

和光市公共交通研究会
2026.05.30

地域交通の再設計 —このまちとおでかけを守るために—

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
和光市地域公共交通会議 会長
交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員

吉田 樹

自己紹介

吉田 樹 (よしだ いつき)

福島大学 経済経営学類(経済学コース) 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)



- 博士(都市科学): 地域交通政策, 地域観光政策が専門
- 関東運輸局管内自治体(和光市, 吉川市, 飯能市, 狭山市, 川口市, 秩父地域, 五霞町, 栃木県, 那須地域, 前橋市, 太田市, 武蔵野市, 小田原市など), 札幌市, 青森県, 八戸圏域, 仙台市, 沼津市などの会長・座長職(分科会等含む)
- 交通政策審議会地域公共交通部会臨時委員など



首都圏の地域公共交通が抱える問題

① 「収益事業」としての路線網形成と狭あい道路の問題

- ◆ 公共交通事業者が**バス路線網**を「収益事業」として形成
- ◆ 特別区の「少し外側」は、**スプロール**から**住宅密集地**を形成
 - 狭あいな道路が多く、路線バスが入りこみにくい地区も

② 多様化・小口化するニーズ

- ◆ 駅、総合病院など「**最大公約数**」の目的地以外のニーズが拡大
 - 駅周辺「以外」への移動ニーズ拡大も、ほぼ確実に不採算
- ◆ 大都市の郊外団地、中心市街地でも「**移動の問題**」が顕在化
 - 「駅やバス停まで歩行困難＝自家用車利用」の図式も

③ 「担い手不足」の顕著化

- ◆ 「くらしの足」を支える**担い手**(運行+運営の双方)の不足が顕著に
- ◆ 「**補助なし不採算路線**」をバス事業者の内部補助で支えてきた時代の終焉(制度上は、2002年の規制緩和で否定されていた)

特別区でもコミュニティバスが廃止に

■ 住民からの「要望」「署名」では覆らない

- ◆ 足立区や荒川区では、「コミュニティバス」の廃止が相次ぐ
 - バス会社の「負担」が大きく、結果として、運転士が確保できず、撤退に至った。両区以外も「減便」は数多く生じる



首都圏のニュースや暮らしを豊かにする情報を届けます



「首都圏情報 ネットドリ！」(24年7月12日:吉田出演)

都内では廃止される路線も

その路線を利用してきた萩原一郎さんは、住民たちの署名を集め、区に撤回を求めましたが、先月、バスの停留所が撤去されました。



苦境に直面する首都圏のバス事業。なかには、廃止にまで至る路線もできています。

ことし3月、東京・足立区を走るコミュニティバス「はるかせ」の一部の路線が廃止になりました。

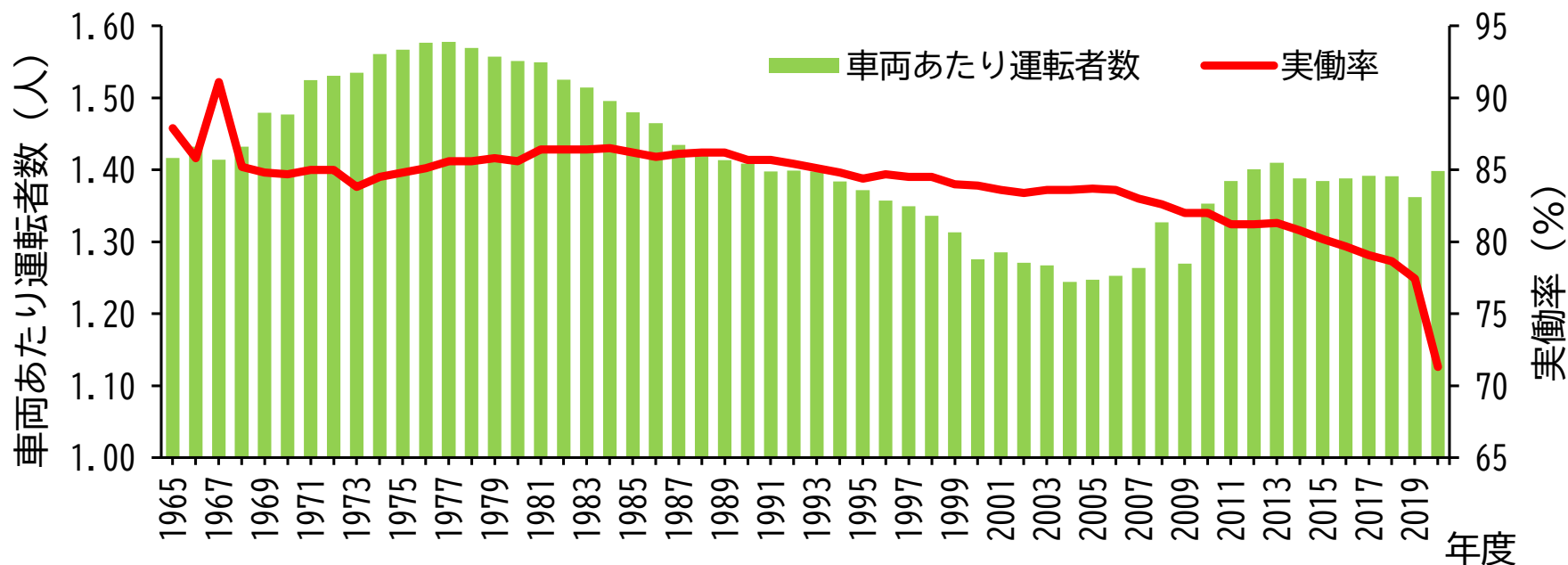
この路線ができたのは20年ほど前。住民の声を受けて、足立区が計画し、民間のバス事業者が運行を担ってきました。



補論:「運転士不足」は予見できた問題

■ 乗合バスの車両あたり運転者数と実働率の推移

- ◆ 1970年代後半から、車両あたり運転者数は一貫して減少。**利用者減を「運転者の勤務時間増」で補う構図**が長く続いた
- ◆ 生産年齢人口の減少が加速した**2000年代中盤以降**, 車両あたり運転者数は回復も、**実働率の下落が顕著に**
→ **車両があっても動かせない実態**(コロナ禍でさらに加速)



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」の意思決定を重視した政策に

- ◆ **二法協議会**(地域交通法上の「法定協議会」+ 道路運送法上の「地域公共交通会議」)の活用で「**できること**」は**拡大**
 - ⇔ **首都圏**で活用例に乏しく、「**諸問題**」の解決に**非力な現状**
 - ⇔ 協議会の「**外側**」で取り組む「**先進地**」も**散見**
- ◆ 地域交通政策は、交通事業者や地域住民等との役割分担が必要・・・行政だけでは完遂できない(⇒「共創」へのシフト)
 - 『**市民研究会**』の目的に通ずる「**納得**」できる点を見出す

求められる地域交通の戦略的マネジメント

■ 地域公共交通会議 × 計画 = 地域交通の「特区」

地域公共交通会議 (道路運送法)

- ◆ **地域の実情に応じた**乗合輸送の態様, 自家用有償旅客運送の必要性と対価に関する協議

23年10月改正後 乗合輸送の運賃協議は「9条4項の協議会」に分離。住民, 利用者, 利害関係者の意見を聴く過程が必要

地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

- ◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し, 「何を目指して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める**全体計画**
 - **継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)**
- ◆ 法定協議会化で**参加応諾義務**と**結果尊重義務**が発生
 - 関係者間の合意形成を図るうえで有用

地域交通の再設計は, 計画と協議会の「実質化」が不可欠

地域公共交通を支える主体－実は不在？

■ 日本の公共交通は「コストシェアリング」の視点が弱い

行政運営型の以外の公共交通には無関心になりがち。**財政出動を減らしたい。**

自社負担の運行もあり、**内部留保に乏しく、「投資」できない。**

「経営努力を・・・」

廃止減便の
カミングアウト

都道府県
国

市区
町村

民間
バス
会社

一律の政策・制度は限界
⇒「協議会」方式の重視

地域公共交通を
守り、育てる

市民

要望以外には、ほとんど関与しない(機会もない)が、**利用したい時にサービスがなければ困る。そして、廉価な運賃を望む。**

この構図を変えなければ、問題は何も解決しない・・・

持続的な公共交通確保戦略の構築

■ 地域交通の再設計が目指すもの

「移動自己責任」の現状

- 大都市郊外や地方部は、**自家用車保有が前提**の都市構造
 - 交通分野の家計支出が高額
- 自家用車分担率が低い都市でも「**駅以外**」へのアクセスが課題に

移動を支える主体の疲弊

- 運転士不足に直面する運輸産業
- COVID-19後の移動需要減少
 - 国際的に稀な**収益事業を前提**とした公共交通の維持(内部補助)スキームの限界

超高齢社会

人口減少

地球環境問題

地域交通の
再設計
(リ・デザイン)

SDGs

MaaS・CASEの萌芽

ビッグデータ

都市や地域／個人のWell-being実現を目指す
交通のカーボンニュートラル, 移動困難の解消, 地域再生・・・

地域交通の「再設計」に求められる視点

■ 「都市公共交通」と「生活支援交通」に分けてみる

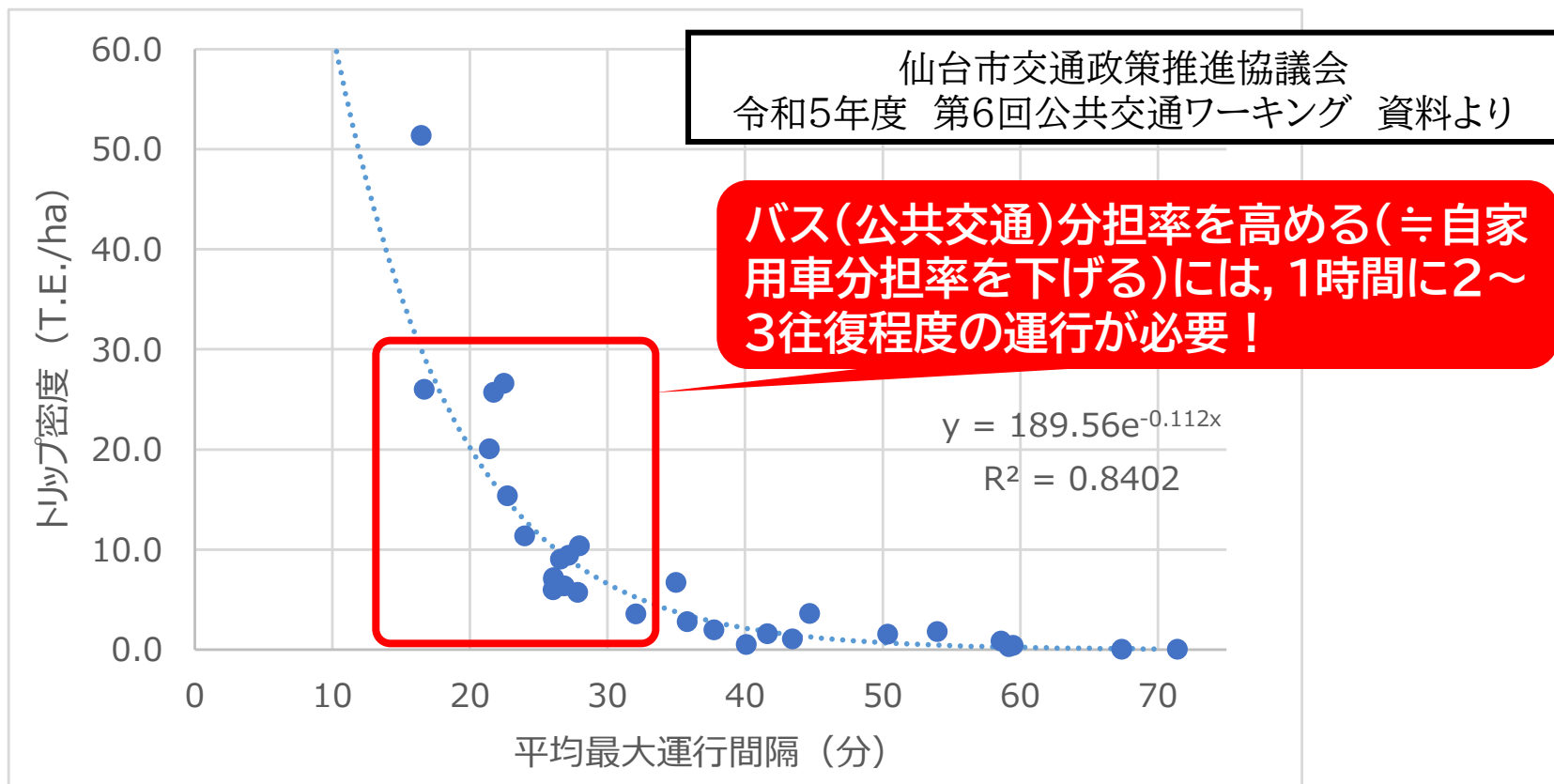
- ◆ 枝の交通(都市公共交通): 交通事業者の経営判断では低下する運行頻度を政策的に維持・増加させ、**存在感を持たせる**領域
 - ◆ 葉の交通(生活支援交通): 運行頻度で勝負せず、日常の移動に**「困り感」がある方々に訴求させる**領域
- 「枝の交通」が機能してこそ, 「葉の交通」の選択肢が豊かに



「都市公共交通」が目指すサービス水準

■ 「都市公共交通」のサービス水準維持が必要

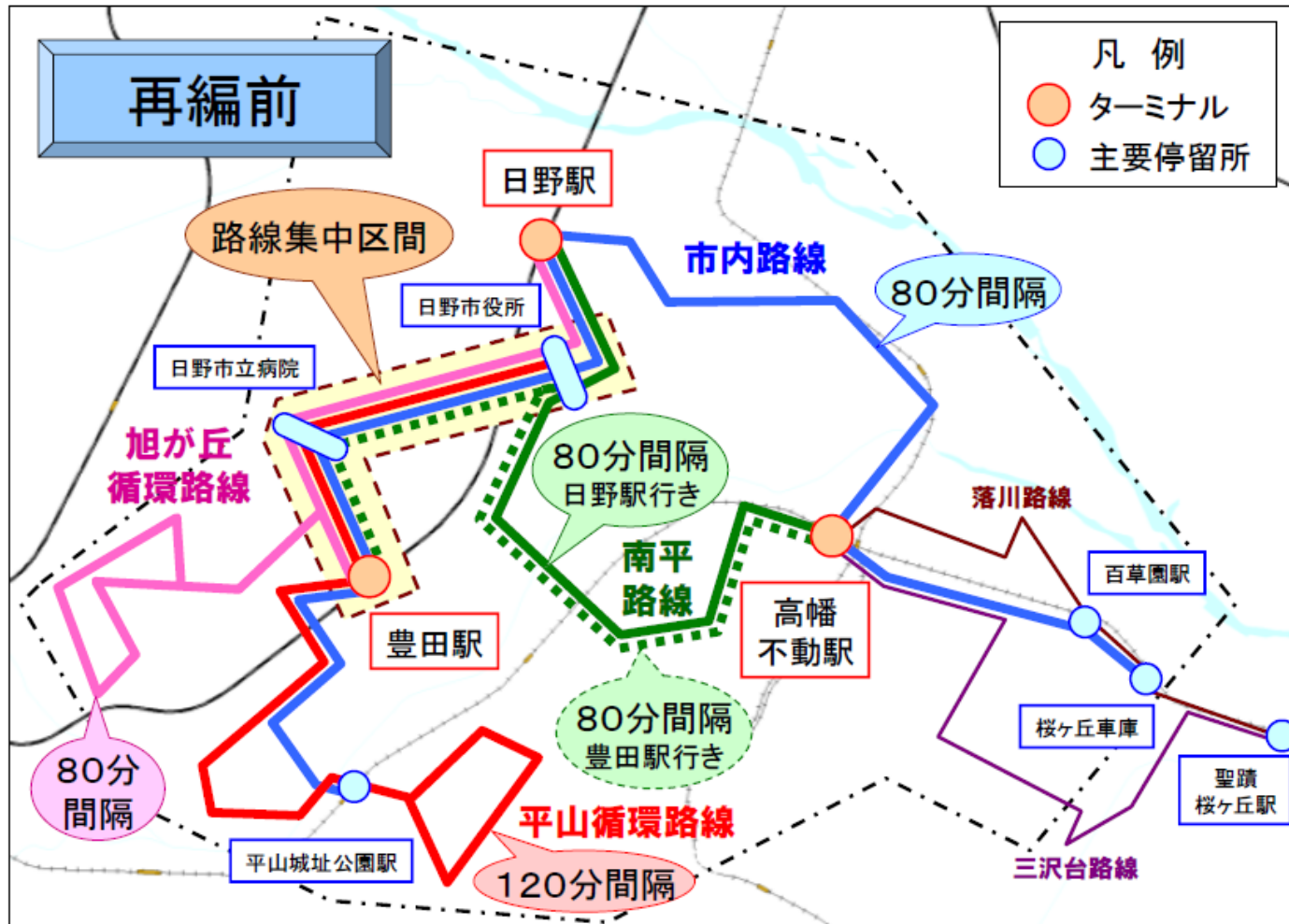
- ◆ 仙台都市圏PT調査(2019年)の仙台市「大ゾーン」(都心部の00ゾーンを除外)における**バスの最大運行間隔**(平日7~20時台の各一時間の最大運行間隔の平均値)と**バストリップ密度の関連を図示**



配分を変え「都市公共交通」を指向した例

■ 台数を変えずに「増便+パターンダイヤ」を導入

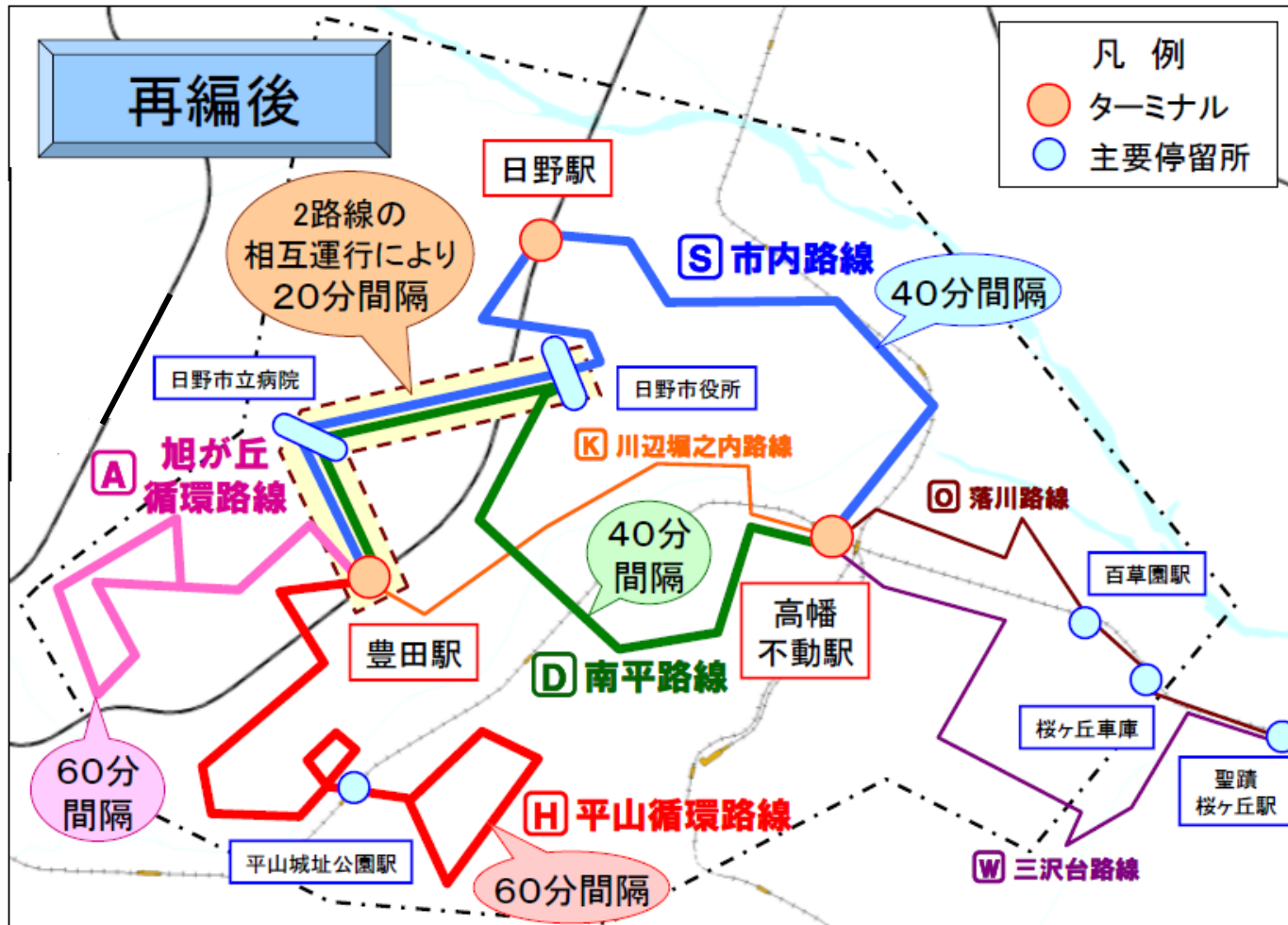
東京都日野市「日野市ミニバス」路線再編



配分を変え「都市公共交通」を指向した例

■ 台数を変えずに「増便＋パターンダイヤ」を導入

◆ 路線集中区間の重複を緩和し、同じ台数で増便を図った



配分を変え「都市公共交通」を指向した例

■ 「日野市ミニバス」路線再編の成果

- ◆ 路線再編実施前(H21.9)との比較で、乗客数は118%に増加
- ◆ **増便・パターンダイヤ化した路線**(平山循環・市内路線)は、倍近い乗客の獲得に成功。現在も基本的なコンセプトは踏襲

	月利用人員		再編前比	運行回数	その他改善
	再編前 (H21.9)	再編後 (H23.9)			
市内路線	11,869	20,073	169%	8.5回→17.5回	パターンダイヤ化
三沢台路線	28,496	27,043	95%	19.5回→19.5回	
南平路線	35,720	41,078	115%	36.5回→36.5回	パターンダイヤ化
旭が丘循環路線	9,293	6,613	71%	9.0回→12.0回	パターンダイヤ化
平山循環路線	4,304	10,233	238%	7.0回→12.0回	パターンダイヤ化
落川路線	6,177	8,316	135%	11.0回→11.0回	
川辺堀之内路線	3,783	4,593	121%	8.0回→8.0回	
合計	99,642	117,949	118%		

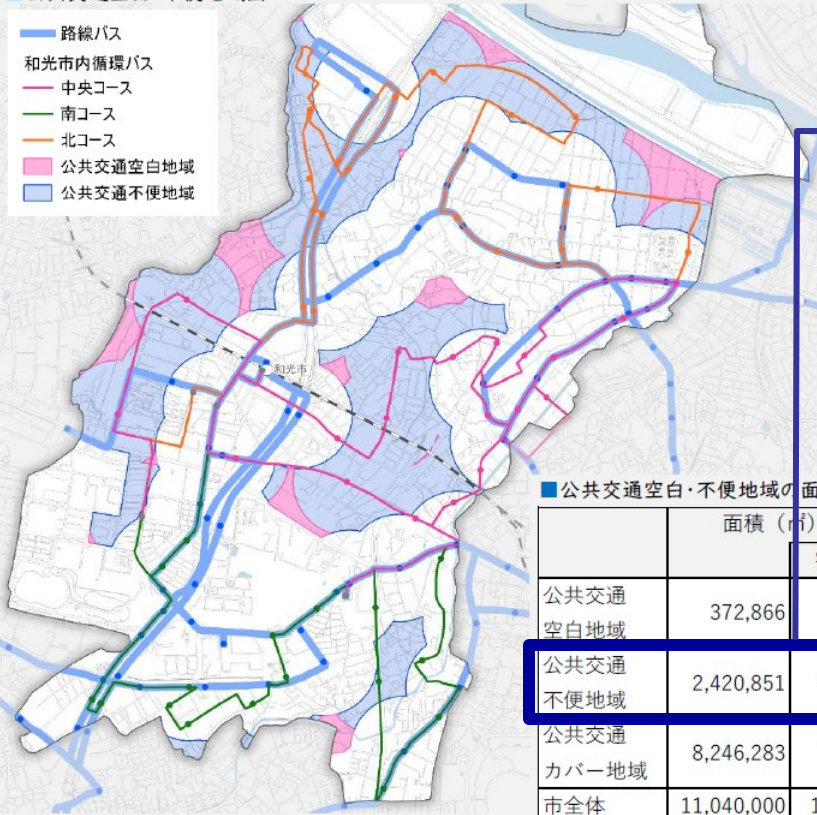
和光市の地域公共交通が抱えた問題

■ バス事業者が「収益事業」として路線網形成。だが・・・

- ◆ 東京都心からのスプロールで住宅密集地がつけられてきた
 - ⇒ バスの折り返し／待機場所が制約・・・供給力が削がれる
 - ⇒ **狭あい道路**と**坂道**で、民間バス路線が入れない地区が存在

■ 公共交通空白・不便地域図

- 路線バス
- 和光市内循環バス
 - 中央コース
 - 南コース
 - 北コース
- 公共交通空白地域
- 公共交通不便地域



バス停300m圏でも、時間1回未満の運行(主に市内循環バス沿線)地域を「公共交通不便地域」と定義

公共交通空白地域は、タクシー利用料金助成事業を検討

■ 公共交通空白・不便地域の面積・人口

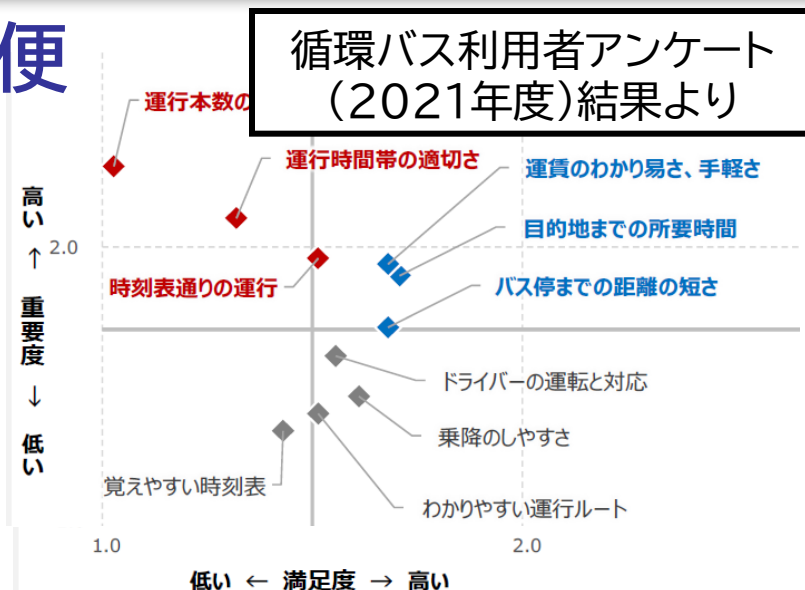
	面積 (㎡)		H27人口 (人)	
		割合		割合
公共交通空白地域	372,866	3.4%	2,113	2.6%
公共交通不便地域	2,420,851	21.9%	20,873	25.8%
公共交通カバー地域	8,246,283	74.7%	57,840	71.6%
市全体	11,040,000	100.0%	80,826	100.0%

「交通不便地域」の利便を高めるために

■ 複数事業者化で循環バスを増便

- ◆ 運行本数への満足度が低く、改善要望が最も強かった

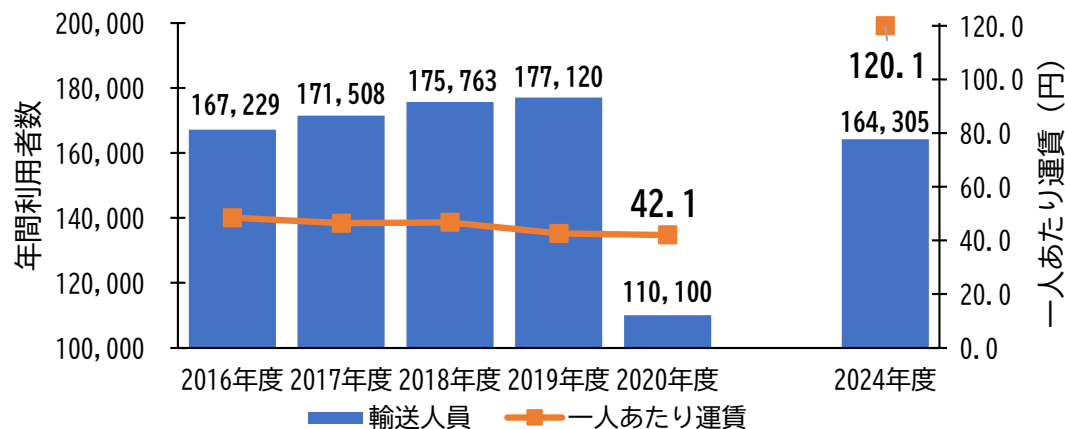
⇒ 概ね50分以内の循環路線に再編。**1回/時程度に増便**



■ 市民が「育む」しくみに

- ◆ 和光市の市内循環バスは、高齢者無料制度により、**利用者増加も運賃収入は増えない**状況にあった

- ◆ 高齢者の有償化で利用者増が収入増に結び付き、同時に社会でも支える(公的支援)ことで利便を高める構図に



「交通不便地域」の利便を高めるために

■『市民研究会』で「わこぼ」のルートを思案



会場借り上げ時間が過ぎても議論が続き・・・
現在の5ルート体制に。「わこぼ」は「折り合いのバス」

武蔵野市「ムーバス」は「折り合いのバス」

■「コミュニティバス」の明確な定義は存在しないが・・・

- ◆ 主に地方公共団体など、バス事業者以外の主体が運行内容を立案する形態・・・「運営」と「運行」の分離

⇒ 武蔵村山市内循環バス(1980年:市が車両購入,立川バスに運行委託)日野市ミニバス(1988年:京王バスと市が赤字負担を折半)など,多摩地域で広がりはじめた。

■「ムーバス」の登場背景・・・土屋市長時代の「手紙」から

- ◆ 武蔵野市市民交通システム検討委員会:
バス停から直線距離で**300m**以遠の地区をバス交通の空白地域,1日の運行回数が**100本**(往復)以下の地域を不便地域に位置づけ(1991~92年)

- ◆ 1995年1号路線開始。7路線9ルート。
2024年,延べ利用**6,000万人**に



「ムーバス」の当初コンセプト(1993年)

交通不便地域を解消する短距離交通システム

- ◆ 駅を起点に短時間(30分以内)で結ぶ一方向(左折)の環状ルート
- ◆ 小型車両による運行(当時は、適する小型車両が存在せず)

地域の人びとが育てるバス

- ◆ 意見聴取だけでなく、細街路の「隅切り」や始終発時刻の協議も地域と行う「**町内会バス**」のコンセプト。

高齢者や幼児連れの人などが抵抗なく利用できるバス

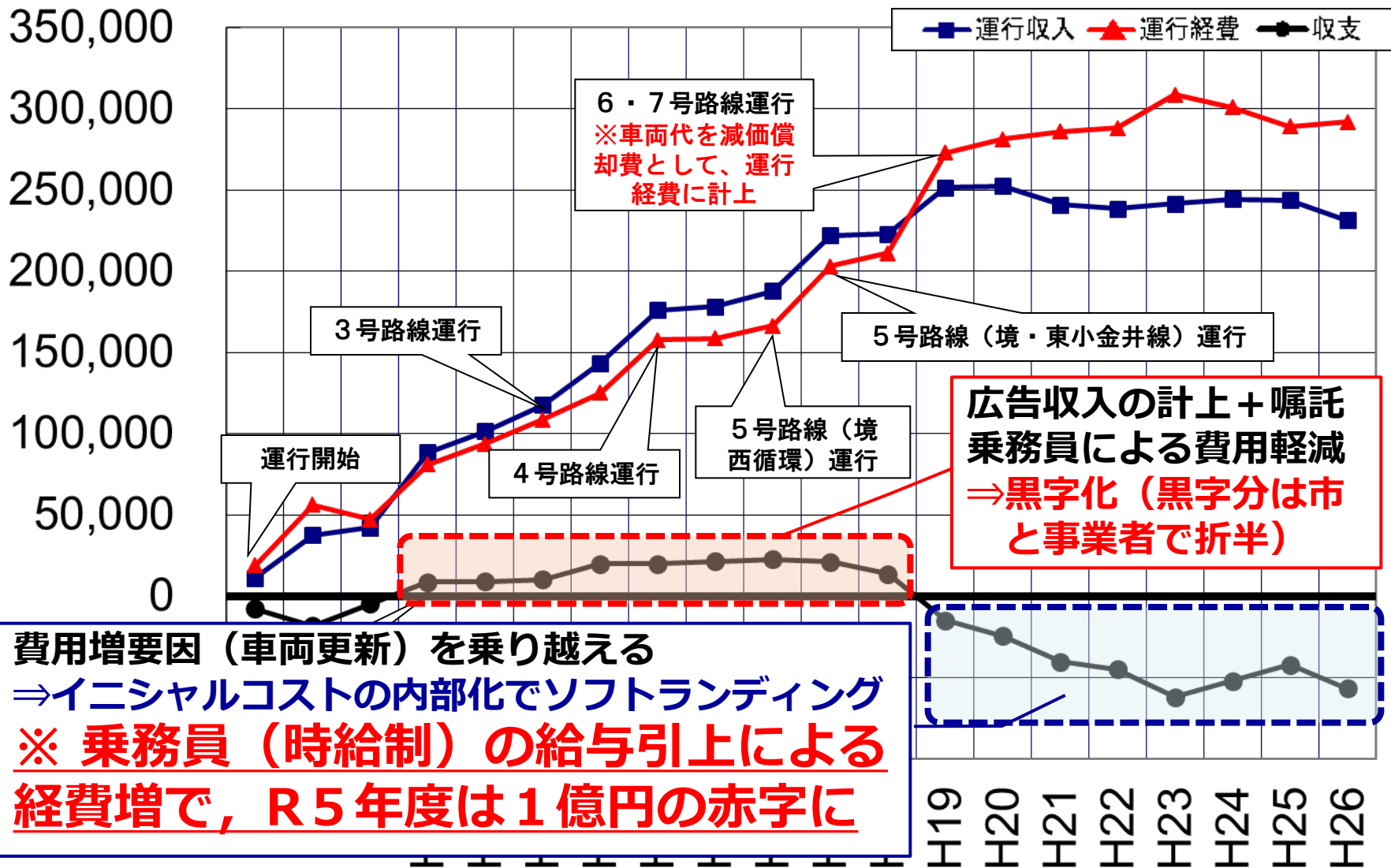
- ◆ 歩行距離が短くなるよう、バス停間隔は200mを基本
ヒアリング+ビデオ観測: 高齢者が抵抗なく歩ける距離を導出

つい乗ってしまう魅力的なバス

- ◆ **短距離交通のため、路線バスの半額の1回100円など低廉に**
 - **「会費」の概念を導入(武蔵野市には「町内会」がない)**
- ◆ パターンダイヤ(15分ヘッドが目標)の導入

「ムーバス」は黒字運行？

「ムーバス」の収支に関する推移

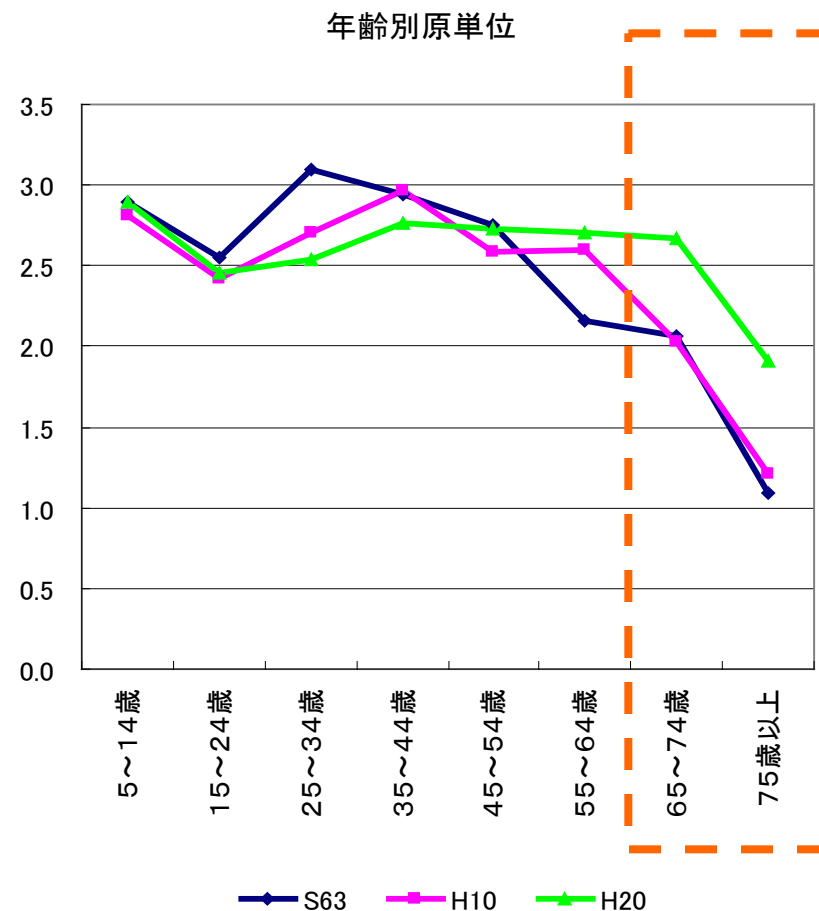
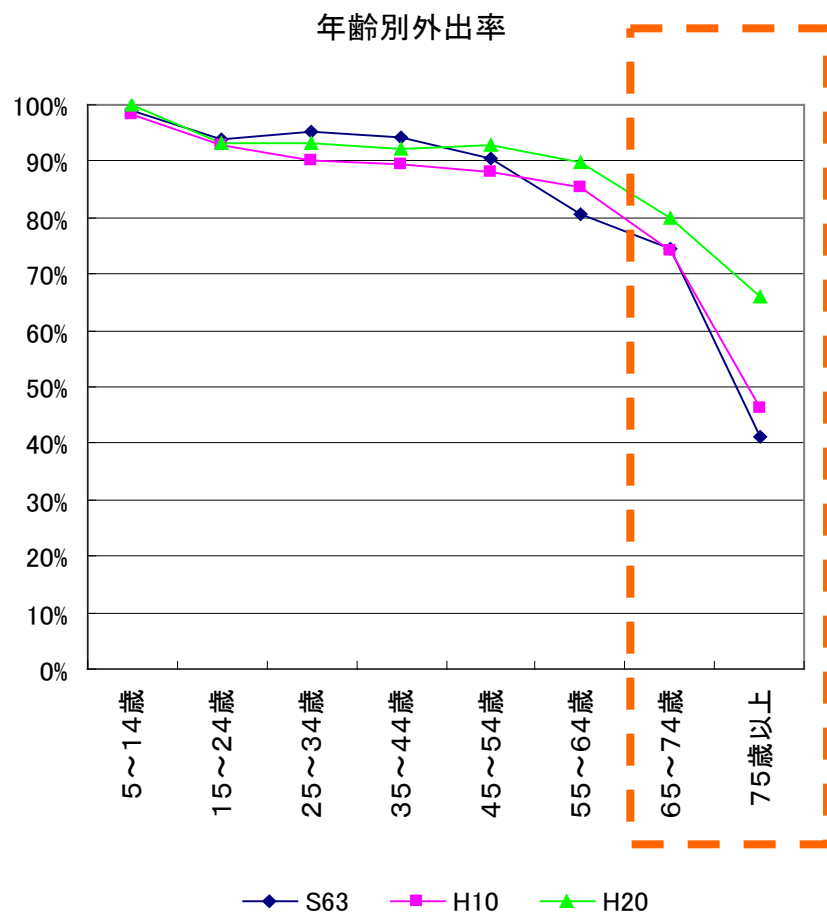


車両更新期(平成20年頃)の議論

「ムーバス」を評価した東京都市圏PT(第5回)報告書

◆ 武蔵野市内に居住する高年齢者の外出率・生成原単位は向上

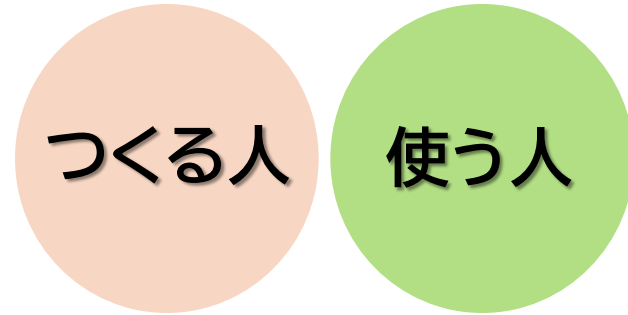
➤ 高年齢者の外出が促進されたことのメリット > 財政出動



これからの公共交通は「ボトムアップ」が必要

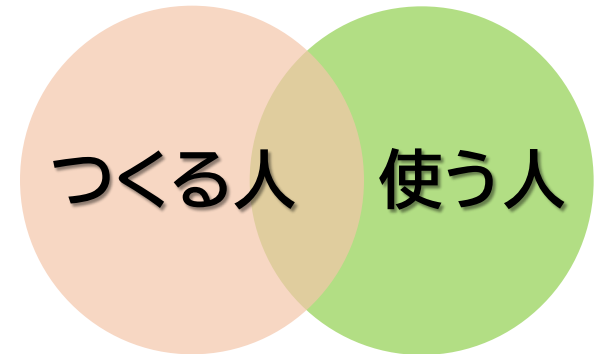
■ 在来の公共交通・・・多くは「与えられた」交通

- 在来の公共交通は交通事業者が主に運営。運行頻度が多い基幹路線の形態
- 地域・利用者の声が届きにくく、非基幹路線では「使われない」「守れない」公共交通に陥る可能性



■ 地域密着の「くらしの足」・・・地域「も」つくる主体に

- 地域住民(組織)が運営に参画
 - 地域鉄道や地域間バスは自治体も
- 地域・利用者の声が届きやすく、非基幹路線でも「使われる」「守られる」可能性

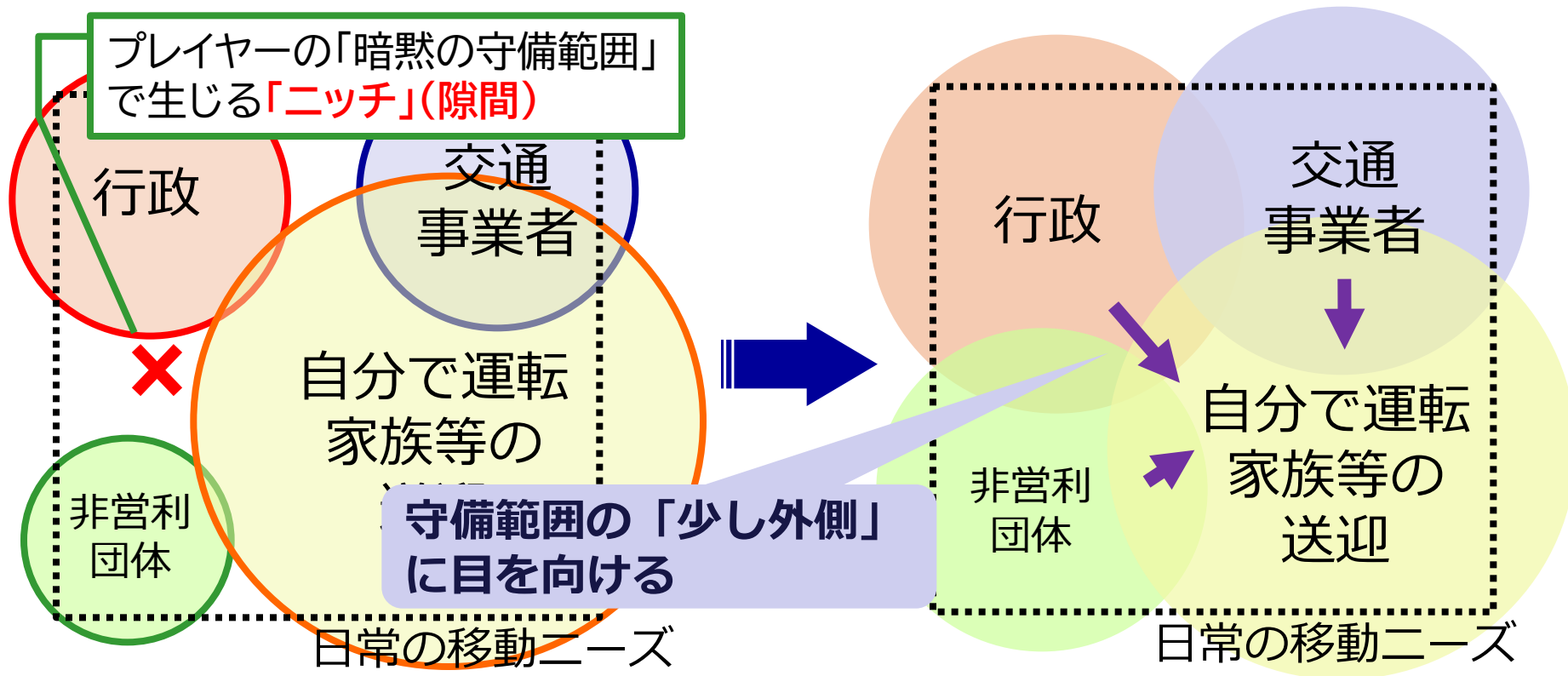


高齢社会における「くらしの足」の確保は
地域「も」つくる主体に踏み込み、育てることが重要

「交通空白」の課題を緩和するために

■ 都市の諸課題を緩和する主体は「行政」だけではない

- ◆ 各プレイヤーの「守備範囲」を少し広げあう(「のりしろ」をつくる)ことで、「交通空白」の問題は緩和できる。



多様な主体の「のりしろ」をどうつくり, 繋げるか?

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

総合連携計画(22～27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光



バス事業者による実証実験運行 H23.7～H24.7

- ・市街地外縁部の**空白地域対策として運行開始**
- ・地元は運行支援委員会として事業者をサポート
⇒利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7～H24.3

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人

実証実験運行の検証 H24.8～H25.7

- ・利用者ヒアリングや高齢者全数アンケート等による検証

運行可能性・運行方法の検討 H25.8～H26.6

- ・利用希望者との度重なる意見交換
- ・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7～

- 【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7
・継続したバスの運行を図っていくためには、**地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立**
- 【運営協議会の開催】H26.7～ 毎月1回開催
・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
・実績や声に基づいた利用促進策の検討
- 【「さわやか号」運行開始】H26.11～
・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

約2年間にわたる検証・地域との議論

利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底的に行う

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

データや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績：H26.11～H27.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人

実績：H27.10～H28.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	10.9人

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

実績：H23.7～H24.3

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	4.1人

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績：H26.11～H27.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	13.7人

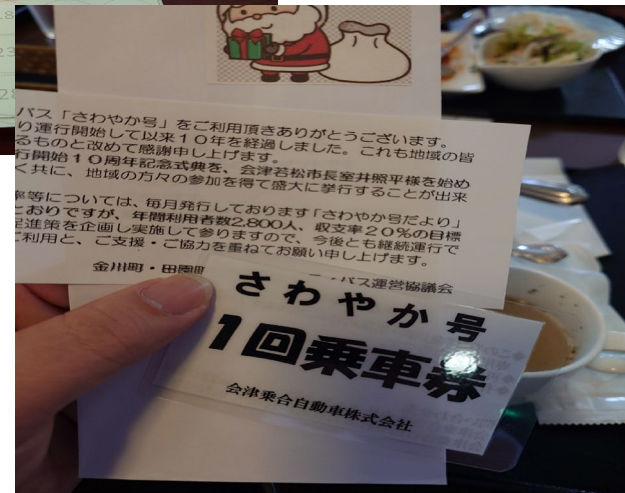
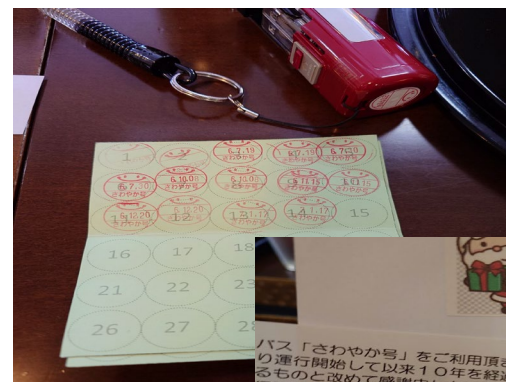
実績：H27.10～H28.9

1日当り 運行量	1週当り 運行量	1日当り 利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	10.9人

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町『さわやか号』ランチ会

- ◆ コロナ禍を乗り越え，毎週第三金曜日に定期的に開催。2025年1月に通算100回を数え，延べ2千人が参加



高齢者の移動手段確保は、「おでかけの愉しみづくり」と
一体に取り組まなければならない

「くらしの足」を創り, 育む仕組みづくり

■ ポイントは「できること」を紡ぎあげる

「くらしの足」で支える対象を明確にする
上記に応えるサービス内容を立案する

知恵
をだす

施設提供・広告物の作成
自らが運転・運行・予約管理

チカラ
を貸す

「くらしの足」を
創る・育てる

カネ
で支える

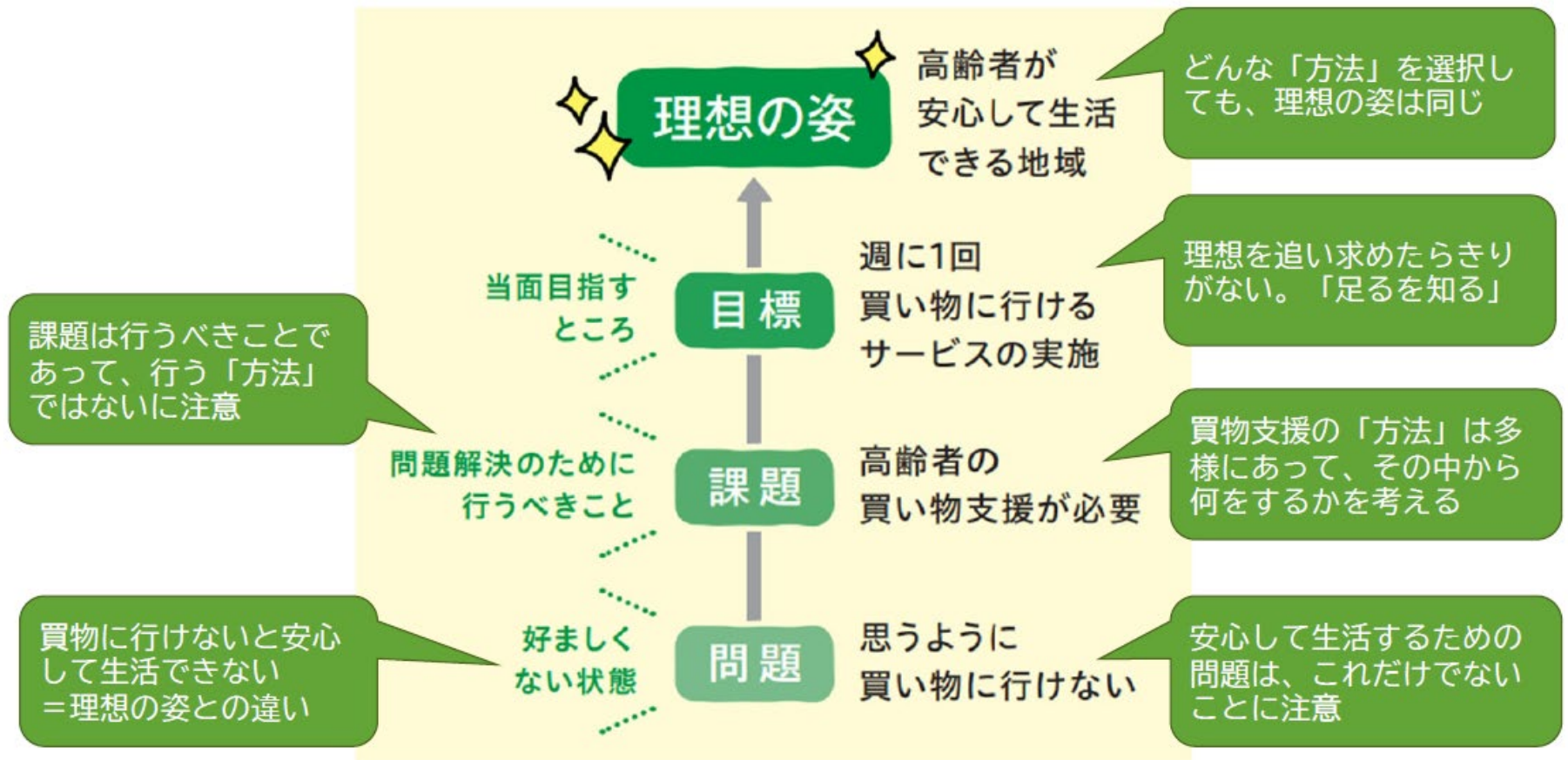
乗って支える(運賃収入)
乗らない人も支える(会費
や協賛金)

「小さな足がかり」から始めることが必要

「できること」から小さく始める

■ 取り組むべき「課題」と「当面目指すところ」を考える

- ◆ 圧倒的多数が自家用車を保有し、運転する以上、「いつでも、どこへでも」移動できるサービスを「安い価格」では実現できない



必要な「生活支援交通」も自市で協議する

■ 武蔵野市地域公共交通活性化協議会の体制

- ◆ 武蔵野市社協が運営する福祉有償運送(公共ライドシェア)「レモンキャブ」は、「ムーバス」と「タクシー」のニッチを埋める
- ◆ 都内ブロック別運営協議会ではなく、武蔵野市の活性化協議会の所掌とすることで(総論反対でも)「各論賛成」を引き出す



さいごに: 「自信を持って」言えるように

■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



公共交通施策は、この実現に一步ずつ近づけること
「楽しいおでかけ」の選択肢を増やすことが
このまちの持続性を高める