

超高齢社会・人口減少の時代における交通サービスのあり方 —交通事業者（民）と自治体（公）の新たなパートナーシップの構築—

文教大学 学生会員 小澤佳史

1. 研究の背景と目的

モータリゼーションの進展により、バスやタクシーといった公共交通機関の利用者の減少が続いている。その上、2002 年 2 月の改正道路交通法の施行から不採算路線の廃止や事業者の撤退が行われてきたことから生活交通の確保が困難な地域が出現した。

また今日では、「超高齢社会」と「人口減少」により利用者の減少がさらに加速し、現存している交通サービスの維持さえも困難になりつつある。しかし、高齢者の運転免許の返納などによる「移動手段の喪失」などが懸念されることもあり、公共交通の必要性が高まることが予想される。その中で事業者の撤退や、採算性の課題から新規路線の設定を見送られている地域においては、法規制の緩和等によって、事業者だけでなく、自治体や特別非営利活動法人といった主体が公共交通の運営を行っている事例が増加している。ここに、公共交通の運営に関して交通事業という「民」と自治体という「公」、そして特定非営利活動法人の「共」が関わるという新たな動きが見られる。

そこで当研究では、日本が抱える交通の問題に面に焦点を当て、交通事業者と自治体などの多様な主体のによる公共交通の運営を通じた、公共交通の維持の必要性を検討することが目的となる。

2. 人口減少、超高齢社会と公共交通の関連性

日本の総人口は2015年の日本の総人口は同年の国勢調査によれば1億2,709万人であった。この総人口は、以後長期の人口減少過程に入る。2040年の1億1,092万人を経て、2053年には1億人を割って9,924万人となり、2065年には8,808万人になるものと推計されることから、日本の人口減少は避けられないものとされている。

また、超高齢社会に関しては、総人口が減少する中で65歳以上の者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2036年に33.3%で3人に1人となる。2042年以降は65歳以上人口が減少に転じても高齢化率は上昇を続け、2065年には38.4%に達して、国民の約2.6人に1人が65歳以上の者となる社会が到来すると推計されている。総人口に占める75歳以上人口の割合は、2065年には25.5%となり、約3.9人に1人が75歳以上の者となると推計されている。

乗合バスの輸送人員に関しては、ピークである昭和43年の10,144万人から減少し、平成11年には5,000百万人を割り、平成25年には4,176万人に減少した。平成29年は4,342万人と僅かながら増加している。しかし、乗合バス全体でピーク時の40%まで減少し、過疎化が進む地方部は減少傾向が続き、全国のバス事業者の約7割が赤字であり、特に大都市部以外では約9割の事業者が赤字となっている。

日本の公共交通事業は、前提として民間企業や地方公営企業が独立採算制によって、採算性が確保される産業である。また、公共交通事業を特定の企業が独占し、内部維持によって不採算路線の維持が行われている。

以前は需給調整規制により、需要に見合った路線の見直しが行うことができなかったが、2002年2月の改正道路交通法の施行によって、高い収益性を確保可能な地域での公共交通のサービスの多様化が促進される反面、退出の自由化が可能となったことから、不採算路線の廃止によって生活交通の確保が困難な地域が出現した。

キーワード 超高齢化社会、公共交通の維持、規制緩和、事業者の多様化

連絡先 〒253-8550 神奈川県茅ヶ崎市行谷1100 文教大学大学院 国際学研究科 国際学専攻 Tel 0467-53-21111

3. 公共交通の維持のための法律の動き

1990年代から道路運送法 80 条第 1 項によって、運送許可を受けた自治体が社会福祉協議会に運行委託する「行政委託方式」の導入が各地で進められた。2003 年には、国土交通省は道路運送法 80 条許可の特例措置を実施し、「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについての通達」を 2004 年 3 月に公表し、厚生労働省との調整を経て、道路運送法 4 条（患者等輸送限定）・43 条（特定旅客）の許可基準についての通達を出した。

交通政策基本法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律のように、地域公共交通の維持を目的とした法律が制定された。これにより今日の公共交通サービスの提供は交通事業者だけではなく、自治体、地域住民、非営利団体といった多様な主体が担っている。

4. 課題の整理と研究方法

日本の交通事業者が抱える課題として表のようなものがある。表のように各課題に関して解決策が実践や模索がされている。当論文は 1～4、7 の課題を取り上げる。

表 1 日本の交通事業者が抱える課題と解決策

日本の交通事業者が抱える課題	解決策
1. 鉄道・バスの利用者の減少が原因の路線維持費用の発生による収益の悪化	規制緩和による運行主体の多様化による、交通サービスの維持
2. 沿線人口の減少や自家用車の所有における更なる利用者の減少	路線維持のための運行形態の変更、異なる主体での運営の継続
3. バス運転手をはじめとする乗務員の人員不足	自動運転等の新技術の導入、路線維持のための運行形態の変更、異なる主体での運営の継続
4. 免許返納後の「移動手段の喪失」における生活圏の縮小	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正・生活圏の拡大を目指した公共交通の運行による、公共交通の再構築
5. 多すぎる交通事業者による利用者の奪い合い	「地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画」を基礎にした地域交通網の再編によって、運輸体系のスリム化
6. MaaS 導入時の交通事業者間の「データの共有」に関する連携不足	データベースの構築、情報共有の場の整備（オープンデータベース「MaaS Japan」の開発）
7. 法律による各種規制&縦割り行政	「道路交通法の改正」における事業参入への緩和、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による多様な事業者の参入の緩和は行われている。しかし、「道路運送車両法」をはじめとした「柔軟な車両運用」、自動運転や超小型モビリティの運用に関しても制約がある。

研究の方法としては、地方公共交通の現状や法律の制定を通して、従来の公共交通におけるサービス供給には限界があることを、国土交通省の「数字で見る自動車」、統計情報や「MaaS を日本に実装するための研究会」をはじめとした研究会において挙げられている課題から表へと抽出している。

抽出し、今日運営されている公共交通の運営方法の実態や、新技術による交通サービスの導入の可能性を実地調査によって明らかとする。実地調査としては茨城県で運営されている交通サービスの運営主体への調査を行う。ここから交通事業者だけでなく様々な主体による交通事業の運営をと通して、交通サービスの供給者や利用者にとって「持続可能」な交通サービスの提供や社会生活の実現することが論文の結論となる。