



# 地域公共交通の再生と 地域の成長戦略

みんなの力で地域公共交通を守ろう！

灘高等学校 1年 千原 顕勝 (Akimasa Chihara)

コロナ禍の地域公共交通 戻らぬ乗客 経営圧迫  
(令和3年1月31日付 山陽新聞)

地域交通の危機 コロナ禍 減便や赤字拡大  
(令和3年2月21日付 山陽新聞)

苦境に立つ公共交通 悪循環断ち切る方策急務  
(令和3年2月27日付 山陽新聞)

路線バス苦境続く 長引くコロナ禍 乗客回復めど立たず  
(令和3年5月13日付 中国新聞)

公共交通100社の半数 1年以内に経営困難  
(令和2年12月8日付 朝日新聞)

路線バス 苦境さらに  
(令和3年2月10日付 読売新聞)

公共交通の維持模索  
(令和3年2月20日付 中国新聞)

自分が利用する路線バスも  
廃止のおそれ！

県南部バス赤字4路線  
廃止・区間短縮へ  
(令和3年9月10日 山陽新聞)

皆さんの地域は地域公共交通の課題を抱えていますか？

# 全体の概要

## 現状と課題

新型コロナウイルスの感染拡大で地域公共交通が危機に直面

地域公共交通が衰退することで、さらに地域の課題が拡大

兵庫県と岡山県を対象に調査

## 目標

① 地域公共交通を再定義し持続可能な制度を創る

② 誰もが快適で容易に移動できる交通環境を創る

③ 地域公共交通の再生を通じて、地域住民の集落と生活を守り、地方創生を実現する

## 政策提言

兵庫県と岡山県を含め、全国を対象とした政策提言

《第一の矢》  
税制度の創設



《第二の矢》  
公設民託制度＋「交通事業者による提案制度」の導入

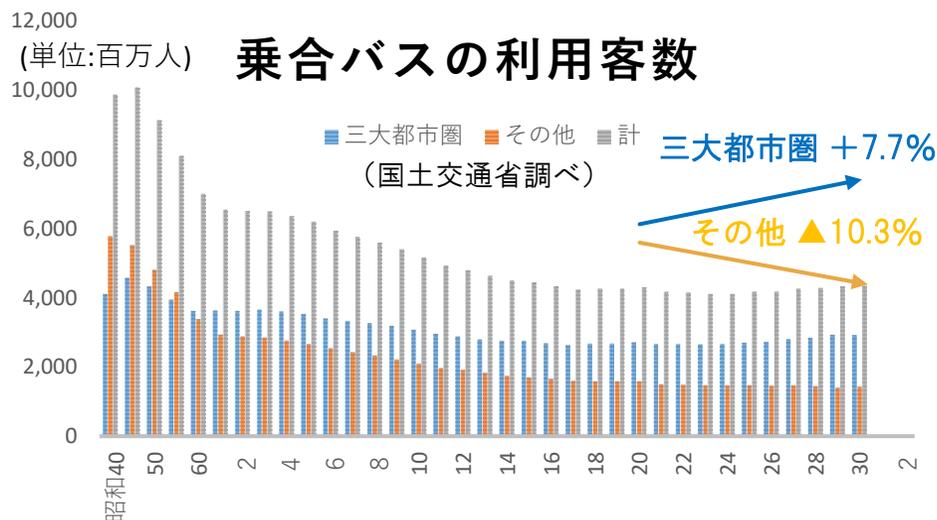


《第三の矢》  
「ハイブリッド・ターミナル」の整備

解決し目標を達成  
三本の矢で課題を

# 現状と課題（長期的な傾向）

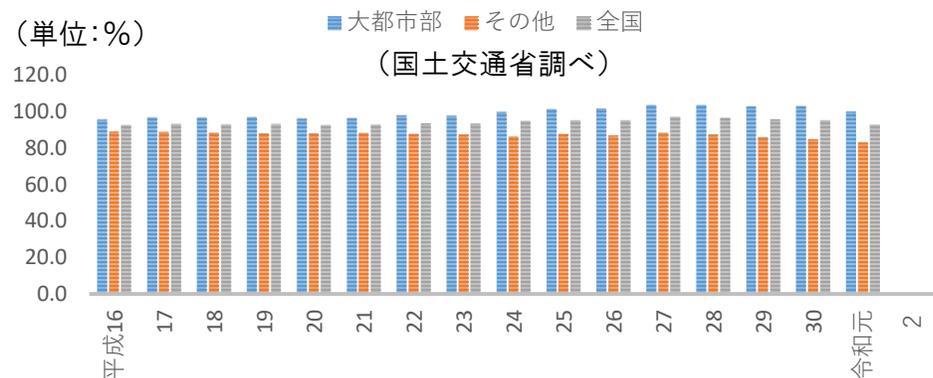
大都市以外（地方都市や中山間地域など）の乗合バスの利用客数は減少し、経常収支率も悪化



- 乗合バスの利用客数は、昭和45年頃の100億人台から年々減少傾向をたどっており、平成30年度は43億人となっている。（ピーク時から約6割の減少）
- 近年（平成20年度→30年度）、大都市圏では利用客数が増加（+7.7%）しているが、その他の地域（**地方都市や中山間地域など**）では**減少**（▲10.3%）している。

（注）「三大都市圏」は、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫

## 乗合バス事業者の経常収支率



- 大都市部の乗合バス事業者の経常収支率は、平成25年度以降100%超で推移している。（ただし、令和元年度は99.7%）
- その他の地域（**地方都市や中山間地域など**）では、**80%台を推移しながら微減**している。（令和元年度は83.0%）

（注）「経常収支率」とは企業の資金繰りの実態を示す指標

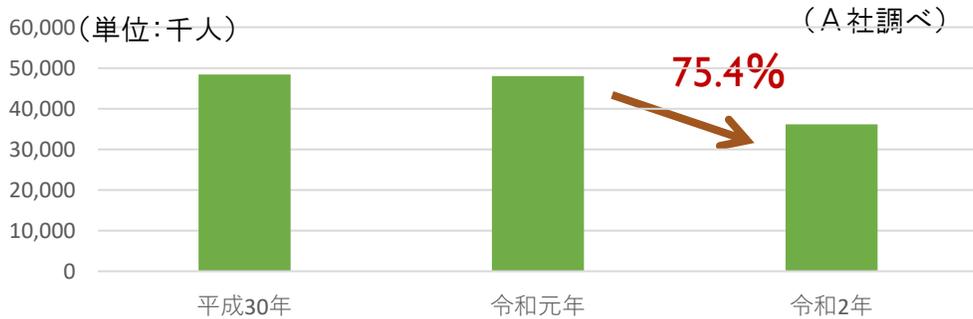
（経常収支率(%) = 経常収入 ÷ 経常支出）

この比率が**100%未満**である場合、収益で費用を賄えず**経常損失**が生じていることを意味する

# 現状と課題 (コロナ禍の影響)

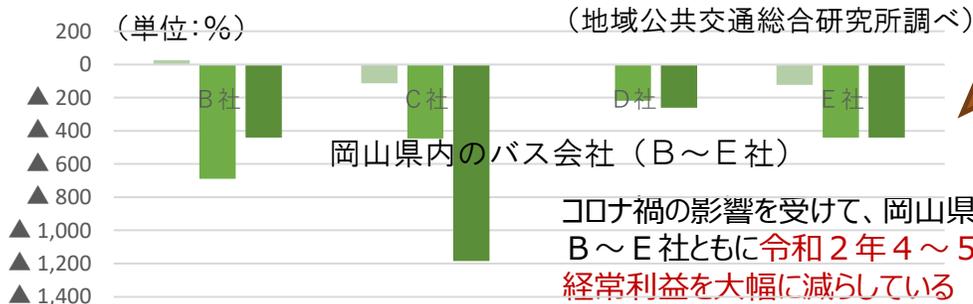
コロナ禍の影響により、地方の乗合バスの利用客数が大幅に減少し、経常利益が大幅に減少した

路線バスの年間利用人員 (近畿地方のA社)



コロナ禍の影響により、路線バスの年間利用者数が令和2年度で対前年比 75.4% (24.6%の減少) となった

経常利益の増減率 (令和元年と2年の比較)



コロナ禍の影響を受けて、岡山県内のB~E社ともに令和2年4~5月の経常利益を大幅に減らしている

■ 3月 ■ 4月 ■ 5月 (注)「経常利益」とは企業が通常行っている業務の中で得た利益のこと

移動人口の落ち込みがバス会社の経営に大きな影響を及ぼしている

岡山県のサマリー - 移動人口の動向  
December 30, 2019 ~ August 15, 2021



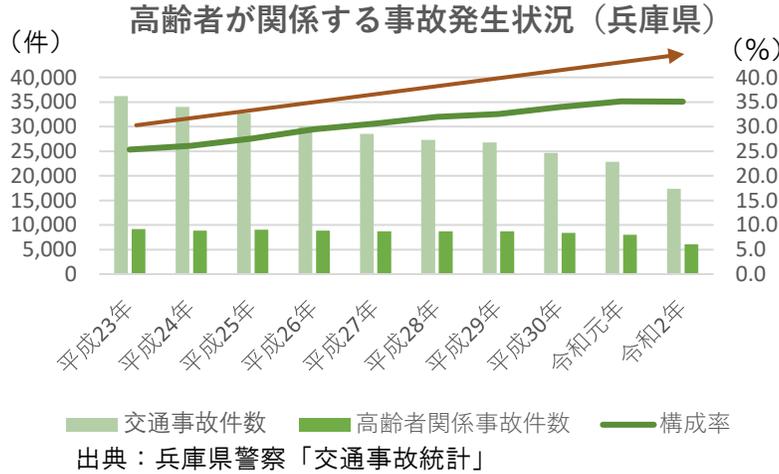
-18% / 2019年同週比



出典：株式会社Agoop「流動人口データ」(GPSデータを元に推計した人口換算値)を元に集計

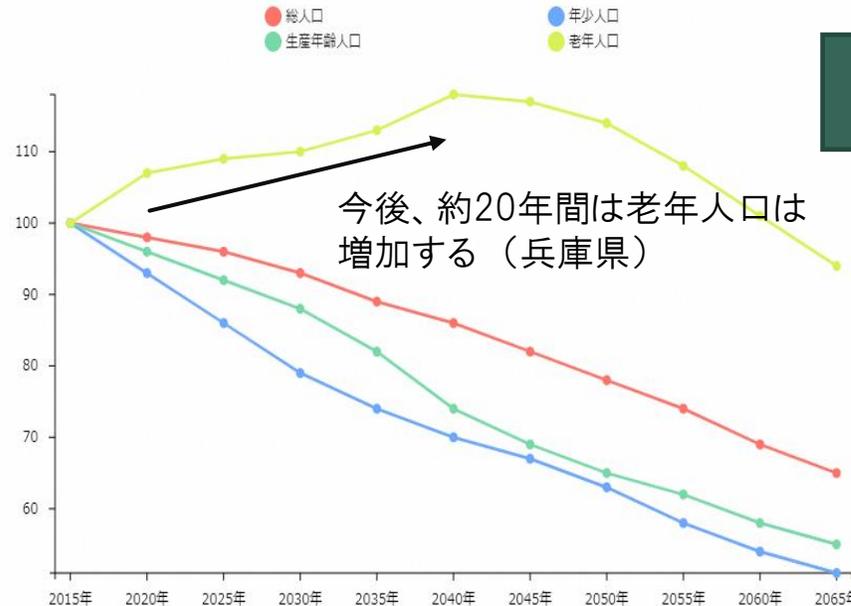
# 現状と課題（高齢化の影響）

地域公共交通が衰退していく中で老年人口が増加すると、交通弱者が増加し、高齢者ドライバーによる交通事故の割合が増加するおそれ



事故件数が減少傾向となる一方で、高齢者が関係する交通事故件数の全体に占める割合（構成率）は増加傾向となっている

年齢3区分別人口推移  
兵庫県



交通事故の割合が増加  
高齢者ドライバーによる  
交通弱者が増加  
高齢者を中心に

地域公共交通の  
必要性が増大

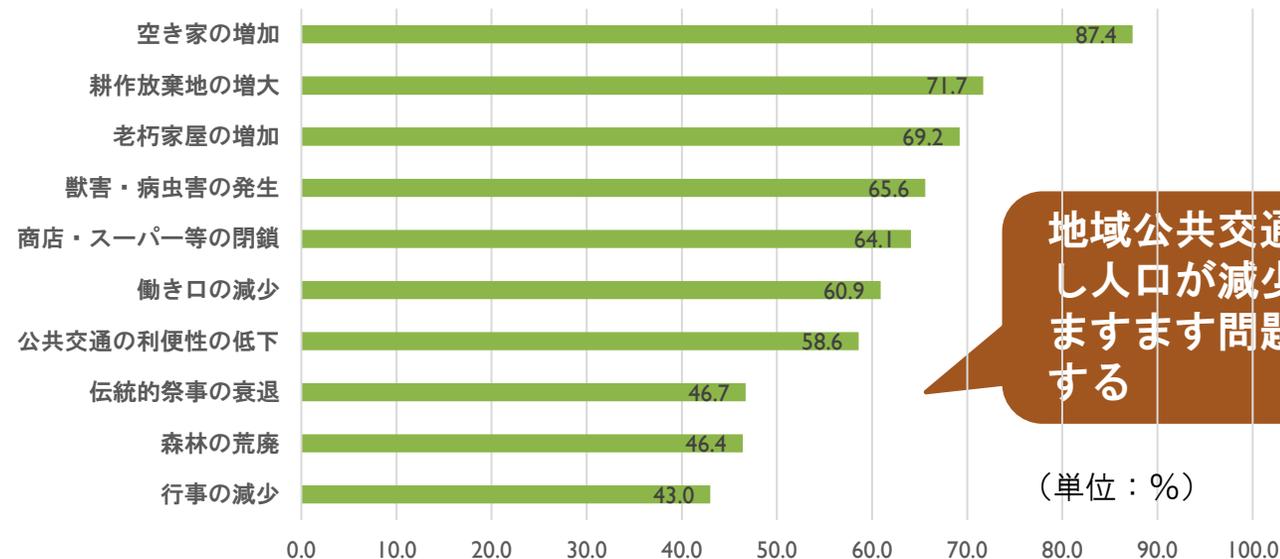
# 現状と課題（集落についての市町村調査）

地域公共交通の衰退と住民の流出が地域の課題を増加させ、将来的に集落消滅のおそれ

## 主な地域（集落）の課題

「**空き家の増加**」が87.4%と最も多くの集落で発生しているほか、「**耕作放棄地の増大**」(71.7%)、「**老朽家屋の増加**」(69.2%)、「**獣害・病虫害の発生**」(65.6%)、「**商店・スーパー等の閉鎖**」(64.1%)、「**働き口の減少**」(60.9%)が、6割超の市町村から多くの集落で見られる問題として指摘されている。

多くの集落で発生している問題や現象



地域公共交通が衰退し人口が減少すると、ますます問題が拡大する

- ・ **地域公共交通の維持と地域の課題は密接に関わっている。**
- ・ **地域公共交通の維持は、地域の課題解決と併せて考える。**

# 現状と課題（公共交通機関等に対する調査）

## 地域公共交通総合研究所（岡山市）と神姫バス（姫路市）に対する調査

### 地域公共交通総合研究所（岡山市）

- 地方の地域公共交通は、**衰退の一途**をたどっている
- 地域公共交通の衰退の要因として、①マイカー時代の到来による利用客の減少（40～60%）、②交通渋滞による路線バスの定時性の喪失、③規制緩和による過当競争、④公共サービスに費用対効果という誤った概念の導入、⑤補助金行政の副作用（経営不在の助長）が挙げられる
- **コロナ禍**が地方交通の**危機を加速化**させている
- 地域公共交通は既に**赤字が常態化**し、民設民営での補助金の仕組みでは支えきれない
- 先進諸国のような地方交通を支える**財源づくり**が必要



神姫バス

#### ① 路線バスを活用した貨客混載事業

- 令和3年1月より、農家が栽培したの野菜を路線バスを使って農協の店舗まで運んでいる。
- 高齢の生産者が運搬せずすむため生産者が増え、バスの運賃収入が増えるなど、生産者や農協、バス会社にメリットがある。

### 神姫バス（姫路市）

- 会社として事業を継続するには、バス事業だけに注力するのでは体力が持たない
- 公共交通単独で生き残っていくことは、一事業者だけではかなり難易度の高いもので、それには**多角的な事業の展開**及び**行政の支援、連携**が不可欠である
- 社会に貢献しつつ、包括的に収益を上げていくには、**様々な事業との連携**が不可欠である
- 最近では、交通事業以外の**地域社会に貢献する事業**を展開している（①、②）
- 今後は、広く**地域と協調**して、発展・成長していくためのさまざまな事業に取り組んでいきたい



神姫バス

#### ② バス営業所でのキッチンカー・移動式店舗の出店

- 路線バスエリアでの地域づくりに資する新たなサービス
- バス営業所の遊休地を活用したキッチンカー・移動式店舗の出店応援
- 令和3年6月からジェラート店が出店し好評

# 目標①：地域公共交通を再定義し、持続可能な制度を創る

## そもそも地域公共交通とは？（地域公共交通に対する考え方の整理）

### 国の位置づけ

- ・ 交通政策基本法、基本計画
- ・ 地域公共交通関連法の改正
- ・ 第2次交通政策基本計画

- ・ 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- ・ 誰もがより快適で容易に移動できる生活に不可欠な交通の維持、確保
- ・ 自治体が発与して輸送資源を総動員
- ・ 地域の協議会制度を設けて幅広い関係者の連携

### 世界的な流れ

- ・ SDGs（持続可能な開発目標）

- 《SDGs（持続可能な開発目標）》
- ・ 2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標
  - ・ 17のゴール(目標)と169のターゲットから構成
  - ・ 目標11「住み続けられるまちづくり」
  - ・ 目標11を構成する10個のターゲットのうちの1つ
  - 「公共交通機関の拡大など、すべての人々に安全かつ安価で容易に利用できる持続可能な輸送システムへのアクセスを提供」



### 学者の考え

- ・ 宇沢弘文（経済学者、東京大学名誉教授、1928～2014）  
著書「社会的共通資本」

- 《宇沢弘文》
- 公共的な交通機関などの社会的共通資本は管理運営を社会的な基準で行うことを通じて安定して豊かな経済社会を構築すべし

### 課題のまとめ

- ・ 地域公共交通が衰退すると地域が持続可能でなくなる
- ・ 地域公共交通は市場メカニズムの競争主義が成立しない

地域公共交通は「快適で容易に移動」できる生活に不可欠な「社会的共通資本」である

皆で支える安定的な財源の確保が必要

# 政策提言：《第一の矢》税制度「ふるさと公共交通県・市民税」の創設

～みんなで地域公共交通を支えるための財源を創る～

どのような財源が良いか？～政策実現のための財源（県民税・市民税）の例～

神戸市	兵庫県豊岡市	横浜市	兵庫県	岡山県
<ul style="list-style-type: none"><li>認知症対策「神戸モデル」の財源確保</li><li>個人市民税均等割の超過課税</li><li>年間400円上乗せ</li><li>年間約3億円の税込</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>都市計画税の廃止に伴う財源確保</li><li>個人市民税所得割の超過課税</li><li>年間0.1%上乗せ</li><li>年間約5千万円の税込</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>「横浜みどりアップ計画」のための財源確保</li><li>個人市民税均等割の超過課税</li><li>年間900円上乗せ</li><li>年間約17億円の税込</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>県民緑税（森林整備等）</li><li>個人県民税均等割の超過課税</li><li>年間800円上乗せ</li><li>年間約24億円の税込</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>おかやま森づくり県民税（森林整備等）</li><li>個人県民税均等割の超過課税</li><li>年間500円上乗せ</li><li>年間約6億円の税込</li></ul>

国税だと負担した税に見合うだけの地域公共交通のサービスが受けられるのだろうか？



大都市住民

(各地方自治体のホームページを元に作成)

「地方税」が適している地域の課題解決には

地域公共交通についても、地域の状況に応じて、地域で議論して決める

# 政策提言：《第一の矢》税制度「ふるさと公共交通県・市民税」の創設

～みんなで地域公共交通を支えるための財源を創る～

## 税制度の概要

### ふるさと公共交通県・市民税条例 (案)

公共交通の  
整備・運行  
のための財  
源確保

個人県・市  
民税均等割  
の超過課税

上乗せ額は  
**税込規模**に  
より決定  
(低所得者  
等のための  
減免制度あり)

**税込規模**は  
公共交通の  
形態、ルー  
ト数、運行  
頻度により  
経費を見積  
のうえ決定

新たに徴収費用が発生しない

## 政策提言の実現可能性・妥当性の検討

(今回の提言に係る関係者の意見)



地方自治体

- ・ 交通政策の財源を確保することは大きな課題である。
- ・ この税制度の創設は、小さな市町村では無理であるが、都道府県や都市部では可能性がある。



バス事業者

- ・ 公共交通の運営に対して、安定的かつ赤字補てんに十分な財源を望んでいる。
- ・ 現在ある公共交通の補助金制度との調整が必要である。

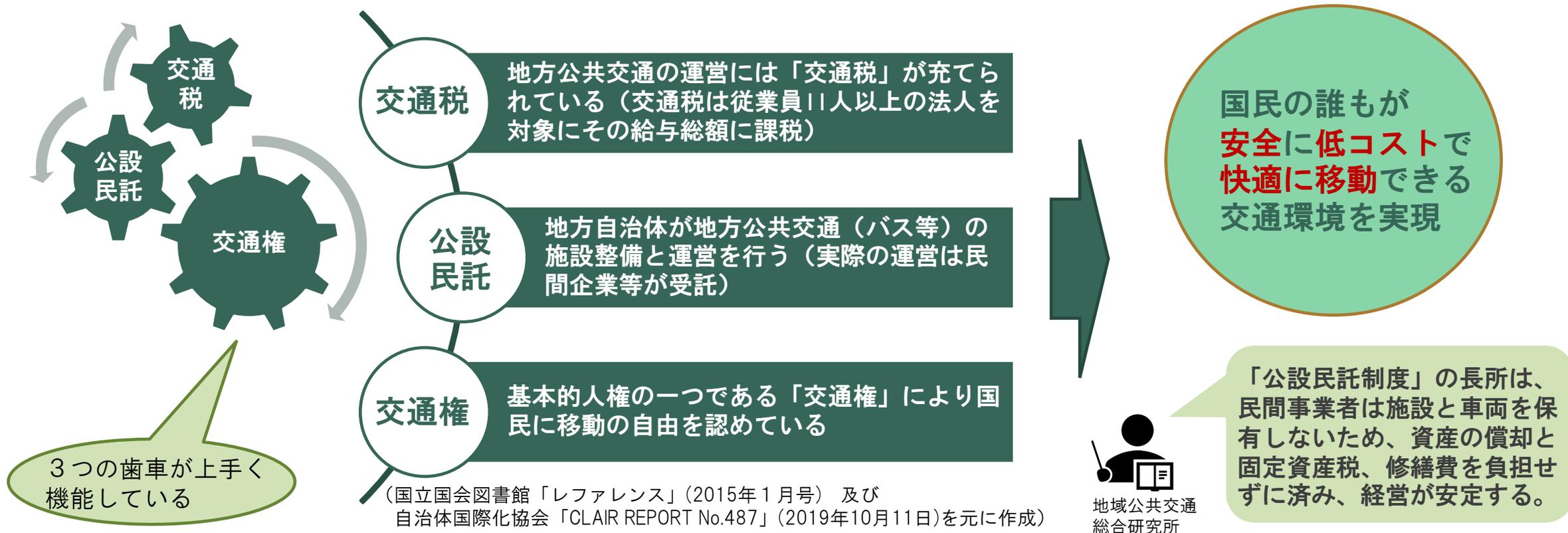


研究機関

- ・ 滋賀県庁でも地域公共交通を支える新たな税制の導入可能性についての検討を始めている。
- ・ この税制度の導入に係る地方交付税の減額などの影響を検討する必要がある。

## 目標②：誰もが快適で容易に移動できる交通環境を創る

### 快適で容易に移動できる交通環境とは？（フランスの制度にみる交通環境）



# 政策提言：《第二の矢》公設民託制度＋「交通事業者による提案制度」の導入

～地域公共交通を利用して誰もが快適で容易に移動できる交通環境の創造～

## 地方自治体がバス路線等を民間事業者に委託している事例（兵庫県内）

たつの市 (コミュニティバス)	
・運行日数	293日
・乗車人員	60,981人
・1日平均	208人
・経費	41,514千円
・運賃収入	5,422千円

(R2)

たつの市 (乗合タクシー)	
・運行日数	293日
・利用人員	56,346人
・1日平均	192人
・経費	83,739千円
・運賃収入	11,411千円

(R2)

赤穂市 (コミュニティバス)	
・運行日数	308日
・乗車人員	22,878人
・1日平均	74人
・経費	16,663千円
・運賃収入	2,096千円

(R元)

赤穂市 (デマンドタクシー)	
・運行日数	309日
・利用人員	420人
・1日平均	1人
・経費	2,329千円
・運賃収入	126千円

(R元)



(たつの市 及び 赤穂市 調べ)

例えば《第一の矢》「ふるさと公共交通県・市民税」を活用すると安定的に運営できるのではないか？

経費と運賃収入の差額が  
地方自治体の負担

# 政策提言：《第二の矢》公設民託制度＋「交通事業者による提案制度」の導入

～地域公共交通を利用して誰もが快適で容易に移動できる交通環境の創造～

## 「交通事業者による提案制度」の概要

コンペ方式（最も優れた企画提案を選定する方式）

### 制度のポイント

- ・ 交通事業者は地域交通網の運行方針やサービス等を提案
- ・ 地方自治体は事前に予算額と地域の交通ニーズを提示
- ・ 財源は《第一の矢》「ふるさと公共交通県・市民税」を活用

### 対象エリア

- ・ 市場原理による自由競争が適さない地域
- ・ 地方都市の郊外や中山間地域など日常的な移動が困難なエリア

交通サービス（アイデア）の競争へ  
運賃の競争から

## 政策提言の実現可能性・妥当性の検討（今回の提言に係る関係者の意見）



・ 交通サービスの向上を図るためには民間事業者のアイデアを活かす必要があり、この制度は実現可能である。



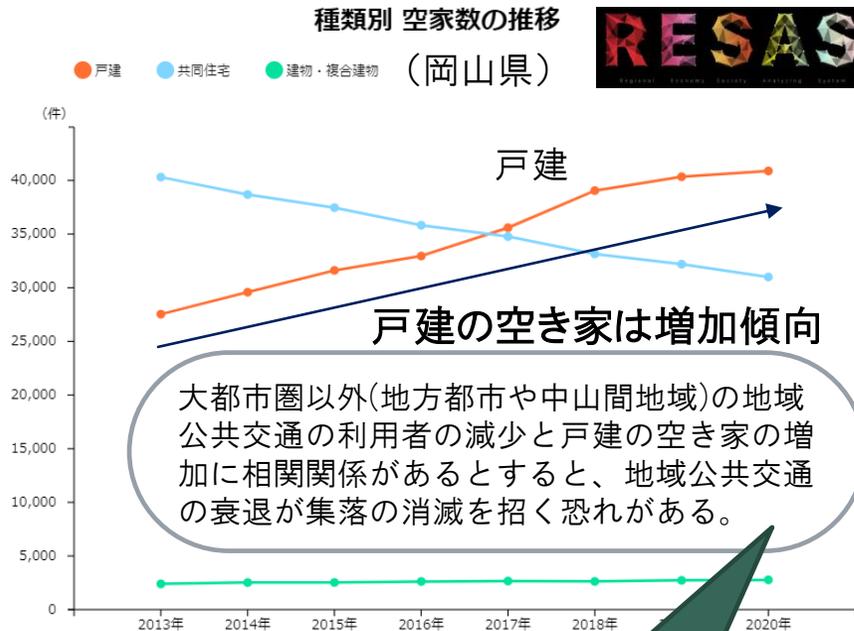
・ 経営的に魅力のない地域に民間事業者を参入させるためのさらなる工夫が必要である。



・ EUの公共サービス輸送義務制度（PSO）等を参考にして政策の枠組を考えた方が良いのではないか。

# 目標③：地域公共交通の再生を通じて、地域住民の集落と生活を守り、地方創生を実現する

## 地域公共交通がなくなると・・・



## 解決の方向性

### カテーテル

血管が細くなる

血の巡りが悪くなる

様々な病気を患う

カテーテルで血流を改善する

### ハイブリッド・ターミナル

地域公共交通の衰退

地域の人口減少

様々な地域課題が発生(空き家等)

ハイブリッド・ターミナルで地域公共交通の再生と地方創生

※「ハイブリッド」とは異種のことを組み合わせること

医療の考えを地域公共交通に応用

現状と課題(集落についての市町村調査)参照

現状と課題(長期的な傾向)参照

# 政策提言：《第三の矢》ハイブリッド・ターミナルの整備

～地域公共交通の結節点に住民の暮らしをサポートする施設を集積する～

## 概要

- ・「ハイブリッド・ターミナル」は**地域公共交通の結節点**に設置され、様々な**地域課題の解決**を目的とした**包括的支援バスターミナル**である。
- ・ここに**住民が利用する施設**を集積し、**地域公共交通の利用**を促すとともに、**地域住民の豊かな生活**をサポートし、併せて**新たな雇用の創出**と「**関係人口**」の呼び込みを図る。
- ・「ハイブリッド・ターミナル」は**主要駅**又は**最寄り駅**と**路線バス**で結ばれ、さらに「ハイブリッド・ターミナル」と地域の各戸を**コミュニティバス**や**デマンド交通**（小型バス、タクシー）で結び、**誰もが快適で容易に移動**できる。

## 設置場所

- ・合併前の**旧市町村単位**や**中学校区**、又は**立地適正化計画**に基づく「**都市機能誘導区域**」ごとに設置
- ・旧役場や廃校舎等の**遊休土地・建物**などを活用

政策提言《第二の矢》の対象エリアと同じ

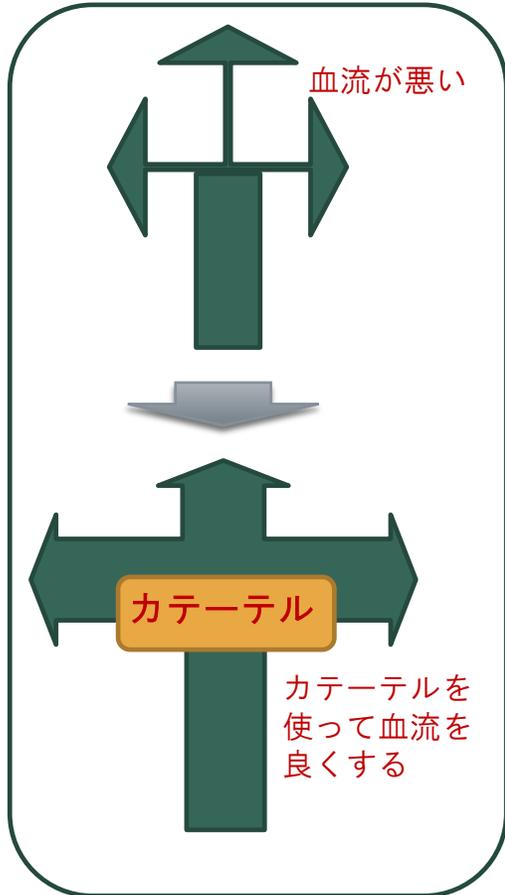
## 運営方法

- ・「**公設民営方式**」(注1)又は「**指定管理制度**」(注2)
- ・(注1) 公設民営方式：地方自治体が資金調達し、施設の所有権を有したまま、民間事業者が設計、建設、運営を一括して行う。  
地方自治体は地方再生法に基づく支援（地方創生推進交付金など）を活用して整備する
- ・(注2) 指定管理制度：地方自治体が建設した施設を、民間事業者が委託料を受け取って運営する。

# 政策提言：《第三の矢》ハイブリッド・ターミナルの整備

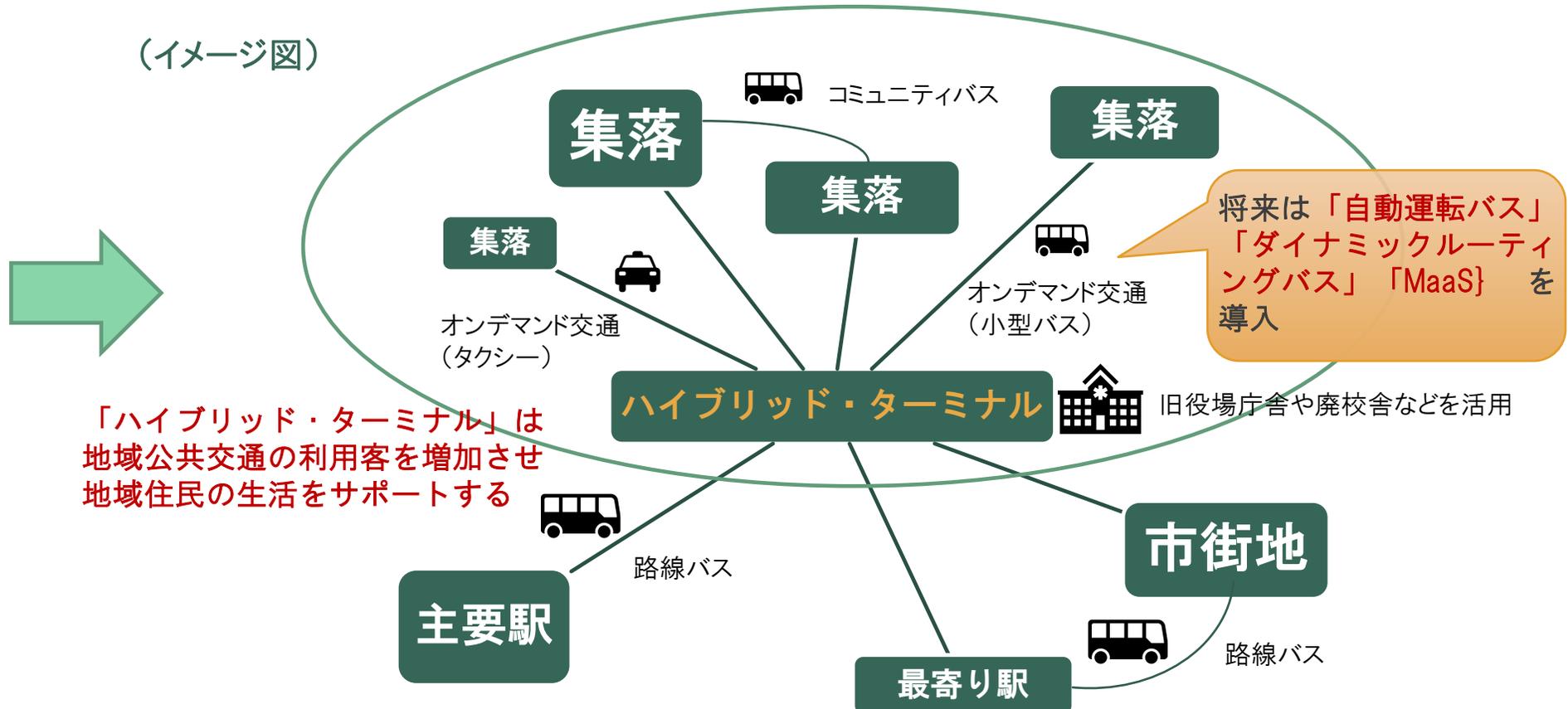
～地域公共交通の結節点に住民の暮らしをサポートする施設を集積する～

医療に例えるなら・・・



旧市町村エリア 又は 中学校区、立地適正化計画に基づく「都市機能誘導区域」など

(イメージ図)



# 政策提言：《第三の矢》ハイブリッド・ターミナルの整備

～地域公共交通の結節点に住民の暮らしをサポートする施設を集積する～

## ハイブリッド・ターミナルの機能

### 基本的機能

- 路線バスのバスターミナル
- コミュニティバスやデマンド交通の拠点基地
- 市町村・郵便局・銀行・農協などの窓口機関
- 公民館・文化施設・公園
- 福祉避難所・防災備蓄倉庫

災害時、ドローンを使って運搬

### 付加的機能

#### 日常生活の機能

- スーパーマーケット、小売商店、コンビニエンスストア
- 宅配事業、買い物代行サービス、移動スーパーの拠点
- キッチンカー用の販売スペース

#### 医療・福祉機能

- 各種診療所・薬局の集積
- 福祉サービス施設
- 公共冷蔵庫

※ 地域の実情に併せて機能を付加する

#### 教育・子育て機能

- 塾（又は公営塾）
- 子育て支援・子どもの預かり

親子の交流の場、ファミリーサポートセンター

#### 空き家対策、移住・ワーケーション、観光機能、その他

- ドローンの拠点基地
- 空き家等の管理サービスの拠点
- 観光拠点基地
- 実証実験の実施

子ども食堂など

機能を付加しながら持続的に成長する！

空き家の活用

観光案内所、観光ボランティア

企業が集まる

### 効果

- ハイブリッド・ターミナルを中心に人の流れができて、公共交通の利用が増える。
- ハイブリッド・ターミナル内で、様々な地域の課題を地域全体で支え合うことができる。
- ハイブリッド・ターミナル内で、雇用を増やすとともに地域内で経済を回すことができる。

《実証実験の例》

- 自動運転バス
- ダイナミックルーティングバス
- 空飛ぶクルマ など

# 政策提言：《第三の矢》ハイブリッド・ターミナルの整備

～地域公共交通の結節点に住民の暮らしをサポートする施設を集積する～

## 運営方法

- ・ 地方自治体が、「**公設民営方式**」や「**指定管理制度**」により、民間事業者に運営を委託
- ・ 民間事業者は、ハイブリッド・ターミナルの運営方針等を提案（**優秀な提案を行った民間事業者に委託**）

## 成果目標

- ・ 契約は「**成果連動型民間委託**」とし、成果目標の達成度合に応じて、地方自治体が民間事業者に報酬を支払う。
- ・ （**成果目標の例**）路線バス等公共交通の利用者の増加数、「ハイブリッド・ターミナル」内の各種施設の新規雇用者数、新規移住者・関係人口の増加数、地域住民の流出者の減少数、実証実験の導入件数など

## 政策提言の実現可能性・妥当性の検討（今回の提言に係る関係者の意見）



・ コンパクトシティや実効性のあるMaaSの実現のためには、ハイブリッド・ターミナルの整備は有効ではないか。



・ 市街地のバス停の一つをハイブリッド・ターミナルとし、郊外に伸びる路線を整備すれば移動が便利になるが、既存バスルートやバス停の変更を調整するにはかなりの時間を要する。



・ 保健医療施設等に市営バス、福祉バスが発着する「きらめき広場・哲西」（岡山県新見市）の例を見ると、地域住民にここで生きていく心意気（依存心なき自立の心）があるかが成功のポイントとなる。

# 政策提言：《第三の矢》ハイブリッド・ターミナルの整備

～地域公共交通の結節点に住民の暮らしをサポートする施設を集積する～

さらに

## ハイブリッド・ターミナルで取り組む 地方創生のための「5つの提案」

空家対策

- 全国の建築学科の学生や建築士等を対象に「**空き家改修コンテスト**」を開催し、優秀な設計事例に基づき、地方自治体が空き家を整備し、移住・ワーケーション等に活用

移住・定住

- ハイブリッド・ターミナルでの**仕事（副業・兼業）**を紹介し、改修した**空き家へ移住・定住**、**テレワーク**を促進

「特定地域づくり事業協同組合制度」を活用して雇用の場を提供

関係人口

- 地方自治体が、改修した**空き家を企業や大学等に貸し出して**、**地域の課題解決のためのビジネスプランのコンテスト**を行い、優秀な提案に対して事業を委託

経費の一部は企業からの「企業版ふるさと納税」を活用

産業振興

- 地方自治体が**地域の伝統工芸品**を素材に、デザイナー等を対象に現代の生活様式に合う**デザイン・コンテスト**を開催し、優秀な提案に対しては、**空き家を活用して共同で商品開発**

広報

- ハイブリッド・ターミナル等での取組を**SNS（交流サイト）**で**発信**し、共感が得られる関係を構築（将来の移住・定住へ）

併せて「クラウドファンディング」による寄付の募集

# 政策提言のまとめ

地方創生の実現には一人ひとりが自分の地域について考えることが大切

## 地域公共交通のための「3本の矢」と地方創生のための「5つの提案」

