

第1回日タイ地域公共交通ワークショップ

～地方における地域公共交通サービスの持続可能性～



2026. 6. 19 (金) 15:30～18:45 (日本時間) 13:30～16:45 (現地時間)

バンコク・チュラロンコン大学よりオンライン配信 (Zoomウェビナー) ※日タイ同時通訳

1. 開会挨拶

宿利 正史
運輸総合研究所 会長ランサン・ラーグニミット
チュラロンコン大学 副学長

2. 来賓挨拶

アーコム・トゥームピットヤーパイシット
タイ王国元運輸大臣・財務大臣梶原 徹
在タイ日本国大使館 公使ソラポン・パイテューンポン
タイ運輸省陸上交通局 局長

3. 基調講演

鉄道網の整備から公共交通システムの充実へ
～バンコクの次なる課題～サクシット・チャレムボン
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI) 所長地域公共交通に関する日本の経験と
最近の動向宇都宮 浄人
関西大学経済学部 教授

4. 報告

緊急提言「地域交通制度の革新案」
について室井 寿明
運輸総合研究所 研究員公共バス交通システムにおける
地方自治体の役割パタナポン・サンハッタワッタナー
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI)
所長補佐地域における電気バスシステムの整備と、
小型旅客車両・フィーダー交通の電動化ソムシャート・ワッタナーグラ
チェンマイ県 副知事「公共交通強化元年」に向けた
交通施策の推進 in 熊本富永 隼行
熊本県 企画振興部長

5. 閉会挨拶

奥田 哲也
運輸総合研究所 専務理事／
アセアン・インド地域事務所長サクシット・チャレムボン
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI) 所長

開催経緯

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、チュラロンコン大学交通研究所（Chulalongkorn University Transportation Institute：CUTI）と、日タイ双方における運輸・観光に関する意見交換を継続的に行って来ました。その中で、地方部における地域公共交通の維持・確保や担い手不足への対応が共通の課題として認識されました。このような背景を踏まえ、AIROとCUTIは、日タイ双方の地域公共交通の現状、取組、制度・経験等を共有する場として、本ワークショップを共催することになりました。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

日本とタイは、古くから緊密な経済・文化の絆で結ばれており、来年2027年には日タイ修好140周年という歴史的な節目を迎えます。その前年にあたるこの時期に、地域住民の生活の根幹を支える地域公共交通をテーマとして、両国でハイレベルな政策対話を行うことには、大きな意義があると考えています。



現在、両国の地域公共交通が直面しているのは、いかに持続可能な社会資本として再構築するかという課題です。日本では、地域の公共交通を主として民間事業者が担ってきた一方、人口減少、少子高齢化、運転者不足等を背景に、従来の採算性を前提とした仕組みだけでは維持が難しくなっています。こうした状況を踏まえ、運輸総合研究所では、2025年6月に緊急提言「地域交通制度の革新案」を取りまとめました。公共財である地域交通は、日本では、基本的には民間企業にゆだねられている社会資本であり、地域交通産業は国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な基盤産業であるとの基本理念を示しました。本日は、宇都宮教授と富永部長から、地域公共交通が地域経済やソーシャル・キャピタルを豊かにしていく具体的な過程をご紹介します。これらは、当研究所の提言を具現化する優れた実例であると考えています。

一方で、日本もタイの配車アプリの社会実装、MuvMiに代表される電動トゥクトゥクのシェアリングサービス、タイ運輸省陸上交通局（DLT）によるMaaS構築に向けた柔軟で迅速な取組から学ぶべき点も多くあります。本ワークショップが、両国の知見と経験を掛け合わせ、地域公共交通の未来を切り拓く新たな協働の出発点となることを期待しています。

ランサン・ラーグニミット チュラロンコン大学 副学長

チュラロンコン大学を代表して、本日のワークショップに参加された皆様を心より歓迎申し上げます。私は医師として、また病院に関わる立場として、交通や移動に関する課題を日々身近に感じています。チュラロンコン大学病院は、バンコク都心部に位置する重要な医療拠点であり、ICUをはじめ高度な医療機能が集積しています。そのため、毎日多くの患者やそのご家族、医療従事者をはじめ、様々な方々が訪れる場所となっています。



一方で、来院者の多くは公共交通ではなく自家用車を利用しており、それに伴うカーボン排出は、大学や病院として考えるべき重要な課題です。大学と病院の間では、MRT利用者等を対象にシャトルワゴンを運行しています。しかし、高齢者や車椅子利用者にとっては、道路上の移動には依然として困難が伴います。病院へのアクセス一つをとっても、交通は医療、教育、経済といった様々な分野と深く結びつき、人々をつなぐ重要な手段であることが分かります。

タイでは、患者、高齢者、障害のある方等、移動に配慮を要する人々への対応が大きな課題となっています。一方で、大学の研究予算も削減されているように、予算には限りがあります。その中で、公共的な設備や仕組みによって移動の課題をどのように補っていくのかを考える必要があります。本日、私自身も自家用車で会場に来ざるを得ませんでしたが、これは現在のタイの交通インフラの課題を示す一例であると思います。今回のワークショップを通じて、日本の経験から多くを学び、運輸総合研究所との共同研究を通じて、持続可能な社会の実現に向けた知見を蓄積していきたいと考えています。

来賓挨拶

アーコム・トゥームピットヤーパイシット

タイ王国元運輸大臣・財務大臣

本日のワークショップを共催されたCUTIおよび運輸総合研究所に感謝し上げる。チュラロンコン大学とは、運輸省在籍時からさまざまな連携を重ねてきた。特に、大学内の移動手段として、トヨタ自動車の協力のもと、工学部とともに「Ha:mio」によるカーシェアリングの研究を進めていたことが印象に残っている。



一方で、現在もファーストマイル、ラストマイルの課題は依然として残っている。バンコクにはBTSやMRTをはじめとする都市交通の骨格となる鉄道網は整備されているものの、小さな路地から駅へのアクセス性や、駅周辺でタクシー等が滞留することによる交通渋滞の発生等、改善すべき課題が少なくない。こうした課題に対応するためには、Grab等の配車アプリ、既存タクシー、バイクタクシー等、多様な交通手段を組み合わせながら、総合的に考えていく必要がある。

地方都市においても同様の課題がある。特にチェンマイとプーケットは、タイ政府としても重要な都市であり、それぞれの地域特性に応じた公共交通システムを検討する必要がある。チェンマイでは、ソンテウ、いわゆるレッドカーが重要な交通手段であるが、運行頻度や夜間の利便性には課題がある。こうした課題に対応するためには、公共交通と民間サービスを組み合わせ、地域に合った移動手段を整えることが重要である。

また、アプリ開発は物理的なインフラ整備よりも速く進めることができ、交通手段間のソフトウェア上の連携は、住民だけでなく観光客にとっても大きな利便性をもたらす。本日の議論を通じて日本の知見を学び、交通手段とネットワークの連携を高め、人口密度の低い地域でも必要な場所へアクセスできる交通体系の実現につなげていきたい。

梶原 徹 在タイ日本国大使館 公使

地域公共交通は、人々の日常生活を支える必要不可欠な存在であり、豊かな生活の実現や地域経済の活力維持に重要な役割を果たしている。日本の交通といえば、東京等の都市部の充実した鉄道網を思い浮かべるかもしれないが、日本には47の都道府県があり、地域によって事情は大きく異なる。



特に地方部では、少子高齢化と人口減少が急速に進む中、鉄道やバス路線の廃止・縮小が相次いでいる。担い手も利用者也減少する中で、車を運転することが難しくなる方々の移動をどのように支えていくかが、公共政策上の重要な課題として顕在化している。そのため、日本では、あらゆる資源をどのように活用していくかについて、検討や試行錯誤が続けられている。

タイにおいても、都市部への人口集中や交通渋滞、交通事故対策が大きな課題となっている一方、地方における地域公共交通をどのように整備・維持していくかも、今後重要な政策課題になると考えられる。人々が社会生活を営む上で、移動、すなわちモビリティは切り離すことのできないものである。誰もが困難を抱えることなく移動できる社会の実現に向けて、どのような取組を進めるべきかを検討することは、日タイ双方にとって極めて重要である。モータリゼーションの進展、少子高齢化、人口減少といった共通課題を踏まえ、双方の知見を共有しながら未来の地域公共交通のあり方を議論する本ワークショップには、大きな意義がある。

ソラボン・パイテーンボン タイ運輸省陸上交通局 局長

タイの陸上交通には大きな可能性がある一方、多くの課題がある。エネルギー価格が高騰する中でも、公共交通運賃は長年ほとんど引き上げられておらず、国民負担を抑えながらサービス水準を向上させることが大きな課題である。高齢社会への対応や、交通事業者・関係機関の厳しい財務状況も踏まえ、持続可能な制度設計が求められている。



また、タイでは車両台数が多く、古いバスやトラックも多数走行している。安全面では、運転者教育の見直し、危険認知能力の向上、車両状態の確認が重要であり、交通事故死者数を減らすためには、規制及び車検制度の強化が必要である。環境面でも、PM2.5の発生要因となる老朽車両への対応が急務である。

こうした課題に対し、タイでは政府による追加支援も活用しながら、複数の交通モードの更新・電動化を進めようとしている。具体的には、バンコクのタクシー、自動二輪、トゥクトゥク、都市間輸送のバン、定期路線バス、観光バスや貸切バス、スクールバスの7分野について、それぞれの実情に応じた更新を検討している。特にスクールバスについては、専用ナンバープレートや税制上の支援等を通じ、通学交通の安全性と利便性を高める必要がある。

今後は、電気自動車用ナンバープレートの導入、バッテリー管理、AIを活用した車検等、新たな制度や技術も重要になる。日本には、運転免許制度、車検制度、公共交通の維持に関する豊富な経験がある。運輸総合研究所とCUTIには、こうした知見を共有いただき、タイの安全で持続可能な陸上交通の実現に向けて、引き続き協力いただきたい。

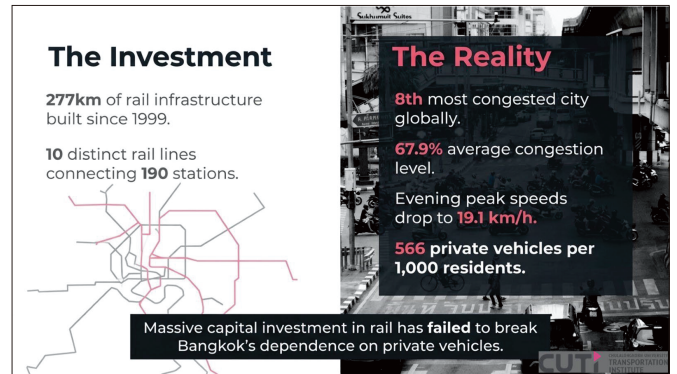
開催概要

■基調講演

鉄道網の整備から公共交通システムの充実へ～バンコクの次なる課題～
サクシット・チャレムボン

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI） 所長

バンコクの公共交通システムは、この数十年で大きく変化してきた。1999年以降、MRTやBTSをはじめとする鉄道インフラの整備が進み、現在では総延長は300キロメートル弱、駅数は約200駅に達している。土木・インフラ整備という観点では大きな成果であるが、バンコクは依然として世界でも渋滞が深刻な都市の一つであり、自家用車への依存も高い水準にある。重要なのは、公共交通を鉄道路線の整備延長だけで評価するのではなく、市民にとって便利で、毎日使いやすいものになっているかという視点である。



サクシット所長の講演資料

バンコクには、BTS、MRT、モノレール、タイ国鉄レッドライン、バス、船（チャオプラヤー・エクスプレス）、配車サービス、バイクタクシー、ソンテウ等、多様な交通手段が存在する。しかし、それらは十分に統合されておらず、利用者は分断によるコストを負担している。自宅から駅までの移動、歩きにくい歩道、乗換時の待ち時間や徒歩移動、MRTからBTSへ移るたびに発生する別々の運賃・決済等が、公共交通の競争力を低下させている。鉄道に乗っている時間は短くても、ドア・トゥ・ドアで見れば、自家用車の方が合理的な選択肢になってしまう場合がある。

その背景には、主に三つの要因がある。第一に、インフラ整備を優先する方針のもとで、既存のバスや歩行環境の維持・改善が十分に重視されてこなかったことである。第二に、高速道路整備によって自家用車利用が促されてきたことである。第三に、DLT、BMTA（バンコク大量輸送公社）、MRTA（タイ高速度交通公社）、BMA（バンコク都庁）等の関係機関が個別に運営される組織間の分断である。さらに、バンコクの入り組んだ都市構造は、徒歩や自転車での移動、合理的な地域公共交通サービスの設計を難しくしている。

現在、M-MAP2（バンコク首都圏都市鉄道新マスタープラン）のもとで、ファーストマイル・ラストマイルの改善、運賃・決済システムの統合、バス改革等が進められているが、根本的には、バンコク都市圏の交通を一体的に所管し、投資、運営、利用者サービス、各交通手段の調整を担う組織が必要である。鉄道だけでなく、すべ

ての交通モードを並行して整備し、道路空間や歩行環境も再構築しなければならない。交通システム全体を一つのパズルとして捉え、市民が安全で便利に移動できる公共交通を実現することが、今後の最大の課題である。

地域公共交通に関する日本の経験と最近の動向

宇都宮 浄人 関西大学経済学部 教授

本日は、地域公共交通について、日本の経験と課題、そして最近の動きを申し上げます。ここで念頭に置いているのは、バンコクのような大都市ではなく、後ほど紹介されるチェンマイのような地方都市における公共交通である。



日本では、公共交通は基本的に民間事業者によって運営されてきた。東京だけでなく地方都市圏においても、かつては鉄道やバス等、多くの公共交通を民間事業者が担い、不動産事業等への多角化を通じて利益を上げる仕組みが成り立っていた。しかし、21世紀に入り、人口減少と高齢化が進む一方で、自動車利用が増加し、地方の公共交通は非常に厳しい状況に置かれている。2000年以降、鉄道は1,200キロメートル以上が廃止され、地方都市では鉄道とバスを合わせても交通手段分担率が10%に届かない地域も多い。中心市街地では、商店街のシャッターが閉まり、店舗が駐車場に変わる等、街の衰退も進んでいる。

こうした中で、公共交通の利用減少、サービス低下、自動車依存の拡大という悪循環が生じている。地方政府も支援を行っているが、民間事業者に対する側面支援にとどまり、むしろコスト削減を求める形になりがちである。その結果、地域公共交通のサービスはさらに低下し、車社会が一層進むという持続可能ではない状況になっている。

この悪循環を変える最近の動きとして、宇都宮市のLRTがある。宇都宮市は東京から約100キロメートル北にある人口約50万人の地方都市であり、2023年に約15キロメートルのLRTを開業した。従来の日本の仕組みと異なり、インフラ整備には公共が資金を投入し、運営会社にも宇都宮市と芳賀町が出資している。開業前から沿線開発が進み、地価上昇や小学校の新設等、地域に具体的な変化が生じた。開業後は、累積利用者数が想定より約6か月早く1,000万人に達し、成功事例となっている。

LRTは、市民の行動変容も促した。駅までは車で移動し、その後はLRTで都心へ向かうパークアンドライドが広がり、調査でも自動車利用の減少が確認された。特に、子ども連れの人や、これまで車で送ってもらっていた高齢者等が、バリアフリー対応のLRTによって自ら移動できるようになった点は重要である。よい公共交通にしっかり投資すれば、街を変えることができるのである。

地域公共交通の価値は、移動時間の短縮だけでは測れない。集積効果、オプションバリュー、地域の絆やソーシャル・キャピタルといった幅広い便益がある。滋賀県の近江鉄道の調査でも、現在は鉄道を利用していないものの、子どもや高齢者、将来自身が運転できなくなった場合に備えて必要だと考える人が多いことが示された。地域公共交通には、民間事業者が儲かるほど利用者がいなくても、社会として維持すべき価値がある。公的投資によって公共交通を支えることは、地方都市の負の循環を断ち切り、持続可能な社会を実現するための重要な方策である。

Wider Benefits of Local Public Transportation

Benefits of Public Transportation

- Saving time
- Easing road congestion
- Reducing traffic accidents
- Improving environment, etc.

'Wider benefits' for the local economy and people, not measured by monetary value

- Agglomeration effects
- Option value
- Strengthening 'social capital'
- After the opening of Toyama Light Rail, 30% of residents feel "some changes" in "relationship with others".
- . . .



宇都宮教授の講演資料

■報告

緊急提言「地域交通制度の革新案」について

室井 寿明 運輸総合研究所 研究員

運輸総合研究所では、日本の地域公共交通がすでに危機的状況にあることを踏まえ、2025年6月に緊急提言を取りまとめ、当時の総理大臣及び国土交通大臣に提言書を手交した。本日は、その背景と提言の概要について報告する。

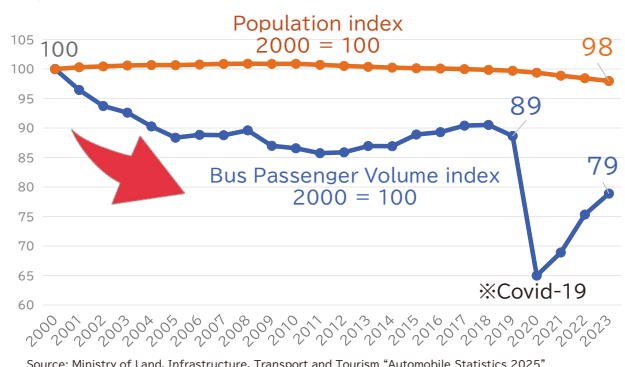


地域交通は、地域の社会的・経済的な生活を維持するための生活インフラであり、本来は公共が責任を持って支えるべきものである。しかし、日本の地域交通の多くは民間事業者によって担われてきた。人口減少、高齢化、利用者減少、事業者の収支悪化、運転士不足が重なり、地域交通は将来の懸念ではなく、すでに日本で起きている問題である。

大阪府富田林市では、2023年12月に鉄道駅を中心とする15のバス路線から民間バス会社が撤退する事態となった。最終的に一部路線は残ったものの、運行区間も本数も大きく減少した。また、東京近郊の住宅地においても、駅まで急な坂や長い階段を通らなければならない地域で、バスの運行回数が2009年の1日58回から

6. A Sharp Decline in Local Transportation Users

- Although the population decline is slight, the number of bus passengers has decreased significantly.



室井研究員の発表資料

2026年には36回へ減少し、夕方以降は18回から6回へと3分の1に減少した。高齢者等、バスを必要とする住民の生活の質は深刻に低下している。

この背景には、人口減少、高齢化、モータリゼーションに加え、2000年の規制緩和がある。競争促進と効率化を狙った規制緩和は一定の効果をもたらした一方で、利用者減少やサービス水準の低下を招く結果となった。運賃を上げられないため運転士の処遇改善も進まず、若い運転士のなり手も少ない。

この状況から脱するため、運輸総合研究所では、地域交通を単なる交通事業ではなく、ソーシャル・インフラストラクチャー、すなわち社会インフラへ転換することを提言した。提言では、地域交通を支える将来の枠組み、基本理念、古くなった制度の改革、財源の手当等、27項目を示している。LRTのような新たな交通投資は有効で重要であるが、実現までには長い時間を要する。その間にもバス路線や運行本数は減少し、住民のクオリティ・オブ・ライフは低下してしまう。今後もタイの皆様と共に学び、共に考えながら、より良い社会をつくっていききたい。

緊急提言「地域交通制度の革新案」は、運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250630003061.html>



公共バス交通システムにおける地方自治体の役割

パタナボン・サンハッタワッタナー

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI）所長補佐

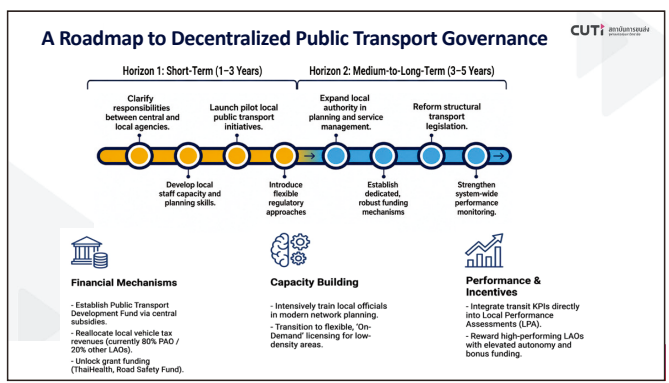
タイの国家戦略では、チェンマイ、プーケット、アユタヤ等の地方主要都市において、公共交通の利用率を現在の約2%から10%へ引き上げる目標が掲げられている。しかし、地方都市では依然として自家用車、とりわけ自動二輪への依存が強い。短距離の通学であっても自動二輪を購入する学生が多く、徒歩や公共交通の利用は低い水準にとどまっている。



その背景には、公共交通サービスの質が利用者の期待に達していないことがある。地方都市では需要が朝夕に集中し、日中は定時・定路線型の運行を維持することが難しい。そのため、運行頻度は1時間に1本、あるいは数時間に1本となる場合もあり、利用者はバスの到着時刻を予測しにくい状況にある。また、乗客が集まらなければ出発しない運用形態も見られる。さらに、民間事業者の撤退も進んでおり、路線免許は存在するにもかかわらず、実際に運行を担う事業者がいない地域も見られる。

こうした状況を踏まえ、DLTは法規制を改正し、地方自治体も許可を申請して公共交通サービスを運行できるようにした。しかし、実際に取り組んでいる県は、プーケット、チェンマイ、カンチャナブリ、ランブーン、ソンクラーク等の一部に限られている。地方自治体では、地域公共交通に関する業務が道路整備等を担う土木部門の一部として扱われている場合が多く、公共交通を専門的に計画・管理する体制が十分に整っていない。加えて、予算面の制約も大きく、路線開発や政策立案を主体的に行う権限や手法も限られている。

CUTIでは、地方自治体が公共交通により大きな役割を果たせる



パタナボン所長補佐の発表資料

よう、ロードマップを作成した。提案は大きく三つである。第一に、自動車税収の一定割合を交通分野に配分する財政メカニズムの構築である。第二に、公共交通開発基金の設立である。第三に、地方自治体職員の能力開発である。あわせて、地方自治体の取組を評価するKPIやインセンティブ、観光向けライセンス、オンデマンド型サービス等、地域の実情に応じた柔軟な制度設計も必要である。今後は、地方のDLTが技術的助言や実務支援を担いながら、地方自治体を支えていくことが望ましい。

地域における電気バスシステムの整備と、小型旅客車両・フィーダー交通の電動化

ソムシャート・ワッタナーグラール チェンマイ県 副知事

チェンマイは、タイ北部を代表する観光都市であり、経済、文化、医療、教育の中心都市でもある。多くの歴史的・文化的資源を有し、世界遺産都市としての認定も期待されている。一方で、都市の成長に伴い、交通や環境の課題も大きくなっている。



特にPM2.5は、1月から5月にかけて深刻な問題となる。発生源の多くは森林や平地での焼却に由来するが、自家用車や自動二輪等の排気ガスも要因の一つである。現在の公共交通システムは、利用者のニーズに十分応えられているとはいえず、チェンマイ県として新たな交通システムを再構築していく必要がある。

DLTによる省令改正により、地方自治体も公共交通に取り組めるようになったことを踏まえ、病院、レストラン、ホテル、寺院等の重要拠点を結ぶ公共交通ネットワークの整備を実現させたい。ただし、予算は限られており、交通だけでなく、観光、環境、文化等多くの行政課題にも対応しなければならない。こうした制約の中で、段階的にネットワークを広げていく必要がある。

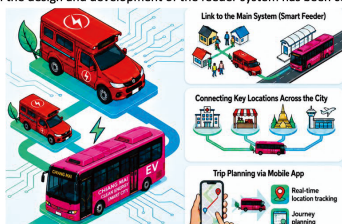
具体的には、グリーンエネルギーを活用した電気バス34台による運行を想定しており、将来的には4路線を追加し、100台程度まで拡大して、チェンマイ中心部と郊外を結ぶネットワークを広げる構想である。県内では自動二輪や自動車が約100万台走っており、朝の通勤・通学時間帯には深刻な渋滞が発生している。そのため、学校を対象に、保護者の送迎から公共交通への転換を促すパイロット事業も検討している。

また、小さな路地や狭い道路では、小型EVを活用し、10路線程度を整備することも想定している。さらに、エネルギーコストの上昇に対応するため、県庁近くの土地を活用したソーラーファームの整備も検討している。太陽光発電をEVの充電ステーションや蓄

IMPLEMENTATION PLAN:

Development Progress

- A feasibility study on converting the existing fleet of small internal combustion engine (ICE) minibuses to electric vehicles has been completed
- A feasibility study on the design and development of the feeder system has been completed.



ソムシャット副知事の発表資料

電設備に活用できれば、電力コストの削減にもつながる。持続可能な公共交通の実現に向けて、地域社会と協力し、日本、CUTI、関係者の皆様からの助言も得ながら取り組んでいきたい。

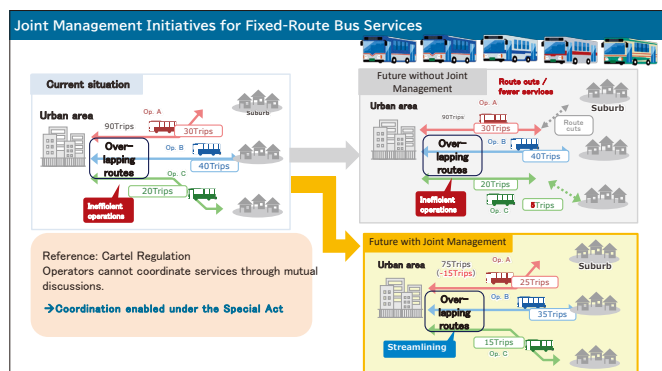
「公共交通強化元年」に向けた交通施策の推進 in 熊本

富永 隼行 熊本県 企画振興部長

熊本県は九州の中央に位置し、阿蘇の雄大な自然、天草の美しい海、豊富な地下水を有する地域である。近年は、台湾の半導体企業 TSMC の進出により経済成長が進む一方、自動車依存が高く、熊本市中心部や半導体関連企業の集積地域では渋滞が深刻化している。道路整備や交差点改良も進めているが、抜本的な解決には公共交通の強化が必要である。

熊本県では、2026 年を「公共交通強化元年」と定め、本年 3 月に地域公共交通計画を策定した。目指す姿は、「自家用車に頼らず、行きたいところに行きたいときに不自由なくアクセスできる社会」であり、10 年後の目標値として、公共交通利用者数 2 倍、交通空白地ゼロを掲げている。方針として、既存の輸送資源の総点検と最大限の活用、投資による供給力・利便性・持続可能性の向上、運営体制の整備と必要な財源の確保を進めることとしている。

具体的な取組の一つが、既存の輸送資源の総動員である。人口減少に伴い、学校、病院、公共施設、商業施設等の統合・集約が進み、地域を越えた移動需要が発生している。そこで、路線バス、コミュニティバス、病院・福祉施設の車両、スクールバス、ホテル・旅館の送迎車等について、運行の空き時間を活用し、住民の移動手段の確保を図る。県庁内には、交通、福祉、教育、観光等の部局横断のプロジェクトチームを設置し、市町村とも連携して課題解決を進め



富永部長の発表資料の一部

ている。

また、熊本県では、県内 5 社のバス事業者による共同経営を日本で初めて開始した。独占禁止法の特例を活用し、重複路線の最適化やダイヤ調整を行うことで、赤字の圧縮と利用者の待ち時間の平準化を図っている。今後は、行政が補助金で赤字を補填するだけでなく、公共交通の利便性向上に向けた投資へと転換していく必要がある。そのため、ドイツの交通連合のように、行政とバス、鉄道、タクシー等の各交通モードが連携し、公共交通全体のサービスを一体的にマネジメントする新たな組織づくりを目指していきたい。

■質疑応答

◇地方自治体の財源確保について

Q (室井研究員) : チェンマイでは予算制約が課題とされたが、地方行政として公共交通の財源確保に関する取組や、現在検討している仕組みはあるか。

A (ソムシャット副知事) : 地方自治体は基本的に自らの予算で対応しているものの、その財源には限界がある。チェンマイでは独自の基金や借入れも活用しており、公共交通整備を進めている。公共交通は採算が取りにくい、市民の利益になるなら行政として取り組むべきである。

◇市民参加のあり方について

Q (宇都宮教授) : 欧州や宇都宮 LRT では、市民参加や住民との対話が重視された。タイでは、公共交通整備にあたり、どのように市民や住民の意見をくみ上げているのか。

A (ソムシャット副知事) : チェンマイでは、大学による調査や公聴会を実施しており、若者を中心に公共交通の早期実現を求める声が多い。地域社会の参画も活発であり、今後も意見を踏まえながら整備を進めていく。

A (サクシット所長) : 大型プロジェクトでは法的に意見聴取が義務付けられているが、多くは計画や予算がある程度決まった後に行われる。住民がどのような交通を求めているかを聞く取組はまだ少なく、NGO が担う場合も多い。

A (タイ運輸省担当者) : タイでは、環境影響評価等において国民参加が義務付けられている。ただし、現状では計画案への意見聴取にとどまることが多い。現在、11 県で移動実態調査を進め、地方自治体と連携した公共交通整備を検討している。

◇公共交通の社会的便益と民間事業者任せの限界について

Q (タマサート大学 サハラ氏) : 公共交通は社会全体に便益をもたらすが、タイでは財務的便益が重視され、予算確保が難しい。金銭的メリットを超えた便益を政府にどう説明すべきか。また、大都市であっても民間事業者に任せるだけでは十分でない場合、どの段階で行政が関与すべきか。

A (室井研究員) : 日本の民間バス事業者は、都市間バス、空港アクセスバス、都心部路線等の収益性の高い分野で地域路線を支えてきた。しかし規制緩和後、収益分野で競争が進み、地域路線の削減が進んだ。地域全体を調整する主体が必要である。

A (宿利会長) : 最大の問題は、地域公共交通のサービス水準を誰が責任を持って確保するのが曖昧な点である。地域住民の生活の質や幸福に責任を持つ地方自治体が、地域公共交通にも責任を負い、国や社会全体で支える仕組みに転換すべきである。



A（国土交通省総合政策局 福島地域交通課長）：日本では、交通手段が不足する「交通空白」が拡大している。制度改正、予算確保、官民連携、自動運転、観光需要の取込みを進めるとともに、公共交通を赤字補填ではなく、地域や個人の成長を支える戦略として説明することが重要である。



A（宇都宮教授）：公共交通の便益は、従来の費用便益分析では把握できない、集積効果、オプション価値、非利用者価値、ソーシャル・キャピタル等を幅広く捉える必要がある。日タイ双方で、公共交通の社会的便益の評価について議論を深めていきたい。

■閉会挨拶

奥田 哲也

運輸総合研究所 専務理事／アセアン・インド地域事務所長

本ワークショップでは、日タイ双方の有識者、行政関係者、自治体関係者の皆様から貴重な報告と熱心な議論をいただいた。議論を通じて、日本とタイが地域公共交通において直面する課題には、多くの共通点があることを確認できた。



私自身、国土交通省において、バス・タクシー等の旅客輸送、自動車行政、鉄道行政に携わり、日本の地域公共交通の維持確保に取り組んできた。その中で、過疎化や少子高齢化が進む状況において、民間事業者だけに頼って路線を維持することには限界があり、地域の資源を総動員すること、そして地方自治体や地域住民が主体的に取り組むことの重要性を強く感じてきた。

こうした考え方については、日本でも2007年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を基礎として、地域が主

体となり、国が制度やインセンティブを用意し、地域資源の活用や先例の横展開を進める仕組みを、段階的に整備してきた。本日の議論でも、地域公共交通のニーズに基づく制度や財源論が取り上げられたが、今後は制度論から掘り下げて議論することも有益である。

持続可能な公共交通の確保は、日タイ両国が互いに学び合い、共に解決策を見出していける分野である。本日洗い出された課題や問題意識は、運輸総合研究所とCUTIが今後取り組むべき共同研究のロードマップである。今回のワークショップを確かなキックオフとして、今後も継続的に議論を重ね、日タイ両国の課題解決、ASEAN地域への横展開、日本の政策へのフィードバックも見据え、CUTIと協力して調査研究を進めていきたい。

サクシット・チャレムボン

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI）所長

本日のワークショップを通じて、日タイ双方において、地方や地域社会の公共交通が多くの課題に直面していることを改めて確認した。高齢者の移動、サービス提供者の確保、財源、運行体制等は、両国に共通する重要なテーマである。これらの課題については、地域レベルでさらに議論を深め、何が重要な課題であるかを整理したうえで、必要な政策につなげていくことが重要である。

また、公共交通の課題に対しては、一つの正解があるわけではない。民間事業者、学術機関、行政、市民が一体となり、それぞれの地域の文脈に合った解決策を見出していく必要がある。あわせて、自動運転や電気自動車等の新技術を活用しつつ、より効率的で持続可能な公共交通システムを構築していくことが求められる。

本日の議論が、知識と知見の共有にとどまらず、今後の研究、政策形成、公共交通インフラの開発に向けた協力を一層深める契機となることを期待する。



当日の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/events/2026/workshop260619.html>

