任せのサービスと、行政丸抱えのサービスとが極端に二分され、公共交通空白域の解消に偏重しすぎている点が日本の課題**



国土交通政策研究所『多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究』

# タクシーより低い乗合バスの原価

## ■ F県のタクシー原価

(2017年度:34社データより吉田推計)

費用内訳	総走行キロ 原価 (円)	割合
運転者人件費	93.9	54.0%
その他人件費	9.8	5.6%
燃料油脂費	14.2	8.1%
車両修繕費	3.4	2.0%
車両償却費	3.7	2.1%
自動車リース費	1.6	0.9%
その他運送費	11.3	6.5%
一般管理費	34.5	19.8%
営業外費用	1.6	0.9%
計	173.9	100.0%

↓ 実車率:41.6%

**実車キロあたり原価 418円**

## ■ 東日本の乗合バス原価

(2017年度:『日本のバス事業』より)

東北(民営)	324.35円
羽越	336.45円
長野	445.48円
北関東	291.27円
千葉	447.09円
武蔵・相模	509.02円
京浜(民営)	631.22円

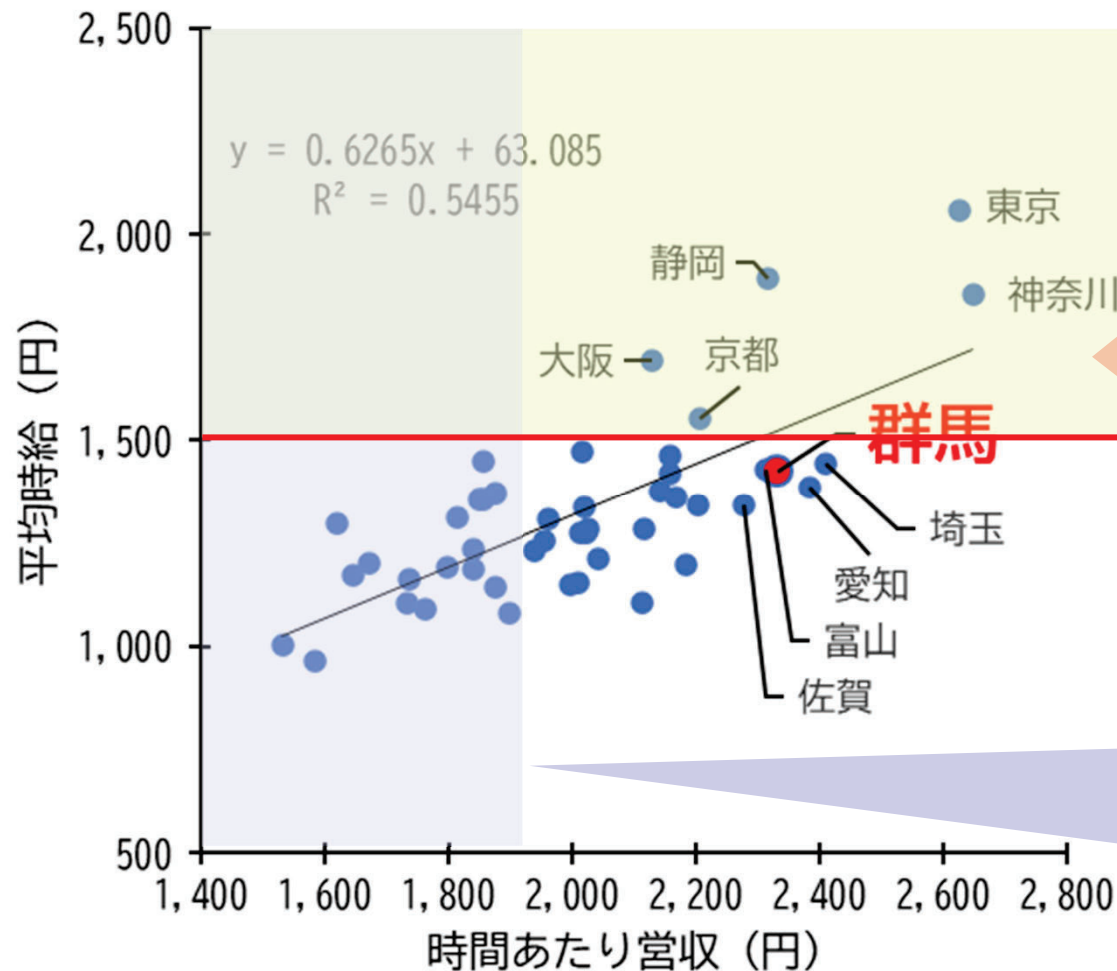
**乗合バスは原価を限界まで切り詰めてきた現実  
地方タクシー(非流し)の  
非効率さ(流し地区と同じ  
事業制度の限界)**



# 現行の「自家用車活用事業」はどう作用？

## ■ 地方都市や農山村地域の「底上げ」には至りにくい

◆ 各都道府県における2019年の輸送実績より下記を推計



「自家用車活用事業」の  
運転者は、時給1,500  
円程度で募集中

→ 現行の自家用車活  
用事業が地域交通  
の「底上げ」になり得  
る領域

運転士の最低賃金を確保  
するために会社が補填す  
る可能性がある領域

→ タクシー事業自体が継  
続困難になる可能性

# 地域交通の「底上げ」に求めたい規制改革

## ■ 「非流し」地域のタクシー事業制度は再編が必要

- ◆ 「流し」主体(=事業者の選択性が低い)の地域と、「呼び出し」主体の地域(=選択性が高い)が**同じ市場を前提にすることの限界**
  - 値付けの多様化(例:ダイナミックプライシング, 会員制定額)が必要
    - ✓ ダイナミックプライシングは「流し」地域でも有効
    - ✓ タクシー特措法の(準)特定区域は「協議運賃」の対象外(自家用有償旅客運送の方が「自由」に設定できる現状)

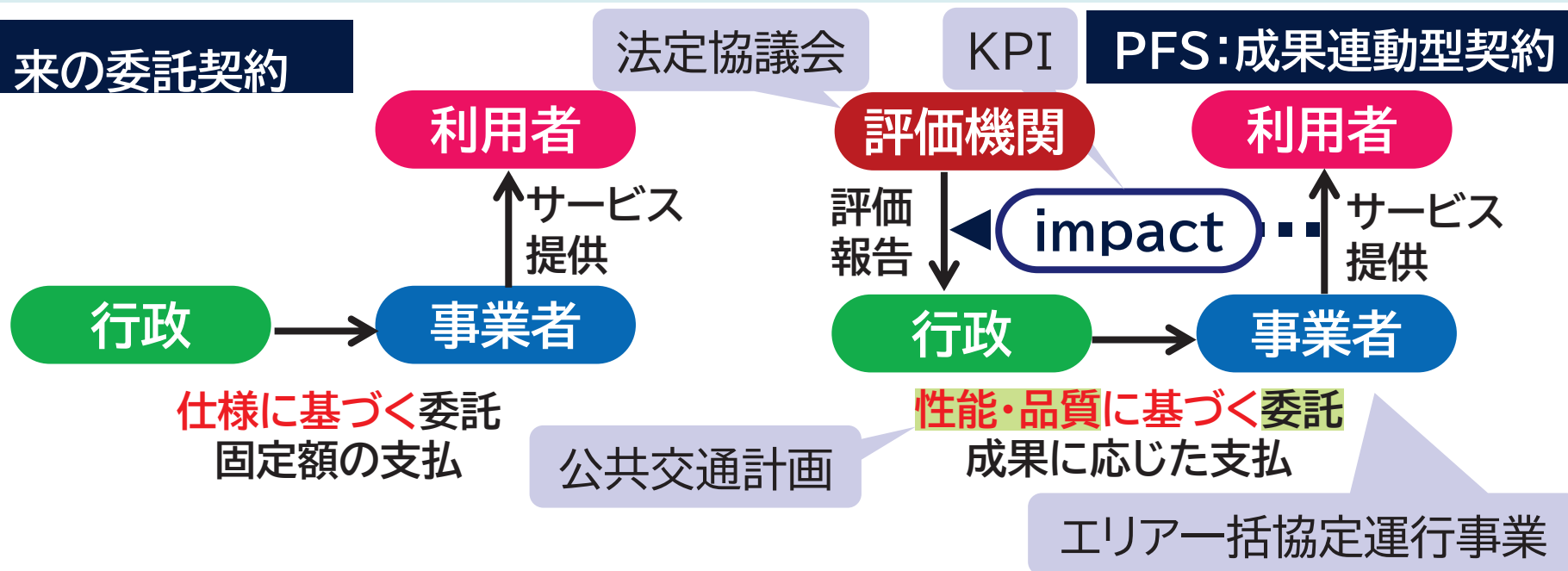
## ■ 「78条3号」を郊外・過疎地域の「底上げ」に活かす

- ◆ 運営継続が難しいタクシー会社や営業所を「**承継**」できるように
  - 過疎地域等の小規模事業者(管理者自体が高齢に)
  - 自治体の「中心部」から離れた営業所(一般管理費を下げつつ, 中心部からの長距離回送も回避できる)
- ◆ 「**掛け持ち**」型の地方都市郊外や農山村地域の地域交通に対応
  - 社会福祉法人, 医療法人, 農協, NPOなど「有償運送」で実績あり

# 「赤字補填」から「サービスの購入」へ

## ■ 官民連携手法の「契約」に対応させた制度に

- ◆ 行政費用を抑えつつ、社会課題の解決を図るファイナンス手法に、PFS(Pay for Success)やSI (Social Impact bond)が存在。成果指標(impact)の達成度に応じて対価・報酬が支払われる
- ◆ SIB: 事業者が金融から資金調達。行政からの報酬で返済



協議会の「実質化」や補助制度の「転換」が必要