

過疎地域における公共交通サービスの効果的な提供と維持基準

平成16年10月28日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——田邊勝巳 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

2. コメンテーター——喜多秀行 鳥取大学工学部教授

3. 司会——森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

1—はじめに

2002年のバス事業の規制緩和により、民間バス事業者は不採算路線から撤退し、地域住民の足をどのように確保していくかが問題とされた。特に、過疎地域は公的部門による維持が最も必要である。当研究は、公共交通の中でもバスサービスについて中心に議論を行う。最初に過疎地域の現状、交通サービスの現状、地域住民の交通行動を把握し、①どの程度、公的部門が交通サービスを提供すべきか、②過疎地域における効率的な交通サービスとは何かについて中心に論じる。

2—地域交通サービスの現状

全バス利用者は減少しているが、三大都市圏よりもその他地方の減少率の方が大きい。乗合バス事業の経営状況は軒並み悪く、75%の事業者が経常赤字である。自家用車の普及により、乗合バスの必要性は年々、低下してきてい

る。こうした背景の中、2002年に道路運送法が改正され、参入・退出・運賃規制が緩和された。これにより、採算路線では競争促進によるサービス向上が、不採算路線はサービスの低下、あるいは路線撤退が予想された。しかし、路線廃止は必ずしも多くない。市川(2002)によれば、廃止を申し出た系統数は全系統数の2%で、このうち実質廃止は2割弱に過ぎない¹⁾。これは、規制緩和前に多くの赤字路線が廃止された事と、廃止路線を市町村が代わりに維持したためである。

民間企業の路線撤退は、その地域の公共交通の消失を意味しない。自社の子会社、あるいは他企業(中小バス、タクシー、貸切バス)が補助無しで存続するケースもある。しかしながら、過疎地域では市町村の役割が非常に重要である。市町村が提供するバスサービス(以下、自治体バス)は、道路運送法により、4条バス(一般乗合免許)、21条バス(貸切バスの乗合許可)、80条バス(自家用自動車の有償輸送)、44条バス(無償旅

客自動車輸送)に分類される。過疎地域では21条、80条バスが主流であり、民間事業者に運行を委託したり、あるいは自治体の職員がバスを運転する。

過疎地域の地域交通の主体はサービス提供者(市町村、交通事業者)、利用者、そして補助の提供者として国土交通省、総務省、都道府県がある。国土交通省は生活交通路線維持補助により赤字路線を補助するが、複数市町村を跨ぐ路線の欠損に対してのみ補助されるため、過疎地域では利用しにくい。一方、総務省は地域評議会が必要と認められた路線について、都道府県・市町村のバス運行に関わる負担額の80%を特別交付税で補助しており、その金額も大きい。過疎地域における公共交通はバスだけではない。文部科学省は僻地学校への遠距離通学児童・生徒の通学用に利用されるスクールバスについて、普通交付税を1台あたり553.6万円補助している(保有市町村数は平成14年度で1121)。厚生労働省は僻地患者輸送車、僻地巡回診療車をそれぞれ補助している。こうした国の支援に加えて、都道府県も独自の補助制度を持つ場合が多い。都道府県のバス担当部局に問い合わせたところ、市町村への補助制度がある県は40、民間企業への補助制度がある県は30を数えた。一方、自治体バスの運行状況、例えば自治体バスの実車走行キロについて把握している都道府県は15に過ぎない。また、バスサービスに関する明確な維持基準を



コメンテーター：喜多秀行



講師：田邊勝巳

持っている」と答えた都道府県は皆無であった。自治体バスの全バス輸送に占める割合は増加傾向にあり、例えば群馬県の自治体バスの実車走行キロは43.6%を占める。

3—過疎地域の現状

過疎地域(過疎法の要件を満たす市町村)の全国値に対する割合は、市町村数の40%、面積の52%、人口の6.6%を占める。全国平均と比較して過疎市町村の人口減少率は大きく、65歳以上人口率は高く、高齢単身・夫婦世帯比率も高い。

過疎地域における自治体バスの問題を考える際には集落単位で把握する方が良い。例えば今回アンケートを実施した静岡県水窪町の場合、役場、診療所、小中学校、郵便局、小売業が位置する中心部に人口の大半が集中している。そして中心から離れた集落が広範囲に分散しており、その集落も小学校や小さな商店がある集落と無い集落に分類される。後者の集落の多くは高齢化率が50%を超える。

4—バスサービスの維持基準

4.1 バスサービスの維持基準を考察する理由

なぜ、バスサービスの維持基準を議論しなければならないのだろうか。言うまでもなく、サービス水準と費用はトレードオフの関係にある。即ち、バスの路線を拡張し、運行回数を増やすこと、これはお金さえ掛ければ容易に実現可能である。言い換えれば、サービスが充実しているから、多くの人々が利用しているから、それが必ずしも政策的な「成功」とは言えないのである。税金を使って提供する行政サービスである以上、最低限、市町村が維持すべきサービス水準、そしてその政策を評価する何からの基準を議論することは重要である。現在、国や県は自治体バスの運行に関して各市町村の判断に一任してい

るが、市町村はどの程度まで維持すべきかの明確な基準を持たない。その為、本来ならば必要なサービスが提供されない場合、本来ならば必要のないサービスが提供される場合が懸念される。そこで当研究ではこの問題に対処するため2つのアンケート調査を実施した。1つは、過疎地域に暮らす住民の生活様式交通行動から「最低限必要なサービス」は何かを探ること。今1つは、バスを普段使わない町民が考える維持すべき基準とは何かである。

4.2 水窪町におけるアンケート(生活様式・交通行動)

静岡県水窪町の近郊集落と遠隔集落における各世帯の「家の中でバスを使う可能性が最も高い人」を対象にアンケートを実施した。回答者の大半は高齢者であった。調査項目は1週間の外出行動と個人属性で、各地区ごとに回覧板で配布・回収を行った。

回答者の平均年齢は68歳で、大半は高齢者だった。健康状態については、健康と答えた人が64%、病気がちだが外出は容易と答えた人が28%、外出は要介護と答えた人が8%と、多くの高齢者は元気で、頻繁に外出している。これは厚生労働省の調査や他の研究結果とも一致する。1ヶ月の生活費に関しては回答者の30%が6万円以下と回答しており、2万円以下という回答もあった。過疎地域において必要不可欠な自家用車については、無保有世帯が12%、恐らく無保有と思われる無回答が25%となっており、必ずしも自家用車の保有率が高いわけではない。集落の世帯数及び世帯員数は少なく、遠隔集落では平均世帯員数は2人であった。また、別居子の大半は町外に住み、帰省回数も多くはない。

外出回数は近郊・遠隔集落とも変わらなかった。外出目的は畑・山林という回答が最も多く、次いで仕事・公務、

買い物と続く。移動方法は自動車、徒歩が中心であった。自動車は移動時間が短く、多様な場所、他の市町村への移動が容易である。一方、町営バスは利用者にとって拘束時間が長く(7時間)、町の中心部にしか行けない。バスの利用者の属性は、非利用者と比較して、年齢が高く、病気がちで、世帯員数が大きく、自動車保有率が低く、生活費が6万円以下の人が多く、そしてバス停までの距離が長い人が多かった。バスの利用目的の大半は病院と買い物であった。自宅に自動車がない場合、中心部に出る移動手段はバスが最も多かった。

以上の結果を近郊・遠隔集落別に要約すると以下の通りである。中心部から1~2キロ離れた近郊集落では、徒歩や自転車、タクシーで中心部に移動することが可能であり、誰も町営バスを利用しない。これは運行頻度が少ないためと考えられる。一方、中心から10km以上離れた遠隔集落では、主に農作業のため徒歩で集落内を移動している。そしてタクシー、徒歩、自転車による中心部への移動は確認されなかった。タクシーは片道数千円かかり、乏しい現金収入の中から支払う事は非常に難しい。また、高齢者が多いせいか、病院へのトリップ数は、移動の一般化費用が高いにもかかわらず、近郊集落の倍であった。自動車の同乗はバスと同程度利用されており、主に親族の運転による。宅配、行商、訪問介護サービスは、余り利用されていなかった。

過疎地域の交通行動を、仮説を提示して検証してみよう。①過疎地域の世帯は自家用車を保有し、自ら運転している。これは多くの世帯で該当するが、全ての世帯ではなく、該当しない世帯が問題である。②自動車を運転できない人は家族や友人の車に乗って移動する。これは地域差もあるが、人口の少ない遠隔集落では、そもそも頼める人も少ない。③車を運転できない人は町の

中心に住む。これは正しくない。遠隔集落の住民の多くは農作業に従事しており、そう簡単に住み慣れた土地を離れることができない。④自転車やバイク、タクシーを利用する。これはある程度離れている場合、肉体的・金銭的に難しい。このことから、中心部から遠く離れた集落で、近くに診療所(商店)が無く、自動車が利用できない人に対して、一次医療・福祉サービスまでの移動手段を提供することが最低限必要であり、市場によりサービスが提供されないのならば、公的部門(市町村)の役割となる。こうしたサービスはアクセシビリティよりも利用可能性(支払い可能性)、低頻度でも広範囲にサービスが提供され、できる限り多くの人に利用の機会を提供する事が肝要であろう。

4.3 水窪町におけるアンケート(コンジョイント分析)

ここまで、議論してきたサービスの維持基準は「最低限必要なサービス」である。実際には、自治体が提供するバスサービス水準はこれよりも高い。例えば、武蔵野市のムーバスは多頻度・広範囲・低運賃・バス停間の距離が短いという極めて高水準のサービスが提供されている。このように、最低限必要なサービス水準以上のサービスをどの程度、提供すべきなのかは、別途、議論しなければならない。当研究では、普段バスを利用していない町民に対して、①町民として、どの程度のバスサービスを望んでいるのか、②どの程度、そのサービスに対して税金を支払って良いと考えているのか、についてアンケート調査を行い、これを1つの基準と考えた。具体的には選択型コンジョイント分析を利用した。これは選好表明法の一つであり、評価対象の価値を属性単位で評価することができる。サービス水準としては集落カバー率、人口カバー率などが考えられるが、ここでは「1便あた

り最低利用者数」を採用した。

アンケートの結果、多くの町民は自分が自治体バスを使わない場合でも、町営バスの存続を望んでいることが分かった(85%)。そして1便当たり最低利用者数は2人、つまり便数の増加や運行エリアの拡大で、1便当たり最低利用者数が2人以下になった場合、それは町が維持すべきサービス水準としては過剰であると判定される。また、現在のサービス水準である町営バスに払ってもよい税金は年間400円程度であり、これはバスの委託費用よりは低いが、町の実質負担よりは少ない。即ち、町民は町営バスの費用を自らが利用しなくても、その一部を負担しても構わないと考えているが、それでも運行費用の全てを賄うことはできず、他地域からの一定の補助金が必要になってくる。

5——効果的なバス運行のあり方

5.1 バス事業の費用構造

続いて供給サイドの問題、即ち効果的なバスサービスのあり方について論じる。市町村ごとの実車走行キロあたり運行費用を比較してみると、地域によりばらつきがある事が分かる。これは全て地域差によるものだろうか。一般に、バスサービスの走行キロあたりの費用内訳を見ると、その大半は人件費が占める。また公営バスは民間バスに比べて2倍の人件費がかかり、そして企業規模が小さくなるほど走行キロあたり運行費用が少なくなる。

この議論は自治体バスでも同様である。自治体バスの費用差が生じる要因として、①直営なのか民間委託なのか、②委託先の企業の特性が挙げられる。簡単に言えば、大手バスは高く、中小バスは低く、タクシー会社はなお安い。また、③委託方法・契約条件も大きい。事業者選定方法が競争入札なのか、それとも随意契約なのか、そして利用車種、地元の雇用を優先するか等の条件の違

いが委託費用差として表面化する。

5.2 効果的なサービス提供

これを踏まえて、効果的なサービス提供のあり方について幾つか提案したい。まず1つ目がタクシーの活用である。タクシーは過疎地域で求められる広範囲・低頻度の輸送に適している。一般にバスより委託料が安く、例えば群馬県の平均ではバスに比べて2/3の費用で済む。賃金センサスによれば、タクシー運転手の賃金は100~999人の規模でも326万円(平均年齢:53.8歳)なのに対して、バス運転手は464万円(46.9歳)、公営バスでは737万円(46.3歳)となっている。またタクシー車両は、車幅が狭い道路にも入っていけるので、道路整備が不十分な末端集落にもサービスを提供する事ができる。一方、デメリットとしては本業のタクシー収入が減ることに強い反発がある点、または収入減を見込んで、高額な委託料を請求する可能性が指摘できる。

2つ目の方策は市町村の既存ストックの有効活用—スクールバス、患者輸送車の混乗である。従来、こうした特定目的の車両は教育・医療目的以外の利用が認められなかったが、現在では一般住民の利用が可能(これを混乗と呼ぶ)であり、料金を取って運行することもできる。こうした混乗は空間的・時間的制約、例えば通学時間帯は利用できない、病院が町外れにあると利用できない等のデメリットがあるが、市町村が現在保有する車両の有効活用が可能である。しかしながら、特にスクールバスに関しては、普通交付税の手厚さと教育委員会の反対により、それ程進んでいないのが現状である。

3つ目の方法は、民間事業者に町営バス、スクールバス、医療バス、送迎バスなどを一括して委託する事である。特にある程度の数の車両を有している市町村では、各目的別に事業者を選定す

るよりも、1事業者に交通サービス全体を委託した方が、効率的かつ経済的な一括運用が可能になる場合がある。

5.3 低需要地域への効果的なサービス

ある程度需要があり、住民が密集して住んでいる場合、まとめて運ぶメリットが発生し、大型バスのような公共交通が活きる。一方、過疎地域の更に末端集落では、住民が分散して居住している場合が多いが、こうした地域ではデマンド型交通が活きる可能性が高い。

「デマンド型乗合タクシー」は、利用者が町の予約センターに予め登録し、利用予約しておく、乗合タクシーが家の近くに来て、利用者を目的地まで送迎するシステムを指す。予約センターは無線でも対応可能である。このシステムは、通常の路線バス以上のアクセシビリティを確保する事ができる。無論、タクシーの代わりにバスでも可能である。

今一つが「自家用車有償輸送」である。徳島県上勝町の場合、利用者は社会福祉法人に事前に利用を予約する。社会福祉法人は町内のボランティア運転者に連絡し、利用者の輸送を行う。利用者はタクシー料金の半額以下を運賃としてボランティア運転者に支払う仕組みである。このシステムが優れているのは、利用者にとって料金がタクシーよりも安い上に、タクシー並みのアクセシビリティを確保できる点である。また、ボランティア運転者も一定の収入と満足感を得ることができるし、自治体はバスを運行するよりも少ない支出(場合によってはゼロ)ですむ利点がある。このシステムは現在、合法化されているが、既存のタクシー会社の反発が大きい。そのため、全ての地域で実現できる訳ではない。しかし、最寄りのバス停までこのシステムでサービスを提供し、幹線は従来の公共交通に乗り換えてもらうなど、モードの組み合わせによって反発を和らげる事も可能である。

6—まとめ

最後に幾つかの問題点を指摘しておきたい。1つ目が情報の問題である。今まで見てきたように、全ての市町村が効率的な運行をしている訳ではない。この1つの原因が、市町村のバス担当者が効率的なサービスの提供方法を知らないと言う、情報の問題である。これは、5章で指摘した先進的な手法を知らないだけでなく、通達で告知されているスクールバスや福祉バスの混乗制度そのものを知らない、あるいは自分の委託費用が高いのか安いのか知らない(あるいは興味がない)ということである。市町村の担当者は元々バスの専門家ではなく、そして小さな町村では他の仕事と掛け持ちしており、やむを得ない部分もある。

この為、国や都道府県の役割として、情報の収集と効果的なガイダンスが求められるだろう。市町村の担当者の個人的な人間関係で情報を収集するのは限界がある。市町村の交通サービスの基礎的情報を収集し、効率的なサービスの提供方法を、効果的にガイダンスする事が望まれる。現在でも国土交通省のホームページには自治体バスの成功例が掲載されているが、全ての市町村担当者がその存在を知っている訳ではない。

今一つは補助制度についてである。当初、現在の特別交付税措置はバスの運行経費の8割が自動的に補填される為、自治体の費用削減インセンティブが低下する事を予想していた。ところが、実際にはバスの担当者は特別交付税を受けている意識がない。その為、むしろ必要な路線が市町村内の折衝で認められない、つまり誰も反対しない政策しか実行できていない恐れがある。そのため、国・都道府県は何らかのインセンティブのある補助制度を検討するべきではないだろうか。

最後に土地利用との関連性である。

市町村内で間に合うサービス、これは水窪町であれば、商店、診療所、郵便局、役所、銀行、小中学校などがある。こうした施設をワンストップで用が足せるような、交通アクセスの確保を事前に念頭に置いた施設整備計画も、稀少な資源をできるだけ効率的に活用しなければならぬ過疎市町村では考慮されなければならぬだろう。

■ コメントの概要

1—“過疎地域の交通の現状”について

自家用車による移動(相乗りを含む)が多く、バスはあまり必要とされていないのではないか、という指摘について考えてみたい。地域交通への要望に関するアンケートで、住民の多くが現状のままでもよいと回答することが少なからずあるが、それには2つの原因があると考えられる。

まず、不便な交通環境の下で選ばれたものとはいえ、住民にとって現在の生活パターンはさまざまな調整を経てそれなりに確立したものであり、その一部であれ変更するためには何らかの調整コストが生じることが多いという事実である。新たなバスサービスを要求し少なからぬ労力を費やして調整を行えば現状より状況が改善される場合であったとしても、目前にある調整を行うことの面倒さが先に立ち、今のままでいいと考えることがしばしば生じる。生活パターンと交通サービスは相互に他を規定しつつ現在の状況が形成されてきたのであり、このような経路依存的な状態下で当初望んでいた生活パターンとそのための交通サービスを明らかにすることは思いのほか困難な作業である。

次いで、ニーズには2種類あるということである。ひとつは「意識上のニーズ」、いまひとつは「意識下のニーズ」とでもいうべきもので、前者は“〇〇をするために、できればこういうサービスが

ほしい”ということをも本人が認識しているものである。これに対し後者は「はなからあきらめていること」である。人には“できないことは考えない”,あるいは、できないというストレスを避けるため無意識のうちに“別にしたいわけではない”と思いつく傾向(認知的不協和)があるため意識下に潜んでしまい、本人も認識していないことが多い。したがって、要望が出されないからといってニーズもないと考えるのは早計である。移動制約下におかれている場合、制約がない状態の行動を想像し表明することは容易ではない。その一方で、日頃感じている不便さなど意識上に存在しているニーズを把握することは比較的容易である。したがって、状況の改善を追いながら徐々に意識下のニーズを発掘していくという息の長い取り組みが必要であろう。

2— “バスサービスの維持基準”について

発表では、「バスサービスそのもの」に着目していたが、「バスを使う人の生活」に着目すべきではないか。交通は「派生需要」であるから、そのみでは維持基準を決めることはできない。住民が必要な活動をなしえているならそれでよく、なしえていないのであれば改善する手だてを講じなければならない。「本源需要」すなわち住民の必要とする活動をどの程度充足すべきなのかという観点に立って決めるというのが本質的である。例えば、物を買うといった活動の場合、バスで買いに行く、タクシーで買いに行くという手段の他に、人に買い物を頼めるしくみをつくる、近くに商店を開設してもらう、訪問販売を充実してもらう、通信販売を利用しやすくするといった様々な選択肢があり、バスは一つの手段に過ぎない。住民の活動ニーズを充足するための最も効率的な手段がバスであるという場合に、「必要な活動水準」を実現しうる最低限のバスサー

ビスが提供すべきバスサービスである、という考え方である。

この「必要な活動水準」ということに関して「一次医療・福祉サービスまでの移動手段を提供することが最低限必要」という見解が示されているが、人がそれぞれ単独で生活を維持しているだけでは「地域社会」が維持されているとはいえない。人が地域社会の一員でありえるためには、家から出て人に会ったり活動に参加したりすることが不可欠であり、それができない環境下では社会的阻害が生じる。人との交流など社会参加のための交通は、個人が「地域社会の一員」として生活を営む上で重要な役割を担っており、ひいては地域の活力を高めるための重要な一要素ともなっているのであるが、このような交通は生活必需品の購入や通院といった生きていく上で最低限必要な交通に比べると“不要不急”なため「気兼ね」もあって他人には頼みにくいのが実情である。青森県平賀町での調査²⁾では、特に「憩う」ための移動の行先地の数が、公共交通以外に移動手段を持たない人では自家用車を利用できる人の半分以下となっており、両者で大きな差があった。社会的阻害が生じないような手だてを確保することも、地域社会が維持すべきバスサービスの基準を考える上で忘れてはならないと考える。

また、土地利用についての言及があったが、出てきたニーズを充足するという後追的な方法だけではなく、交通の便利さに差をつけることによって空間的にメリハリのある土地利用に誘導していくという先導的な方法も考慮すべきであり、市街化区域とそれ以外の区域で交通サービスの提供水準を政策的に違えるといったことも一つの手段として考えていいのではないかと考える。

3— “効果的なバス運行のあり方”について

バスサービスの効率性を議論する際

には、コストの節減と同時に、そのサービスがサービスを必要とする人々の内どれだけの人にどの程度の充足をもたらしているかを見ておく必要がある。バスサービスを利用できるがバスに乗っていない人、バスサービスを利用できない人がどのような状況にあるのかにも着目すべきである。サービスは受け手が消費して初めて価値を持つのであり、利用されないサービスは存在しないのと同じである。誰がどのようなサービスを必要としているかは当事者が一番よく知っているため、なるべく当事者に近いところで決定できるしくみ、あるいはさらに進めて自己調達しうるしくみをつくることが重要である。公共交通といった集散的に提供されるサービスにおいては、個人が消費する商品とは異なり、利用者の評価がサービスの内容や提供者を選別するフィードバック機能が働かないため、現状では事業者と利用者の間でのよりよいサービスに向けた相互作用が働きにくい。したがって、そのようなメカニズムを内包したしくみを作り上げていくことが重要である。

また、より高い生産性を実現するためには事業者と自治体の技術、すなわちより少ない資源でより多くのサービスを生み出す技術が重要となる。これをVFM(Value For Money)と考えると、公と民との最適な役割分担よりよいサービスを実現しようとするPFIあるいはPPPの枠組みが参考になる。自治体は住民の生活保障や合意形成に関する技術を持っており、事業者は与えられた条件の中で最も効率的なやり方でサービスを提供する技術を持っている。お互いの得意な分野を組み合わせることでサービスを提供していくということが極めて重要である。補助金を投入している路線も少なからず存在するが、自治体には補助額に見合うだけのサービス選択の決定権限があるはずであるから、事業者との間で品質協定を結ぶことによ

て一定水準のサービスを確保していくことも検討すべきであろう。

過疎地域においては、需要側も供給側も密度が低いので、「専用」のサービスを求めることは適当ではない。提供側に着目すると、あるサービスをまとめて提供する体制をつくることはさほど容易ではないが、サービスを構成要素に細かく分けると、構成要素自体は地域に散在していることが多いため、それらをうまく編集すると提供できることがある。散在している資源を見出し編集するためには技術が必要であるが、共通化されていないため、なかなか広がっていかない。消費側に着目すると、消費されている多くの種類のサービスを適宜編集して範囲の経済性が働くようにすることが有効であろう。自治体が関与している全ての輸送を一括して委託すると分割発注していた時より安い費用で受託してもらうことができる、というのもその一例であり、規模の経済性や範囲の経済性を最大限享受するしくみをつくり上げる技術が必要となる。国として、この分野での技術開発、システム開発を支援するしくみがあってよいのではないか。

4—まとめ

自治体が、過疎地の人々にどの程度の活動水準を保証するのか、その中で交通はどの部分を受け持つべきかといったことをマスタープランとして主体的に示すことが必要であり、その中で先に述べたサービス提供水準の地区別設定や生活交通の提供システムなどを明らかにしていくべきである。そして、このようなマスタープランの計画・設計技術を蓄積し、各地に広めていくことが今後必要となろう。

■ 質疑応答

Q 土地利用について、地域で差別化するという話があったが、ミニマムアクセスの分野で、地域によって差をつけていいのか。本当に必要なサービスはどこに住んでいても提供されなければならないのではないか。

A 今まで住みつづけておられる所と今後新たに住み始める所とは分けて考えるべきであろう。前者については、いきなりサービスを切ってしまうのではなくしかるべきターミナルケアをすべきであるが、後者については、その住民の方々にいくつかの選択肢の中から選んでもらうという話になるのではないか。

Q ①なぜ水窪町を対象としたのか、②交通サービス自体に補助するよりも一般補助金の方が効率的だと言われるが、これに対する所感、③1軒しか家がないようなところまで交通サービスを提供すべきとの議論に対する所感をお聞きたい。

A ①過疎地域であること、通学の問題がなく、高齢者の交通行動を見るのが容易であったこと及び当該町の担当者が協力的であったということが理由である。②最低限全国一律に確保しなければならないサービスについては、国が補助金の使い道を指定しなければいけないという見方もあるのではないかと考えている。③いくら過疎でもある程度まとめて住まないと生きていけない、一人しか住んでないようなところはあまりないのではないかと思う。

Q 高齢者比率が高い集落は、10～15年後にはなくなってしまう。そうすると、過疎地の交通サービスを立ち上

げたとしても、10～15年後には立ち行かなくなってしまう。今後は10～15年をつなぐ形でシステムを設計してはどうか。

A 50人以下の集落は、20年もすれば立ち行かなくなるのではないか。また、ビジネスとしては、既存事業者への委託が中心になり、新規参入というのはあまり無いのではないかと思う。

A これまではライフサイクルよりも社会の寿命の方が長かったが、これからはそうではない。途中で需要者がどんどんいなくなっていく中でのサービスをどうするかということについては、急いで考えなければならないことだと思う。

Q 地域住民の方が自らの生活を自らで考えて、その中で交通をどうするかということ自分で考える、その仕組みを促進するという点についての所感をお聞きたい。

A 政府という機能をどう捉えるのかということも関係するが、本来は、自分のことは自分で決めるもので、政府はより効率的にやるために存在するものである。まず、自分たちでできるのかを考えることが大事である。そこで、集落でこういうしくみにしたいということになれば、それを政府、すなわち自治体が受け付ける仕組み、つまり、集落が企画書を書き、自治体がそれに対して人的・財政的に支援していくということがこれからのひとつの方向性になるのではないかと考えている。

参考文献

- 1) 市川嘉一 [2002] “規制緩和時代の地域バス交通” 『日経地域情報』 Vol.389, 1-24頁
- 2) 宮崎耕輔ほか [2004] “公共交通のモビリティ低下による社会参加の阻害状況”, 『土木計画学研究・講演集』, No.29, CD-ROM #33, 2004.6.