

# 中心市街地活性化に求められる 地域交通の存在感

福島大学 経済経営学類 准教授  
前橋工科大学 学術研究院 特任准教授  
交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員

吉田 樹

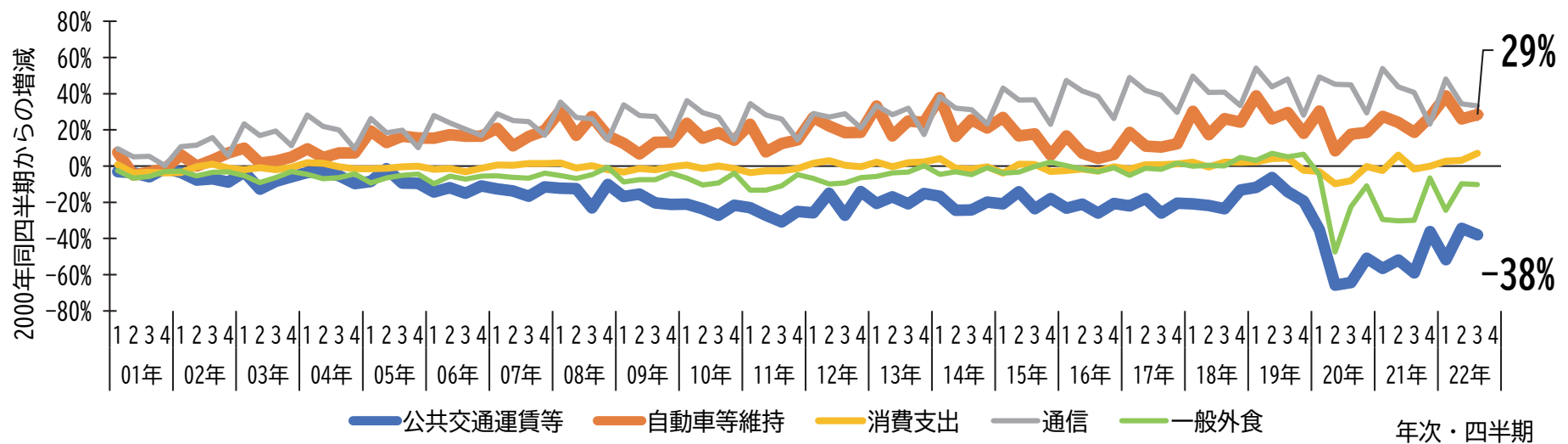


<https://www.facebook.com/itsukkey>

# 地域交通再構築(リ・デザイン)の含意

## ■ 家計支出の増減率 (2000年同一四半期との比較/家計調査)

- ◆ 消費支出の総額は、直近20年で不変も、**通信費や自家用車等維持費は3割増加**。他方、**公共交通運賃等への家計支出は、一貫して減少**基調。COVID-19禍以前でも、2割減少。



**公共交通運賃への家計支出減≒利用者減**  
**利用者減にあわせて供給を縮小均衡させるのか？**  
**再構築(リ・デザイン)の含意は「縮小均衡」以外の解にある**

# 地域交通再構築は「都市戦略」のひとつ

## ■ 都市規模別に集計した交通分野の家計支出

◆ 小規模自治体ほど、自家用車の維持・利用に関わる支出が多くなり、**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年家計調査) ※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は、家計にも生活時間にも  
余裕が生まれず、「地方創生」がより難しく・・・  
「選ばれる」地域交通を都市戦略として創りたい！**



# 「自信を持って」このフレーズを言えるように

## ■ 真駒内駅(札幌市営地下鉄南北線)での出会い



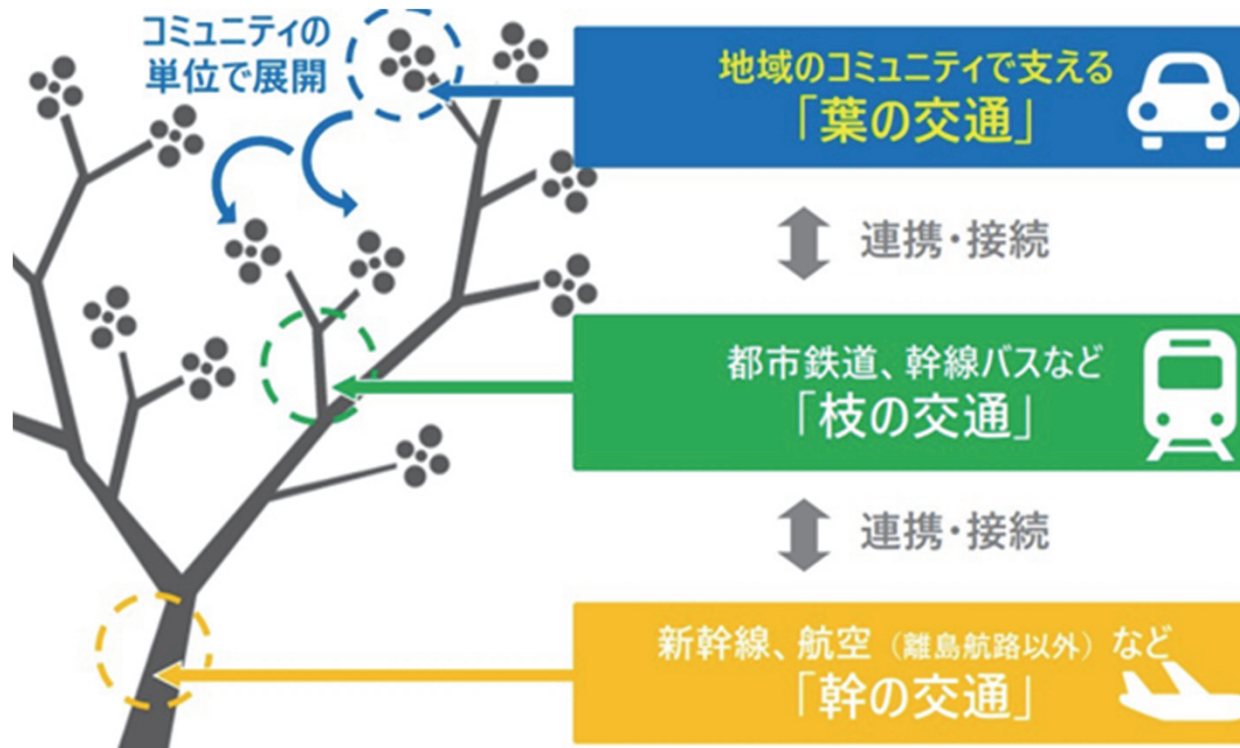
この言葉をどう実現するか。ここがはじめての一步  
運転士(+整備士+...)不足, 財政などの「制約条件」の下,  
クルマを運転しなくても可能な「おでかけ」を増やせるか？



# 地域交通の機能類型と方略

## ■ 都市や地域／個人のWell-beingを実現するために

- ◆ 「葉の交通」と「枝の交通」の有機的な連携・接続が不可欠
- ◆ **Reliable (存在感と信頼感)**: 「品質保証」と「性能保証」の視点
- ◆ **Enjoyable (愉しさ)**: PlacemakingやWalkableとも関連  
→ 運輸行政と道路行政との連携にも関わる論点



規制・解釈（運用）のグラデーション  
（幹から葉に向かうほど柔軟化）

（図の出所）

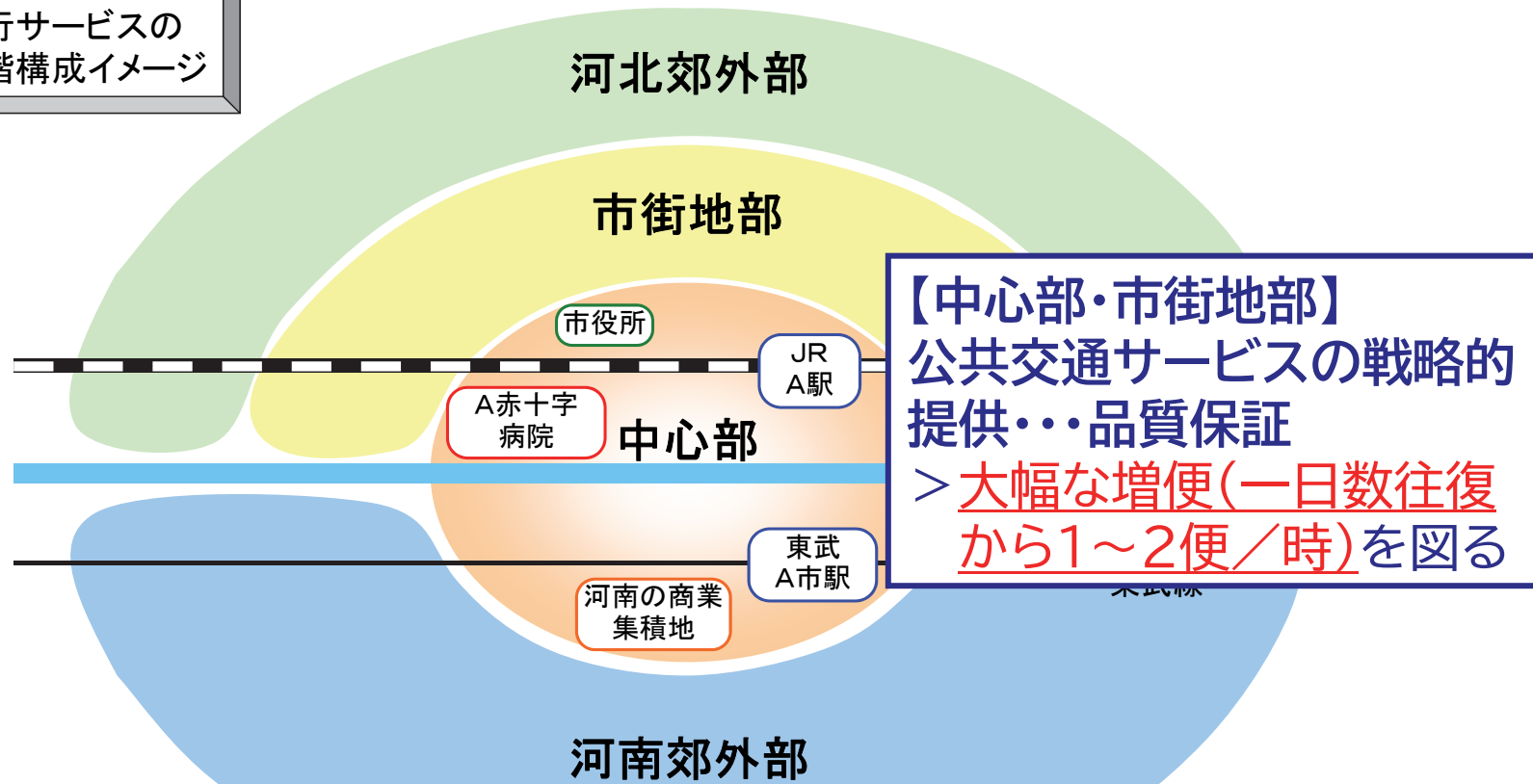
国交省「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会 Season2」資料

（2022年10月）

# 地域交通の「基本要素」を再構成する

## ■ 地域公共交通計画に示した「ゾーニング」(栃木・足利市)

運行サービスの  
段階構成イメージ



【中心部・市街地部】  
公共交通サービスの戦略的  
提供・・・品質保証  
> 大幅な増便(一日数往復  
から1~2便/時)を図る

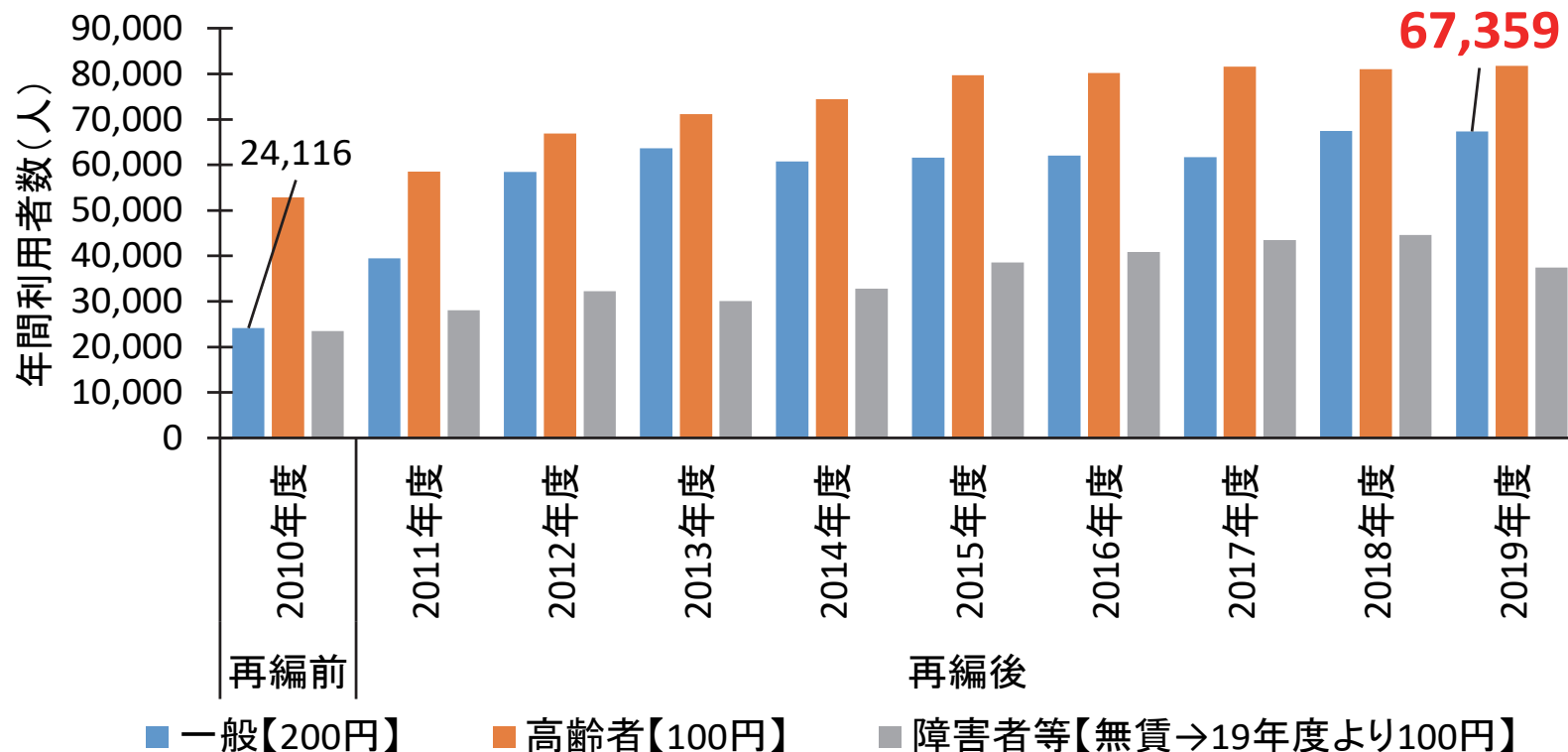
【河北郊外部・河南郊外部】  
地域住民の「用足し」を支えるサービスの提供・・・性能保証  
> 日赤病院の外来受付時間、河南の大型商業施設、駅、温  
浴施設にアクセス可能に



# 地域交通の「基本要素」を再構成する

## ■ 足利市生活路線バス「あしバスアツシー」の推移

- ◆ 乗車人員の増加;再編後8年連続で対前年比増を更新
- ◆ 運送収入の増加;再編前の2倍(年1,065万→2,209万円)  
> 高齢者「以外」の利用者は再編前の2.5倍⇒運送収入の増加



# 存在感と信頼感をつくりだす「枝の交通」

## ■ 事業者間の「共創」で「バス幹線軸」を構築した八戸市

- ◆ 八戸駅・中心街間の路線バス(複数事業者)運行計画を市の調整で一体的に設定。運行間隔平準化と減便による「**生産性の向上**」と「**分かりやすさ・便利さ**」の両立を図る。

中心街方面発車時刻 (八戸駅発/午前9時台)

Before (112.5回)			11 ③		23 ①	27 ③			40 ①	43 ③	50 ②	58 ③	59 ①
After (90.5回)	0 ①		10 ①		20 ①		30 ①		40 ①		50 ①		

【効果】 両事業者とも「乗客増」「黒字化」達成(2008年度)

➡ (乗車人員)135万4千人 → 144万1千人 乗客 6.4%増

(収支)1,567万円の「赤字」 → 2,556万円の「黒字」

事業者間共創で基本要素を保つ「しびとさ」を持つ

ICカード(ハチカ)分析システムも2社共通運用

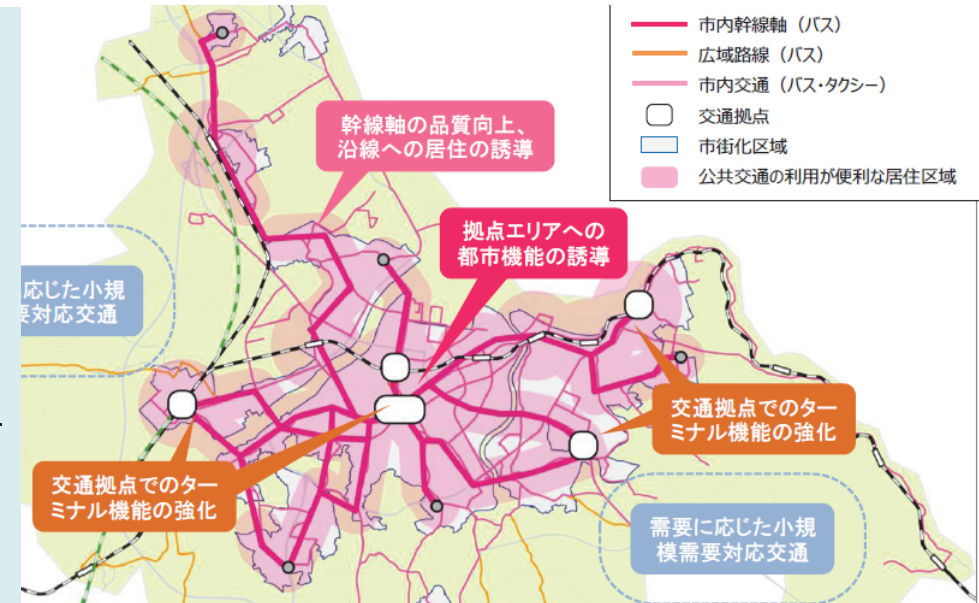




# 存在感と信頼感をつくりだす「枝の交通」

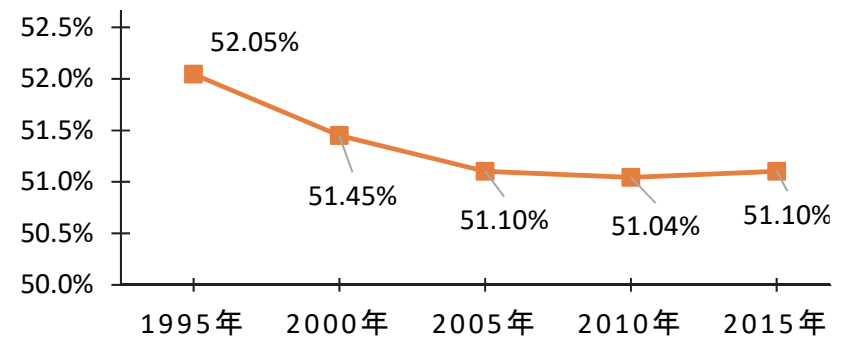
## ■ 青森県八戸市(人口22万)の公共交通計画

- ◆ 複数事業者(市営バス・南部バス)の運行経路・時刻を市が調整。中心街を起点に、バス路線の**幹線軸・準幹線軸**を設定し、10~20分(準幹線は30分)間隔の運行を維持。居住誘導区域設定の基礎に



## ■ 国勢調査4次メッシュ集計

- ◆ バス幹線軸を定めた2005年以降、**市全体に占める沿線人口のシェアは下げ止まり**





# 存在感と信頼感をつくりだす「枝の交通」

## ■ 運賃低廉化施策による路線バス需要の変化

A	八戸市内高頻度区間のODペア	5分～30分間隔で運行
B	八戸市内その他区間のODペア	時間あたり1往復程度の運行
C	町村部関連のODペア	一日数往復の運行

◆ 運賃(価格)低廉化で需要が弾力的に変化する  
のは、運行回数の多い  
路線に限られる可能性  
が示唆された

吉田 樹:乗合バス運賃の政策的割引に関する研究－青森県八戸圏域の実証分析－, 土木学会論文集D3, 78(6), pp. II\_449-II\_459, 2022年

	係数	t値	R <sup>2</sup>	F値
<b>A. 市内高頻度区間のODペア</b>				
価格変化率(弾性値)	-1.116	-6.54 **	0.386	15.52 **
(95%信頼区間)	(-1.457 ~ -0.776)			
二年後ダミー	0.001	0.01		**
三年後ダミー	-0.088	-1.72 ++		
定数項	0.048	1.15		
<b>B. 市内その他区間のODペア</b>				
価格変化率(弾性値)	-1.092	-6.08 **	0.317	12.37 **
(95%信頼区間)	(-1.450 ~ -0.735)			
二年後ダミー	-0.036	-0.65		**
三年後ダミー	-0.029	-0.53		
定数項	-0.050	-1.16		
<b>C. 町村部関連のODペア</b>				
価格変化率(弾性値)	-0.742	-1.61 +	0.145	1.91
(95%信頼区間)	(-1.693 ~ 0.210)			

バス幹線軸は、公共交通の存在感・信頼感(Reliable)を高め、土地利用にも「緩やかな」インパクトを与える

# 地域交通「だけ」でまちは愉しくならない

## 「空間やコンテンツ」と「モビリティ」を両輪で考える

### 魅力的な空間やコンテンツ

- ◆ 多くの交通は派生需要。地域ごとに「異なる魅力」(例:賑やかな街、豊かな郊外...)があることで、交通行動は生まれる。  
⇔「行きたい場所が少なくなった」と感じる地域住民が多い現実

### 選ばれるモビリティ

- ◆ 自動運転・MaaSなどモビリティサービスは「道具」。その実装は「目的」になり得ない。
- ◆ 在来の公共交通に「新たなツール」を組み合わせ、市民の交流を促し、暮らしを支援する機能を有することが重要。

### 某市の駅前再開発

商業ビルとして建設も、空きテナントが増え、市役所本庁舎を移転。この市は全域をデマンド交通でカバー。

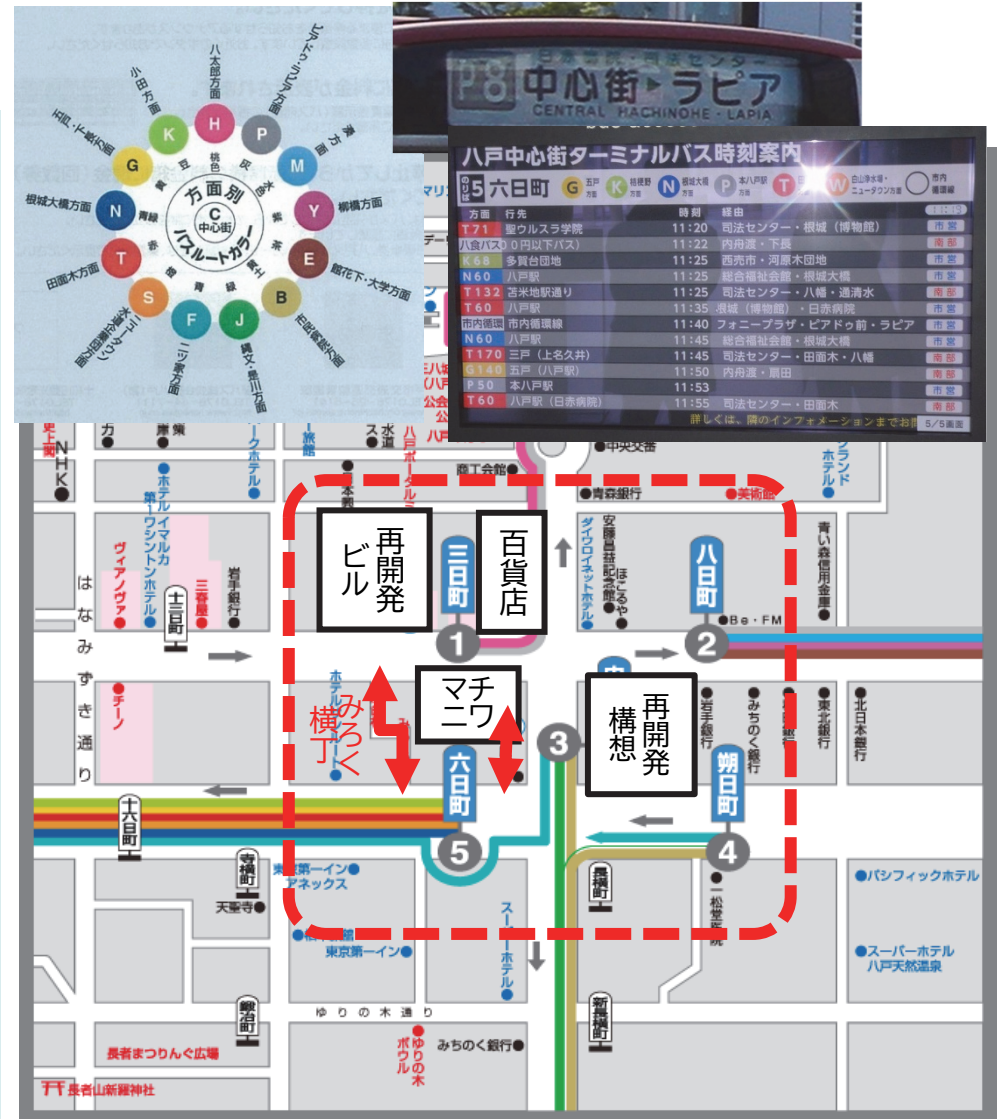


# 地域交通の拠点をEnjoyableに

## ■ 公共交通網の拠点到「ターミナルビル」は必須か？

### 八戸中心街ターミナル

- ◆ 一方通行が多い八戸市中心街にある5箇所の停留所の共通呼称。①～⑤番の各停留所と「方面」(全社共通のアルファベット+ルートカラー)を原則一対一対応。
- ◆ ターミナルビルを新規整備せず、情報提供や発券、待合機能を既存施設や再開発ビルに委ねるとともに、再開発や既存店舗と連動させ、回遊性向上を指向。





# 地域交通の拠点をEnjoyableに

## ■ まちなか広場と公共交通を結びつけた八戸

### 見渡せるようになった「表通り」と「裏通り」

- ◆ 二つの商業ビル跡地が「複合ビルGarden Terrace」と「まちなか広場マチニワ」に生まれ変わる。1階部分が「通り道」となり、反対側のバス停が見渡せるように。



# 地域交通の拠点をEnjoyableに

## ■ 市街地の拠点施設を「ターミナル」に(岩手県北上市)

- ◆ 市街地の複雑な経路を見直し。全路線が百貨店脇の停留所(本通り2丁目, 本石町1丁目)に停車するように
- ◆ 店舗内にバス接近表示システムと待合場を配置





# 地域交通の拠点をEnjoyableに

## ■「まちなかターミナル」による市街地の回遊性向上

### ③まちなかへの集客効果

⇒平成30年4月の北上市コミュニティバス  
(飯豊立花黒岩線) 利用者の動向。  
(まちなかターミナルから半径1 km以内に  
あるバス停を対象)



行き(まちなか)の利用の際は、目的地付  
近のバス停で降車するが、帰りの利用の際は  
まちなかターミナルを利用する傾向にあり

→結果、まちなかへの集客に貢献!

バス停名	降車人数	乗車人数
北上郵便局前	15	2
北上市役所前	24	6
<b>まちなかターミナル</b>	<b>51</b>	<b>113</b>
本通り十文字	13	4
黒沢川	4	2
御旅屋	5	0
白百合橋	37	9
萩の江橋さくらホール前	31	5

北上市コミュニティバス(飯豊立花黒岩線)  
まちなかターミナル及び周辺バス停利用状況(上下線合計:平成30年4月)



まちなかターミナル(本通り二丁目)から多くの  
方々がコミュニティバスを利用している。

通院などの用事を済ました後、まちなかターミナル  
まで移動し、そこで買物をしてから帰る方が多くみら  
れる。(撮影日:平成30年6月14日)

第39回総合的交通基盤整備連絡会議  
北上市発表資料(2018.8.7)



# 地域交通の戦略的マネジメント

## ■ 交通政策基本法(2013.12.4施行(改正法でも踏襲))

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)

第二条 ……交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流……を実現する機能を有するもの……

- ➡ □「生活」を支える：運転しない方も、活動目的を満たせる
- 「交流」をつくる：運転しない方も、「おでかけ」機会がある

## ■ 地域公共交通関連法の改正(2020年11月)

◆「競争」から「共創」へのメッセージが明確に

- ① 「輸送資源の総動員」……「使える手段」は、利用したい
- ② 「共同経営」……黒字バス事業者も「交通調整」が可能に
- ③ 「束ねて、減らす」……特定事業(利便増進実施事業)の対象

市民の生活を支え、交流をつくる地域交通を  
ビジネス(経済)と合意形成(社会)の掛け算でデザイン

# 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・運賃, 自家用有償旅客運送の必要性に関する協議

→ **規制(例:運賃の総括原価方式)にとらわれない発想**が可能

### 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**

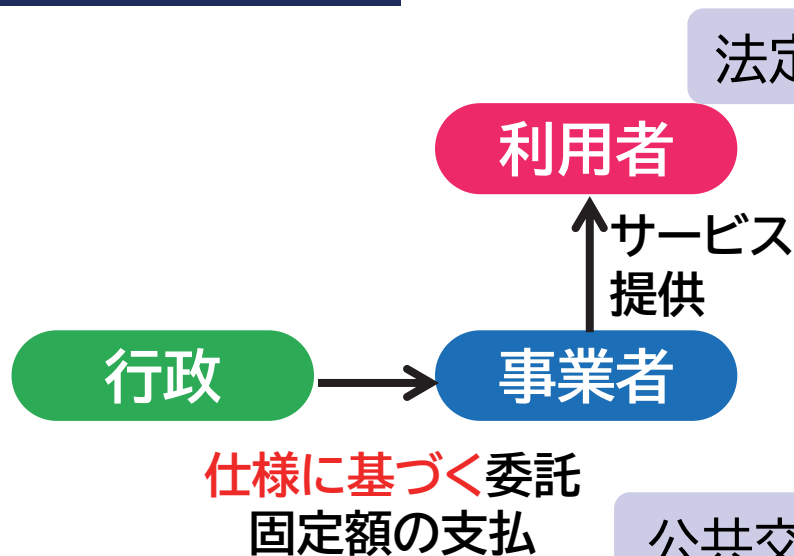
**制度は「やりたいこと」を実現するために活用するもの  
これらを「仕組み」として実質化できるかが鍵**

# 地域交通のファイナンスとコミュニティ

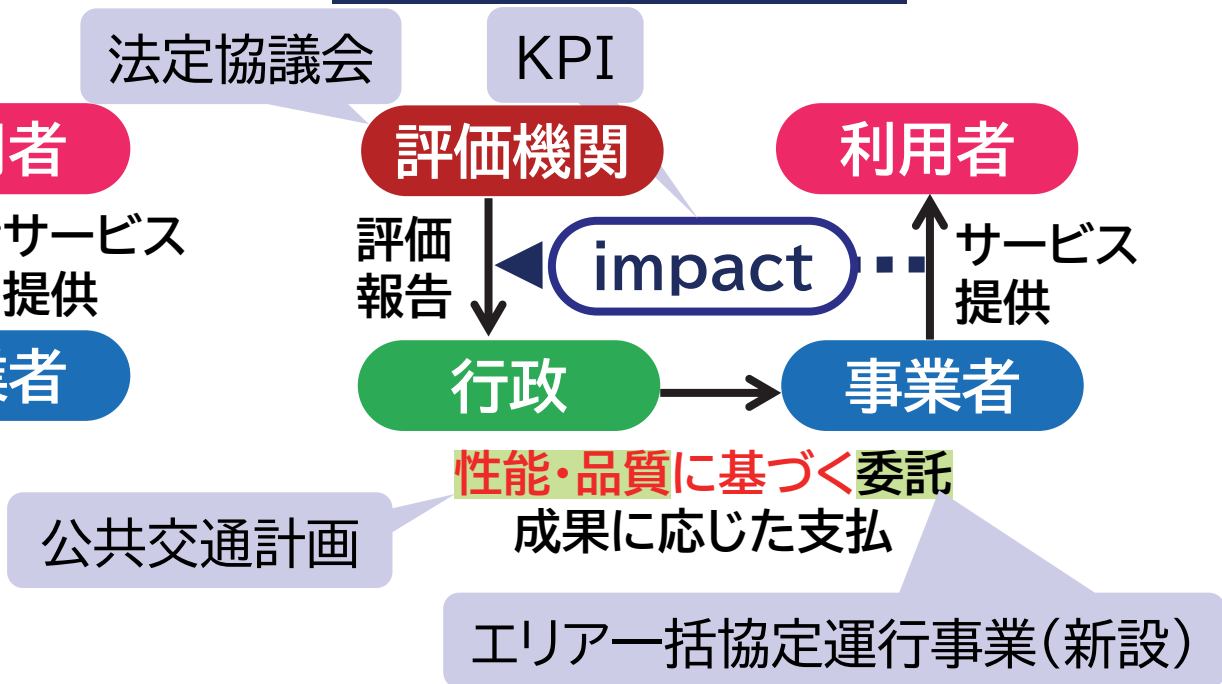
## ■ 官民連携手法による契約・・・地域交通への応用

- ◆ 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SIB (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

### 従来の委託契約



### PFS: 成果連動型契約





# 地域交通のファイナンスとコミュニティ

## ■ 「おでかけ」による付加価値を「収益」に変える

### ① 「地域」の売上確保

- ◆ 交通と地域の飲食店や工芸品等をパッケージ化。交通単体の乗車券よりも高く売れ、「地域」として売上を確保できる  
→ 多様なプレイヤーが地域モビリティに関心を寄せる契機に

#### おちょこパス(会津バス・福島大吉田ゼミ)

会津塗の「お猪口」を一日乗車券に。そのまま酒造巡りが可能



#### 馬肉バスパック(八戸圏域)

五戸町の馬肉店のセット商品と八戸市からの往復バス乗車券をパッケージ



### ② 暮らしや旅行を「支える」サービスの提案

- ◆ 例えば、(一社)全国子育てタクシー協会「子育てタクシー」は、乳幼児を連れた外出のほか、保育園・塾などに保護者の代行で送迎。「選ばれるサービス」を指向



# 地域交通のファイナンスとコミュニティ

## ■ 十勝バス(帯広市):大空団地への「足がかり戦略」

- ◆ 空き店舗に焼肉店「にくや大空」を開店。昼間時は、コミュニティカフェに。
  - 地域課題の発見・プレイヤーの発掘
- ◆ バス車両の後部を「店舗」に改造した「マルシェバス」実証実験
  - 市内異業種との結びつきを強化





# 「共創領域」を豊かに 但し「共創」は目的に非ず

## 地域交通のビジネス

- ✓ **収益事業**の公共交通（高速乗合・貸切バス，大都市圏の鉄道・バス，地方都市圏の基幹的な鉄道・バス，**流し主体地域のタクシー**）
- ✓ **MaaS系ベンダー**もビジネス化を志向も，**モビリティ起業家がなかなか生まれない**

- 交通事業者が**チャレンジ**できる×**モビリティビジネスを育てる**制度転換が必要
- 交通事業者の**囲い込み型**のモデルとは異なる**文脈**が必要

## 共創領域

- 交通事業者との「**質保証契約**」（補助から投資へ）
- 同業他社・異業種との**価値創造**（密（蜜）度の経済）
- **インフラ**をビジネスのトリガーに（**範囲の経済**）  
道路政策との連携（社総交の充当）+公共交通の対象拡大

## 地域交通のインフラ

- ✓ **生活支援**の交通サービス（地域必需不採算路線 + **非流し地域のタクシー**，自家用有償も）
- ✓ 地方**公営企業**や**第三セクター**のサービス提供
- ✓ 公共交通等の**データ基盤**（**オープン化**）

- 生活支援の交通サービスを**社会で支える**視点（**地域公共交通計画**で合意形成）
- サービス提供が**不効率**になることの懸念