

<コラム1 人生100年時代のお金の話>

青森地域社会研究所 常務理事 竹内 紀人

2017年の家計調査(総務省)によると、高齢夫婦無職世帯の可処分所得は月平均で約18万円、一方、消費支出は約23万5千円にのぼった。つまり、毎月5万5千円の赤字だ。こうした統計データをもとに、「老後の備えには2千万円の貯蓄が必要だ」といった話が語られる。

しかし、個々の世帯で年金受給額も暮らしぶりも異なる。「これだけあれば大丈夫」という基準は、本来どこにもない。また、仮に自分の貯蓄目標額を2千万円と定めたところで、簡単に実現できる金額でもない。ただし一般論として、現在もこれからも公的年金だけで老後の生活をまかなうことが困難なことは、理解出来る。

大切なことは、人生100年時代を迎え、老後資金について考え方を変えていく必要があることだ。

これまで、勤労者は60~65歳を引退の節目と捉え、それ以降の人生は長生きしてもおおよそ20年と見積ってきた。だから、老後への備えは、着実にコツコツと預貯金を積み上げる方法が主流であった。しかし、長生きのターゲットを20年ほど延長しなければならない今、人生の長さではたかだか2割増だが、無職で生活する時間は2倍以上になる。

一義的には、現役時代を延長し、無職期間を短縮することが必須だ。しかし、それだけでは長寿化のスピードに追いつけない。つまり、老後資金の目標設定を高くすることも併せて検討しなくてはならない。リスクをとって賭けをしろということではないが、「貯蓄から投資へ」の動きを加速させ、効率的な資産運用を図る必要がある。

長寿社会の金融問題は老後資金の形成にとどまらない。金融機関の窓口で既に顕在化しつつある事象だが、認知症の進行で自分の資産を管理できなくなるケースが今後確実に増加する。これは、単に窓口でのトラブルが増えるだけでなく、家族や後見人による「周りから見えない経済的虐待」が発生する可能性も高まるということである。

こうした各種の問題に対し、効果的な対応策はまだ見出されていない。しかし、方向性は明らかだ。それは第4次産業革命と呼ばれるデジタルの力を上手に活用することである。デジタル技術の活用と言っても、まだ金融の世界ではスマホアプリで買い物の決済をするレベルにとどまっている。金融のデジタル化が業務の迅速化や効率化という点で貢献できる要素は数々あるが、その本質的な特性は、お金の流れを正確に蓄積し、可視化できる点にある。

銀行はこれから、対面型の接客とデジタル技術を融合させながら、「顧客ファースト」の態勢を実現するビジネスモデルを模索していこう。特殊な知識を持たない普通の人々が、元本が保証されていない商品をきちんと理解しながら投資対象に加え、長期間の「資産形成」を無理なく行っていく。そういう需要をしっかりとサポートし続ける仕組みを構築していける銀行が、これからは必要になる。老後に向けた資金運用のパフォーマンスを無理なく向上させることができ、一方では1人暮らしのお年寄りの資産をきちんと見守ってあげることも出来る銀行。それがこれからの地方銀行のひとつの姿であることは間違いないだろう。

第2部 人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて

はじめに

大正9年(1920年)から5年ごとに実施されてきた国勢調査によると、青森県の総人口は、昭和60年(1985年)の152万4,448人をピークに減少を続けており、平成27年(2017年)には130万8,265人に減少しています。また、平成30年(2018年)10月1日現在の推計人口は、126万2,815人と、昭和25年(1950年)の128万2,867人を下回る水準となっており、人口減少は、少子・高齢化等を背景として、その勢いを増しています。

人口の減少に伴い、県民生活に密着した各種サービスの提供体制等にも影響が表れており、県民が住み慣れた地域に住み続けていくための環境の悪化が危惧されるどころです。

このため、青森県では、全国に先駆けてこれらの課題への対応に積極的に取り組んできました。平成26年度(2014年度)から始まった「青森県基本計画未来を変える挑戦」においては、急激な人口減少に歯止めをかけ、持続可能な地域経済を維持し、県民生活を守るため「人口減少克服プロジェクト」等を掲げ、取組の重点化を行ってきました。また、平成27年度(2015年度)には、国が進める地方創生の動きに対応するため「まち・ひと・しごと創生青森県総合戦略」を策定し、人口減少克服に向けた取組等を更に加速させるとともに、平成28年度(2016年度)には、「青森型地域共生社会」の概念を打ち出し、その実現に向けた取組を進めてきたところ です。

人口減少社会においては、一定の顧客等を確保することが困難な地域において、県民生活に必要な食料品や日用品を販売する商店や病院・医院等が減少を続けています。こうした状況にあつて、県民生活に必要な移動手段の確保の重要性が増しているものの、地域公共交通もまた、人口減少等に起因する利用者の減少によって、便数の減少といった利便性の低下を招き、さらに利用者が低下するといった、負のスパイラルに陥り、最終的には維持困難となり廃止される路線も見受けられます。

そこで、地域公共交通の現状について分析の上、課題等を明らかにしながら、人口減少社会に対応した地域公共交通の在り方について考察していきます。

第1節 私たちの日常を支える地域公共交通

1 青森県の地域公共交通の状況について

地域公共交通とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)」の第2条第1項において、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定められています。すなわち、地域公共交通は、地域住民や来訪者の交通手段たる、バス、タクシー、鉄道、船舶、航空機と幅広く定義されていますが、本書においては、県民生活に密着した地域公共交通の問題を分析していく観点から、県内路線バス、民営鉄道、そして、タクシーを中心に考えていくこととします。

(1) 本県の地域公共交通の現状

私たちの身近に存在し、誰でも利用できる路線バスや鉄道、タクシーといった交通機関。その縮小と存続の危機が叫ばれて久しくなります。

これらの地域公共交通は、遠方への学校や職場への通学・通勤や食料品や日用品の調達、医療機関への通院、旅行、親類・友人に会いに行くためのおでかけ等あらゆる生活の場面で、公共性の高い社会インフラとしての機能を有しています。しかし、社会情勢の変化等により、交通事業者の経営環境が悪化し、全国的にも、特に地方における縮小と存続が大きな社会的な課題として認識されています。本県も例外ではなく、地域公共交通の維持や活性化をいかに図るかが大きな課題となっています。

まず、本県の地域公共交通の状況をみていきましょう。

県内の地域公共交通は、交通事業者の運行する路線バスや各自治体等の運行するコミュニティバスや乗合タクシー、JR東日本や中小民営鉄道事業者の運行する鉄道、交通事業者の運行するタクシー、航路事業者の運航する船舶等によるネットワークが構築されています。

ア 路線バス・コミュニティバス等の状況

まず、本県のバス等の路線数の推移をみてみましょう。本県の路線バス・コミュニティバス等の系統数は、平成29年(2017年)3月末で1,019系統(企業・高校PTAからの委託運行を含む。)となっており、近年、増加傾向にあります。平成19年(2007年)3月末には933系統だったものが、10年間で9.2%増加しています。(図1-1-1)

(系統)

図1-1-1 青森県のバス路線系統数の推移



資料) 県交通政策課「地域間幹線系統確保維持費補助金交付結果」

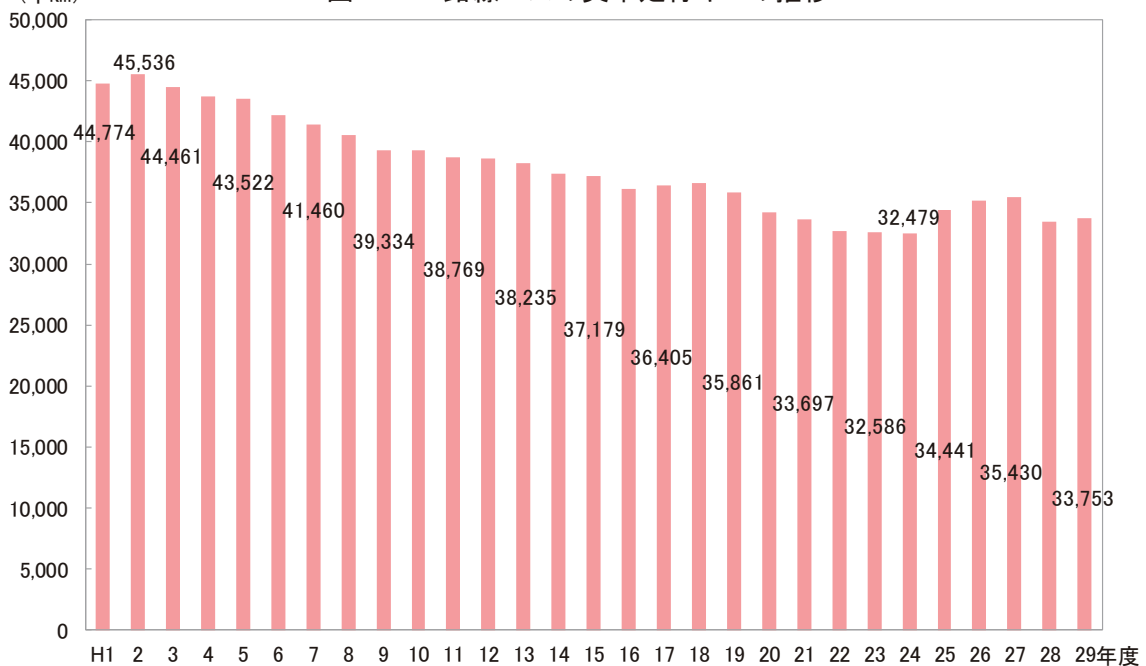
※企業、高校PTAからの委託運行を含む。

※各年3月末

次に、実車走行キロの推移をみてみましょう。なお、実車走行キロとは実際に路線バスが旅客を乗せるために走った距離を言います。平成元年(1989年)から平成29年(2017年)の実車走行キロは、平成2年(1990年)の4,553万6千キロをピークに平成24年(2012年)の3,247万9千キロまで減少の一途をたどっています。なお、平成25年(2013年)からは増加に転じていますが、これは、三戸町や五戸町等でコミュニティバスが整備されたことにより、実車走行キロが増えたためと考えられます。(図1-1-2)

(千km)

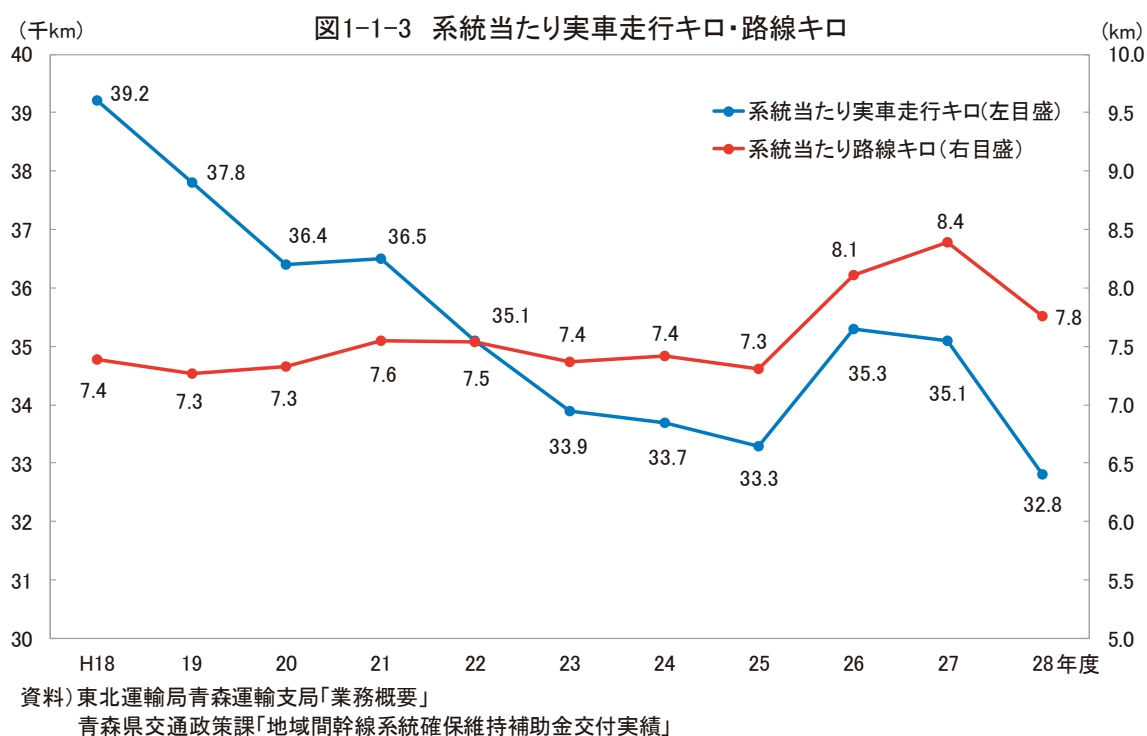
図1-1-2 路線バスの実車走行キロの推移



資料) 東北運輸局青森運輸支局「業務概要」

近年、系統数が増加傾向にあり、逆に実車走行キロが減少傾向にあるということは、系統当たりの実車走行キロが減少しているということですが、系統当たりの路線キロをみると平成 25 年度(2013 年度)までは、ほぼ横ばいで推移しています。このことから、実車走行キロ減少の要因は、運行本数が減少していること等が要因と推察されます。

なお、平成 25 年度(2013 年度)には、後述する地域公共交通活性化再生法の改正に対応した、地域内交通再編の動きがあり、系統当たりの実車走行キロや系統当たりの路線キロが大きく変動しています。(図 1-1-3)



イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道)の状況

本県の民営鉄道は、現在、弘南鉄道(株)の弘南線・大鰐線、津軽鉄道(株)の津軽鉄道線、青い森鉄道(株)の運行する青い森鉄道線の3社4路線が運行されています。

弘南鉄道(株)の運行する弘南鉄道弘南線は、弘前駅と黒石駅を結ぶ16.8kmを日に58本(平成30年(2018年)末現在)の列車が運行される鉄道路線です。同大鰐線は、中央弘前駅と大鰐駅を結ぶ13.9kmを日に40本(平成30年(2018年)末現在)の列車が運行される鉄道路線です。大鰐線については、平成25年(2013年)6月に開催された弘南鉄道(株)株主総会の際、弘南鉄道社長が、その廃止について言及したものの、弘前市と大鰐町の要請により、7月に路線廃止方針は撤回され沿線自治体等で作る弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会による利用促進の取組を推進しながら、現在に至っています。

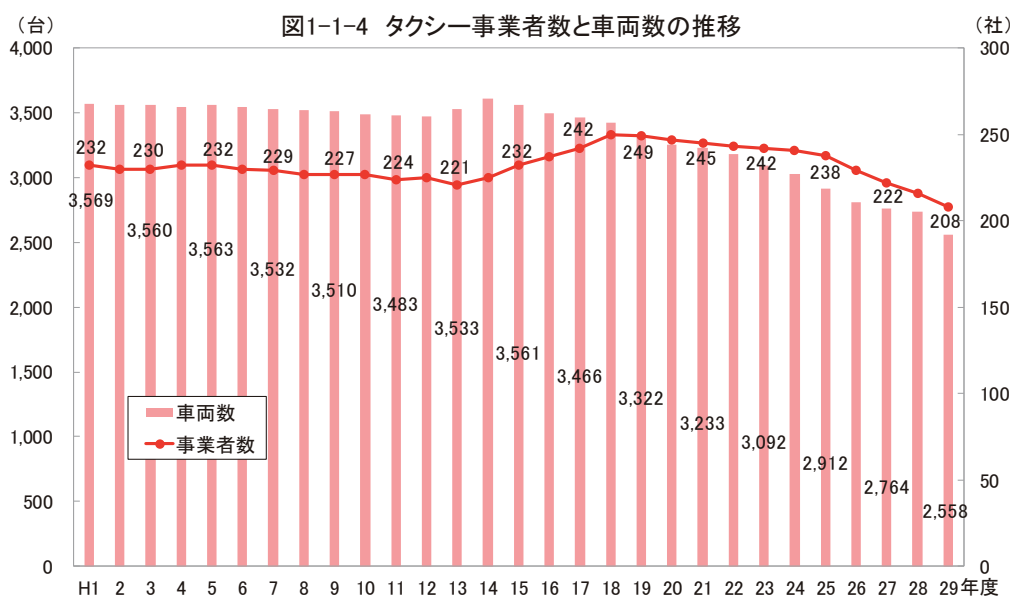
津軽鉄道(株)の運行する津軽鉄道線は、津軽五所川原駅と津軽中里駅を結ぶ20.7kmを日に30本(一部列車は、金木～津軽中里のみの運行。平成30年(2018年)末現在)運行する鉄道路線です。地域住民の足として利用されるほか、冬ダイヤ期間中には「ストーブ列車」が運行され、観光客の利用も多くなっています。

青い森鉄道(株)の運行する青い森鉄道線は、平成14年(2002年)12月の東北新幹線八戸駅開業に伴い、また平成22年(2010年)12月の東北新幹線新青森駅開業に伴って、東日本旅客鉄道(株)(JR東日本)から経営分離された目時駅～青森駅間を結ぶ121.9kmの鉄道路線です。弘南鉄道(株)及び津軽鉄道(株)は、「自社が保有する鉄道で旅客または貨物を運ぶ」第一種鉄道事業者ですが、青い森鉄道(株)は、「他人が所有する線路を使って旅客または貨物を運ぶ」第二種鉄道事業者であり、この区間の「当該鉄道路線を第二種鉄道事業を営する者に専ら使用させる」第三種鉄道事業者は、青森県です。青い森鉄道線のうち、八戸駅～青森駅は日に38本、目時駅～八戸駅は日に22本の列車が運行されているほか、浅虫温泉駅～青森駅、三戸駅～八戸駅にそれぞれ日に11本の列車が運行され、また、JR大湊線への直通列車が青森駅、八戸駅から運行されています。

なお、鉄道路線については、2000年代に入り3路線が廃線に至っています。下北交通(株)の大畑線は、旧国鉄の路線を昭和60年(1985年)に引き継いだもので、モータリゼーション化の進展や周辺人口の減少等による輸送人員の減少等や車両の老朽化等により経営環境が悪化し、平成13年(2001年)4月1日に廃線となっています。南部縦貫鉄道も、経営難から平成14年(2002年)8月1日に廃線となりました。記憶に新しいところでは、平成24年(2012年)3月31日に、十和田市駅と三沢駅を結ぶ十和田観光電鉄線が、輸送人員の減少等のため、廃線となっています。

ウ タクシーの状況

路線バス、民営鉄道等とともに、公共交通の一端を担う本県のタクシーについて、事業者数と車両数の推移をみると、平成13年度(2001年度)までは、事業者数が225事業者前後で、車両台数も3,500台前後で安定していました。これは、法律にのっとり国がタクシー等の需給調整を行っていたためです。しかし、平成12年度(2000年度)の法改正により、これらの需給調整のルールが撤廃され、新規参入しやすい環境となったため、平成14年度(2002年度)から事業者数が急増しています。しかし、平成18年度(2006年度)に250事業者とピークを迎えたものの、その後は経営環境の悪化から減少に転じ、直近の平成29年度(2017年度)には208事業者にまで減少しています。(図1-1-4)



資料)東北運輸局青森運輸支局「業務概要」
※福祉限定の事業者数と車両数を除く。

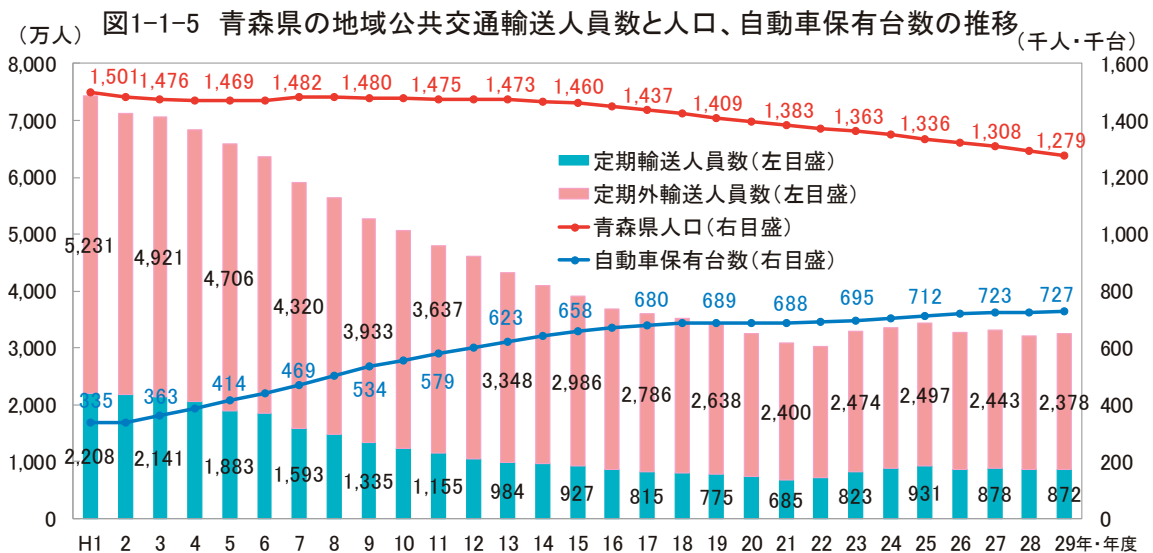
(2) 本県の地域公共交通の利用状況

ここからは、本県の地域公共交通の利用状況等について詳細にみていきましょう。

まずは、本県のタクシーを除いた地域公共交通の輸送人員数の推移をみてみます。(図1-1-5)

なお、輸送人員とは、ある一定の日や期間に交通機関が運んだ旅客数のことをいい、このうち定期券を利用している旅客数を「定期輸送人員」、定期券を利用していない旅客数を「定期外輸送人員」といいます。

平成元年度(1989年度)の高速バス、乗合タクシーを含む全乗合バス及び民営鉄道(青い森鉄道、弘南鉄道、津軽鉄道)の定期、定期外の両者を合わせた輸送人員数は7,439万2,349人でしたが、直近の平成29年度(2017年度)では、3,250万8,361人となり、この29年間で4,188万3,988人、56.3%もの大きな減少となっています。この間の人口減少は14.8%であり、人口減少以上に地域公共交通利用者の減少が急激に進展しています。また、この間の自動車保有台数については、2.2倍となっており、公共交通機関の利用から自家用車による移動にシフトしていることがうかがわれます。



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」、県交通政策課提供データ、東北運輸局青森運輸支局「業務概要」、日本自動車販売連合会青森支部「自動車の統計」

※1 乗合バスは、高速バス・乗合タクシーを含む。

※2 青い森鉄道分については、平成14年より目時～八戸間、平成22年より目時～青森間の輸送人員数を計上。

※3 民営鉄道の定期、定期外輸送人員数には、JR東日本の輸送人員数は含まれていない。

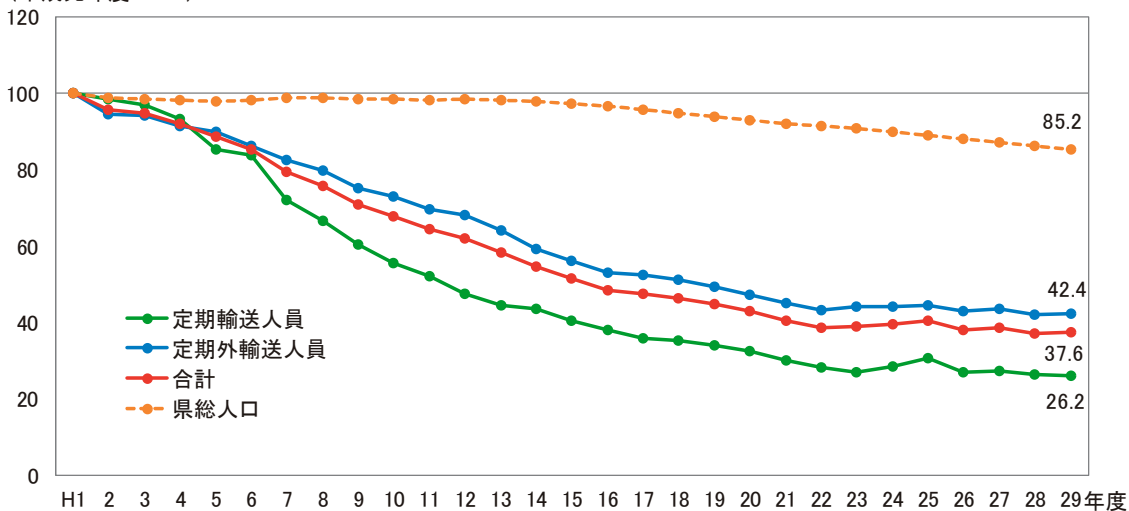
※4 青森県人口は、各年10月1日現在の値。自動車保有台数は、各年3月31日現在の値。

さらに、どれだけ利用者が減ったのかを感覚的に理解するために、平成元年度(1989年度)の輸送人員数と青森県の総人口を100とした指数の推移をみてみましょう。(図1-1-6)

輸送人員は平成元年度(1989年度)以降低下の一途を続け、全体では平成29年度(2017年度)には37.6にまで低下していることがわかります。また、その内訳をみてみると、定期輸送人員では26.2、定期外輸送人員では42.4まで低下し、特に定期輸送人員が減少していることが一目わかります。

また、総人口は85.2までにしか低下していない状況を考えると、いかに輸送人員が低下しているのが良くわかります。

図1-1-6 青森県の地域公共交通輸送人員数の推移(指数)
(平成元年度=100)



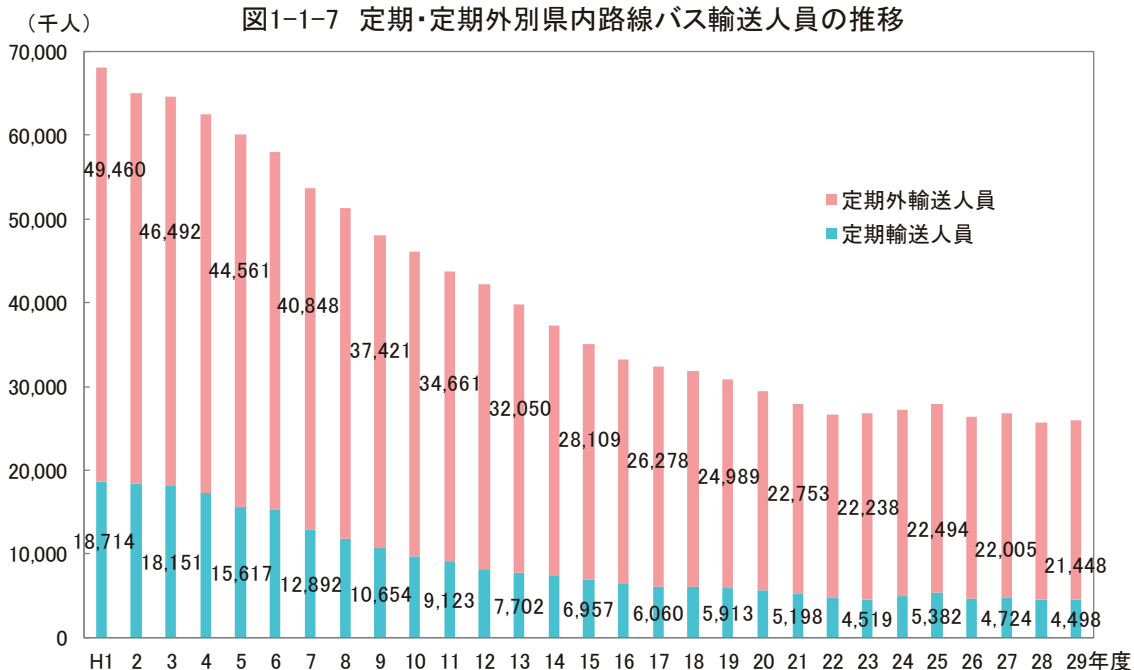
資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」、県交通政策課提供データ、東北運輸局青森運輸支局「業務概要」、日本自動車販売連合会青森支部「自動車の統計」
 ※1 乗合バスは、高速バス・乗合タクシーを含む。
 ※2 青い森鉄道分については、平成14年より目時～八戸間、平成22年より目時～青森間の輸送人員数を計上。
 ※3 民営鉄道の定期、定期外輸送人員数には、JR東日本の輸送人員数は含まれていない。
 ※4 青森県人口は、各年10月1日現在の値。自動車保有台数は、各年3月31日現在の値。

ア 路線バス(高速バス、乗合タクシーを含む)

次に、地域公共交通の利用者の状況を、交通機関ごとに確認していきます。

まずは、最も生活に身近な路線バスについてみていきましょう。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)までの路線バス(高速バス、乗合タクシーを含む)の輸送人員の推移をみます。(図1-1-7)

図1-1-7 定期・定期外別県内路線バス輸送人員の推移

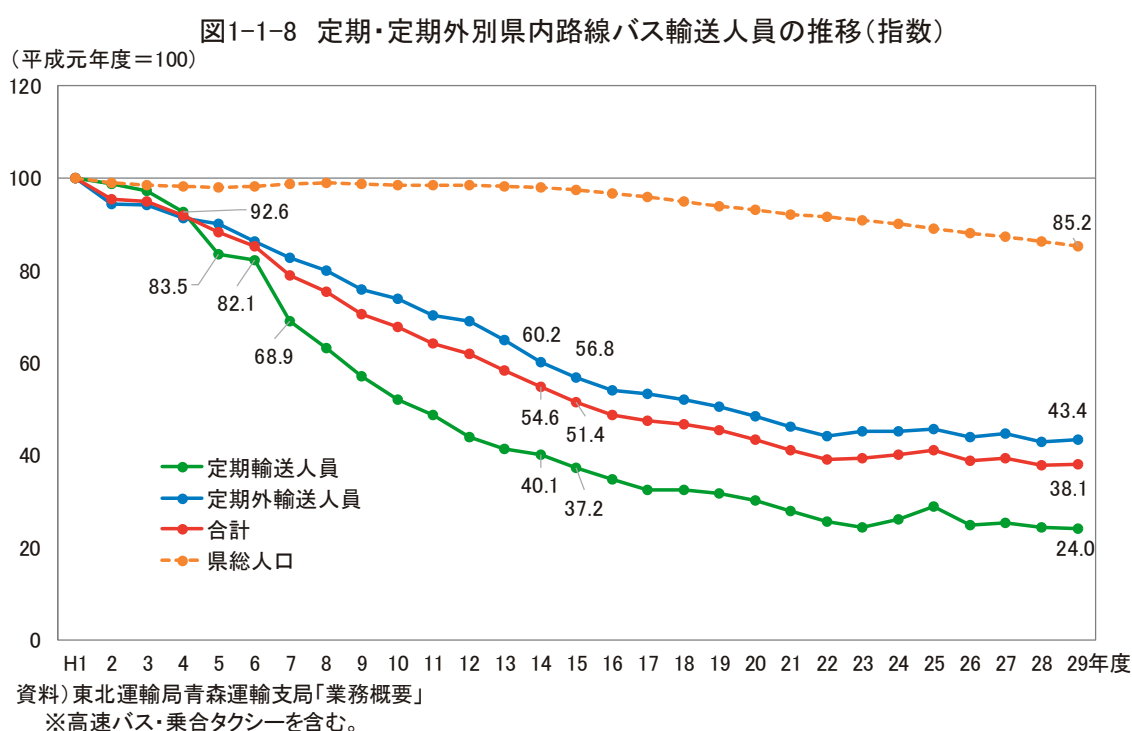


資料) 東北運輸局青森運輸支局「業務概要」
 ※高速バス・乗合タクシーを含む。

輸送人員は、平成元年度(1989年度)から平成23年度(2011年度)まで減少傾向が続いていることがわかります。平成元年度(1989年度)に定期、定期外合わせて6,817万4千人あった輸送人員数は、平成23年度(2011年度)には2,675万7千人まで減少しています。これを定期、定期外の内訳別にみてみます。定期では、平成元年度(1989年度)には1,871万4千人でしたが、平成29年度(2017年度)には449万8千人となっています。定期外では、平成元年度(1989年度)の4,946万人が、平成29年度(2017年度)には2,144万8千人まで減少しています。

実数の推移で考えると分かりにくいので、こちらについても指数化したもので確認してみましょう。(図1-1-8)

平成元年度(1989年度)の輸送人員数を100とすると、平成29年度(2017年度)には38.1まで減少しています。定期・定期外別にみると、定期では24.0、定期外では43.4まで減少しており、特に、定期輸送人員の落ち込みが激しくなっています。



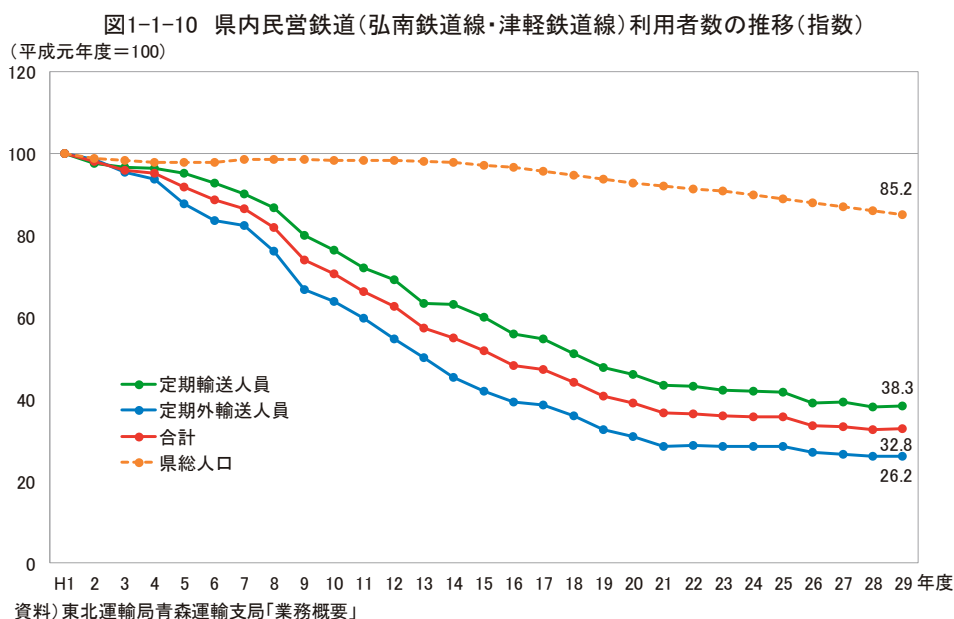
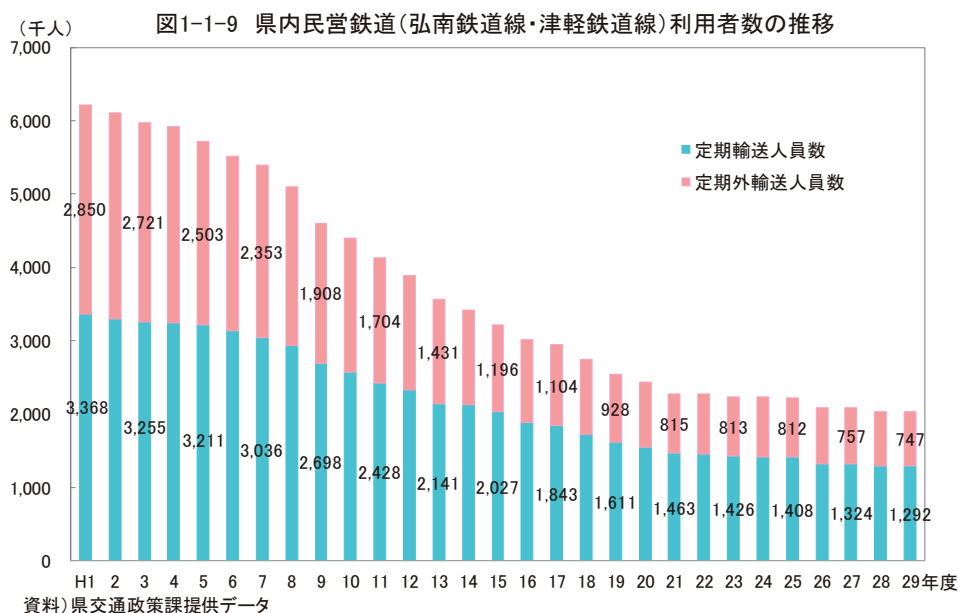
また、定期輸送人員は、平成4年度(1992年度)から平成5年度(1993年度)にかけて92.6から83.5と9.1減少し、平成6年度(1994年度)から平成7年度(1995年度)にかけては、82.1から68.9と13.2と大きく減少をしています。これは、青森市営バスが平成4年(1992年)11月よりバスカードシステムを導入したため、これまで定期券を利用していた利用者の一定数がバスカードの利用へ切り替えたこと、及び、平成7年(1995年)4月より、毎月第二土曜日に加え、第四土曜日も休日となる月2回の学校週5日制がスタートしたため年間の通学回数が減少したことに伴う輸送人員数の減少と考えられます。なお、完全学校週5日制が導入された平成14年度(2002年度)は、大きな落ち込みとなってはいませんが、その前後よりも大きな減少となっています。一方で、平成24年度(2012年度)からは定期、定期外とも微増しています。平成24年度(2012年度)の実績を対前年で比較すると、定期では11万人増、率にして0.5%の増加。定期外では35万9千人増、7.9%の増加率となっています。これは、平成24年(2012年)3月の十和田観光電鉄線の営業終了に伴う鉄道廃止代替バスの運行(平成24年(2012年)4月1日運行開始)により、これ

まで通勤・通学等に鉄道を利用していた旅客が路線バスに移行したことによる増加と考えられます。これにより一時は増加傾向に転じた輸送人員ですが、平成26年度(2014年度)からは横ばい傾向に転じる等、県内の路線バスの輸送人員数は厳しい状況が続いています。

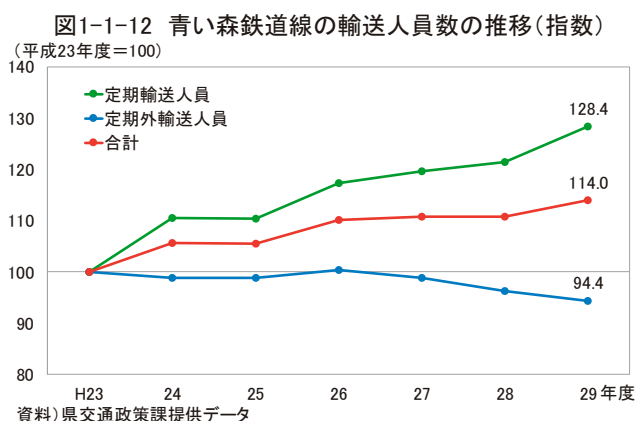
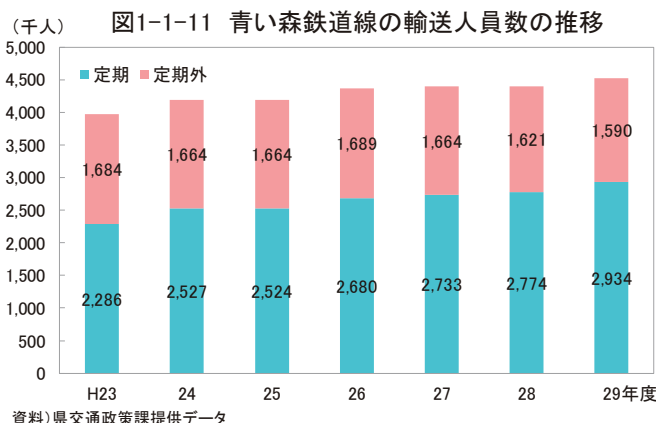
イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道)

続いて、本県の鉄道の状況のみてみましょう。路線バスと同様に県内の民営鉄道の輸送人員数も減少の一途をたどっています。

弘南鉄道弘南線、同大鰐線及び津軽鉄道線の輸送人員数は、平成元年度(1989年度)には合計で621万8,349人であったのに対し、直近の平成29年度(2017年度)では203万8,498人にまで減少しています。人数にして417万9,851人の減少となっています。同様に、平成元年度(1989年度)を100とした指数でみてみると、直近の平成29年度(2017年度)には32.8まで減少しています。定期、定期外別にどれだけ低下したかを確認してみると、定期では38.3、定期外では26.2にまで減少しています。(図1-1-9~10)



続いて、第3セクターである青い森鉄道の状況を見てみましょう。青い森鉄道については、八戸駅～青森駅間の開業後の平成23年度(2011年度)以降のデータを見てみます。



青い森鉄道については、これまでみてきた交通の傾向とは異なり、輸送人員数が増加傾向にあることがわかります。平成23年度(2011年度)の輸送人員数は397万36人でしたが、平成29年度(2017年度)には452万3,863人にまで増加しています。平成23年度(2011年度)を100とした場合の指数で見ると、合計では114.0と14ポイント増加していることがわかります。また、定期、定期外の内訳をみると、定期外輸送人員が94.4と減少しているのに対し、定期輸送人員が128.4と大きく増加しています。よって、青い森鉄道の輸送人員増加は、定期輸送人員の増加が寄与していることがわかります。(図1-1-11～12)

これらの増加要因は、営業努力等に加え、沿線環境の変化等に対応してきたことが大きいと考えられます。平成22年度(2010年度)には青森工業高校の移転に対応して野内駅を移転、また、平成25年度(2013年度)には青森高校付近に筒井駅を新設、さらに、平成29年度(2017年度)に、青森商業高校が旧青森戸山高校校舎へ移転したことに伴い、小柳駅の通学利用が増加する等、高校生が通学に青い森鉄道を利用できる環境を整えてきたことが輸送人員増加の大きな要因であると考えられます。(図1-1-13)

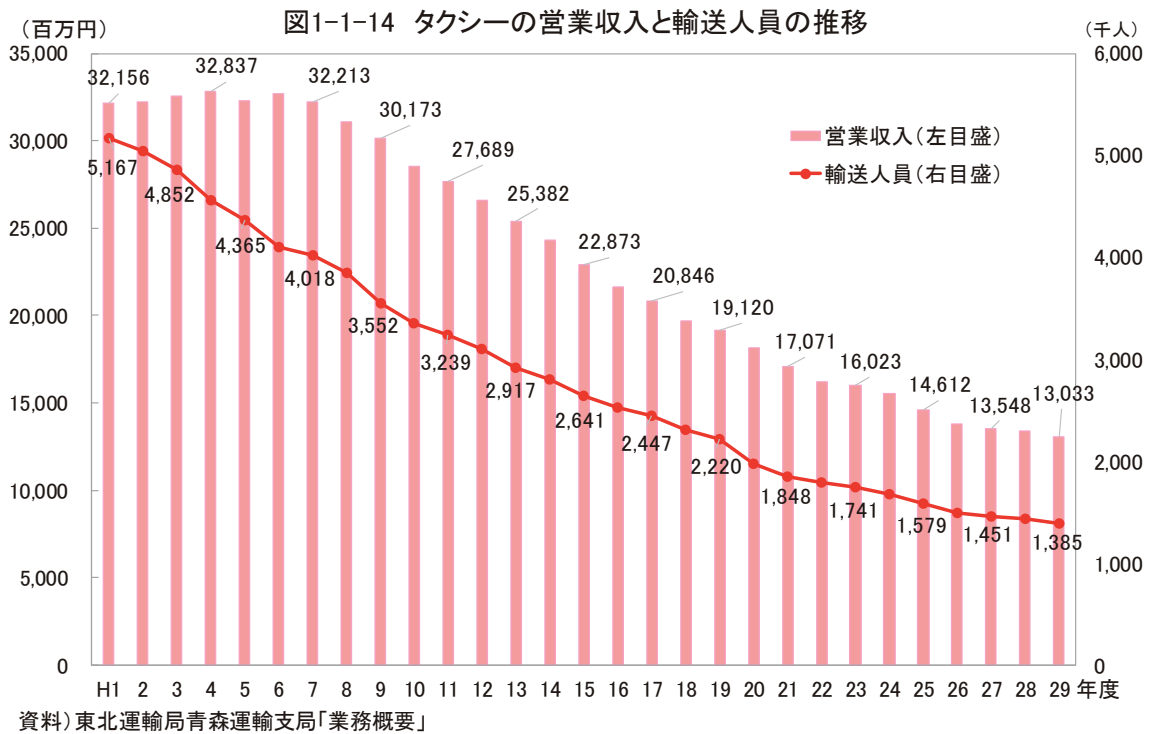
図1-1-13 青い森鉄道各駅と県立高校の位置関係図(青森市内)



資料) 国土地理院地図を県統計分析課にて加工

ウ タクシー(乗合タクシーを除く)

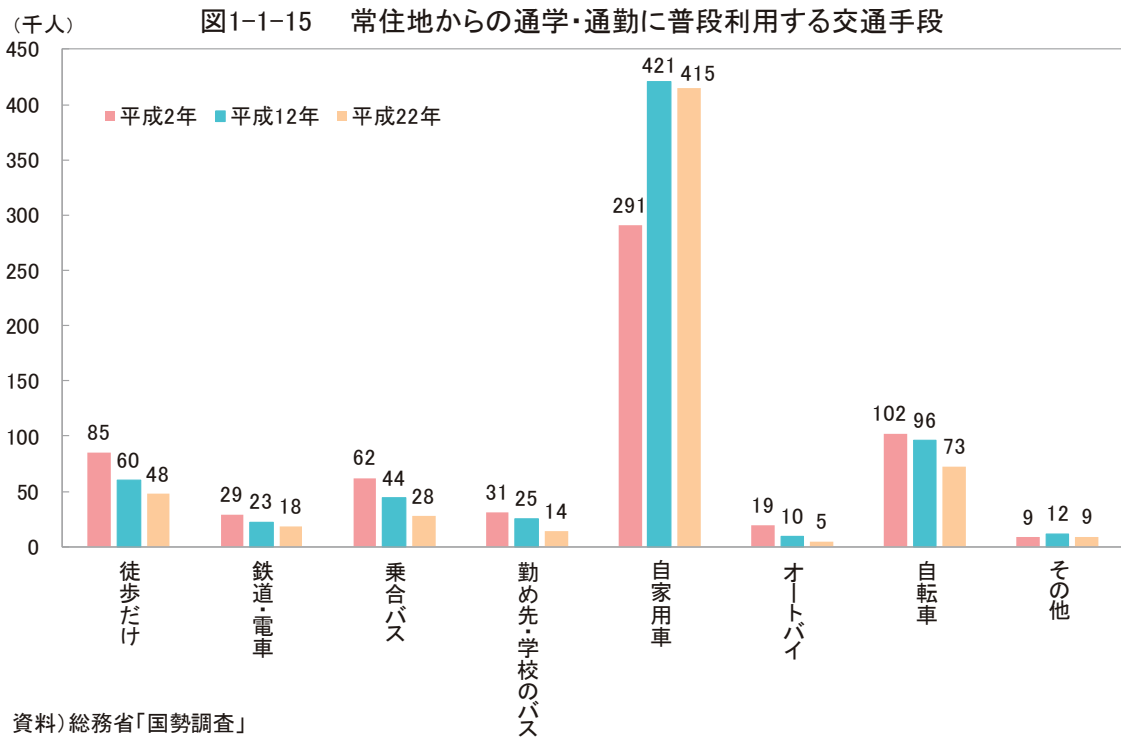
最後にタクシー(乗合タクシーを除く)の状況についてみてみましょう。タクシーも路線バス、鉄道と同様に輸送人員数が減少しています。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)までの期間でみると、平成元年度(1989年度)には5,167万2千人であったのに対し、平成29年度(2017年度)には1,384万8千人まで減少し、率にして73.2%減と大きく輸送人員を減らしています。(図1-1-14)



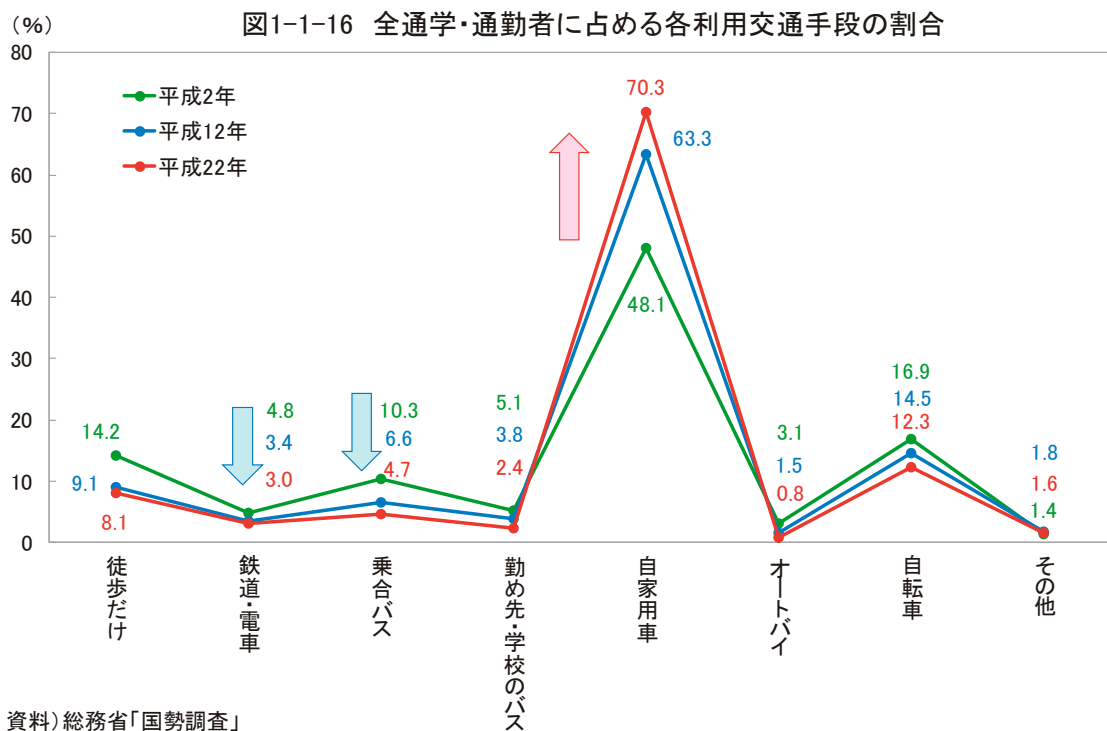
(3) 通勤・通学に普段利用する交通手段

地域公共交通の利用状況について、別の視点からも確認してみましょう。国勢調査では、普段居住している場所から、どのような交通手段を利用して通勤・通学をしているかを調査しています。下図は、平成2年(1990年)～平成22年(2010年)の調査結果を示したものです。(図1-1-15)

本県では、「自家用車」を通学・通勤に利用している人が最も多いことがわかります。次いで、「自転車」、「徒歩だけ」となっており、この図からも通学・通勤にあまり鉄道・電車、乗合バスといった地域公共交通が利用されていない実態がわかります。なお、この調査は調査年の10月1日現在の状況を尋ねています。そのため、降雪期は、オートバイ、自転車利用者は別の交通手段を利用することに注意が必要です。

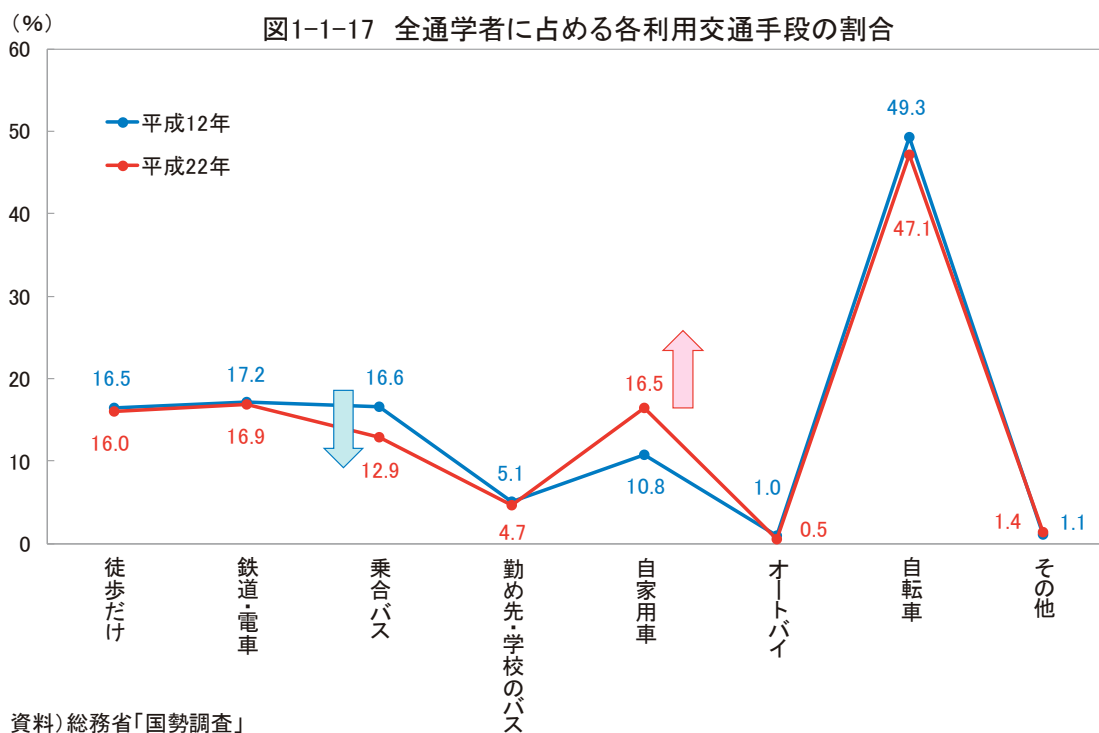


また、この図は、人口減少と利用交通手段の両方の要因による変化の結果です。そこで、人口減少の要因を除くため、全ての通学・通勤者に占める各交通機関の利用者割合の時系列変化をみてみます。本県の自家用車利用通勤・通学者の比率をみてみると、平成2年(1990年)には48.1%でしたが、平成12年(2000年)には63.3%へ急激に上昇し、平成22年(2010年)には70.3%にまで上昇しています。また、反対に「鉄道・電車」や「乗合バス」の利用率は年々減少していることがわかります。(図1-1-16)

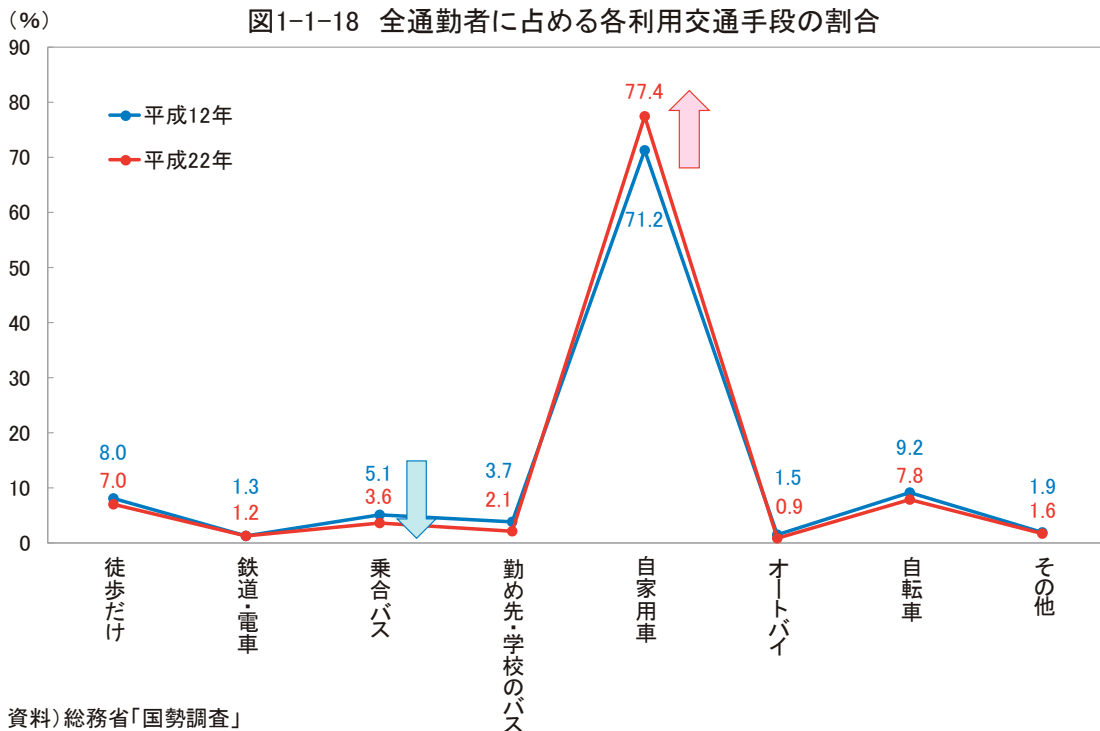


通学者と就業者別の分解が可能な平成12年(2000年)と平成22年(2010年)のデータを用いて、更に詳細にみてみましょう。

通学者については、自転車利用者の割合が最も多く、平成12年(2000年)は49.3%、平成22年(2010年)は47.1%と約半分を占めています。自家用車利用者の割合は、平成12年(2000年)に10.8%だったものが、平成22年(2010年)には16.5%と増加しており、これに対して、乗合バス利用者割合は、平成12年(2000年)の16.6%から平成22年(2010年)には12.9%に低下しています。鉄道・電車利用者割合は、平成12年(2000年)に17.2%、平成22年(2010年)には16.9%と微減に留まっています。自家用車を利用する通学者の割合の増加については、大学等や専門学校等の高等教育機関への通学者の自動車利用の増加が考えられるものの、高校生以下の通学者についても、父兄の自家用車による送迎が増加していることが、その要因と考えられます。(図1-1-17)



また、就業者については、自家用車による通勤者の割合が最も多く、平成12年(2000年)に71.2%であったものが平成22年(2010年)には77.4%に増加しています。次いで、自転車による通勤者が平成12年(2000年)に9.2%、平成22年(2010年)には7.8%となっており、乗合バスによる通勤者は、平成12年(2000年)に5.1%、平成22年(2010年)には3.6%、鉄道・電車による通勤者は平成12年(2000年)に1.3%、平成22年(2010年)には1.2%となっており、自家用車以外の交通機関による通勤者の割合は減少しています。これは、運転免許保有率の向上や自家用車保有率の向上が背景にあるものと思われます。(図1-1-18)



なお、人口減少の影響で、通学者、就業者ともにその人数が減少しており、地域公共交通利用者の減少の一因となっています。国勢調査結果では、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に、通学者は1万8,765人減少し、就業者は5万5,468人減少していますが、通学者、就業者の通学・通勤に普段利用する交通手段をみると、通学者では、鉄道・電車を利用する者は、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に3,379人減少し、乗合バスを利用する者は5,585人減少し、その一方で、自家用車を利用する者が1,868人増加しています。就業者では、自動車の利用者も減少していますが、その減少率は小さく、鉄道・電車を利用する者は、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に1,152人減少し、乗合バスを利用する者は1万940人減少していますが、いずれの交通手段も利用者は減少しています。(表1-1-1)

表1-1-1 通学者、就業者別 普段利用する交通手段

(通学者) (人)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	オートバイ	自転車	その他
平成12年	86,719	14,330	14,888	14,362	4,387	9,330	826	42,750	935
平成22年	67,954	10,886	11,509	8,777	3,167	11,198	323	32,013	983
増減数	▲ 18,765	▲ 3,444	▲ 3,379	▲ 5,585	▲ 1,220	1,868	▲ 503	▲ 10,737	48

(就業者) (人)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	オートバイ	自転車	その他
平成12年	577,420	46,005	7,623	29,690	21,085	411,239	8,810	53,223	11,031
平成22年	521,952	36,785	6,471	18,750	11,026	403,754	4,681	40,840	8,207
増減数	▲ 55,468	▲ 9,220	▲ 1,152	▲ 10,940	▲ 10,059	▲ 7,485	▲ 4,129	▲ 12,383	▲ 2,824

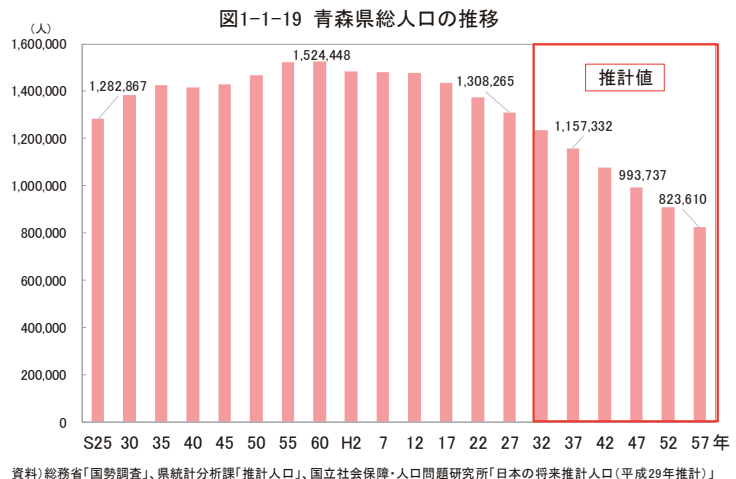
資料)総務省「国勢調査」

2 本県における地域公共交通利用者の減少要因について

ここまで、県内の地域公共交通の利用状況について簡単に確認しました。では、地域公共交通の利用者の減少要因は何なのでしょう。ここからは、その減少要因分析を進めていきます。

(1) 人口減少の影響

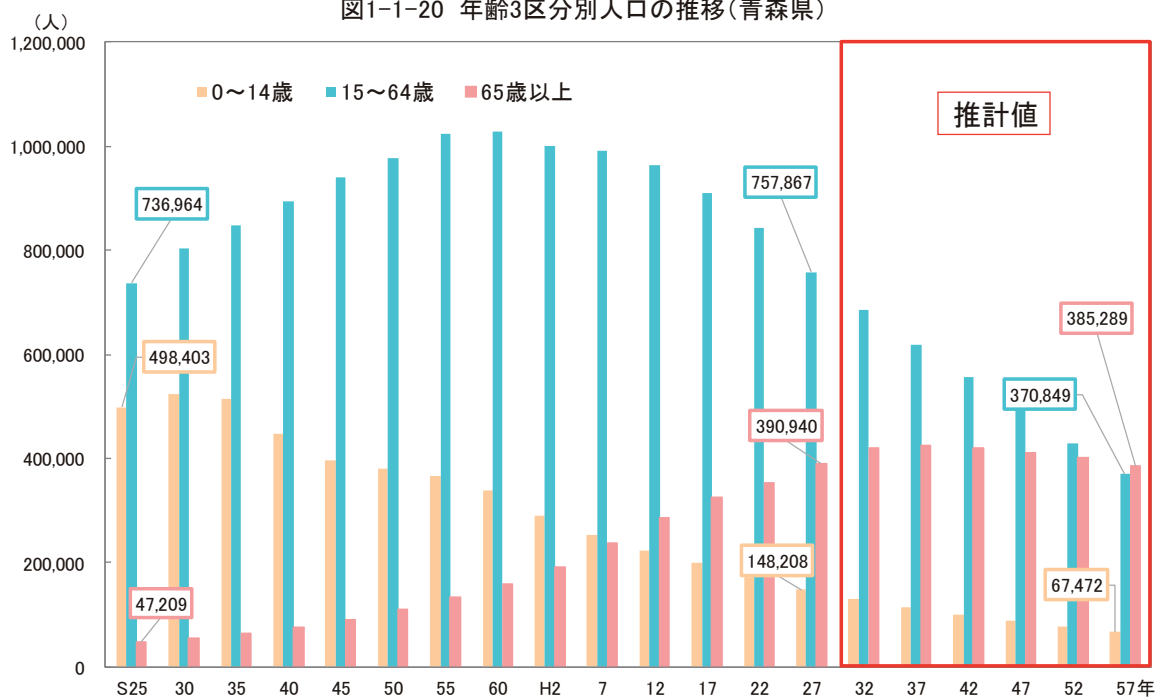
人口減少と少子化・高齢化の状況について、簡単に確認してみましょう。県が公表している「青森県人口移動統計調査」の結果によると本県の人口は、昭和58年(1983年)の152万9千人をピークに減少が続いており、平成30年(2018年)には126万2,815人となっています。続いて、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をみると、平成37年(2025年)には115万7,332人、平成47年(2035年)には99万3,737人、平成57年(2045年)には82万3,610人と減少の一途をたどると予想されています。(図1-1-19)



続いて、15歳未満の年少人口と65歳以上の老年人口の推移をみてみます。年少人口は昭和25年(1950年)には49万8,403人でしたが、直近の平成27年(2015年)では14万8,208人となり、昭和25年(1950年)比で70.3%も減少しています。同様に、昭和25年(1950年)の老年人口は4万7,209人でしたが、平成27年(2015年)では39万940人となり、対昭和25年(1950年)の増加率を計算すると728.1%と老年人口が増加していることがわかります。また、両年齢の推計人口もみてみると、平成57年(2045年)における年少人口は6万7,472人であり、老年人口は38万5,289人となり、それぞれの対平成27年(2015年)比は、前者は54.5%の減少、後者は1.4%の減少となります。また、通勤や高校・大学への通学で、最も交通機関を利用すると見込まれる15～64歳の生産年齢人口は、昭和25年(1950年)には73万6,964人でしたが、直近の平成27年(2015年)では75万7,867人と、昭和25年(1950年)比で2.8%増とほぼ同水準ですが、総人口同様、昭和60年(1985年)をピークに減少を続けており、平成57年(2045年)には平成27年(2015年)と比べ37万849人と51.1%減少すると予想されています。(図1-1-20)

通勤・通学で地域公共交通を利用する場合、平日は往復の利用が見込まれます。すなわち、通勤・通学者一人当たりの延べ地域公共交通利用者数は年間400～500人に相当します。通院等で交通機関を利用すると見込まれる高齢者は増加しているものの、日常的に通勤・通学で交通機関を利用する生産年齢人口が減少を続けていることが、地域公共交通利用者の減少の要因であるといえます。

図1-1-20 年齢3区分別人口の推移(青森県)



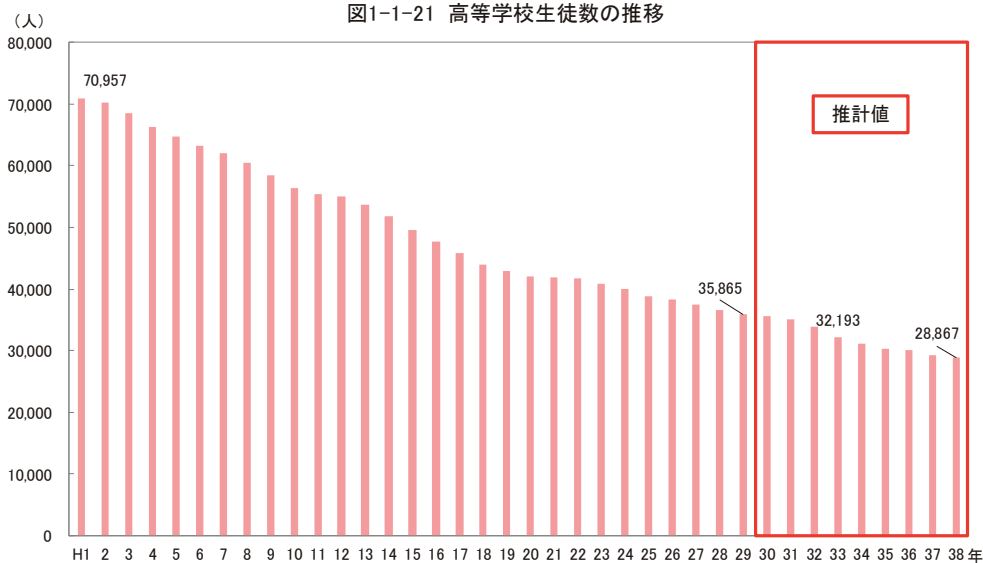
資料)総務省「国勢調査」、県統計分析課「推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」

また、鉄道・電車や乗合バスといった公共交通を普段の通勤・通学的手段として利用しているのは、先にみたように平成22年(2010年)では就業者で4.8%ですが、通学者では29.8%となっています。このため、生産年齢人口のうち、高校生や大学生等の減少が、地域公共交通利用者数の減少により大きな影響を及ぼすことになります。特に、高校生は少子化の影響により急激に減少を続けています。

そこで、高校生の減少による地域公共交通利用者数の減少について検証してみます。なお、高校には「全日制」「定時制」「通信制」の3種類ありますが、本白書においては、通学時において地域公共交通を使用する可能性がある「全日制」と「定時制」に通学する生徒数の合計値を県内の高校生数として扱います。

県内の高校生数は平成元年(1989年)の7万957人をピークに減少を続けており、直近の平成29年(2017年)には3万5,865人まで減少しています。この28年間で3万5,092人減少しており減少率は49.5%となっています。また、県

図1-1-21 高等学校生徒数の推移

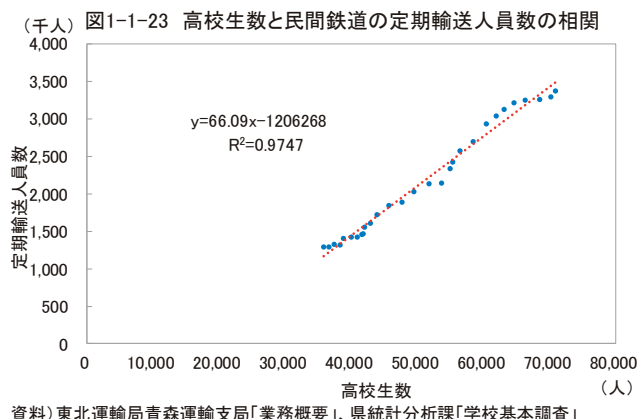
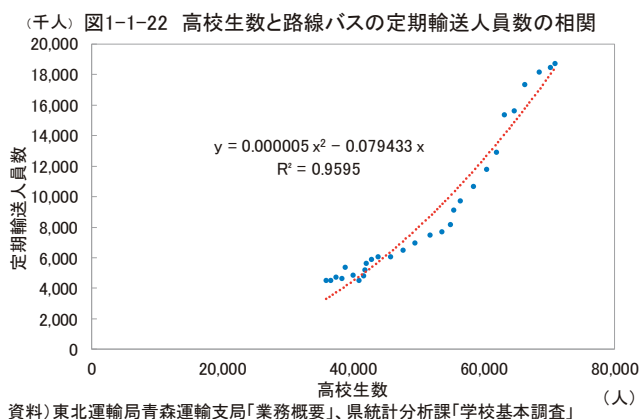


資料)県統計分析課「学校基本調査」

※通学に生活交通機関を利用する可能性がある全日制及び定時制に通学する生徒数の合計値を使用。
※各年5月1日現在の値。

統計分析課において将来の高校生数を推計してみました。これは、平成 29 年度(2017 年度)における小中学生の各学年の児童数が、そのまま増減なく高校に進学したと仮定し、今後 9 年間の高校生数を算出したものです。推計の結果によると、平成 37 年(2025 年)には 3 万人を割り込んで 2 万 9,263 人へ減少し、平成 38 年(2026 年)には 2 万 8,867 人となり、減少率 59.3%と平成元年(1989 年)の約 4 割の水準となることがわかります。(図 1-1-21)

県内の高校生数と路線バスにおける定期外輸送人員の相関については、図 1-1-22 で示すように高校生の数が減少すると、それに伴って定期輸送人員が減少していることがわかります。図中に R^2 で記される決定係数¹をみても 0.9595 と値が高いことから相関関係を上手く説明できていると判断できます。また、同じように民営鉄道会社における高校生数と定期輸送人員の相関についても、図 1-1-23 に示す通り高校生が減少すると鉄道における定期輸送人員も減少することを示しています(決定係数も 0.9747)。このことから、地域公共交通定期輸送人員の減少は、高校生の減少が、大きな要因であるといえます。



(2) モータリゼーションの影響

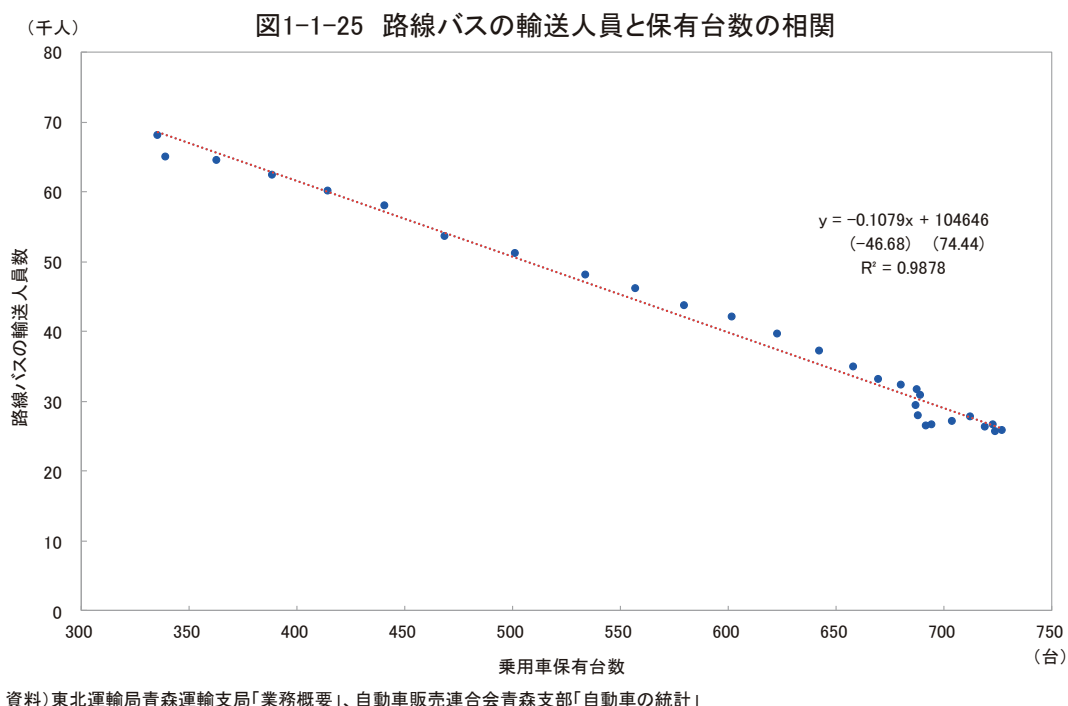
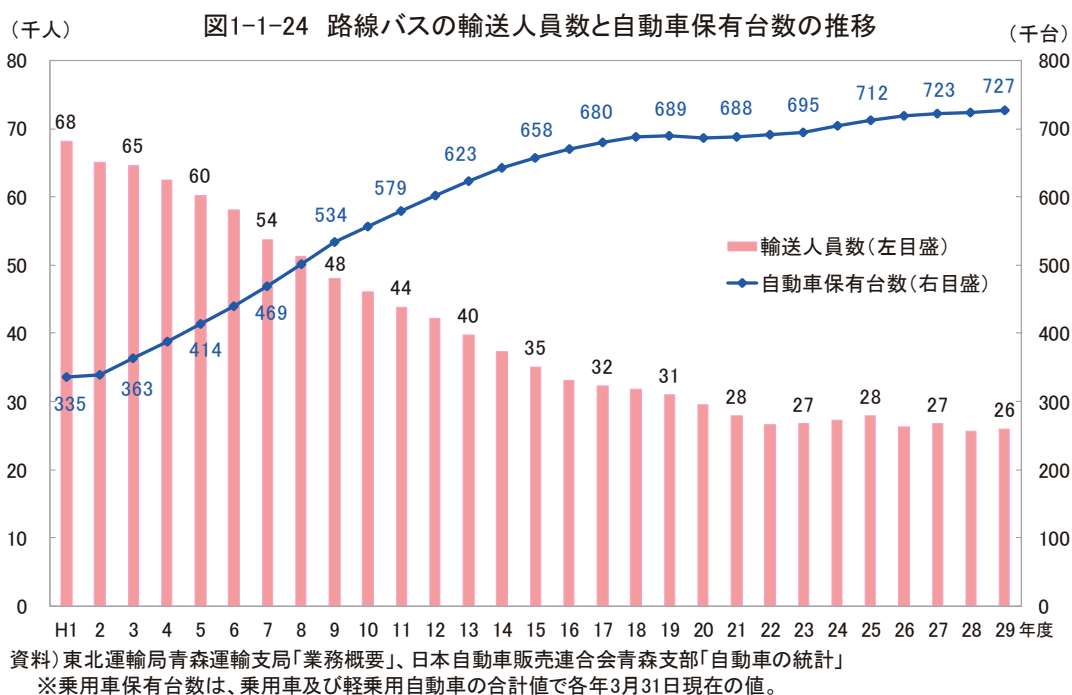
地域公共交通の衰退のもう一つの要因である「モータリゼーション」の状況をみていきましょう。県内の自動車保有台数は、路線バス輸送人員と対照的に増加の一途をたどっています。平成元年(1989年)には 33 万 5,305 台となっていますが、14 年後の平成 15 年(2003 年)には 65 万 7,841 台と対平成元年(1989 年)比で 96.2%の増加。直近の平成 29 年には 72 万 6,989 台まで増加し、同じく対平成元年(1989 年)比でみると 116.8%増という状況になっています。(図 1-1-24)

では、路線バスの輸送人員数と自動車保有台数双方の関係性について詳しくみてみましょう。縦軸に輸送人員数を、横軸に自動車保有台数を取った相関図と近似曲線²を描いてみます。すると、きれいな右下がりの直線を描くことができ、自動車保有台数が増加すると路線バスの輸送人員が

¹ 決定係数は、説明変数が被説明変数のどれくらいを説明できるかを表す値。通常 0 から 1 の間を取り、1 に近ければ近いほどその関係をうまく説明できているとされている。具体的には、高校生数の減少が路線バスの定期輸送人員の減少についてどれくらい説明できているかを示している。

² 座標平面に記入されたデータの点の分布に近似する直線式(例： $y = ax + b$)や多項式(例： $y = ax^2 + bx + c$)を言う。

減少するという関係性が視覚的に理解できます。また、回帰分析³を行ってみると、自動車が1台増えると年間で約108人の輸送人員が減少するという結果が得られます。(図1-1-25)



では、なぜここまでモータリゼーションが社会に浸透したのでしょうか。その要因は大きく分けて2点あると考えられます。一つは、自動車の有する即時性や利便性が地域公共交通のそれよりも高いことが考えられます。もう一つは、郊外型大型商業施設の誘致・建設や自動車通勤を促

³ 相関関係や因果関係があると思われる2つの変数のうち、一方の変数から将来的な値を予測するため等の予測式(回帰直線)を求めるときの統計学的手法。

す駐車場の整備等、自動車保有を前提とした都市構造の在り方も、モータリゼーションを促進させる一つの要因となっていると考えられます。

ア 地域公共交通に対するニーズとギャップ

内閣府が平成 28 年(2016 年)に行った「公共交通に関する世論調査」の結果を用いながら、地域公共交通の利便性等について考えていきます。

まずは、公共交通の利用頻度について聴取した結果をみてみましょう。図 1-1-26 に示すとおり、東北地域や町村、小都市では約 7 割近くの回答者が「主に自動車を使うのでほとんど利用しない」と回答しています。(図 1-1-26)

図1-1-26 鉄道やバスの利用頻度

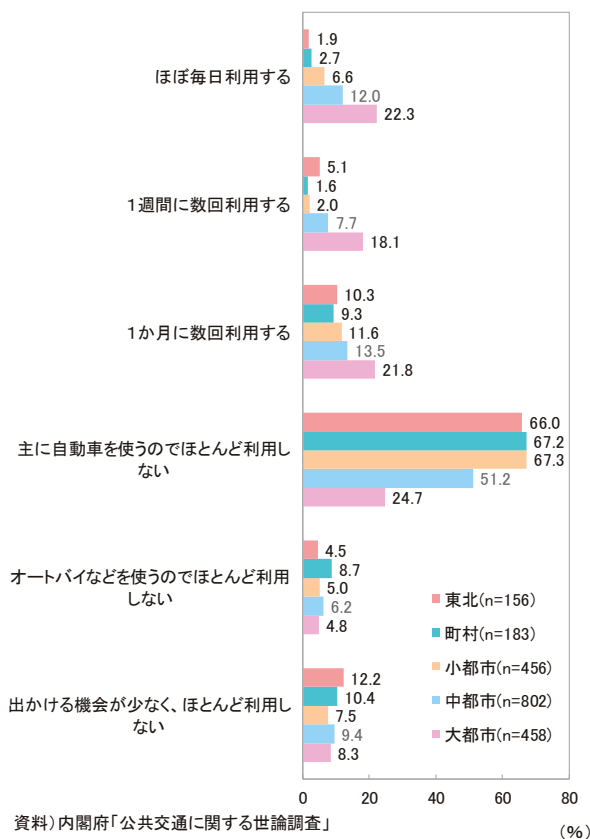
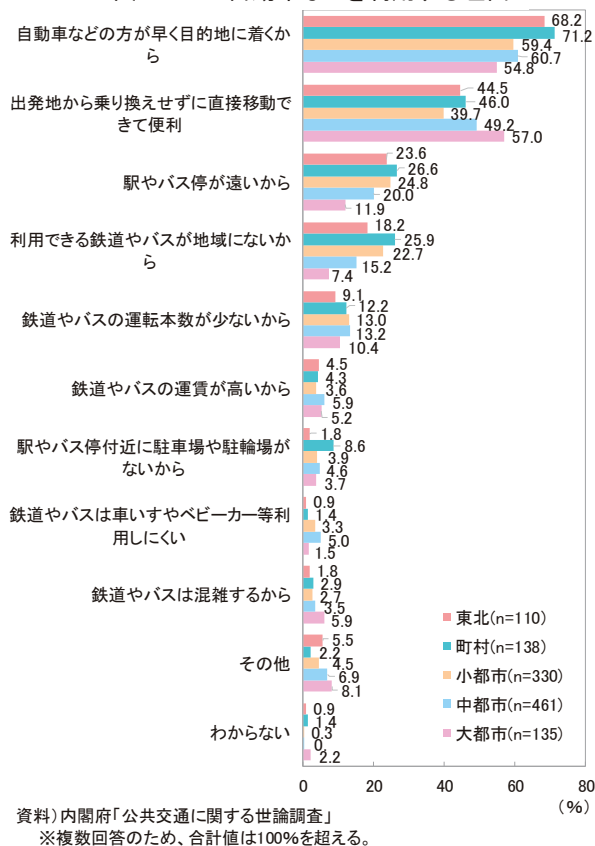


図1-1-27 自動車などを利用する理由



続いて、「主に自動車を使うのでほとんど利用しない」、「オートバイや自転車などを使うのでほとんど使用しない」と答えた 1,065 名に対し、なぜ自動車やオートバイ、自転車等を利用するのかを複数回答で答えてもらった結果をみます。自動車等を利用する要因としては、大都市以外では「自動車などが早く目的地に着くから」が最も多く、東北地方での区分で見れば 68.2%、町村の区分で見ると 71.2%と高い割合になっていることがわかります。続いて「出発地から乗り換えせずに直接移動できて便利」との回答が東北地域では 44.5%、町村部で 46.0%となっており、大都市という区分で見ればこの回答が最も多くなっています。これらの結果から公共交通の利用よりも即時性や利便性が高いことから自動車等を利用している状況が明確にわかります。(図 1-1-27)

加えて、日ごろ公共交通を利用している方々も不満を感じている状況が確認できます。これは、「ほぼ毎日利用する」、「1週間に数回利用する」、「1か月に数回利用する」と答えた 688 人に、地

域公共交通への不満の有無を尋ねたものです。その結果をみると、「不満に思うことがある」が東北では77.8%、町村では72.0%と高くなっているほか、他の都市規模別でも60%以上の利用者で不満があると回答しています。(図1-1-28)

その内容を見てみると、東北地区においては「運行本数が少ない」が66.7%と最も多く、次いで「自宅や目的地から駅、バス停まで遠い」が29.6%、「運賃が高い」が22.2%となっています。同様に町村でみてみると、「運行本数が少ない」が56.0%、「自宅や目的地から駅、バス停まで遠い」が16.0%、「車内が混雑している」が12.0%という結果となっています。(図1-1-29)

図1-1-28 鉄道やバスに感じる不満の有無

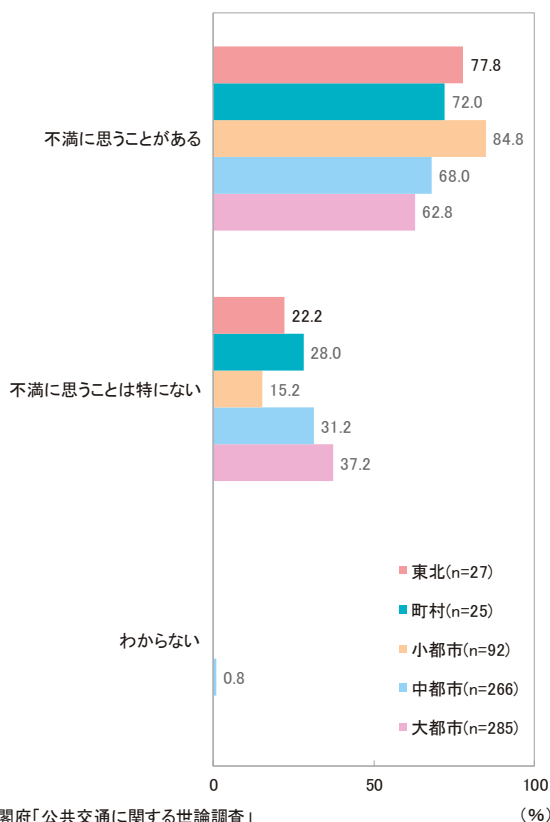
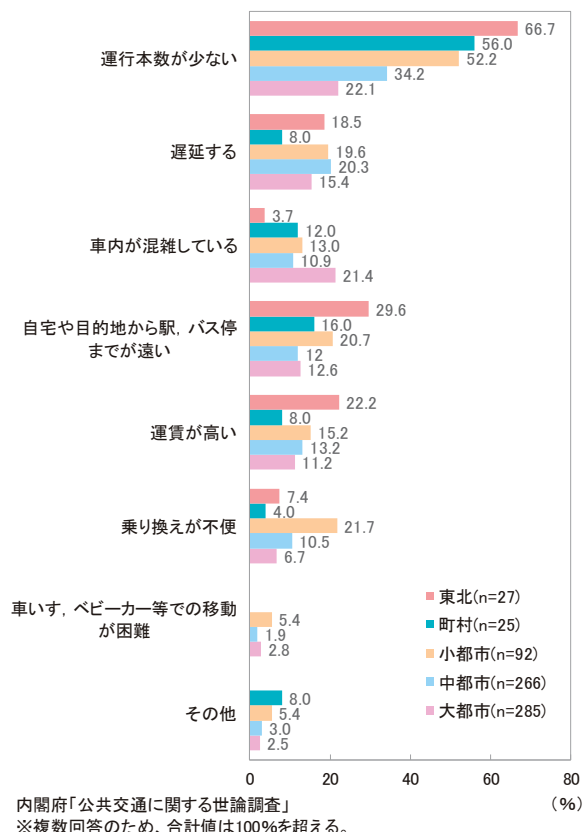


図1-1-29 鉄道やバスに感じる不満の内容



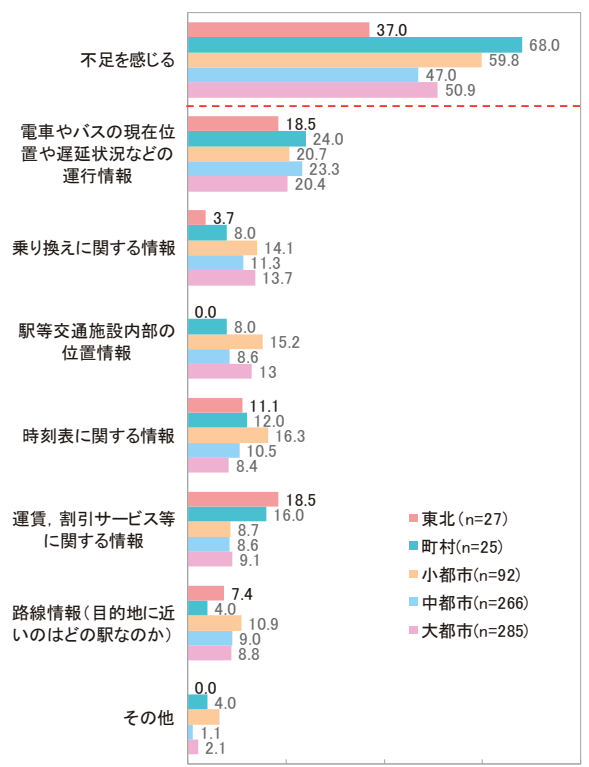
また、同じ対象者に駅やバス停等で足りない情報の有無とその内容について尋ねたところ、町村で68.0%の方が、小都市では59.8%の方が不足を感じるという回答をしています。そして、その不足している内容は、町村、小都市ともに「電車やバスの現在位置や遅延状況などの運行情報」が最も多くなっています。続いて、町村では「運賃、割引サービス等に関する情報」(16.0%)、「時刻表に関する情報」(12.0%)となっています。小都市では、「時刻表に関する情報」(16.3%)、「駅等交通施設内部の位置情報」(15.2%)となっているほか、「乗り換えに関する情報」(14.1%)となっています。(図1-1-30)

さらに、鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さについての調査結果も見てみましょう。「不便さを感じたことがある」と回答した割合は、東北地区では62.2%で半数以上が乗り換えについて不便さを感じている状況となっています。都市規模別にみると町村が72.7%と最も高く、最も低い大都市でさえも58.7%と不便を感じている割合が比較的高いことがわかります。その内容を見てみると、乗り換え接続が悪いために長時間の待ち時間が生じることについて不便さを感じている方の割合が多く、次いで、乗り換えのための移動距離が長いこととなっています。

また、東北地域における待合空間が快適ではない(暑さ・寒さ対策等)との回答割合は5.1%と

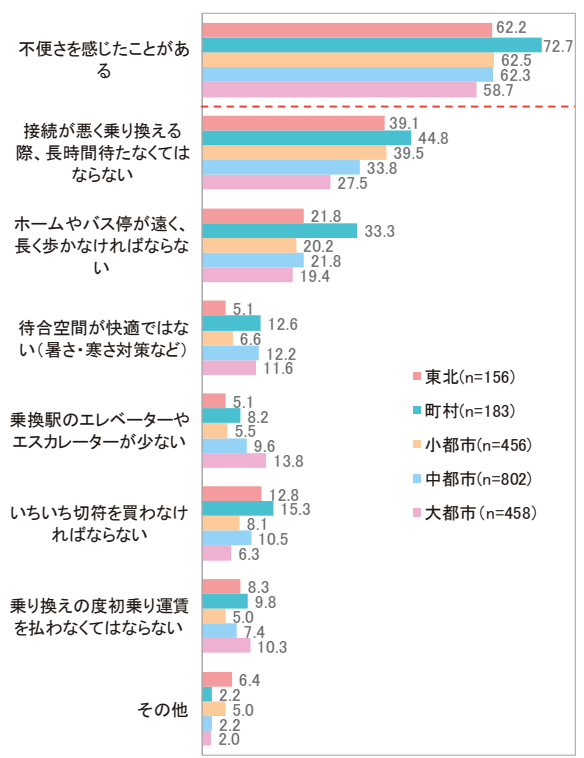
低くはなっていますが、本県の津軽地方のような豪雪地域に限れば、極寒の吹雪の中でバスを待たなければならない場面が容易に想定されるために、この点も公共交通に関する不便な点と認識しておく必要があります。(図 1-1-31)

図 1-1-30 駅やバス停などで不足を感じる情報の具体的な内容



資料)内閣府「公共交通に関する世論調査」

図 1-1-31 鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さの有無とその内容



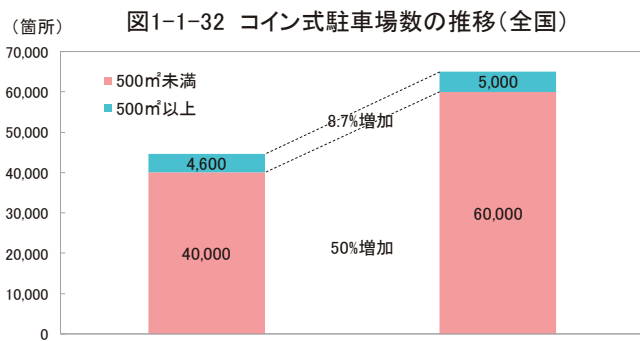
資料)内閣府「公共交通に関する世論調査」

以上のように、現在の地域公共交通は、決して利用者のニーズを満たした利便性が高い交通システムになっていないことがわかります。反対に、自動車は目的地に早く、そして、乗り換えなしで到着できること等が大きな魅力となり、利用されている現状が浮かび上がってきます。また、調査結果に直接は表れていませんが、これら2つの点を総合すると「時間を自由に使える」という利点につながり、このことが自動車を使用する根本的な要因となっていると考えられます。

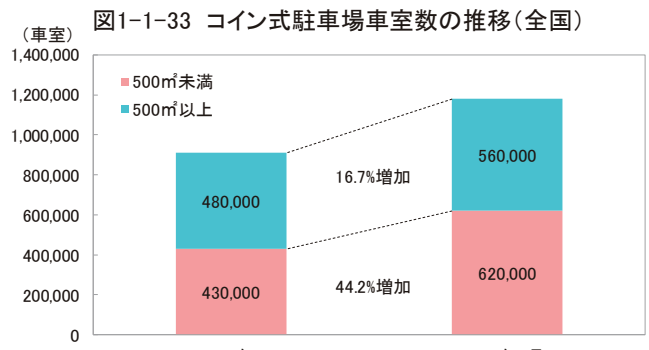
この点、定時・定路線の運行を定められている地域公共交通では、自動車の優位点を超えることは難しいと言わざるを得ず、全ての自動車利用者を地域公共交通利用者へシフトさせることは非現実的といえます。しかしながら、自家用車を手放した高齢者や自家用車を有していない学生、出張で当地に訪れたビジネスパーソン等、地域公共交通を必要とする者が存在します。これらの方の移動手段を、しっかり守っていく取組に加え、新たな需要の掘り起こしが求められています。

イ 自動車が利用しやすい都市環境の進展

最近、皆さんの周りでコイン式駐車場が増えていませんか。下図に示すとおりコイン式駐車場については、全国的に箇所数、車室数ともに増加傾向となっており、駐車場の箇所数では平成 23 年(2011 年)と平成 27 年(2015 年)4 月の状況を比べると 45.7%増加しており、車室数については 29.7%増加しています。(図 1-1-32~33)



資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」



資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」

また、東北6県におけるコイン式駐車場の市場規模を確認してみましょう。コイン式駐車場の箇所数で見ると、本県は250箇所、宮城県、福島県、岩手県に次いで4番目となります。同様に車室数をみると7,770台室となっており東北6県で見ると宮城県、福島県に次いで3番目となりますが、北東北3県に限れば本県が最も車室数が多い地域となっています。また、平均車室数では本県は6県の中で最も多く、31.1台/箇所となっており、一箇所当たりのコイン式駐車場の規模が大きいことが本県の特徴となっています。(表1-1-2)

表1-1-2 東北6県のコイン式駐車場の市場規模

〈平成27年4月時点〉

	箇所数	車室数	平均車室数 (台/箇所)
青森県	250	7,770	31.1
岩手県	260	4,710	18.1
宮城県	920	17,740	19.3
仙台市	720	15,550	21.6
秋田県	160	3,300	20.6
山形県	190	4,580	24.1
福島県	430	8,530	19.8
全国	65,000	1,180,000	18.2

(資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」

続いて、駐車場利用料についてみてみます。一般社団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」によれば、全国的に駐車場が増加していることから、売上単価が低下しているとの調査結果となっています。このことから、大手コイン式駐車場事業者のホームページ(平成30年(2018年)11月現在)で各地に駐車料金を確認したところ、青森県内では最も高いところで駐車後24時間の最大料金が1,100円であり、その他のところでの最大料金は600~800円程度となっています。通勤に要する交通費を考えると、場合によっては、自家用車で通勤したほうが安上がりなケースすらあります。東北6県の県庁所在地の状況を見てみても同様の料金設定となっており、地価が最も高い東京都銀座でも、午前9時から午後7時までの最大料金は3,000円とかなり利用しやすい料金設定となっています。

このように、コイン式駐車場の増加により利用料金の低価格化が進み、自動車が利用しやすい都市環境が整ってきています。特に、本県都市部のコイン式駐車場の平日、休日別の利用状況を見てみると、平日の利用者が多いことから、自動車で通勤し職場近くのコイン式駐車場に駐車するというライフスタイルの浸透もモータリゼーションが進む一要因となっていると考えられます。(図1-1-34)

図1-1-34 平日・休日別のコイン式駐車場の利用状況



資料) 県統計分析課撮影

(3) 競合する交通資源

地域公共交通利用者減少の一要因として、交通資源の競合という問題も存在します。ここに言う交通資源とは、これまでみてきた地域公共交通に加え、船舶、無料送迎バス等、旅客が移動するための全ての交通手段を指します。県内各自治体では、スクールバスや病院への送迎を行う患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のために運行されている福祉バス等も運行されていますが、特に着目すべきは、無料送迎サービスとして実施されている交通資源の在り方です。我々の日常生活の中では、宿泊施設や病院、介護施設、幼稚園、各種商業施設等への無料送迎サービスをよく目にします。では、この無料送迎サービスは路線バスやタクシーとは何が違うのでしょうか。それを理解するには法律の内容を理解する必要があります。まずは、この点を確認してみましょう。

わが国においては、「道路運送法⁴」という法律が存在し、同法では規制対象を「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」等としています。従って、路線バスのようにお金をもらって旅客を輸送する場合は、同法の規制を受けることになり、国土交通大臣からの許可を受けなければならない仕組みになっています。一方で無料送迎サービスは、燃料費や車両維持費等の全てを事業者側が負担し、完全に無料で実施される輸送サービスであるために道路運送法の規制を受けないこととなっています。このように法律では、有償であるか、無償であるかにより規制対象となるかを判断しています。

このように、無料送迎サービスは完全に無料で目的地へ移動できることから、私たち利用者にとっては非常に便利なサービスといえます。しかし、無料送迎サービスのルートが路線バスや鉄道のルートと競合している場合は大きな問題となってしまいます。簡単なモデルケースを用いて少し考えてみましょう。例えば、あるスーパーマーケットが買い物客の利便性向上のために無料買い物バスを開始し、その運行ルートは既存の路線バスのルートと完全に重複している場合を考

⁴ 所管官庁は国土交通省。実際に無料送迎サービスを開始するにあつては、関係法令に抵触しないか国土交通省東北運輸局青森運輸支局輸送・監査部門へ相談されることを推奨。

えます。このような状況になったとき、運行ルート周辺に住む住民はどのような行動を取るでしょうか。恐らく、多くの住民が到着時刻等の条件が許す範囲内で無料買い物バスを利用すると考えられます。そうなると、路線バスの利用者が更に減少して、運行本数の縮小、最悪の場合は廃線という状況に追い込まれてしまうことが考えられます。そうなった場合、無料買い物バスが地域唯一の交通手段として残ることとなります。しかし、無料買い物バスは、スーパーマーケットが全ての経費を負担して運営していることから、運行本数の増加や車両の大型化等の利便性向上を見込むことは難しい。さらに、本業であるスーパーマーケットの業績が悪化した場合は、無料買い物バスの規模縮小や廃止も考えられ、最悪の場合はすべての移動手段を失うということも想定されます。一概に無料送迎サービスの全てが悪影響を与えるとは言えませんが、上記のモデルのように既存の地域公共交通と競合してしまう場合は、両方で棲み分けをきちんと協議する等の工夫が必要です。

＜コラム2 地球温暖化と青森県＞

青森中央学院大学 経営法学部 教授 高山 貢

国際関係が緊張し、日々のNEWSチェックが欠かせない。米国トランプ政権の混迷、米国・中国間の貿易摩擦、北朝鮮非核化の停滞、英国BREXIT問題、日本と近隣諸国の摩擦拡大等、アジア、EU、韓国・北朝鮮関連など、世界の政治・経済の枠組みが大きく変わろうとしている緊張の時代を実感させられる昨今である。

さて、今回本コラムで取り上げたのが地球温暖化問題である。「ホッキョクグマがエサのアザラシの捕食が困難となり、個体数が大幅に減り、絶滅の危機に立たされている」というNEWSに驚き、北極海の海水温上昇、海氷面積が減少すると青森県への影響はどのようなのか、これからの青森県の農林水産業の姿や社会経済情勢の変化に関心を寄せるようになった。

～地球温暖化の影響～

最初に地球温暖化の影響である。青森県と地球温暖化の関係、気温が上昇するとどんな影響があるのか、北極海の海水温上昇が農業生産、津軽海峡の活用につながるのではないかと二つ視点から、青森県の置かれた現状、課題を検証してみたい。

昨年は全国的に長雨と冷夏が続き、竜巻と雹、爆弾低気圧そして相次ぐ大型台風が全国各地に大きな被害をもたらした。列島を縦断する大型台風は青森県に近づき、「りんご台風（強風被害）再来か」と気を揉んだ県民も多かったのではなかろうか。幸いにして、大きな被害はなかったものの、一次産業のウェートが高い青森県にとって天候要因は大きなリスクになった。

気温の上昇は米、野菜などの品質低下、生育不良をもたらすほか、果樹生産の栽培適地が移動することが予測される。南日本では米がとれなくなり、りんご、ミカンの主産地が交代し、農業生産に甚大な影響が予想される。米は現在の主産地が青森県、北海道に適地が移動、りんごは長野県の栽培が難しくなり、産地が北へ移動、青森県を通り過ぎ北海道が中心になると予測されている。りんご王国の座は品種改良、栽培技術の向上で乗り切り、主産地の地位は譲りたくないものだ。ただ、北日本は寒害の減少、北日本における米産地形成に加え、冷害や通年農業による経営安定化が期待される。大雪やヤマセに悩まされた青森県にとって、逆転の発想で気温上昇をチャンスに変える青森県のグランドデザインが期待される。

～北極海航路の可能性～

地球温暖化の影響の二つ目が北極海航路の可能性である。北極海は冬に結氷し通行不能となるため、北極海航路は現在夏期限定（2ヶ月）航路だが、スエズ運河経由の南回り航路に比べ距離は2/3、輸送コストの大幅削減、輸送時間の大幅短縮の経済効果が期待される。オランダのロッテルダムから北極海を経由するアジアの新たな道への関心は高い。中国、韓国、日本、ロシア、とりわけロシアは北極海の海氷面積の減少による航路維持の容易性、自国通過の利権、資源輸送への関心が高まっている。

今後、北東アジア（ロシア極東、韓国、中国等）の経済成長に伴い、貨物需要の増大が期待される。ある研究によると、北極海航路の構想として北海道苫小牧港に立ち寄り、上海、釜山をゴールにしたルートを提案している。青森県八戸港は国際コンテナ航路（中国、中国・韓国、北米）とつながり、飼料・穀物ターミナル、LNG基地の機能を備えている。いかにして津軽海峡を通る船に青森県に立ち寄ってもらえるかが今後の課題である。関係国との調整、国の方針など、北極海航路の実現はハードルが高いとみられるが、物流の拠点としての津軽海峡、八戸港の重要性は変わらない。

夢は大きく、地球温暖化は取組み次第で北国青森に豊かな北国の暮らし、EU、アジアとの経済交流を実現するキッカケとなる可能性がある。

第2節 衰退する地域公共交通とその影響

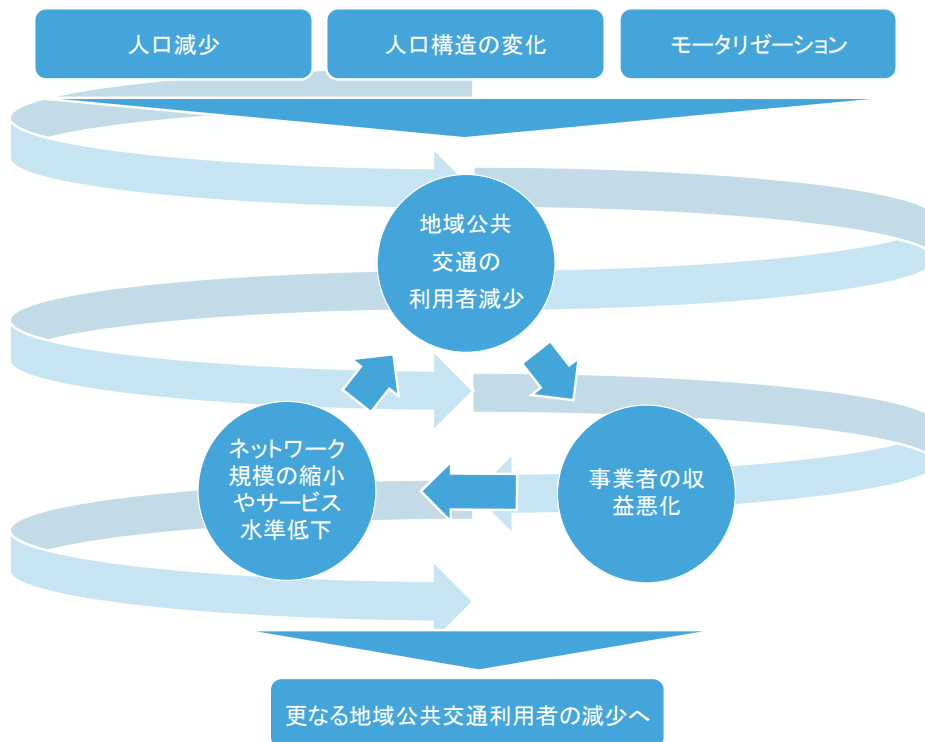
1 地域公共交通の衰退要因

では、一部の例外を除きなぜここまで地域公共交通が衰退するようになってしまったのでしょうか。ここからは、その要因について探って行きたいと思います。

(1) 地域公共交通における負のスパイラル

これまでみてきたように、地域公共交通の利用者の減少要因としては①人口の減少、②人口構造の変化、③モータリゼーションの進行が挙げられます。これらの3つの要素が絡み合い、地域公共交通の利用者減少と地域公共交通そのものの衰退につながっていると考えられています。具体的にどういうことなのか、下記のイメージ図を用いながら、もう少し詳細にみていきましょう。

図1-2-1 地域公共交通における負のスパイラル イメージ図



資料) 県統計分析課作成

この地域公共交通における負のスパイラル図は2段構成になっていることから、段別にその意味をみていくこととします。

まずは、上段にある3つの要素、「人口減少」「人口構造の変化」「モータリゼーション」について考えてみましょう。まずは「人口減少」です。これは言わずもがなですが、人口そのものが減少することで地域公共利用者数の絶対数が減少することを意味しています。続いて、「人口構造の変化」です。人口構造の変化の影響は、15～64歳の生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学者の減少や、高齢化により通勤を含めおでかけの機会が減少することで交通機関利用者が減少することを意味しています。最後は「モータリゼーション」です。この言葉のとおり、本県ではモータリゼーションが進行しており、その反動として地域公共交通の利用者が減少していることを意味し

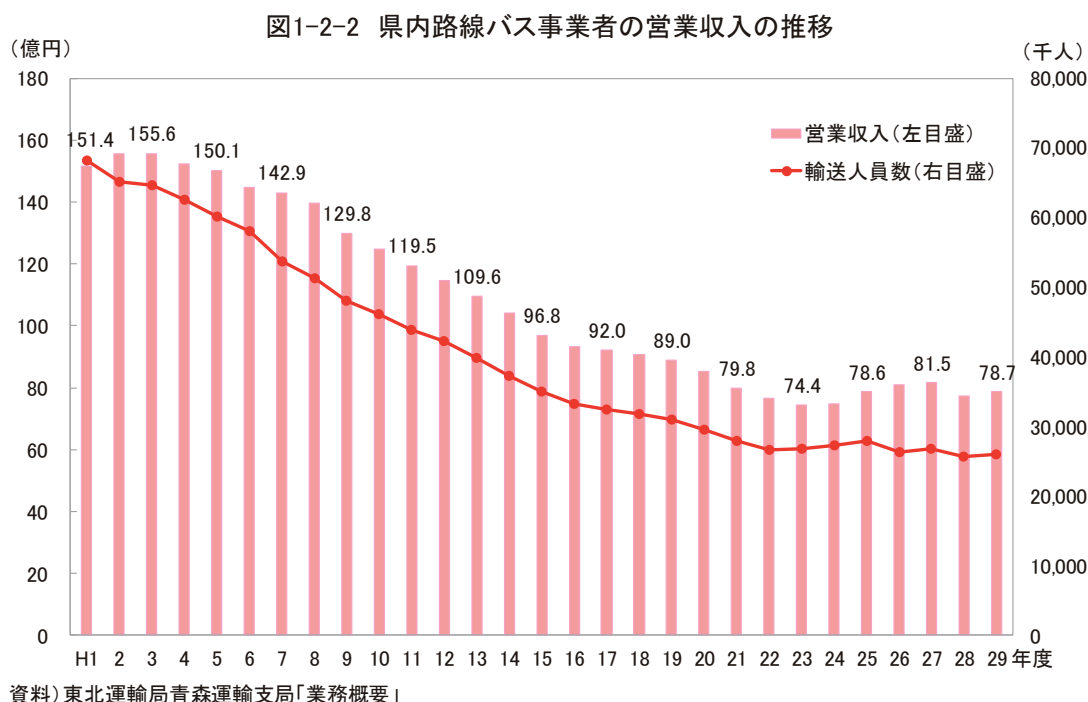
ています。このように、上段では「人口減少」「人口構造の変化」「モータリゼーション」の3つが進行することで、地域公共交通の利用者が減少していることを示しています。

次に2段目の意味について考えてみましょう。1段目の3つの要素により地域公共交通の利用者が減少するとどのような影響が生じるかを示したものです。1段目の影響による地域公共交通利用者の減少は、第1節でみてきたように交通事業者の営業収入の減少を招き、経営状況を悪化させます。そのような状況に陥ると、事業者としては経費を削減せざるを得なくなり、交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下につながっていきます。このように地域公共交通の接続や利便性の低下が生じてしまうと、今まで地域公共交通を利用していた者も不便を感じるようになり、やがては地域公共交通から自動車利用へ切り替えてしまうことが考えられ、利用者の更なる減少を招くこととなります。そして、更に利用者が減少し、地域公共交通の質が低下し、利用者離れが起き、再び利用者が減少していくという負のサイクルが生じていることを示しています。

このように、1段目の3つの要因による利用者の減少と2段目の負のサイクルによる利用者の減少が同時に生じることで相互に悪影響を及ぼし、更なる利用者減少を招いているという負のスパイラルが生じていることが、地域公共交通の利用者が減少している根本的な要因として考えられています。(図1-2-1)

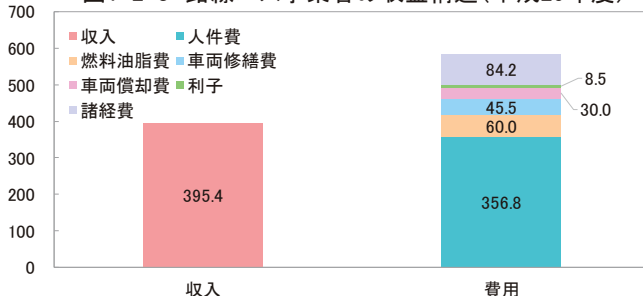
(2) 交通事業者の営業収支等の状況

地域公共交通利用者減少の状況については第1節でみてきましたが、次に、県内の路線バス事業者の営業収入はどのようになっているかみてみます。図をみると輸送人員数の減少に連動する形で営業収入も減少していることが良くわかります。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)の期間でみると、最も営業収入が多かった年は平成3年度(1991年度)で155億6,300万であったものが、最も少ない平成23年度(2011年度)には74億3,684万円まで減少しています。減少率に換算すると52.2%となっており、20年間で営業収入が半減している状況となっています。(図1-2-2)



さらに、平成 29 年度(2017 年度)のデータを使用して、県内路線バス事業者の収益構造をみてみましょう。これは、県内路線バス事業者がバスを 1 km 走行させるごとに、どれだけの収入と費用が生じるかを示したものです。1 km 走行するごとに 395 円の収入がありますが、逆に 585 円の費用が生じてしまうために、路線バスを 1 km 走行させる度に 190 円の赤字が生じているという状況になっていることがわかります。費用の内訳をみてみると、人件費が費用全体の約 61% を占めていますが、運転手や整備士の賃金等の安全運行の根幹に関わる部分であることから、削減しづらい経費となっており、路線バス事業が慢性的に赤字に陥ってしまう収益構造になってしまっていることがわかります。(図 1-2-3)

(円/km) 図 1-2-3 路線バス事業者の収益構造(平成29年度)



資料) (公社)青森県バス協会提供データにより作成

※保有車両30台以上を有し、協議運賃採用路線、路線不定期運行、区域運行、高速、観光を除く事業者の合計値。収入には「営業外収入」を含み、「諸経費」には税金(自動車税、自動車重量税)、自賠責保険料、運行委託費等が含まれる。

このような経営環境や収益構造であることから、県内の路線バス事業者は、運賃収入だけで路線を維持するのが困難になっているのが現状です。そのため、国、県、市町村がそれぞれの役割に応じて補助金を拠出して路線バスの赤字を補てんしており、その補助範囲は平成 29 年(2017 年)3 月末現在で全 1,019 系統うち 746 系統、つまり、7 割以上の路線が行政からの補助金等により維持されている状態となっており、国・県の補助を受けている系統は減少傾向にあるものの、市町村の補助を受けている系統は増加傾向にあります。(表 1-2-1)

表 1-2-1 公的補助系統数の推移

	全系統数	うち公的補助(委託)系統		補助なし
		国・県	市町村	
平成 22 年 3 月末	924	48	584	292
23 年 3 月末	932	46	609	277
24 年 3 月末	961	51	642	268
25 年 3 月末	965	48	656	254
26 年 3 月末	1,035	47	737	246
27 年 3 月末	998	45	711	242
28 年 3 月末	1,008	47	697	264
29 年 3 月末	1,019	46	700	273

資料)県交通政策課「地域間幹線系統確保維持補助金交付実績」より県統計分析課において作成

※「補助なし」には企業や高校PTAからの委託運行も含まれる。

次に、公表されている国・県の地域間幹線系統確保維持補助金の状況についてみてみます。この補助金は、例えば、通学や通勤、通院、買い物等の日常生活の足として都市部や周辺部等複数の市町村にまたがる広域路線に対するもので、補助要件は以下のとおりとなっています。

- ・複数市町村にまたがるもの(平成13年(2001年)3月31日における市町村の状態に応じて決定)
- ・運行回数が1日当たり3回以上
- ・輸送人員が15人から150人と見込まれるもの(計画平均乗車密度×計画運行回数)
- ・広域行政圏の中心市町村並びに準ずる市町村への需要に対応するもの

表 1-2-2 地域間幹線系統確保維持費の補助路線数及び補助金額の推移

	路線数	補助金計		国 (千円)	県		市町村	
		(千円)	対前年		(千円)	対前年	(千円)	対前年
平成16年度	70	575,409	85%	233,043	233,043	82%	109,323	104%
17年度	61	520,701	90%	200,351	200,351	86%	119,999	110%
18年度	62	512,314	98%	198,171	198,171	85%	115,972	97%
19年度	61	554,713	108%	208,799	208,799	104%	137,115	118%
20年度	57	632,850	114%	228,091	228,091	109%	176,668	129%
21年度	47	381,162	60%	133,455	133,455	59%	114,252	65%
22年度	48	372,498	98%	128,073	128,073	96%	116,352	102%
23年度	46	407,654	109%	145,529	139,878	109%	122,247	105%
24年度	51	376,703	92%	133,195	128,076	92%	115,432	94%
25年度	48	421,838	112%	151,487	145,707	114%	124,644	108%
26年度	47	394,910	94%	147,485	141,945	97%	105,480	85%
27年度	45	511,936	129%	201,019	189,420	133%	121,497	115%
28年度	47	622,681	122%	228,263	216,977	115%	177,441	146%
29年度	46	554,476	89%	199,627	191,180	88%	163,669	92%

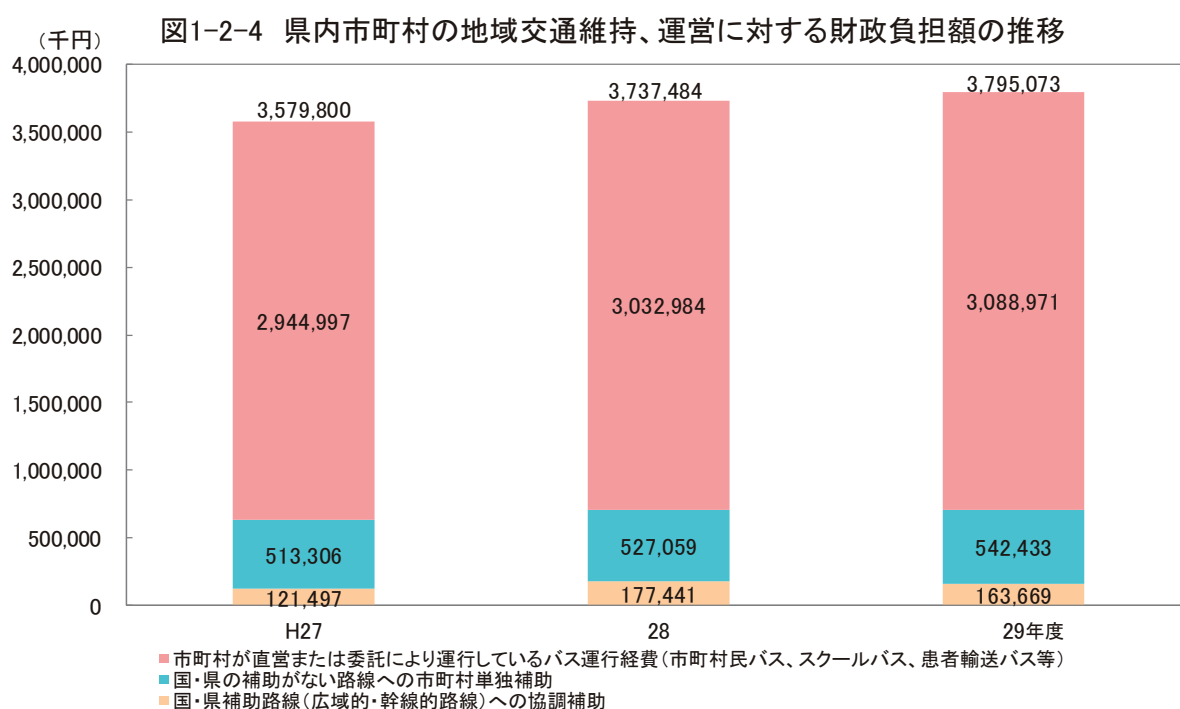
資料)県交通政策課「地域間幹線系統確保維持補助金交付実績」

国・県の地域間幹線系統確保維持補助金の交付実績の推移をみると、補助対象路線数は減少傾向にあり、また、補助金額は補助対象路線の赤字額によることから燃料価格等の動向に左右され増減しているものの、ほぼ5億円程度となっており、1系統当たりの赤字額が増加していることがうかがえます。なお、対象路線については、毎年度、補助要件、収支の状況により変化しますが、黒字化により補助対象外となった場合は問題ないのですが、利用者数が減少し、輸送人員が15人を下回り補助対象外となった場合は、その路線が廃止される恐れがあり、地域住民の移動に、大きな支障が生ずることは言うまでもありません。(表 1-2-2)

また、上記の広域路線補助の対象とならないことから、独自に事業者の運行しているバスに運行費補助を行っている市町村が全40市町村中28市町村あるほか、スクールバスや病院への送迎

を行う患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のための福祉バス等の運行費用も市町村が負担しており、その財政負担額は年々増加する傾向にあります。

ここで具体的な金額をみてみましょう。前者の広域路線への補助負担も含んだ市町村の地域交通維持、運営に対する財政負担合計額は、平成 27 年度(2015 年度)では 35 億 7,980 万円であり、直近の平成 29 年度(2017 年度)では 37 億 9,507 万円と対平成 27 年(2015 年)比で約 6%増加し、もうすぐ 40 億円台に到達しようとしています。(図 1-2-4)



資料) 県交通政策課が市町村からの回答を取りまとめた結果を基に県統計分析課において作成

※なお、運賃収入がある形態で運営しているものについての市町村負担額は、運賃収入を除いた額を計上。

鉄道事業については、第 1 節で、2000 年代に入り 3 事業者が路線廃止したことを記述しましたが、これ以前にも、弘南鉄道(株)黒石線が廃線となっています。黒石線は、下北交通(株)大畑線同様、旧国鉄の路線を昭和 60 年(1985 年)に引き継いだものですが、輸送人員の減少等のため、平成 10 年(1998 年)年 4 月 1 日に廃線となりました。このように、県内の中小民営鉄道事業者は、輸送人員の減少等により厳しい状況に置かれ、廃線に至るケースも発生しています。これらの廃止 4 路線については、路線バスにその役割を委ねており、廃線に当たって、地域住民の足を確保しています。(注:このほか、尻内駅(現、八戸駅)～五戸駅間を運行していた南部鉄道線が昭和 43 年(1968 年)5 月に発生した十勝沖地震による被害を受け、翌年 4 月 1 日に廃線となったが、本書では取り扱わないこととする。)

また、タクシーについても、第 1 節でみたように、輸送人員の減少と比例して、営業収入も大きく減少しています。最も収入が多かった平成 4 年度(1992 年度)には 328 億 3,666 万 6 千円あった収入が、直近の平成 29 年度(2017 年度)では 130 億 3,344 万 6 千円と 60.3%減少しています。(110 ページ、図 1-1-14)

また、輸送人員数と車両数における対平成元年(1989 年)の減少率を見比べると、輸送人員数は 72.7%減少しているのに対し、車両数は 28.3%の減少に留まっています。タクシー車両 1 台当た

りの営業収入は大きく低下しており、近年は、経営破たんするタクシー事業者も見受けられます。
(104 ページ、図 1-1-4・110 ページ、図 1-1-14)

2 地域公共交通の衰退がもたらす諸問題

これまで、本県の地域公共交通の現状とその利用者減の要因についてみてきました。ここからは、地域公共交通の衰退が私たちの生活にどのような影響をもたらすのかを考えていきます。具体的には、高齢者層等、自ら運転する自動車での移動が難しい者や、高校生等、公共交通がなければ日常生活の移動に制約が生じる者に着目した分析を中心に論じていきます。

(1) 人口減少・高齢化の進展に伴う生活環境の変化について

本県では急激に人口減少が進展するとともに、高齢化が顕著になってきていますが、住民、特に高齢者が、日常生活を送るうえで、その環境に変化が生じてきています。

まず、本県の生活に必要な食料品販売店や病院等の状況はどのようになっているのかをみていきます。

ア 食料品等の入手環境

はじめに、県内の自動車を持たない高齢者の買い物環境について調べてみましょう。ここでは、農林水産研究所の「食料品アクセスマップ」の調査結果を使用します。この食料品アクセスマップは、近年、飲食料品店の減少等に伴い、高齢者を中心に食料品の購入に不便や苦勞を感じる「食料品アクセス問題」が顕在化していることから、どこで食料品アクセス問題が発生しているかを視覚的に把握するため、平成 27 年(2015 年)国勢調査及び平成 26 年(2014 年)商業統計を元に作成されたものです。なお、ここに言う食料品アクセス困難人口とは、店舗まで 500m 以上かつ自動車利用困難な 65 歳以上の高齢者を指し、店舗には、食肉、鮮魚、野菜、果物の各小売業、百貨店、総合スーパー、コンビニエンスストアが含まれています。

青森県における食料品アクセス困難人口の時系列推移をみると、平成 27 年(2015 年)は、10 年前の平成 17 年(2005 年)と比較すると、65 歳以上では 1 万 9 千人、率にして 16.8%の増加となっています。同じく、75 歳以上では 3 万 1 千人、率にして 52.5%と大幅に増加する結果となっています。(表 1-2-3)

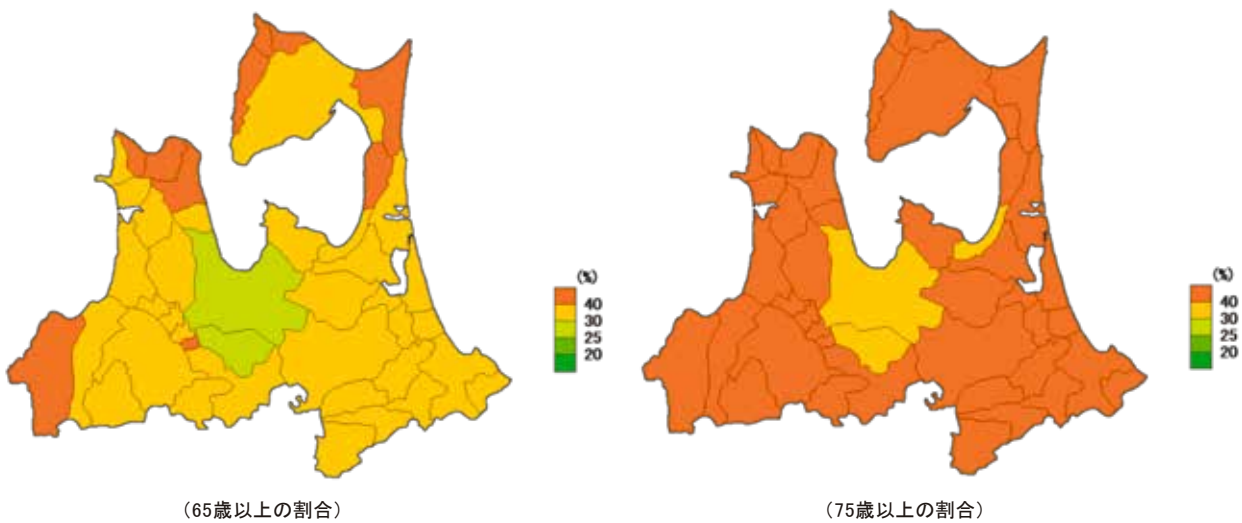
また、県内市町村別に食料品アクセス困難人口の割合をみると、65 歳以上については、今別町、外ヶ浜町、深浦町、田舎館村、横浜町、大間町、東通村、風間浦村、佐井村が 40%を超える高い水準にあり、反対に青森市、黒石市が 30%以下という水準になっています。続いて、75 歳以上の割合をみると、青森市と黒石市、野辺地町が 40%以下の水準となり、それ以外の全市町村は 40%を超える水準となっています。(図 1-2-5)

表1-2-3 食料品アクセス困難人口の推移(青森県)

(単位:千人)

	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)
65歳以上人口	113	119	132
75歳以上人口	59	72	90

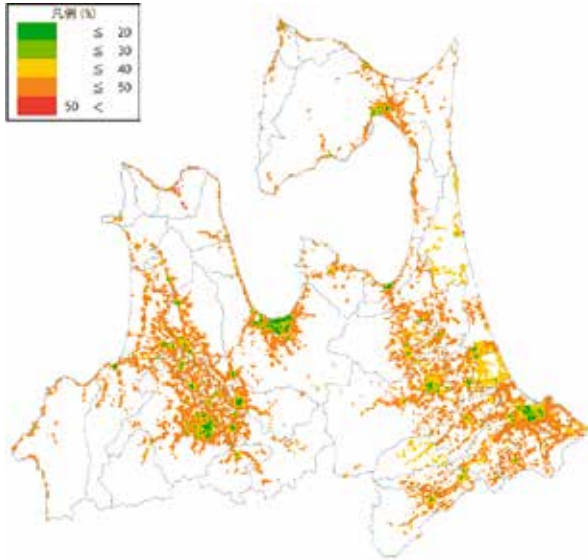
図1-2-5 県内市町村別 食料品アクセス困難人口の割合(2015年)



資料)農林水産政策研究所「食料品アクセスマップ」

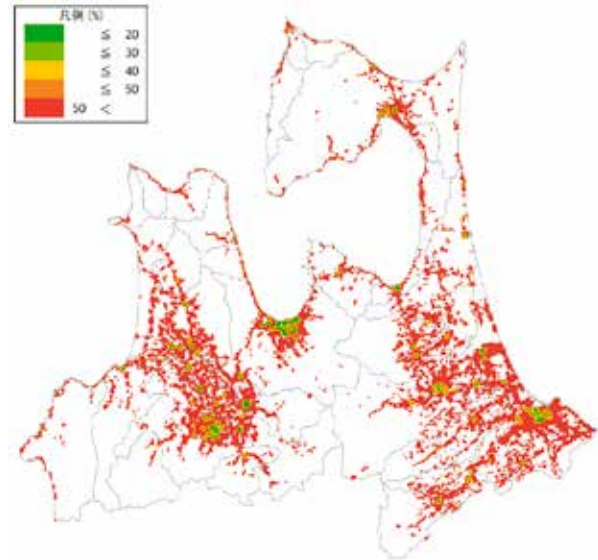
さらに、65歳以上の食料品アクセス困難人口について500mメッシュ(総務省が定める「標準地域メッシュ(1辺1kmの正方形)」の2分の1地域メッシュ)ごとに県内の状況をみると、各市町村の市街地等を中心に緑色20%未満の地域がみられますが、その周辺部になると一気にオレンジ色で示される40%超50%以下の地域が広がっていることがわかります。また、75歳以上の食料品アクセス人口割合の500mメッシュをみても、市街地以外は困難人口の割合が高くなる傾向は一緒ですが、その割合は赤色で示される50%より大きい地域となっており、65歳以上より75歳以上の高齢者の食料品アクセス問題が深刻であることがわかります。また、総じてみると、食料品アクセス困難人口割合については、市街地とそれ以外の地域での2極化が進んでいますが、多くの地域で、何らかの交通機関を利用しないと食料品を購入できない者が増加しています。(図1-2-6~7)

図1-2-6 65歳以上 食料品アクセス困難人口割合(2015年)



資料)農林水産研究所「食料品アクセスマップ」

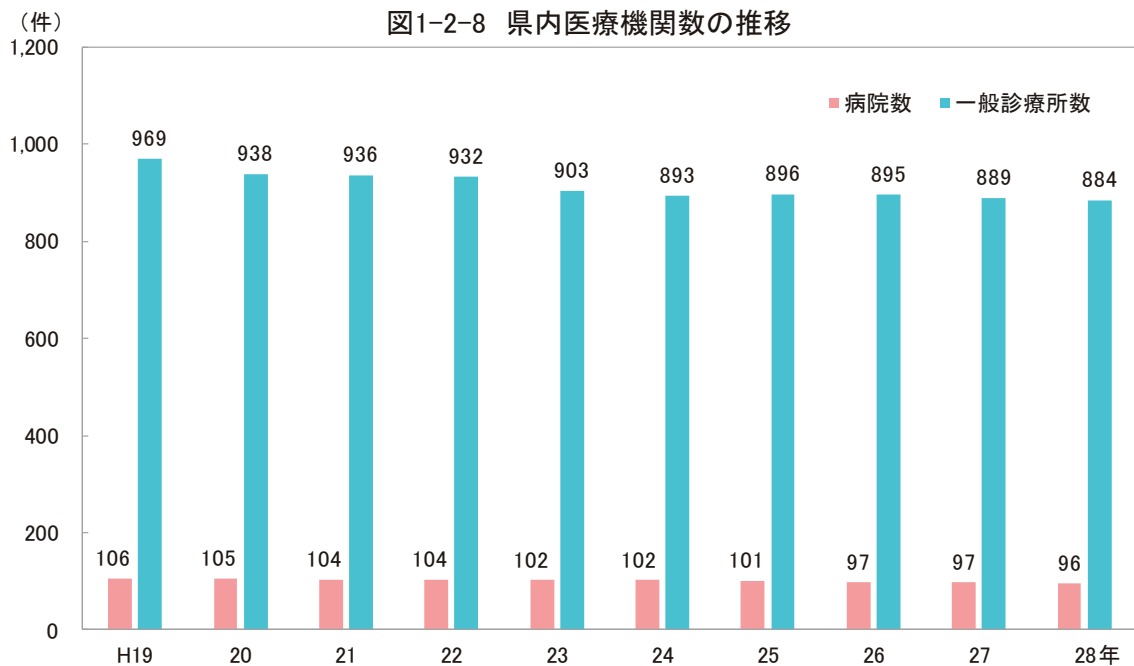
図1-2-7 75歳以上 食料品アクセス困難人口割合(2015年)



資料)農林水産研究所「食料品アクセスマップ」

イ 医療機関数の推移と最寄りの医療機関への距離

続いて、医療機関数の推移についてみてみましょう。平成19年(2007年)以降の推移をみると、患者20人以上の入院施設を有する病院については微減傾向にあり、この9年間で10件減少しています。そして、私たちの身近にある、患者の入院施設を有しないもの又は患者19人以下の入院施設を有する一般診療所については、9年間で85件減少しています。(図1-2-8)



資料)県健康福祉部「保健統計年報」
※各年とも10月1日現在の値

加えて、総務省の住宅・土地統計調査を利用して、65歳以上の高齢者のいる世帯住居と最寄りの医療機関の距離(道路に沿った最短距離)についてもみてみます。全国の結果をみると、生活機能が集約している東京都等の大都市圏の影響を受け、最寄りの医療機関までの距離が「250m未満」が全体の29.4%と最も多く、次いで「250m～500m」が26.1%、「1,000m以上」が22.8%の順になっており、医療機関までの距離が1km以上の住居に住む世帯の割合は2割程度となっています。逆に、本県の場合は「1,000m以上」が47.3%と最も高く、次いで「500m～1,000m」が21.8%、「250m～500m」が16.8%の順になっており、医療機関までの距離が1km以上の住居に住む世帯の割合は4割以上という結果となっています。更に75歳以上の世帯に限定して分析してみると、全国、本県ともにボリュームゾーンの傾向について変化はありませんが、1km以上の居住に住む世帯の割合が、全国では25.3%と2.5%ポイント増加、本県では49.5%と2.2%ポイント増加となっています。このように、本県における75歳以上の高齢者のいる世帯の約半数が医療機関から1km以上離れた居住に住んでいるという結果は特に注目すべき点と考えます。(図1-2-9～12)

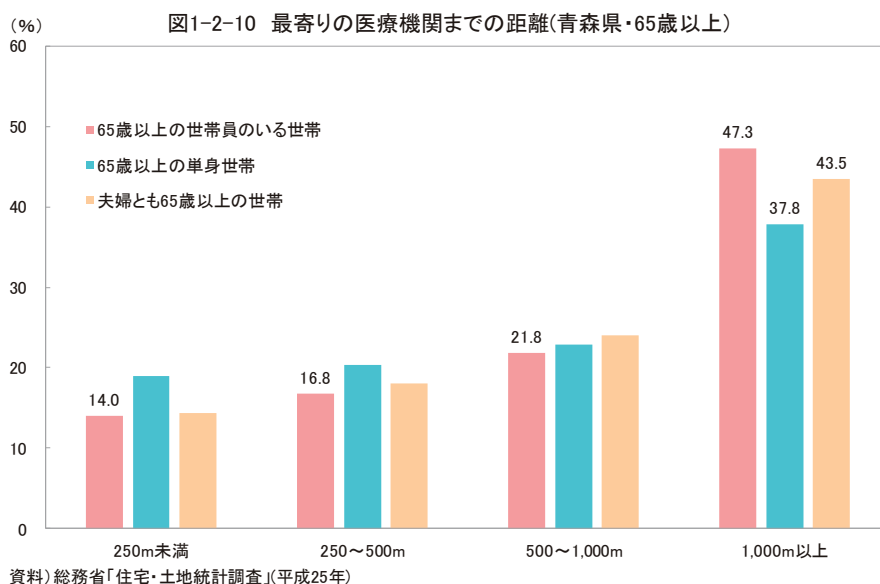
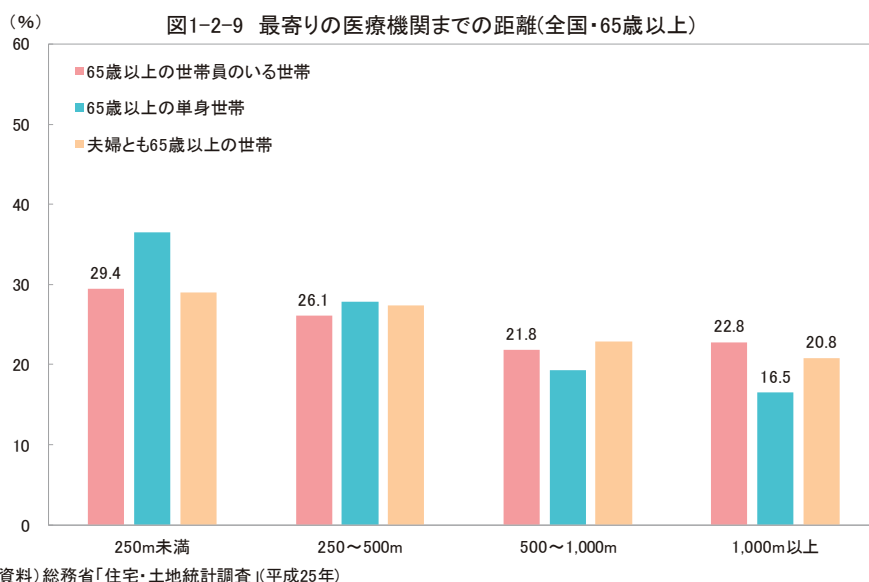
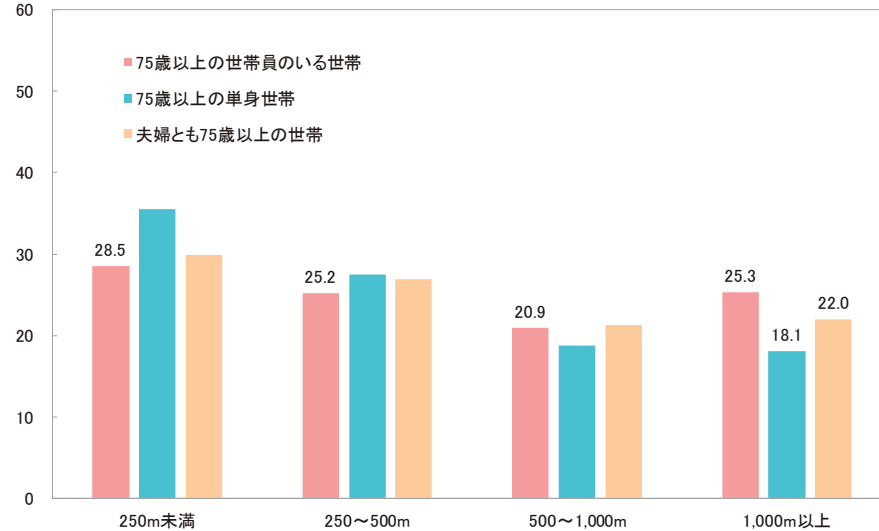
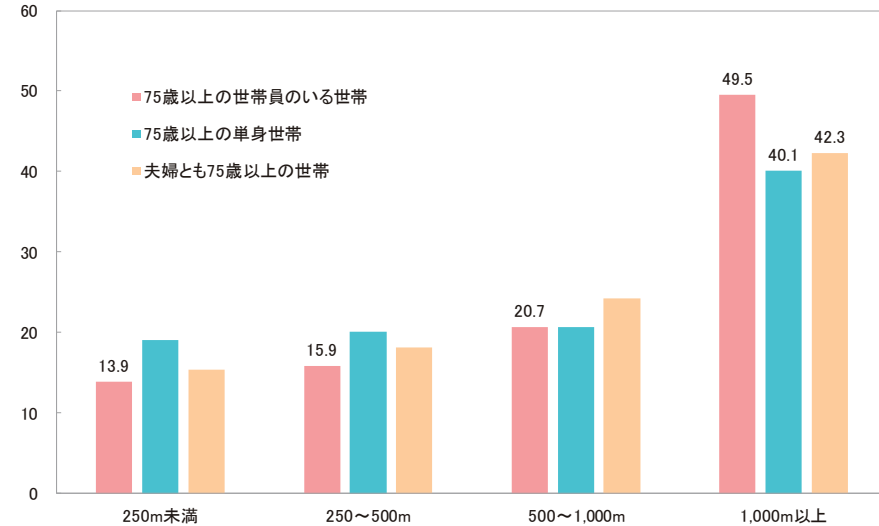


図1-2-11 最寄りの医療機関までの距離(全国・75歳以上)



資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(平成25年)

図1-2-12 最寄りの医療機関までの距離(青森県・75歳以上)



資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(平成25年)

以上より、高齢者世帯、特に75歳以上の高齢者がいる約半数の世帯については、徒歩による医療機関へのアクセスが難しいという生活環境にあると考えられるとともに、医療機関が減少傾向にあることから、今後も、何らかの交通機関を利用しないと、医療機関へのアクセスが困難な世帯が増加していくものと考えられます。

(2) 高齢化の進展に伴い増加する交通弱者

第2節で簡単に触れましたが、本県では全国を上回る早いスピードで高齢化が進展しています。本県では、平成37年(2025年)に老年人口のピークを迎え、平成57年(2045年)には総人口の約半分が65歳以上の高齢者となる見込みです。このような状況にあって、暮らしの基礎単位となる世帯はどのように変化しているのかみてみましょう。

本県の65歳以上の高齢者がいる世帯をみると、平成27年(2015年)では、世帯数は20万8,750

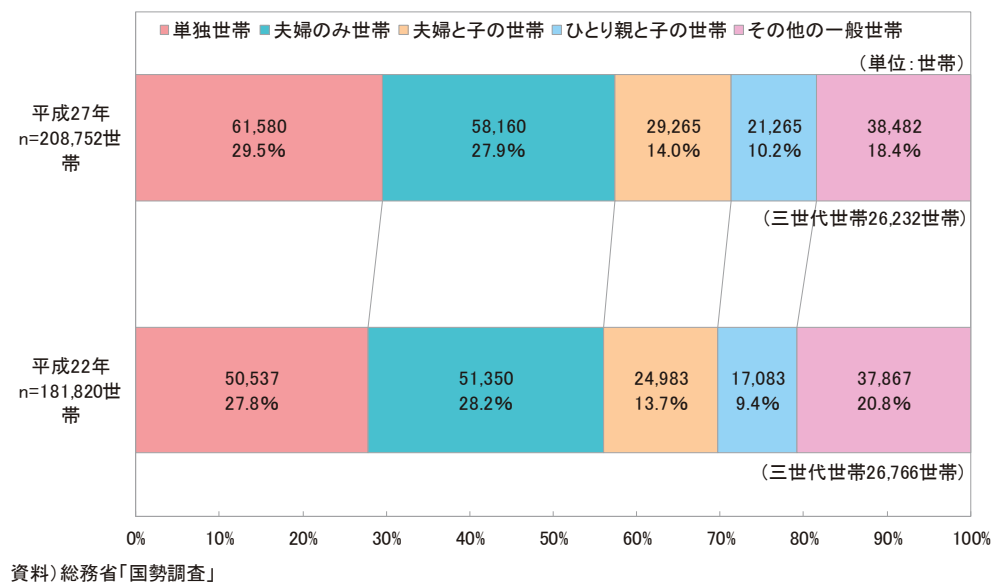
世帯となり、全世帯(一般世帯 50万7,766世帯)に占める割合は41.1%となっており、平成22年(2010年)と比べると2万6,932世帯、率にして14.8%の増加となっています。

これを世帯構成(家族類型)別にみると、本県では一人暮らしの65歳以上の高齢者世帯である「高齢単独世帯」は6万1,580世帯(65歳以上の高齢者のいる世帯に占める割合は29.5%)、夫が65歳以上で妻が60歳以上の夫婦のみの世帯である「高齢夫婦世帯」が5万8,160世帯(同27.9%)となっており、両者を合わせた世帯数は11万9,740世帯(同57.4%)となり、全世帯に占める割合は23.6%となっています。

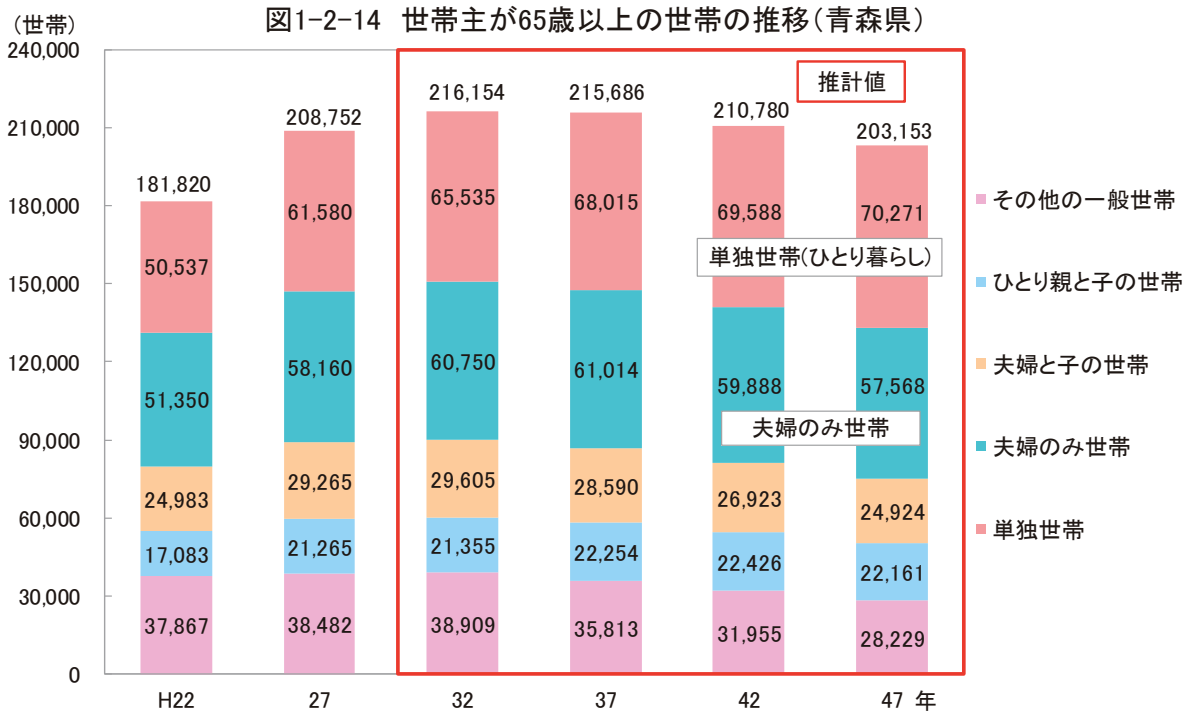
また、平成22年(2010年)の世帯構成と比較しても、高齢単独世帯数は1万1,043世帯の増加、高齢夫婦世帯は6,810世帯の増加となっており、高齢者だけで生活を支える高齢者単独世帯、高齢夫婦世帯の双方が増加していることがわかります。(図1-2-13)

続いて、高齢者世帯の推移と将来推計の結果をみてみます。なお、将来推計世帯数においては、世帯主の年齢階級別に世帯数を推計していることから、「65歳以上の高齢者のいる世帯」という定義ではなく「世帯主が65歳以上の世帯」という定義を用いていることに留意が必要です。

図1-2-13 65歳以上の高齢者のいる世帯(青森県)

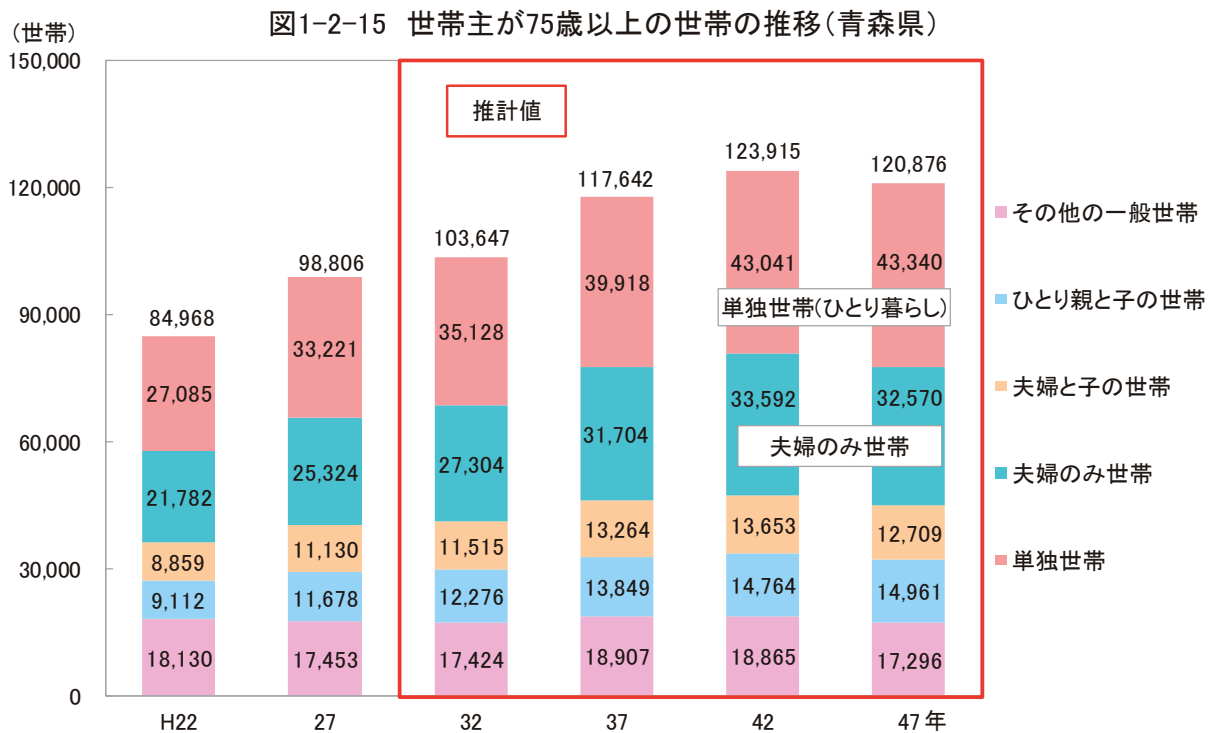


将来推計世帯数においても、単独世帯及び夫婦世帯が増加傾向にあることがわかります。平成32年(2020年)の単独世帯数は6万8,015世帯と6,435世帯(10.4%)の増加となっており、同じく夫婦のみ世帯数も6万1,014世帯と2,854世帯(4.9%)の増加と推計されています。この結果から両者を合わせた世帯数は12万9,029世帯(平成27年(2015年)比較で7.8%増)となり、全世帯に占める割合は27.3%まで増加することとなります。加えて着目して欲しいのは、夫婦のみ世帯は平成37年(2025年)をピークに減少傾向となりますが、単独世帯はその後も増加を続け、平成47年(2035年)には7万271世帯まで増加することという推計結果となっています。(図1-2-14)



資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「世帯数の将来推計」

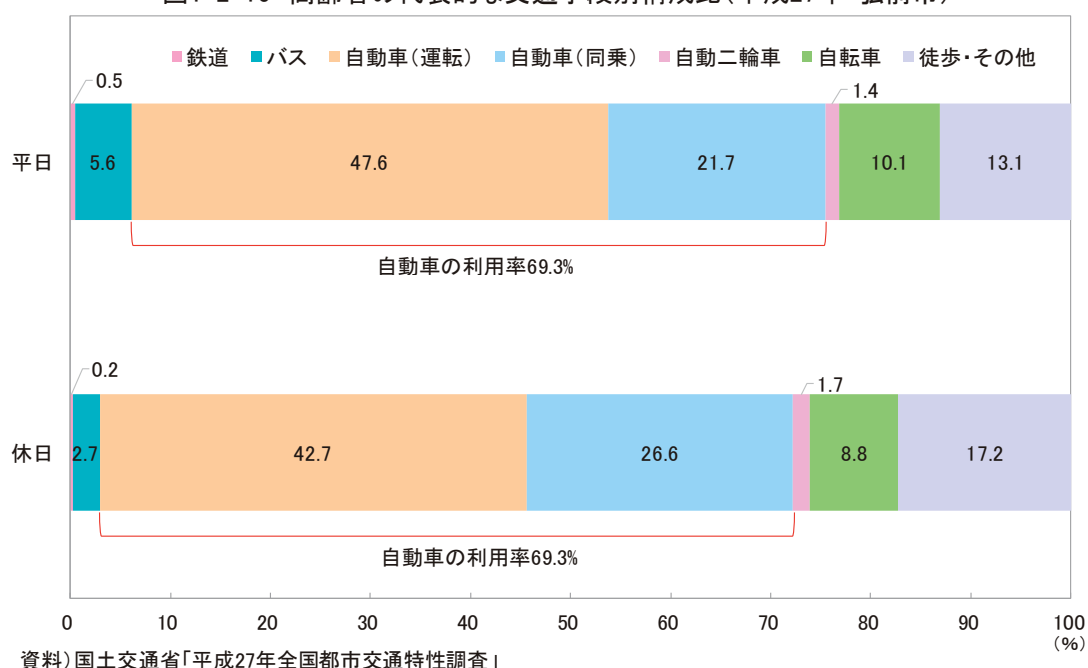
また、75歳以上の後期高齢者の世帯の将来推計をみると、こちらも単独世帯と夫婦のみ世帯が増加傾向にあり、夫婦のみ世帯は平成42年(2030年)の33,592世帯をピークに減少していきますが、単独世帯は増加を続けるため、75歳以上の後期高齢者だけで生活しなければならない世帯が今後も増加することがわかります。(図1-2-15)



資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「世帯数の将来推計」

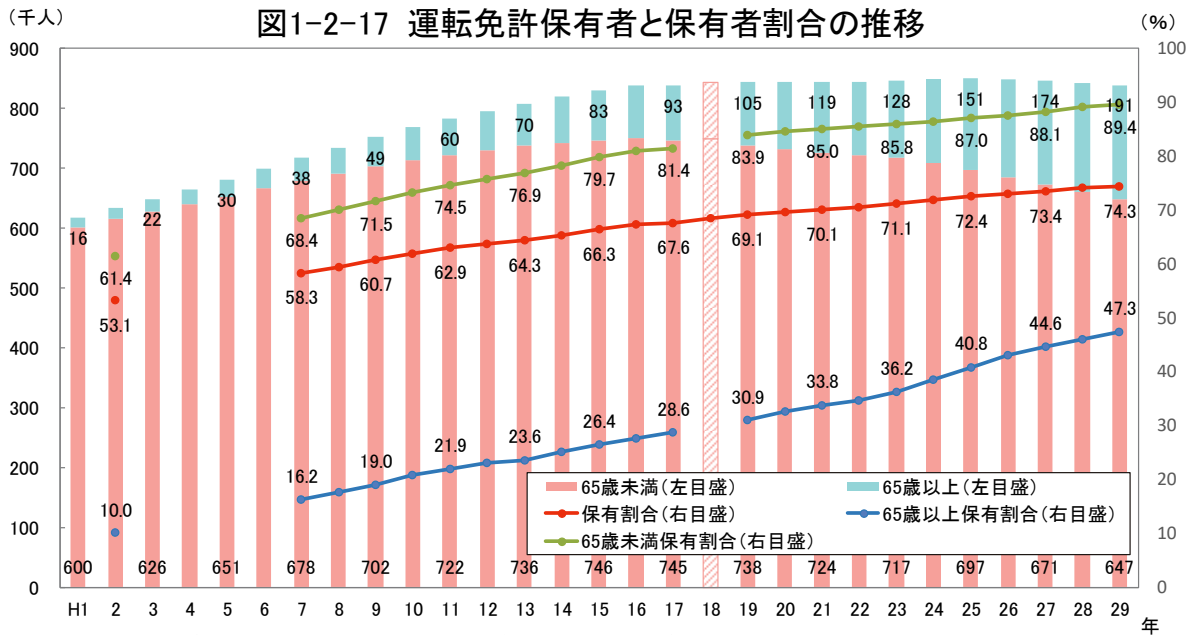
では、本県の高齢者の移動手段の実態はどのようになっているのでしょうか。平成27年(2015年)に実施された国土交通省の「全国都市交通特性調査」において弘前市が調査対象となっていることから、その結果をみてみましょう。本調査では、外出の目的を「買い物」に限定したものではありませんが、65歳以上の高齢者が平日、休日にどのような交通手段を用いて外出をしているかを調べています。弘前市の人口は約17万人であることから、118ページ、図1-1-26の内閣府調査では中都市に該当し、自動車の利用率は約5割との結果になります。しかし、「全国都市交通特性調査」においては、平日、休日双方において約7割の自動車利用率となっています。「全国都市交通特性調査」では、使用目的に通勤や通院といった目的での使用も含まれていることから、利用率が高めに出るといえる点にも留意が必要ですが、総じて自動車の利用率が高くなっている状況がうかがえます。(図1-2-16)

図1-2-16 高齢者の代表的な交通手段別構成比(平成27年・弘前市)



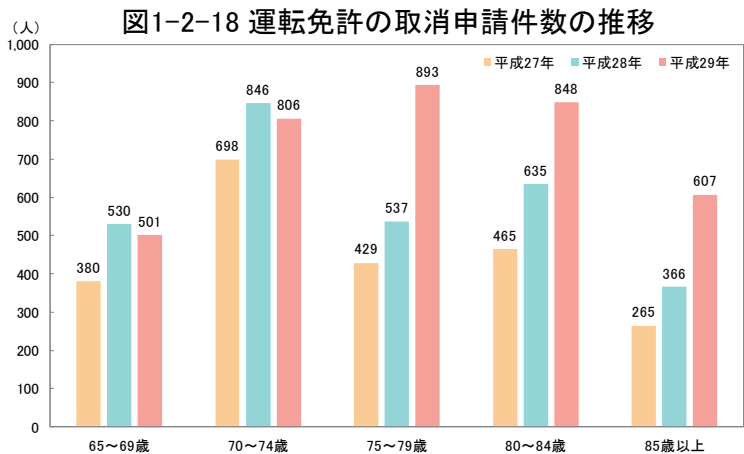
このように、本県の高齢者の移動については、自ら運転する自動車によるものや自動車への同乗が多くなっています。ここで、本県の普通自動車が運転可能な運転免許(第1種及び第2種の、大型・中型・準中型・普通運転免許)の保有者全体の推移をみると、人口減少が進行する中であっても、ここ10年は横ばい傾向ではありますが、長期的には増加を続けてきました。また、県内15歳以上人口に占める運転免許の保有割合も年々上昇を続け、平成29年(2017年)では74.3%となり、15歳以上の県民の約4人に3人は運転免許を保有している状況となっています。

他方、65歳以上・以下の年齢別でみると、65歳以下の保有者は減少傾向にあるのに対し、65歳以上保有者は増加傾向となっていることがわかります。しかし、本県の15歳以上の者と65歳以上の者の運転免許保有率を比較してみると前者は74.3%となっていますが、後者は47.3%となっています。65歳以上の者の運転免許保有率は、運転免許保有率の高い年齢層が年齢を重ねていくことで高まりつつあるものの、運転免許を持たない高齢者が多くいることもわかります。(図1-2-17)



資料)総務省「国勢調査」、警察庁「免許統計」、県統計分析課「青森県の推計人口年報」、青森県警「交通年鑑あおもり」
 ※18年は、年齢別保有者数データの欠損のため、合計値のみ掲載。
 運転免許保有者数は、普通自動車運転可能な第1種及び第2種の大型、中型、準中型、普通免許保有者数とした。
 保有割合は免許保有者数を15歳以上人口で除して、65歳以上保有割合は65歳以上免許保有者数を65歳以上人口で除して算出。
 平成18、29年の運転免許保有者数は警察庁「免許統計」、他の年は青森県警「交通年鑑あおもり」によるが、とりまとめ方法に差があることから取扱いに注意すること。

また、その一方で、身体機能の低下や運転の必要がなくなった等の理由により、免許証の有効期間内に免許証を返納する取消申請件数の推移をみると、65歳以上の各年齢層において申請数が増加傾向にあり、特に75歳以上で大幅に増加しています。(図1-2-18)



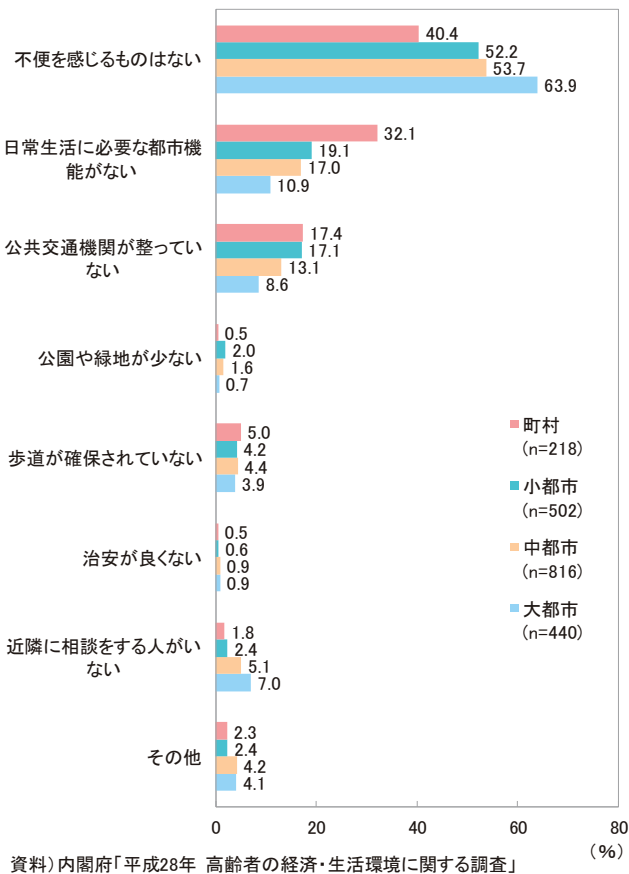
資料)警察庁「運転免許統計」

この取消申請増加の背景には、青森県警察本部が取り組んでいる「運転免許自主返納者支援事業」の浸透

が要因の1つとして挙げられます。この事業は運転免許を返納した高齢者が安心して外出し、買い物や通院、旅行等へ出掛けることができるように、地域全体で暮らしをサポートし、運転免許を自主的に返納しやすい環境づくりを行うものです。具体的には支援協賛店等を募り、運転免許を自主的に返納した高齢者に対して路線バスやタクシー運賃割引、買い物時の商品割引、商品宅配サービス等を提供することで高齢者の生活を支えます。

さらに、内閣府の「平成28年(2016年) 高齢者の経済・生活環境の調査」により、現在の居住地に住み続ける場合、日常生活に不便を感じるかどうかの回答結果をみます。これによると、「不便を感じるものがない」が大都市では63.9%と高い割合にありますが、都市規模が小さくなるごとにその割合が低下し、町村では40.4%となっています。とりわけ、町村における「日常生活に必要な都市機能(医療機関、福祉施設、商業施設、金融機関等)がない」という回答が32.1%と非常に多くなっており、先にみた医療機関の減少や食料品の入手が困難になっている状況と整合しています。加えて、町村や小都市では「公共交通機関が整っていない」と指摘する声が約17.4%と次いで多くなっています。(図 1-2-19)

図1-2-19 今後不便を感じるであろう住環境



これまでみてきたように、本県においても、徒歩圏内に医療機関や商業施設がないために、通院や食料品等の買い物の手段を自分の運転する自動車によって確保している現状や日常生活に必要な都市機能のないことや公共交通機関が整っていないことに不安を感じていることがよくわかりました。今後、単独及び夫婦のみの高齢者世帯の増加が見込まれる状況下にあっては、このような状況を放置しておくことは望ましいとは言えません。現在は、自動車の運転ができるからこそ買い物や通院が可能となり、生活が成り立っていると言えますが、逆を言えば徒歩圏内で生活を完結させることができる環境が失われているということとなります。つまり、加齢によって自動車の運転が難しくなっても、買い物をお願いできる家族等がいなければ、自動車を手放すことが事実上困難となります。

このような状況を打開するには、地域において日常生活に必要な食料品販売店や診療所を増加させる方策も考えられますが、人口が減少する昨今の社会情勢では難しいと言わざるを得ません。

従って、現在はハンドルを握り自動車を運転して買い物や通院する高齢者も多い状況であっても、今後、確実に訪れる加齢による自動車運転能力の喪失者の増加に備え、その人たちの生活や移動手段を確保するためにも、地域公共交通の維持・活性化が大きな社会的課題となっています。

(3) 高等学校統廃合への対応

115 ページの図 1-1-21 「高等学校生徒数の推移」で示したとおり、本県の高校生数は少子化の影響を受けて減少の一途を辿ると予想されています。平成38年(2026年)の推計高校生数は2万8,867人となり、平成元年(1989年)の約4割の水準になります。

県教育庁では、社会の急速な変化や生徒数の更なる減少等を踏まえ、本県の生徒一人一人に、これからの時代に求められる力を育むため、青森県立高等学校教育改革推進計画基本方針及び第1期実施計画(平成30年度(2018年度)～平成34年度(2022年度))を定め、各地域の実情に配慮するとともに、学校規模の標準⁵を踏まえた計画的な学校配置等の充実した教育環境の整備を進めることとしています。

具体的には、第1期実施計画の考え方として、学校規模の標準を踏まえ、6地区ごとに、中学校卒業予定者数の推移、産業動向、中学生のニーズ等に対応するとともに、公共交通機関の利便性等を考慮しながら、統合等を含む計画的な学校配置を進めることとしています。(図1-2-20、表1-2-4)

また、学校規模の標準に満たない高等学校のうち、募集停止等により高等学校への通学が困難な地域が新たに生じることとなる高等学校については、地域における通学状況を考慮した上で、地域校として配置し、高等学校教育を受ける機会を確保することとしています。

高等学校教育改革の結果として、生徒の通学環境が少なからず変化することも想定されます。地域公共交通の衰退が進行し、通学困難という理由により、本県の将来を担っていく子どもたちの進路選択の幅が狭まるようなことがあってはなりません。子どもたちの将来の夢を実現できるよう、通学手段としての地域公共交通を維持・確保していくことが求められます。

図1-2-20 第1期実施計画における統廃合対象校概要図



資料)県教育庁

⁵ 学校規模の標準

- 基本となる学校 … 1学年当たり4学級以上
- 普通科等の重点校 … 1学年当たり6学級以上
- 職業教育を主とする専門学科の拠点校 … 一つの専門学科で1学年当たり4学級以上

表1-2-4 第1期実施計画における統廃合の状況

内容	東青地区	西北地区	中南地区	上北地区	下北地区	三八地区
統 合		【H33年度】 ■金木高校 ■板柳高校 ■鶴田高校 ■五所川原工業高校 (※使用校舎は五所川原工業高校)	【H32年度】 ■黒石高校 ■黒石商業高校 (※使用校舎は黒石高校)	【H33年度】 ■十和田西高校 ■六戸高校 ■三本木農業高校 (※使用校舎は三本木農業高校)		
募集停止 (単独)	【H31年度】 ■青森東高校平内校舎				【H31年度】 ■大湊高校川内校舎	【H32年度】■五戸高校

資料)県教育庁

※学級規模の地域校として配置している青森北高校今別校舎、木造高校深浦校舎、中里高校及び田子高校については、募集人員に対する入学者数の割合が2年間継続して2分の1未満となった場合には、募集停止等に向けて、当該高校の所在する市町村等と協議することとしている。

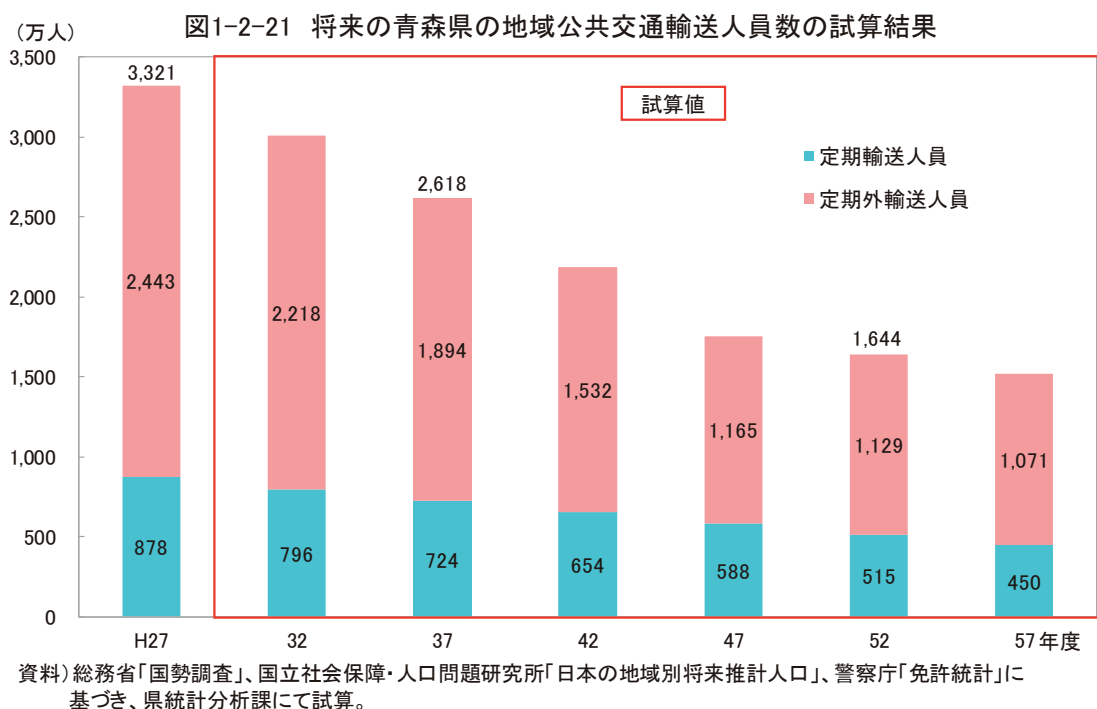
(4) 地域公共交通利用者の減少と公費負担の増加

本県の人口については、今後も、減少していくことが見込まれていますが、地域公共交通利用者についても、これまでと同じような利用のされ方が続くのであれば、それに比例して減少していくことは明白です。

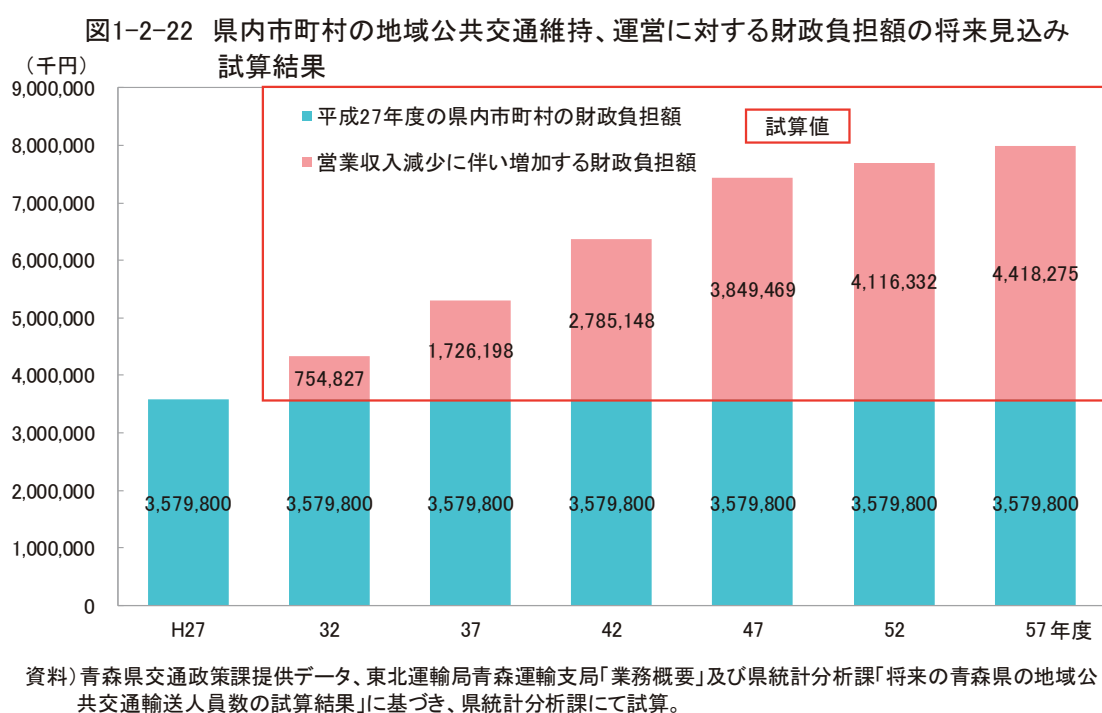
ここで、人口減少に伴う、将来の地域公共交通利用者数について、簡易的に試算してみます。試算の条件は、以下のとおりです。

- ① 人口については、平成27年(2015年)国勢調査(総務省)結果、及び、日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)を用いる。
- ② 地域公共交通利用者のうち、定期輸送人員数は、就業者数、通学者数から試算し、定期外輸送人員数は、非就業・非通学者数から試算する。なお、就業者数、通学者数は、人口に対して一定の割合で推移するものとする。
- ③ 定期輸送人員数を試算するにあたって、平成22年(2010年)国勢調査の「居住地からの通学・通勤に普段利用する交通手段」の利用交通機関の割合を用いることとし、自転車・オートバイ利用者については、冬季間、公共交通機関を利用するものとして、その3分の1を公共交通機関利用者に計上する。
- ④ 定期外輸送人員の試算にあたっては、運転免許保有状況が公共交通利用に影響を与えることから、運転免許非保有者人数を基に試算する。なお、高齢者の運転免許保有率は、今後、20年で、全年齢平均の保有率程度に上昇するものとする。

試算の結果は、図1-2-21のとおりですが、本県の地域交通公共利用者は、人口減少に伴い、平成37年(2025年)には、平成27年(2015年)の78.8%に、平成52年(2040年)には49.5%と半減するという結果になりました。



このように、地域公共交通利用者が減少するという事は、そのまま交通事業者の運行収入の減少につながります。第1節でみたように、現在でも路線バス事業者の営業収入は赤字となっており、公費負担によって地域交通が支えられています。引き続き、現在の地域交通ネットワークを維持していくためには、更なる公費負担が必要となることは明白です。129 ページの図 1-2-4 で示したとおり各自治体等の地域交通維持、運営に対する財政負担が、どんどん膨らんでおり、平成27年度(2015年度)では35億7,980万円、平成29年度(2017年度)には37億9,507万円ともうすぐ40億円台に到達しようとしています。利用者の減少を公費により補てんしようとすると、平成37年度(2025年度)には、さらに17億円程度、平成52年度(2040年度)には、41億円程度の営業収入減少が見込まれることから、同額の追加負担が必要なことになります。(図1-2-22)



なお、この試算については、利用者が減少したとしても、現行のバス路線がそのまま運行されるものとして試算を行ったものであり、利用者の減少に伴い、国庫補助路線が補助対象外となった場合等は、県内自治体の財政負担がさらに増加する恐れもあります。また、鉄道については、赤字補てんを行う制度が、現状では存在しないことから、利用者の減少に伴う営業収入の減少は、路線の存続を危うくさせる恐れがあります。

ここまでみてきたように、本県の地域公共交通は、人口減少、人口構造の変化、モータリゼーションの進展により、地域公共交通利用者の減少、交通事業者の収益悪化、交通ネットワークの縮小・サービス水準低下といった負のスパイラルに陥り、各自治体においては地域内交通ネットワーク維持のため、多額の財政負担を強いられ、その額は増加傾向にあります。一方で、人口減少に伴う食料品店や病院・医院の減少が続いており、県民が、住み慣れた地域で生活を続けるためには、地域公共交通が欠くことができないものとなっています。

第2章では、負のスパイラルを断ち切り、交通ネットワークをどのように維持・活性化していくのか、その方法について考えていきます。

弘前大学大学院 地域社会研究科 教授 佐々木 純一郎

近年、地域商社が注目されている（例えば内閣府まち・ひと・しごと創生本部「地域商社事業」<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/about/chiikisyousya/index.html>。2019/2/27 閲覧）。筆者は、2019年1月、一般財団法人こゆ地域づくり推進機構（略称：こゆ財団。宮崎県児湯郡新富町。https://koyu.miyazaki.jp/?page_id=8。2019/2/27 閲覧）を訪問する機会に恵まれた。筆者が「地域商社」をインターネットで検索した際にトップに出たのが、こゆ財団（以下、財団）であり、全国から注目されている組織である。特徴を一言で要約すると「特産品開発と人材育成による強い地域経済づくり」である。2017年4月、財団は町の300万円の出資により設立された。ミッションは「強い地域経済をつくる」であり、持続可能性を考え、10年で100社創業、1000人の雇用を目標としている。設立以来、短期間で急成長している。例えば財団はふるさと納税の運営を新富町から受託しており、そのふるさと納税寄附額は、2017年に9億3,000万円となり、前年の4億3,000万円を倍増させている。財団には農家とのネットワークがあり、季節に合わせたベストな農産物、ベストな生産者を地域商社として選択。集荷した野菜や果物を定期便として全国に届けることが主要な売り上げにつながっている。またライチの加工品などを市場に出していこうとしている。自主財源（物販など）は2017年度で約2,880万円である。ふるさと納税寄附額の6%を主に人件費にあてている。だが同社の最大の魅力は、起業家を育成する人材育成である。起業塾「宮崎ローカルベンチャースクール」を2018年11月から6回にわたって開校し、20名が参加した。新富町でも1泊2日のフィールドワークをしている。農業や観光、特産品の現状を見学し、地域課題を解決するためのビジネスプランを考えてもらった。その結果、受講生のうち2名が2019年4月から新富町に移住することとなった。このようにして新富町内での起業家を育成している。

また財団は「世界一チャレンジしやすい町」というビジョンを持っている。このように非常に開放的な地域性の背景要因として、新富町の一部が、江戸時代に高鍋藩領であったことも推察される。高鍋藩は、米沢藩の名君・上杉鷹山の実家であり、九州と東北をむすびつける地域間交流は、これまでの東京一極集中とは異なる視点を与えてくれるのではなかろうか。また、財団は町の総合政策課とは毎日相談しながらいっしょに事業を進めている。財団設立者は町長であり、役場との関係性や商工会との連携が町民に安心感を与える要素になっている。地域との連携では、JAや商工会をリスペクトし、地道にオープンなスタンスで対話している。財団は行政にはないスピード感で事業を実行する経営を志向しており、新時代にふさわしい地域内連携像を提示しているといえよう。

以上のような「特産品開発と人材育成による強い地域経済づくり」は、その対象領域を拡大して考えることも可能である。例えば、地方におけるイノベーション（技術革新）とまちづくりの連動や融合を課題として指摘する意見もある（根岸裕孝（2019）「東九州メディカルバレー構想」、山崎朗編『地域産業のイノベーションシステム』学芸出版社）。

行政の分野横断的取り組みが本当に求められている。こゆ財団の取組は、人口約1万7千人の新富町だからこそできたといえるかもしれない。だが少子化・高齢化・人口減少の中で、自らを変革し、時代に適合させ生き抜いていく力は、行政、企業そして大学などを問わずに必要とされているはずである。その意味では産学官連携も新しい視点から再構築されなければならないと思われる。

第1章では、本県を取り巻く地域公共交通について、さまざまなデータから利用者数の推移や通学・通勤での利用状況、地域公共交通の利用減少要因等に分析を進めてきました。将来推計人口等の結果から、今後更に地域公共交通の利用者の減少が見込まれることや、このままの状況が続くと交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下といった地域公共交通がさらなる負のスパイラルに陥ること、自治体の交通ネットワーク維持のための財政負担額が増加してしまうことが予想されます。その一方で、自宅から遠くなる食料品店や医療機関へのアクセス手段の確保や高等学校統廃合に伴う通学手段の確保等、県民が住み慣れた土地で生活をするために地域公共交通に求められる役割は大きくなってきています。

そのため本章では、第1章で提起した問題の解決に向けて、まず、昨今行われた国の交通政策の方針転換とそれを受け改正された各種法制度に触れ、続いて各地で進められている地域公共交通の維持・活性化に向けた取組事例をみていくことで、本県における地域公共交通の維持・活性化に向けた取組の方向性を模索して行きたいと思えます。

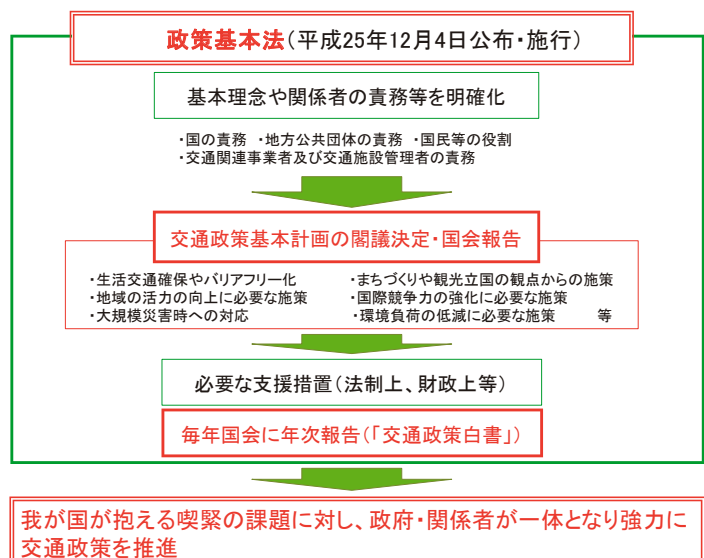
第1節 変わる交通政策 ～人口減少社会に対応するために～

1 交通政策基本法により明確となった役割分担

路線バスや鉄道路線の縮小、廃止の問題は本県だけに留まらず、今や全国的な課題となっています。このような状況を受け、国は交通政策に関する制度を大きく変更し、人口減少社会等に対応した交通システムの構築へ動き始めています。

その中核となるのが、「交通政策基本法」の制定です。これは、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもので、平成25年(2013年)12月4日に公布、施行されました。この法律の目的は、交通政策を総合的に推進する体制を構築することにあります。人口減少下での交通政策の推進に当たっては、基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に進めることが何よりも重要です。そのため、交通政策基本法には交通政策についての基本理念が定められているとともに、国が行うべき施策として、日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保等、まちづくりにおける交通施策の促進と関係者相

図2-1-1 交通政策基本法 概略図



資料)国土交通省資料を基に県統計分析課作成

互間の連携と協働の促進等が定められています。(図 2-1-1)

また、この交通政策基本法では、国だけではなく、我々国民や交通事業者等、地方公共団体の責務も同時に定められていることも特徴点の一つとして挙げられます。

具体的には、各主体の責務は以下のように定められています。

【交通政策基本法に掲げられる各客体の責務】 ※交通政策基本法より抜粋

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)の通り、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

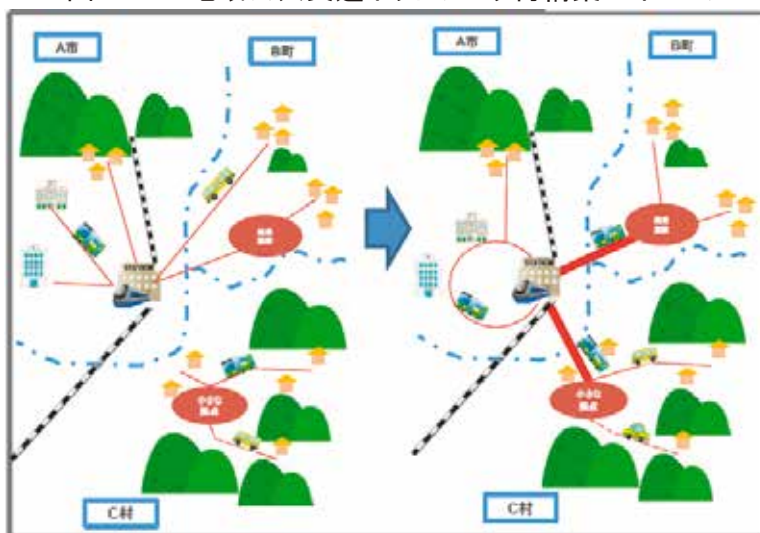
このように、交通政策基本法では、国、地方公共団体、交通関係事業者、そして、国民がそれぞれの責務を果たし、相互に連携を図りながら法の定める基本理念の実現に向けて協力していくことが定められています(同法第 12 条)。これは、地域公共交通ネットワークの維持・活性化には、国や地方公共団体といった公的セクターがどんなに素晴らしい計画案や施策案を考えたとしても、その実現には、実際に運行する事業者や利用者である国民の協力が不可欠であることを示しているものです。

2 地域の実情にあった地域公共交通機関を目指して ～地域公共交通活性化再生法の改正～

この交通政策基本法の制定を受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年(2007 年)5 月 25 日法律第 59 号)の改正も行われました。改正前の法律では、地域公共交通の活性化や再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織した上で「地域公共交通総合連携計画」を策定し、関係主体が取組を進める内容となっていました。しかし、運用を進めていく上で、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組に欠ける等の課題が散見されるようになり、前述の交通政策基本法の制定を契機に、地域公共交通の活性化と再生が果たされるよう、同法についても改正が行われました。

改正のポイントは3つあります。
①これまでの事業者や市町村が中心に行われていた交通施策などを、地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となるように改め、②まちづくりと連携した、③面的な公共交通ネットワークを再構築するとした点です。そして、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標として掲げています。(同法第1条、図2-1-2)

図2-1-2 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

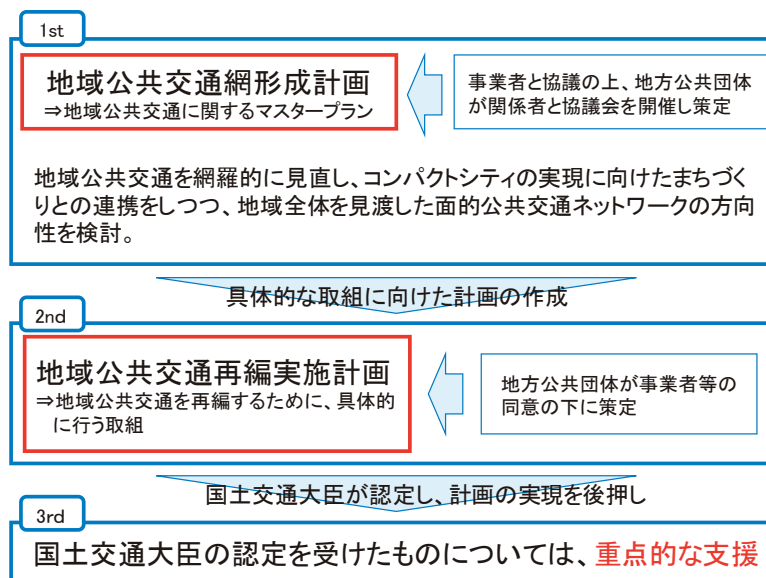
公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成
資料)国土交通省資料

では、具体的にはどのような制度枠組みへと変更されたのか簡単にみてみます。改正地域公共交通活性化再生法の基本的な流れは3段階に分けることができます。まず、第1段階目は地域公共交通網形成計画の策定です。この計画は、公共交通ネットワークを具体的にする計画で地域公共交通に関するマスタープランに位置付けられるものです。地域にとって望ましい公共交通ネット

⁶ 地域公共交通活性化再生法の改正に合わせ、都市再生特別措置法も改正された。両改正法の下で、自治体は地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を一つの計画としてまとめて策定することが可能となり、地域公共交通の維持・活性化とまちづくりが融合した都市・交通政策の実施が可能となった。

ワークの姿を明らかにし、まちづくり等の関連分野と連携しつつ、面倒なネットワークの形成にかかる計画を交通事業者と協議や協議会での議論等を経た上で、都道府県や市町村が作成します。第2段目は、地域公共交通を再編するため、運行ルートの変更やダイヤ改定等の具体的な再編方法を定めた計画を地方公共団体が事業者の同意の下に策定します。そして、最後の第3段目では、策定した地域公共交通再編実施計画を国に提出し、国土交通大臣より認定されれば、関係法令上の特例措置など地域公共交通再編に向けた重点的な支援を受けることができる制度枠組みとなっています。(図2-1-3)

図2-1-3 改正地域公共交通活性化再生法の基本的な流れ



資料)国土交通省資料を基に県統計分析課作成

この改正において最も着目すべき点は、地方公共団体を中心とした枠組みに改めた点です。現在、日本各地で発生している地域公共交通に関する問題は地域ごとに実情が異なり、その要因も様々です。このため、地域公共交通に関する課題を解決するためには、その地域の実情をよく知り、その地域全体の調整ができる中心的な存在が必要となります。そこで、その地域の実情をよく知る都道府県や市町村が中心となり、当該地域にどのような形の地域公共交通がふさわしいのかを地域住民や交通事業者等の関係者と協議した上で「地域公共交通網形成計画」を策定する仕組みを整えました。

⁷ 全国では平成30年12月末までに、439件の地域公共交通網形成計画が策定され、29件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣より認定を受けている。

3 地域における公共交通構築の方向性について

交通政策基本法では、地方公共団体の責務について、「交通に関し、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と定めています。実際の各地域の状況を見ると、都市部・郊外・農山漁村といった人口集積度や高齢化等の状況や、地形の違いによる道路ネットワークの状況、集落の配置等の差異があり、また、生活に関連する施設等の立地状況等が全く異なっており、住民が、その地域で生活していくのに必要な交通ネットワークを再編していくためには、基礎自治体たる市町村の役割が、非常に重要になります。

そのため、地域交通ネットワークの整備に関しては、その地域の実態を最もよく把握している自治体が主体となって進めることが、最も理にかなっているわけですが、交通ネットワークの整備や再編を進めていく上で、これまでのような負のスパイラルをいかに断ち切るかという視点が重要になってきます。そのためには、地域公共交通利用者の利便性をいかに向上させていくのかという視点、また、利用者のニーズに合致した交通をいかに構築していくのかという視点が必要になると考えられます。さらに、当面、人口減少が続くことが見込まれる中であって、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、効率化といった視点も重要です。

また、地域公共交通ネットワークを構築していくにあたり、特に考慮すべき事項があります。それは2025年問題への対応です。2025年問題とは、2025年に団塊の世代が全て75歳以上の後期高齢者となり、これまでに経験したことのない超高齢化時代を迎えるというものです。また、第1章で触れてきたように、人口減少に伴う医療機関、小売店等の縮小による通院弱者や買い物弱者の増加、公共交通機関の利便性低下等、県民生活への様々な影響が懸念されています。

青森県では、県民の誰もが、地域で生まれ、地域で育ち、地域を助け、地域で安心して老後を迎えることができる「青森県型地域共生社会」の実現に向けた取組を進めています。その基本的な考え方は、これまで

取り組んできた「保健・医療・福祉包括ケアシステム」に、「住まい」や「生活支援」を取り込むとともに、「交通」、「情報通信」、「セキュリティ」の地域機能を加え、更に「地域づくり」の視点を踏まえた深化を図ることで、県民の誰もが安心して生活できる社会を目指そうというものです。(図2-1-4)

図2-1-4 青森県型地域共生社会の概念図



資料) 県健康福祉部「青森県保健医療計画 平成30年4月」

これまでの地域公共交通は、鉄道や路線バスによるネットワークが主体でしたが、高齢化の進

展と共にバス停までの移動が困難な高齢者も増えています。このような高齢者が、住み慣れた地域で自立した生活を送っていくためには、「青森県型地域共生社会」の基本理念を踏まえ、ドア・ツー・ドア(Door to Door)の交通システムを導入する等、高齢化等への対応も必要となってきます。そのため、様々な交通システムの中から、地域の実情をよく知る市町村が、当該地域には路線バスの導入が適切なのか、それとも乗合タクシーの導入が適切なのか、それとも両者を組み合わせた方が効率的なのかを判断し、地域住民や関係者との協議を踏まえた上で、地域公共交通を整備していくことが必要となります。

では、地域の実情を反映させた地域公共交通の構築に向け、利用可能な交通システムにはどのようなものがあるのでしょうか。ここでは自動車を活用した地域公共交通システムについてみてみましょう。現在の道路運送法の下では、各地域の環境や特性等に対応した地域公共交通システムを作り上げるため、数種の交通システムを選択することが可能となっています。それらをまとめたのが下図になります。皆さんに馴染み深い路線バスを始め、近年多くの市町村で導入が進んでいるコミュニティバス、あまり聞きなれない自家用有償旅客運送や無償運送等の地域公共交通システムを活用することができるようになってきています。(図2-1-5)

図2-1-5 自動車を活用した地域公共交通モードの体系図

	乗合バス事業	タクシー事業	自家用有償旅客運送	その他
交通モードのイメージ	路線バス (事業者が企画し、主に大型バスで運行)	タクシー	自家用有償旅客運送 ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送 等	無償運送 ・住民による互助 ・ボランティアによる輸送 等
	コミュニティバス (市町村が企画し、主に小型バスで運行)			
	乗合タクシー (市町村が企画し、主にワンボックスカーやセダンで運行) ※定時定路線からデマンドまで多様			
道路運送法上の位置付け	一般乗合旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	一般乗用旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	自家用有償旅客運送 (法第79条による登録)	※対象外
運行主体	運送事業者		運送事業者以外	
利用者負担の有無	有 償		無 償	

資料)東北運輸局資料を基に県統計分析課作成

自家用有償旅客運送とは、交通事業者不在の地域やバスやタクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の対策を講じた上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する輸送サービスをいいます。主に、地域公共交通が存在しない地域で導入される公共交通空白地有償運送と、単独で地域公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象とする福祉有償運送の2種類があります。一方の無償運送とは、自家用有償旅客運送によっても輸送サービスの提供が困難な場合に適用される交通制度をいい、利用者から一切の運賃を得ない形でボランティアや地域住民の互助等によって行われる自家用車を用いた交通サービスとなります。

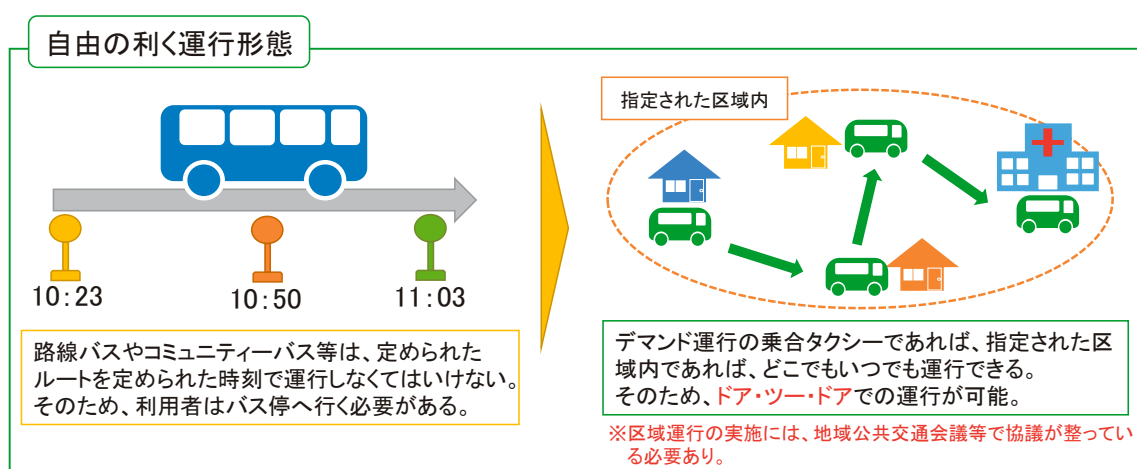
超高齢化社会を迎えるにあたっては、身体機能の低下により日常生活に支障をきたす高齢者で

も利用できる地域公共交通システムの構築を考える必要があります。その際、選択肢となるのが、デマンド型乗合タクシーと自家用有償旅客運送、そして、無償運送の3つの方式です。

この3つの方式が選択肢に挙げられる理由は、ドア・ツー・ドアでの運行が可能となるためです。この方式の導入により、利用者の自宅から医療機関や商業施設等の目的地まで直接送迎サービスが可能となり、身体的ハンディキャップを有する高齢者等でも気兼ねなく利用できるようになります。(図2-1-6)

このように聞くと、デマンド型乗合タクシーと普通のタクシーとの違いが判然としないので簡単にみてみます。デマンド型乗合タクシーは、一つの車両に不特定多数の利用者客が乗車することができ、乗車コストを割安に設定することが可能となります。対して、タクシーは、利用客が運転手と車両を貸切る形での運行となるため、乗合タクシーよりも割高な料金設定になってしまうという違いがあります。

図2-1-6 デマンド型乗合タクシーの導入メリット 概要図



資料) 県統計分析課作成

青森県における公共交通空白地有償運送の実施状況について

青森県においては、佐井村及び十和田市（旧十和田湖町）において、公共交通空白地有償運送が実施されています。

佐井村においては、公共交通空白地域が多く、また、村内に小さな商店しかなく、村内の診療所が廃止されることから買い物・通院のための交通機関が必要となったため、県・村・社会福祉協議会・運送事業者で協議の上、平成17年度(2005年度)から公共交通空白地有償運送（過疎地有償運送）を実施しています。事業主体は佐井村、実施主体は佐井村社会福祉協議会で、運転協力者により、利用者自宅からむつ市内の病院やスーパー等へのドア・ツー・ドアの移動を担っています。本事例は、過疎地有償運送制度創設後、全国初の事例です。

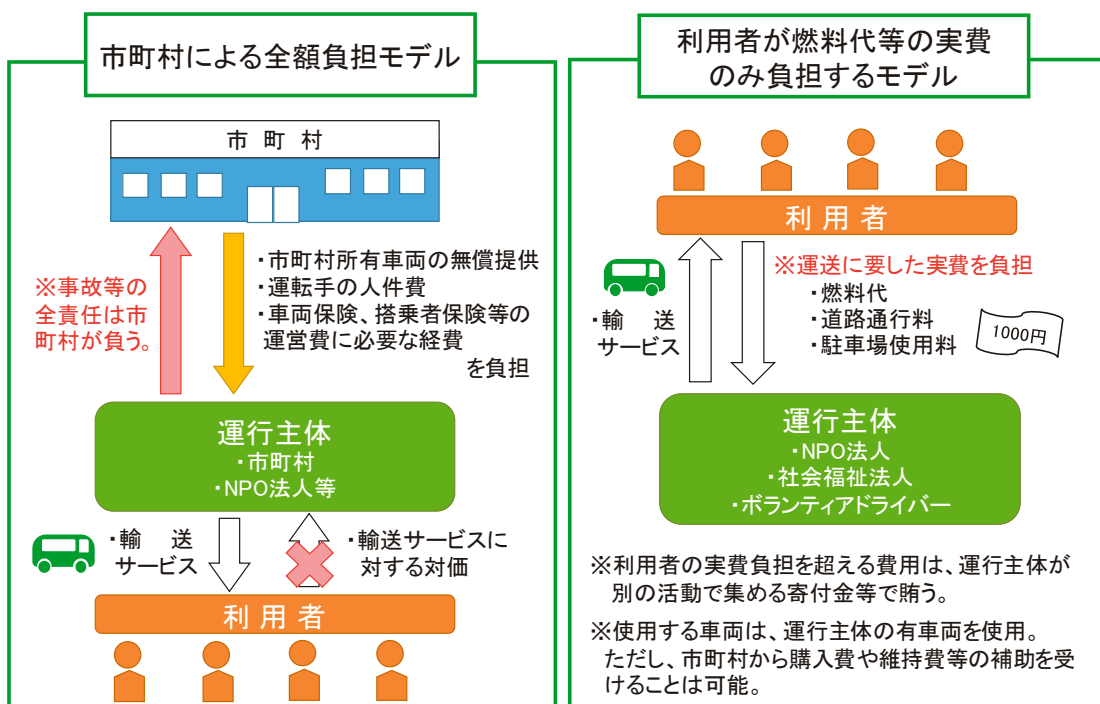
また、十和田市では、平成24年度(2012年度)から、旧十和田湖町の区域で、NPOが運営主体となり公共交通空白地有償運送を実施しています。十和田市における公共交通空白地有償運送は、7つの運行コースを設定した「定時定路線型」で、事前の予約があるときのみの運行となっています。なお、乗車区間は、最寄りの乗車場所から路線バスのバス停までとなっており、市街地までの移動は、バス停で路線バスに乗り継ぐ必要があります。

続いて、無償運送についてみていくと、この無償運送は前2者とは異なり、道路運送法の枠外で実施される輸送サービスとなります。基本的には、前2者の有償輸送サービスの実施が基本となるものの、地域事情等によって利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動として道路運送法上の許可や登録を要しない輸送である「互助」としての輸送を実施することが考えられます。

実際に、「互助」による無償運送の実施にあたっては主に2つの手法が考えられます。まず1つ目は、市町村が主体となった「互助」による輸送です。地域住民やボランティア団体等の民間活動に委ねるのではなく、市町村が費用の全額を負担して運行主体となり、利用者から輸送の対価を一切得ない形とすることで、道路運送法上の許可・登録を受けずに輸送サービスの提供を行うという方法が考えられます。2つ目は、輸送サービスの利用者からは燃料代等の運行に要した実費のみを徴収し、その他の経費については、地域住民の善意や寄付金を募る等の別の方法で賄うというものです。(図2-1-7)

このように、地域の事情により有償運送サービスが成立しない場合でも、上記のような取組により従来の地域公共交通ネットワークを補完する交通システムの構築が可能となります。地域の人口が減少し、高齢化が進行する中においては、「青森型地域共生社会」の理念の下、それぞれの地域に必要な地域交通の在り方を検討し、その実現を図っていく必要があります。

図2-1-7 道路運送法の許可・登録を要しない「互助」による輸送サービス実施モデルの概要



資料) 国土交通省「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～平成30年3月」に基づき県統計分析課作成

これまでみてきたとおり、国の交通政策の転換を契機に路線バスの維持が困難な地域においても、地域公共交通が維持可能となるよう新しい形の公共交通システムが創設されています。ただし、これらの交通システムの導入は交通事業者単独で実施できるものではなく、地域公共交通会議等の地域の合議体での協議が整っていることが前提となっています。このような制度としたの

は、地域のニーズに対応し地域住民に愛着を持って利用してもらう地域公共交通とするために、計画段階から地域住民や利用者をその策定に参画させるとともに、周辺の交通システムとの連続性・整合性についても十分に配慮した地域の交通ネットワーク全体の維持・発展と利便性の確保が重要との認識があるためです。そのため、地域住民、利用者、自治体、交通事業者等の地域の関係者で構成される協議組織での協議・調整を経た上でなければ、新しい地域公共交通システムの導入はできないこととされています。

地域公共交通の維持・活性化や再編にあたっては、交通政策基本法が定めたとおり、地方公共団体がその施策の策定や実施についての責任を負うこととされています。そして、地域公共交通の維持・活性化や再編については、地域ごとに課題や事情が異なるため、その解決方法は画一的なものではなく、全てオーダーメイドでの対応となります。また、その実施には、交通事業者だけではなく、地域住民や利用者等の数多くの関係者との調整が必要となります。このため、住民の年齢層、職業層やその地域の交通事情や学校事情等、その地域の実情をよく把握し、数多くの関係者と調整する能力と責務を有する市町村が、地域公共交通の維持・活性化と再編についての中心的役割を担うのが適当であると考えられます。

加えて、地域公共交通の維持・活性化については、先に示したとおり、その対策は全てオーダーメイド対応となることから、市町村の対応によって結果が変わってくると考えられ、その役割は非常に重要なものとなります。

第2節 青森県内で進められている地域公共交通ネットワーク再構築などの取組

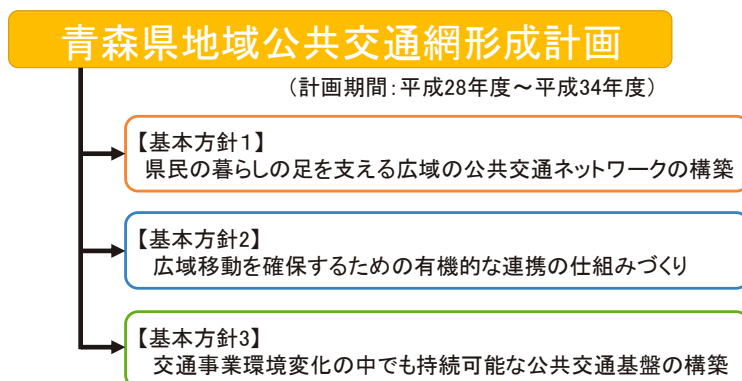
これまでみてきたとおり、平成25年(2013年)から地域公共交通の維持・活性化と再編に向けての制度枠組みが改正と整備が行われてきました。では、この流れを受け青森県内ではどのような取組が行われているのかを確認してみましょう。

1 青森県地域公共交通網形成計画の概要

交通政策基本法を中心とした地域公共交通の維持・活性化に対応するため、県(青森県バス交通等対策協議会)では、将来にわたって持続可能な公共交通を中心とした交通ネットワークを維持・構築するための基本的な方向と具体的な施策をまとめた「青森県地域公共交通網形成計画」を平成28年(2016年)3月に策定しました。

本計画では、青森県の公共交通や生活環境の課題や目指すべき県の姿や将来の地域づくりの方向性を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に関する3つの基本的な方針を設定しています。(図2-2-1)

図2-2-1 青森県地域公共交通網形成計画の基本方針



資料) 県交通政策課「青森県地域公共交通網形成計画」を基に県統計分析課作成

そして、この基本方針に対応する形で、各目標とその目標達成に向けた各プロジェクトを定めています。例えば、基本方針1の公共交通ネットワーク構築については、県民が安心して移動・外出できるネットワークの構築を目標として掲げ、その目標を達成するために3つのプロジェクトを設定しています。本計画はこれらの3つの目標を達成することで、高校入学時等の進路選択の幅の拡大、基幹病院等へのアクセス確保、外出機会の拡大など県民の暮らしの向上や定住促進、低炭素社会実現等の地方創生につなげていくこととしています。(図2-2-2)

なお、県と市町村との役割分担については、次のように定めています。県は、県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイ(新青森駅等の新幹線駅や空港、フェリーターミナル)や各都市圏における広域交通ネットワークの拠点(青森駅や弘前駅等)を位置づけ、複数の市町村にまたがる路線の計画等を担当することとしています。(図2-2-3)

一方で市町村は、市町村内で完結する路線の確保についての計画等を担当することとしています。そのため、皆さんの身近な生活の足として利用される地域公共交通の維持・活性化については、その地域を良く知る市町村が担当することとなっています。

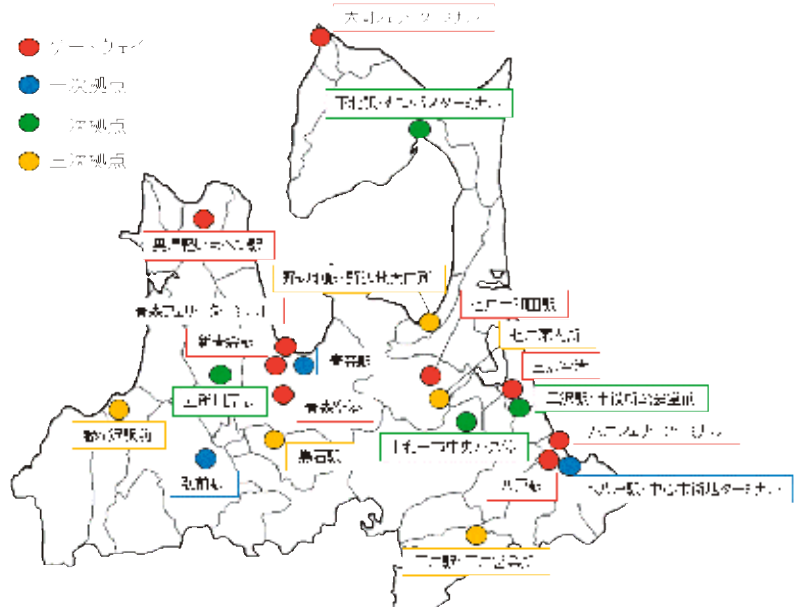
さらに県では、上記に掲げた基本方針と目標を具体化する「青森県地域公共交通再編指針」を策定することとしており、県バス交通等対策協議会での承認を得て平成30年度(2018年度)中に決定される予定となっています。また、指針の内容を県内各市町村が策定する地域公共交通網形

図2-2-2 各方針に対応した目標とプロジェクト一覧



資料) 県交通政策課「青森県地域公共交通網形成計画」を基に県統計分析課作成

図2-2-3 県民が安心して移動・外出できるネットワーク形成のための拠点一覧



資料) 県交通政策課「青森県地域公共交通網形成計画」を基に県統計分析課作成

成計画等へ反映させる等市町村との連携を図り、将来にわたって持続可能な公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すこととしています。

「青森県地域公共交通再編指針」の骨子に簡単に触れてみましょう。指針では、平成 30 年度(2018 年度)の検討対象路線を、緊急性が高い国の補助金対象路線であって 1 日当たりの輸送人数

図2-2-4 再編の類型

No.	再編イメージ	再編の概要
1	<p>■公共交通両士の持続性の向上</p>	<p>○路線自体の大幅な再編・見直しは行わないもの、広域バス路線と域内交通(コミュニティバス等)の接続性の向上により、乗り継ぎ利便性の向上を図る。</p> <p>○接続性の向上を考慮する上では、接続地点を明確に設定するとともに、地域の移動実態(移動する時間帯、目的地など)を考慮し、利用者の移動需要に合わせてダイヤの見直しを検討する。</p>
2	<p>■域内交通との役割分担</p>	<p>○広域バス路線と域内交通(コミュニティバス等)の経路が重複する区間において、路線間の運行時間帯の調整により、運行間隔の効率化を図る。</p> <p>○広域バス路線と域内交通に対して適切に利用者配分するとともに、運行間隔の効率化により利用者の利便性の向上を図る。</p>
3	<p>■域内交通の活用</p>	<p>○広域バス路線による対応が効率的ではない需要(低利用区間など)において、域内交通を活用することにより広域路線バスの効率化(経路の短縮等)を図る。</p> <p>○広域バス路線の効率化による持続性の向上を図るとともに、域内交通の利用者増加も図られ、域内交通の持続性向上にも期待される。</p>
4	<p>■域内バス路線の統合・広域路線の経路短縮</p>	<p>○広域路線バスと経路が重複し、運行時間帯が重複する域内バス路線について、広域バス路線に統合し、運行の効率化(運行時間帯の効率化)を図る。</p> <p>○また、利用が少ない区間において、経路の短縮を図ることにより、広域バス路線の運行の効率化を図る。</p>
5	<p>■域内バス路線の需要集約</p>	<p>○広域バス路線と経路が重複する域内バス路線、あるいは近接して運行する域内バス路線について、広域路線バスに統合することにより、需要(利用者数)の集約化を図る。</p> <p>○統合対象となる路線において、広域バス路線との乗り継ぎが必要となるため、接続地点を設定してダイヤ調整を図り、接続性を確保する。</p>
6	<p>■異なる事業者間の連携</p>	<p>○異なる事業者が運行する広域バス路線において、接続地点を設定し経路間のダイヤ調整を図ることにより、接続性の向上を図る。</p> <p>○また、事業者間が連携した施策(広域観光パックの企画、乗り継ぎ割引等)などの検討を進め、新たな利用者の取り込みを図る。(今後の検討事項)</p>

資料) 県交通政策課資料

が20人未満の9路線と関連のある2路線の計11路線について再編案を提示することとしています。平成31年度(2019年度)～平成32年度(2020年度)には、国の補助金対象路線でなく収支率が50%以下の16路線について再編案を提示します。また、市町村や交通事業者の主体的な取組を促すために、「公共交通同士の接続性の向上」、「域内交通との役割分担」、「域内交通の活用」、「域内バス路線の統合・広域路線の経路短縮」、「域内バス路線の需要集約」、「異なる事業者間の連携」の6つの再編の類型を示しています。(図2-2-4) さらに、広域バス路線と域内交通の連携のために、広域バス路線とコミュニティバス路線との接続状況(ダイヤ)、接続拠点における待合環境、乗継情報の提供の改善に取り組むほか、広域バス路線と他交通モード(鉄道等)の連携に取り組むこととしています。加えて、再編の成果・実態を踏まえ指針の内容を修正していくマネジメントサイクルを導入することとしています。

このように、県が全域を対象にバス路線を中心とした交通ネットワークの再編について検討し、具体策をまとめる取組は全国的にも珍しく、特に、再編の類型を提示して取組を促進していく手法は、先進的な取組です。

2 青森県内市町村の地域公共交通網形成計画と同実施計画の策定状況

それでは、県内市町村では地域公共交通の維持・活性化等に向けてどのような取組を行っているのでしょうか。まずは市町村の地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定状況をみてみましょう。

平成31年(2019年)1月現在における地域公共交通網形成計画の策定状況は、県内8市町村と2地域が既に計画を策定しています。また、今後策定予定としているのは1市、策定の意向を示しているのが1町となっています。(図2-2-5)

図2-2-5 県内市町村の地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況
平成31年1月末現在

地域公共交通網形成計画の策定状況		
計画策定済の自治体		計画策定予定の自治体
青森県	三沢市	黒石市
青森市	五所川原市	深浦町
弘前市	鱒ヶ沢町	
八戸市	十和田市	
七戸町		
下北地域(むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	八戸圏域(八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)	

地域公共交通再編実施計画の策定状況		
計画策定済の自治体	再編実施計画策定意向のある自治体	
弘前市	五所川原市	八戸圏域 (八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)※

資料) 県交通政策課資料に基づいて県統計分析課作成
 ※八戸圏域地域公共交通網形成計画及び同再編実施計画は、平成30年12月18日に八戸圏域地域公共交通活性化協議会において了承され、再編実施計画は、現在国に対して認可申請中。

同様に地域公共交通再編実施計画については、弘前市が東北地方で初めてとなる国土交通大臣の認定を受け、既に地域公共交通の再編に向けた取組をスタートさせています。そして、8市町村で構成される八戸圏域についても再編実施計画が協議会で了承され、国へ認可申請する等、青森県内で地域公共交通の再構築に向けた動きが広まりつつあります。

次に、市町村の地域公共交通の維持・活性化と再編に向けた具体的な取組内容について簡単にみてみます。取り上げるのは、大臣認定を受けた弘前市地域公共交通再編実施計画の内容です。

同計画では、平成30年度(2018年度)からの5か年計画で市内路線バスの再編や乗合タクシーへの切り替えを進める等、効率的なネットワーク構築に向けた取組を進めています。同年10月1日には、利用者が減少傾向にある弘南バスの弘前平賀線、弘前賀田線(真土線)、笹館線、十腰内線の5路線を予約型乗合タクシーに切り替える等の地域公共交通再編に向けた取組がさっそく始まっ

ています。この弘前市の取組が、県内における地域公共交通再編の先進事例となり、他地域でも再編が進み地域住民にとって利用しやすい地域公共交通ネットワークの維持・活性化につながっていくことが期待されています。(図2-2-6)

図2-2-6 弘前市地域公共交通再編実施計画の概要



資料)東北運輸局資料

<コラム4 家計調査データからの自己分析>

青い森信用金庫 経営企画部 部長 竹村 秀晃

縁あって当県に移り住み1年、青森初心者の筆者は、県発行の「ピカイチデータ 数字で読む青森県」から多くの学びを得た。特に「1世帯当たり品目別支出金額・購入数量ランキング」は興味深く、参照元の家計調査データにも度々アクセスした。そこで、唐突ではあるが丁度良い機会なので、当該データに基づき、1年を経た自身の行動特性の分析を試みることにしたい。具体的には、年間1世帯当たり購入数量の「青森市÷関東地方」の倍率に着目する。

まず生鮮魚介を見ると、やはり新鮮な魚介を入手できる青森の購入量は、関東の1.7倍と多い。特に、イカ(3.3倍)、カレイ(5.2倍)、ホタテ(9.2倍)では顕著な差が生じている。筆者としては、残念ながらホタテを従前の9倍も食した記憶はない。この点、速やかに改善を図りたい。

続いて穀類を見ると、食パン(0.8倍)、スパゲッティ(0.7倍)が少なく、中華麺(1.3倍)、カップ麺(1.8倍)が多い。筆者においても、現実にカップ麺の購入量急増という事態に直面している。なお、米(1.0倍)に差が見られない一方で、餅(0.3倍)が極端に少ない点は意外であったが、筆者もこの1年、確かに餅を食していない。

調味料では、ケチャップ(0.8倍)、ドレッシング(0.8倍)が少なく、食用油(1.3倍)、食塩(2.0倍)、醤油(1.4倍)、みそ(1.3倍)、ソース(1.4倍)が多い。これらを裏付けるが如く、筆者の塩と醤油の購入量は急増中だ。

アルコール類は、清酒(1.5倍)、焼酎(1.9倍)、ビール(1.3倍)、ウイスキー(1.3倍)、チューハイ・カクテル(1.9倍)と全面高ながら、ワイン(0.5倍)だけは少ない。酒量が増えた筆者であるが、「ワインを飲みたい」という衝動は減った。

紙面の都合でこれ以上は割愛するが、検証の結果、筆者の食生活・嗜好には明らかな変化が認められた。決して意図した変化ではないため、むしろ驚かされる。

飲食料品以外では、青森の自転車購入金額(0.2倍)が、周辺の盛岡(0.8倍)や秋田(0.6倍)と比べても少ないことが気になる。思えば当初、自転車利用者を街中で見かけない点に疑問を抱いた。健康重視の風潮の下、都内等では自転車を利用する機会・範囲が広がり、加えてウォーキング&ランニング人口も中高年齢層を筆頭に増えている。冬季を除けば、青森の気候は関東よりも過ごし易く体を動かし易い環境にも思えるのだが、そう簡単な話ではないのかもしれない。

最後に、家計調査データとは全くもって関係ないが、夏の祭りについて言及したい。幸いにも筆者は、1年目で県内各地の祭りを堪能できた。人々の祭りに対する誇りと拘りを感じ、自身も心の震えを覚えた。一方、都内等では夏祭りの形骸化・空洞化が進んでいる。イベント性を高めるための苦肉の策として、脈絡もなくサンバ、よさこいソーラン、阿波踊り等のプロチームを招へいし、言わば外部委託型で体裁を保っているケースも目立つ。もはやそこには誇りも拘りも存在しない。かかる事態に陥った要因を高齢化や少子化に求める向きもあるが、問題の本質とは言えないだろう。

筆者が見聞きした限り、青森では学校や家庭を含む地域コミュニティに祭りの文化が根付いており、幼少期から歴史と伝統を肌身で感じつつ成長できる環境があるようだ。祭りという地域コンテンツの存在が青森の「強み」であることに間違いはないが、この強力なコンテンツに対する誇りと拘りを絶やさない地域一体の伝承システムこそ、他所では見られない「強みの源泉」と思われる。

第3節 持続可能な地域公共交通の構築に向けて

これまでみてきたとおり、本県においても交通政策基本法の制定等を契機に、各地域において地域公共交通の維持・活性化に向けた取組が進められています。しかし、地域公共交通網形成計画を例にとっても、青森県内の約半数の市町村において計画策定等の措置を講じられていないのが現状です。また、第1章で本県における地域公共交通の衰退要因分析、地域公共交通利用者の将来予測を行った結果、本県の地域公共交通の将来見通しは決して楽観視できるものではないことが判明しました。さらに、本県においても地域公共交通の負のスパイラルが進行しており、交通事業者の収益の低下や行政負担の増加が連鎖するこの状況を打開する必要があります。

そこで、本県において地域の実情にあった持続可能な地域公共交通を構築していくためにはどのようにすべきか、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切るにはどのようにすべきかを第1章の分析で得た結論と全国で進められている先進事例を踏まえながら、その解決法についての考察を本節で行います。

1 地域公共交通の利用者増加に向けた取組

まず、地域公共交通の利用者増加に向けた取組について考えます。この点を始めに考えるのには2つの理由があります。公共交通機関の維持・活性化のため、まずは負のスパイラルを断ち切る必要があります。この負のスパイラルの根本的要因は利用者の減少であることから、この点を解決させることができれば負のスパイラルが断ち切れると考えられるためです。また、もう1つの理由は、本県で進む人口減少です。第1章第1節第2項でみてきたとおり、本県の人口は昭和58年(1983年)の152万9千人をピークに減少が続いており、平成30年(2018年)には126万2,815人へ、将来の平成57年(2045年)には82万3,610人になると予測されています。このうち、通勤・通学で地域公共交通を利用すると想定される15歳から64歳の生産年齢人口も同様に減少傾向を示しており、特に通学で利用する高校生の人数が少子化の影響により減少していることを確認しました。このことから、将来の地域公共交通利用者の絶対数そのものが減少し、将来利用者の試算結果では平成57年(2040年)には平成27年度(2015年度)比で49.5%減の1,521万人まで減少することが見込まれます。このため、発想の転換や取組の工夫により地域公共交通需要の掘り起こしを図り、少しでも地域公共交通利用者を確保することが求められます。

この地域公共交通の利用者の増加については、2つの方向性が考えられます。それは、「自動車からの地域公共交通への利用誘導」と「新たな地域公共交通需要の掘り起こし」です。

ア 自動車から地域公共交通への利用誘導

自動車からの地域公共交通への利用誘導について考えてみます。第1章第1節第1項の(3)で確認したように、本県の場合、常住地から通勤・通学に普段利用する交通手段は圧倒的に自動車が多くなっており、平成22年(2010年)の全通学・通勤者に占める自動車の利用割合は70.3%となっている状況を確認しました。人口減少等により、このままの状況であれば確実に地域公共交通利用者のさらなる減少が見込まれます。このことから、県内で移動手段として最も使用されている自動車から地域公共交通への利用誘導を図ることで利用者を確保することを考えます。

では、実際に自動車利用から地域公共交通利用へ誘導するにはどのような方策が考えられるのでしょうか。それを考えるにあたり、なぜ人々が地域公共交通ではなく自動車を利用するのか再度みてみます。第1章第1節第2項において確認した世論調査の結果では、自動車を使用する理由として、目的地まで早く到着する即時性と乗り換えが不要である利便性が理由として挙げられています。この点、自動車利用の方が総合的にみて時間利用の自由度が高まることから、定時・定路線運行を定められている地域公共交通では、自動車の優位性を超えることは難しく、全ての自動車利用者を地域公共交通利用者へシフトさせることは非現実的と分析しました。

しかし、人々が自動車を利用する理由は、即時性や利便性の高さだけではありません。世論調査の自動車を利用する理由を改めてみると、「鉄道やバスの運行本数が少ないから」、「鉄道やバスの運賃が高いから」を挙げる者もある程度の割合でおり、これらを改善することで自動車利用から地域公共交通への利用誘導が可能になると考えられます。実際に、バス運行ルートやダイヤ、運賃を改善し、利用者の増加に結びつけた事例もあります。その地域の利用者が地域公共交通に対して不便、不満に思っている点を調査・把握し、その点を上手く工夫し改善することにより、利用者を増加させていくことが必要です。

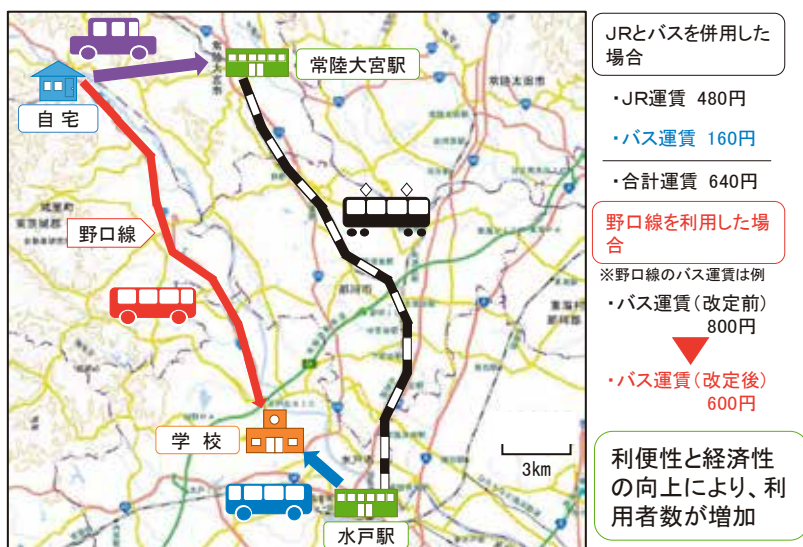
自動車の利用割合が高く人口減少が進む本県の場合は、少しでも自動車利用から地域公共交通利用者に誘導することが、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切り、持続可能な地域公共交通の構築に必要となります。そのためには、まずは地域の住民等が地域公共交通にどんな不満、不便を感じているのかを調査・把握した上で、それに対してどのような改善策が打てるのかという点を検討することが大切となります。また、このような改善の取組を進めるには、行政、交通事業者等がどのような役割を担うかをしっかりと協議し、各々の役割を明確に果たすことが重要です。

事例紹介：茨木交通株式会社による「野口線におけるダイヤ・ルート・運賃の改善」

茨城交通株式会社の運行する野口線は廃線が検討されていましたが、沿線自治体からの存続要請を契機にその沿線地域でのマーケティング調査が実施されることとなりました。その調査結果

から、通学利用の需要はあるものの、運賃がJR等の利用に比べ割高であることから利用されていないことが判明しました。この結果を受け、平成22年(2010年)より野口線の運賃をJR利用の場合よりも安く設定し、最大で39%の値下げを行うとともに、通学利用者の多い区間の増便や駐輪場の設置、バスマップの作成・配布等の取組を行いました。その結果、朝夕の通学時間帯で25%程度乗客が増え、値下げ

図2-3-1 野口線におけるダイヤ・ルート・運賃の改善事例 概要図



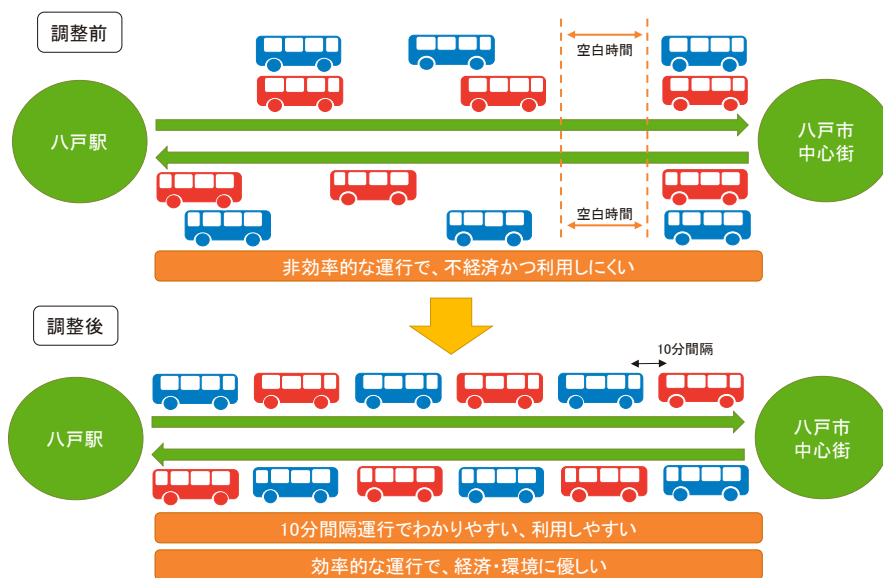
資料)株式会社みちのりホールディングス「ローカル乗合バスの持続性向上のために」を基に県統計分析課で作成。

分以上に収入が増えたことから、平成 21 年度(2009 年度)に比べ 8%の増収につながりました。
(図 2-3-1)

事例紹介：八戸市「市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト」

八戸市内のバス路線について、同一区間で八戸市営バスと南部バス(株)の両社が独自にダイヤを編成、運行されていたものを八戸市において調整を行い、平成 20 年(2008 年)より 10 分間隔の共同運行による対応を行ったものです。これにより、平成 19 年(2007 年)と平成 20 年(2008 年)との比較で、年間利用者数が約 3 万 1 千人から約 3 万 2 千人と 2.2%増加したことに加え、1 社当たりの運行本数削減等による運送効率の向上により、両者ともその路線を黒字に転換することができました。(図 2-3-2)

図2-3-2 八戸市営バス・南部バス共同運行による10分間隔運行のイメージ図



資料) 八戸市都市整備部都市政策課交通政策グループ資料を基に県統計分析課作成。

イ “おでかけ”創出・観光等による新たな地域公共交通需要の掘り起こし

上段で述べたように、少しでも地域公共交通利用者を増やし、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切ることは非常に重要です。しかし、現実問題として、人口減少が進み地域公共交通利用者の絶対数が減少する中で、利用者の自動車から地域公共交通への誘導による利用者増加だけでは心もとない状況でもあります。そこで、さらなる地域公共交通利用者の増加策として、新たな需要の掘り起こしによる方法を考えたいと思います。

現状、地域公共交通の利用目的は主として、通勤や通学、通院、買い物といった日常生活の足として使用されるのがほとんどであると考えられます。しかし、このような状況のままでは、路線沿線人口の減少に伴う利用者の減少が容易に想定されます。そこで、地域公共交通に“おでかけ”や“観光”等の新たな利用価値を付与することで利用者の増加を図っていくことが必要です。

“おでかけ”創出や観光客等による新たな地域公共交通需要の掘り起こしには2つの側面があります。まず1つ目は、路線沿線住民等に“おでかけ”を促し、通勤・通学等の日常生活目的以外の用途でも地域公共交通を利用してもらうという点です。普段あまり外出をしない人々に地域公共交通を利用した“おでかけ”の楽しさを理解してもらい、外出に地域公共交通を利用してもらうことで利用者を増やそうという考え方です。

また、もう1つの側面は、観光客の取り込みによる地域公共交通利用者の増加を図ることができるといえる点です。既に述べているとおり、本県では人口減少が進行しており、今後、路線沿線の人口は減少することが予想されます。一方で、観光客による地域公共交通の利用は、県外からの移入者による利用と同義であるので、利用者の純増を意味します。つまり、県内の路線沿線人口の減少分を外部の人間である観光客による利用で補てんしようとの考え方です。

これら取組を成功させる鍵は情報発信にあります。地域公共交通を利用して、どこへ行くことができ、どんな“おでかけ”を楽しめるのかといった情報を、観光客や普段外出をしない人々に訴求することで、初めて“おでかけ”の機運醸成が可能となります。なお、県外から来た観光客等は、県内の公共交通について不案内な面も多く、事実第1章第2節第2項で触れた駅やバス停等で不足を感じる情報の具体的な内容をもてみても、「乗り換えに関する情報」や「時刻表に関する情報」を挙げる利用者が存在することがわかります。このため、各事業者間の接続やお得なパスの存在等、総合的な地域公共交通に関する情報提供ができる仕組みが求められます。

このように、人口減少により地域公共交通利用者の絶対数が減少している本県においては、“おでかけ”創出と観光による新たな地域公共交通需要の掘り起こしにより利用者減少を補てんしていくとともに、県外からの観光客や、普段、公共交通を利用しない人も使いやすいよう、利便性の高い情報提供体制を構築していくことが大切になります。

事例紹介：八戸市「日帰り路線バスパック」 (図2-3-3)

図2-3-3 主な日帰り路線バスパック

●チケット購入タイプ(所定の販売所での事前購入が必要)



●クーポンタイプ(チケットの事前購入は不要)



資料) 八戸公共交通ポータルサイト

旅行企画商品は、通常、貸切バスを利用して運行されますが、このバスパックでは毎日運行されている路線バスを活用しているという点がポイントとなります。そのため、利用者にとっては予約等の手間がなく手軽に旅行できるとともに、運行事業者にとっては貸切バス利用に流れていた利用客を取り込めるというメリットがあります。

事例紹介：青森県二次交通紹介サイト「アオアシ」

青森県内の二次交通を一覧にまとめた情報サイト「アオアシ」では、路線バス、鉄道、タクシー、フェリー等のカテゴリ別で2次交通での移動手段を紹介しているほか、大手旅行代理店と提携し、県内タクシーを利用した7つのおすすめプランの紹介も行っています。(図2-3-4)

図2-3-4 青森県二次交通紹介サイト「アオアシ」



資料) 県観光国際局誘客交流課、公益財団法人 青森県観光連盟
※アオアシのURLは「<https://www.aptinet.jp/aoashi/>」

このような、地域公共交通の利用増加に向けた取組のほか、全国的には旅客の運送に付随して当該旅客の荷物でない貨物を、路線バスや旅客列車等で運送する「貨客混載」がみられるようになってきました。近年、旅客運送や貨物運送業界では、運転手等の労働力不足が顕在化しており、その解消策の一つとして期待されているところであり、また、交通事業者の経営安定といった視点からも効果的な取組となっています。この取組の多くは、物流拠点間の輸送を貨客混載で行われるものですが、本県においても、長距離高速バスのトランクルームを利用して首都圏に食品等を輸送する取組が行われています。また、北海道旭川市では、乗合タクシーを運行するタクシー事業者が、その地域の宅配事業を貨物運送事業者から受託しています。

これらの取組は、旅客運送事業者と貨物運送事業者双方に利点がなければ実現困難であり、旅客運送事業者や貨物運送事業者のマッチングが必要です。しかし、地域の人口が減少し、運転手等の労働力が減少するなかにあっては、両者のメリットが一致するケースが増加してくるものと思われます。今後、人口減少や高齢化の進展に伴い各地で乗合タクシーが導入されていくことが予想されますが、その安定運行には当該地域の人と物の輸送を一元的に担っていくことが効果的であろうと思われます。

2 効率的な地域交通への再編

次は視点を変えて、効率的な交通システムの構築を通じた持続可能な地域交通について考えてみます。現在、県内の各市町村では交通ネットワークの維持のために、路線バス事業者に補助金を拠出していたり、市町村自らが主体となりコミュニティバスを運行したりと、交通ネットワークの維持に向けた取組が行われています。しかし、その負担は年々増加してきており、平成27年度(2015年度)の財政負担額の合計は35億7,980万円で、平成29年度(2017年度)には37億9,507万円と、もう少しで40億円台に到達しようとしています。それに加えて、一定の条件の下

で将来の県内市町村の地域交通維持、運営に対する財政負担額の将来見込みを試算すると、平成37年度(2025年度)には、平成27年度(2015年度)の負担額に17億円程度、平成52年度(2040年度)に至っては41億円程度の追加負担が必要という結果となっています。

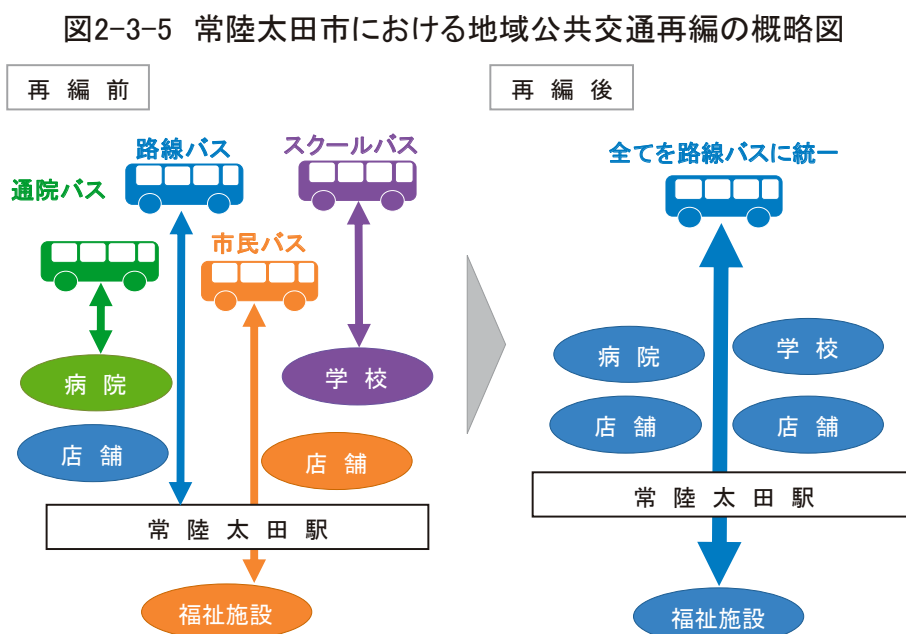
このように、現状のままでは市町村の交通ネットワーク維持に要する財政負担額は増加する一方であることから、持続可能性に課題があると言えます。従って、前項で考えた地域公共交通の利用者の増加の他に何か講ずべき手段はないかを考えます。

まず、市町村は交通ネットワークを維持するためにどのような負担を行っているか、再度確認してみます。市町村では、広域路線バスや地域の主要路線バスに対する補助金交付の他に、複数の目的別の交通サービス維持のための負担を行っています。具体例を挙げると、自らが運営主体となって運行するコミュニティバス、スクールバスや保育・幼稚園児の送迎バス、地域住民を病院へ送迎するための患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のための福祉バスといったものがあります。これらの目的別のバス車両の多くは個別に用意されており、各路線についても重複する区間がある等非常に効率が悪い状態で運行されています。そのため、このような非効率な状況を打破し、市町村の負担を削減する取組が必要となります。

地域交通の非効率な運行の解消は、行政負担の軽減につながるだけではなく、そこで生まれた余力を地域交通の利便性の向上へ振り向けることで利用者の増加へもつなげることができます。まずは地域交通構築の中心的役割を担う市町村が、自分たちの地域交通ネットワークに無駄が生じていないか、より効率化できる点はないかを検討することが求められます。なお、バス路線の統廃合を行う場合、新たに乗継が生じる場合がありますが、特に本県のような積雪寒冷地にあつては、乗継までの時間を快適に過ごすことができるよう、乗換拠点の選定・整備に十分配慮する必要があります。

事例紹介：常陸太田市における各種バスの路線バスへの統合

茨城県常陸太田市では、かつて民間事業者による路線バスに加えて市によるコミュニティバスや患者輸送バス、スクールバス等複数の公共交通が併存し、その運行ルートのひとつが重複している等、現在の青森県内の市町村の状況とかなり酷似した非効率な運行がなされていました。このような状況から路線バス等の利用者は減少し、常陸太田市が路線



資料)国土交通省「認定を受けた地域公共交通再編実施計画」より県統計分析課作成

バス維持等に対して負担する補助金は増加の一途をたどっていました。そこで常陸太田市では、

コミュニティバスや患者輸送バス、スクールバスの全てを路線バスへ統合するという再編を実施しました。これに併せて運行日の調整や、運賃を200円、300円、500円の3価格帯に統一する等、分かりやすく利用しやすい交通システムへの転換を図りました。このような取組を進めた結果、市内の路線バスの運行本数を週601本から週673本へ増加させることができたほか、効率化による公共交通関連予算の削減や、その削減分を高齢者バス促進助成事業の立ち上げに回して75歳以上の高齢者の運賃を半額にすることができた等の成果を収めています。(図2-3-5)

事例紹介：鱒ヶ沢町における各種バスの「あじバス」への統合

鱒ヶ沢町では、路線バスとスクールバスを一元化したコミュニティバス「あじバス」を運行しています。平成29年度(2017年度)に始まったこの「あじバス」は、スクールバスとしての機能も有するため、小中学校の行事等で一部の便が「時刻変更」や「運休」する場合があります。大きな特徴です。一見不便なようにもみえますが、このような地域の実情に合わせた細かい調整を行ってきた結果、運行2年目となる平成30年度(2018年度)では、既に11月末現在の一般利用者数が1万7,426人で前年同期より約3,000人増となり、年間目標の2万人及び平成29年度(2017年度)1年間の実績約2万2,339人を上回る見通しとなっています。このように、「あじバス」は地域の足として定着し始めたと考えられます。

事例紹介：新潟市における「新バスシステム」の導入

新潟市では、BRT(Bus Rapid Transit)⁸の運行と全市的なバス路線の再編により、将来にわたってバス路線を維持・拡充していく「新バスシステム」を導入しています。具体的には、新潟駅を中心に各地へ向かうバス路線の重複する区間を、輸送力の大きな接続バスによるBRTに集約し、それに伴い生じた余力により郊外路線の充実を図っています。加えて、屋根や待合室、運行情報等のデジタルサイネージを備えた乗換拠点を整備することにより、利便性を損なうことなくバスネットワークの再構築を図っています。(図2-3-6)

図2-3-6 新バスシステムの概要



資料)新潟市「BRT・新バスシステムのこれまで」

⁸ 国土交通省「BRTの導入促進等に関する検討会」では、BRTを、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムと定義。

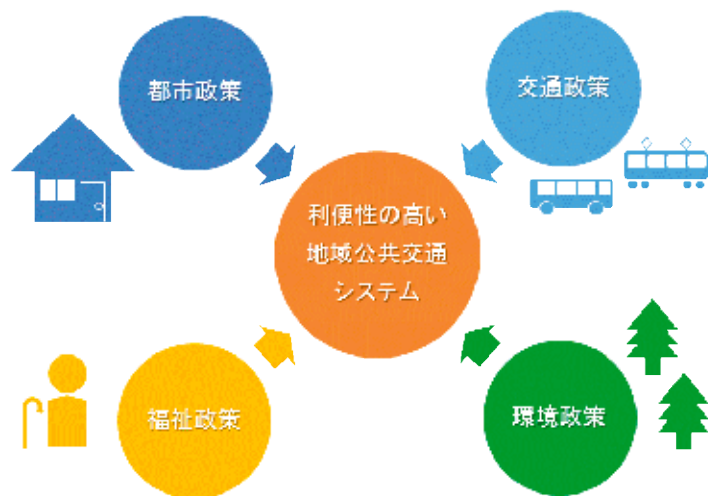
3 “まちづくり”と一体となった地域公共交通の維持・活性化

これまで、地域公共交通政策の多くは、それ単体で実施されてきましたが、昨今の急激に進行する人口減少やモータリゼーション化に対して十分には対応できていない状況です。そこで、新たな交通政策の在り方が模索されています。そのような中、注目を集めているのが“まちづくり”と一体となった地域公共交通政策です。この考え方は、都市政策学において中心市街地活性化に対応するために発想されたものです。都市政策学においては、地方都市の中心市街地の衰退が、自動車への過度な依存と公共交通の行き詰まりの悪循環から起きていると分析されており、商店街活性化政策など個別の都市政策だけでは解決は望めず、公共交通システムを再生、改善する等複合的な対策をしなければならないとの考え方が主流となっています。関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏は、「交通というのは、人々の日常の社会活動や経済活動につねに必要なものである。したがって、そのありようで市民の行動は変わり、結果として、都市の姿が形づくられる。行政による一方的な都市計画では実行性がない。自家用車が普及した今日、自家用車の利便性を上回る魅力で、市民が公共交通を使う動機付け(インセンティブ)をもち、それによってゆるやかに都市構造を変えていくことが、人間の自然な行動原理に沿った有効な方法」⁹と評し、交通政策と都市政策の有機的連携の重要性を説いています。このような流れを受け、第1節で触れた国の交通政策においても“まちづくり”と連携した地域公共交通の維持・活性化に舵を切っています。

このように、地域公共交通の維持・活性化を考えるにあたっては、交通単体だけではなく、その地域の“まちづくり”の中で地域公共交通をどのように捉え、どのように活用していくかが重要な視点となっており、“まちづくり”と連携した対策を講じることが肝要となります。各地域の拠点を整備し、公共施設を中心とした生活関連施設をそこに集中させていくことにより、交通拠点が形成され、地域公共交通を利用する環境が整ってきます。

また、地域公共交通の利便性向上を図っていくためには、冬季の風雪が厳しい本県においては、交通結節点のみならず各バス停等への風雪を防ぐことのできるシェルタータイプの待合室の整備や、降雪により生じる路線バス乗降口と歩道の段差を緩和するスロープの設置等の対策を進めていく必要があります。このような待合室やスロープの設置は、交通政策を担当している部署だけでは実現できず、道路や都市整備を担当する部署の協力がなければ実現できません。また、地域公共交通を取り巻く諸課題は、都市政策的な観点に留まりません。地域公共交通には、CO₂排出削減という環境課題や身体障害者等の体の不自由な人の移動といった福

図2-3-7 利便性の高い地域公共交通システム構築へ向けた連携イメージ図



資料：鳥取県計画課作成

⁹ 宇都宮浄人(2017)「地方都市再生戦略としての交通まちづくり」 システム/制御/情報 Vol161, No. 12

社政策としての課題等もあります。このように、地域公共交通には、地域公共交通そのものの課題に加えて、環境や福祉の課題も存在し、交通単体で利便性を向上させようとしても限界があるのは否めません。そのため、交通政策、都市政策、環境政策、福祉政策が上手く連携し、それぞれの立場から利便性の向上に向けた対策が求められます。(図2-3-7)

例えば、都市政策的な観点からは、交通結節点に利便性の高い待合室を作るために歩道を広く取るほか、路線バスへの乗降を楽にするための専用ロータリーや路線バス専用車線を設置する等の対応が考えられます。また、環境政策的観点からは、大気汚染防止とCO₂排出削減の両方の目的を達成するため、交通量の多い区間では電気バスなど低公害型バス車両を導入する等の対応もあります。そして総合的には、誰でも利用しやすい低床型バス車両の導入や、あまり交通需要がない支線においては乗合タクシーを導入する等、全政策を導入した地域公共交通の再編が必要となります。そのため、地域公共交通の再編デザインを描く行政は、行政内部の交通、都市、環境、福祉関係の部署と連携・調整を図る必要があるとともに、外部の交通事業者、NPO団体、地域団体等の各種団体との話し合いや協力を経て地域公共交通の再編に取り組む必要があります。

事例紹介：富山市の「公共交通を軸としたコンパクトシティ政策」

富山県は、富山平野を中心に市街地が薄く広がり、持ち家比率が約8割(平成25年(2013年)調査時)と全国一高い環境から、自動車への依存度が高い状況となっています。富山市においても状況は同じであり、このような自動車に過度に依存した状況から脱すべく、平成20年(2008年)から、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを開始しました。

その基本コンセプトは、公共交通を軸(串)として、いくつかの拠点(団子)を形成する「お団子と串」によるコンパクトシティの形成です。(図2-3-8)

具体的には、既存の鉄軌道を「串」として活用するべく、廃線が議論されていたJR富山港線を日本初となる本格的LRT(Light Rail Transit)¹⁰へ再生させ、第3セクターである富山ライトレールを開業させました。また、これに併せて沿線の路線バスも再編し、富山ライトレールに接続する支線バス(フィーダーバス)として整備しました。この際、単に再編しただけではなく、フィーダーバスからLRTへの乗り継ぎがスムーズになるようなデザインの電停(駅)

図2-3-8 「お団子と串」によるコンパクトなまちづくり基本概念図



資料) 富山市「富山市都市整備事業の概要」

¹⁰ LRTとは、低床式車両(LRV)の導入や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系都市交通システムをいう。

を導入する等、利便性の高い“まちづくり”をトータルデザインとして地域公共交通の再生を行っています。(図2-3-9)

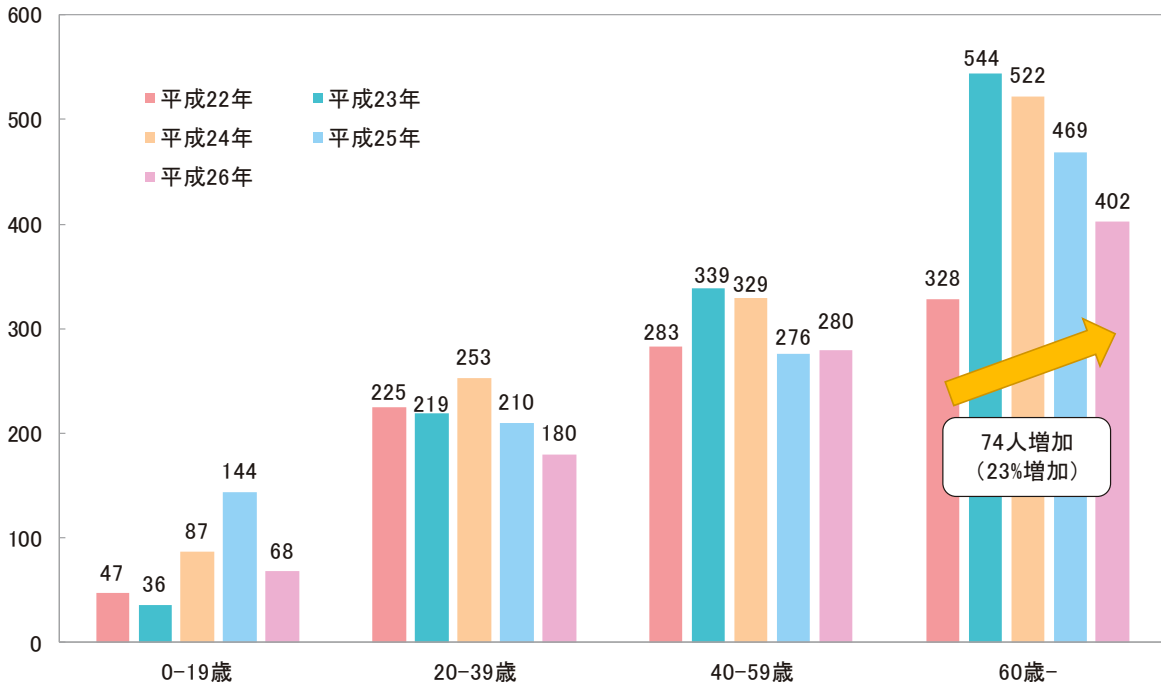
図2-3-9 双方の乗降が便利となるよう設計されたフィーダーバス停と電停(岩瀬浜駅)



資料) 県統計分析課撮影

このほかにも、既存の路面電車を拡張することで、富山駅と中心街を環状線で結ぶ「セントラム」を開通させ、両者への回遊性を高めたほか、100円で地域公共交通に利用が可能となる高齢者会員制の「おでかけ定期券」を発行し、市内各所から中心街に気軽に“おでかけ”できる環境を整えることで、高齢者の外出促進と地域公共交通利用促進につなげています。(図2-3-10)

図2-3-10 年代別環状線利用者数の推移(平日)



資料) 富山市「富山市都市整備事業の概要」

また富山市では、このような交通政策のほかにも、中心市街地への居住誘導策としてマンションの建設補助や住宅取得者向けへの補助等、地域公共交通沿線への居住推進をしたり、市街地再開発事業とセット化された全天候型多目的広場「グランドプラザ」の整備等の地域拠点の活性化を進めたりする等、トータルとして地域公共交通が使いやすい、使いたくなるような環境整備を図ることで地域公共交通の再生を果たしています。

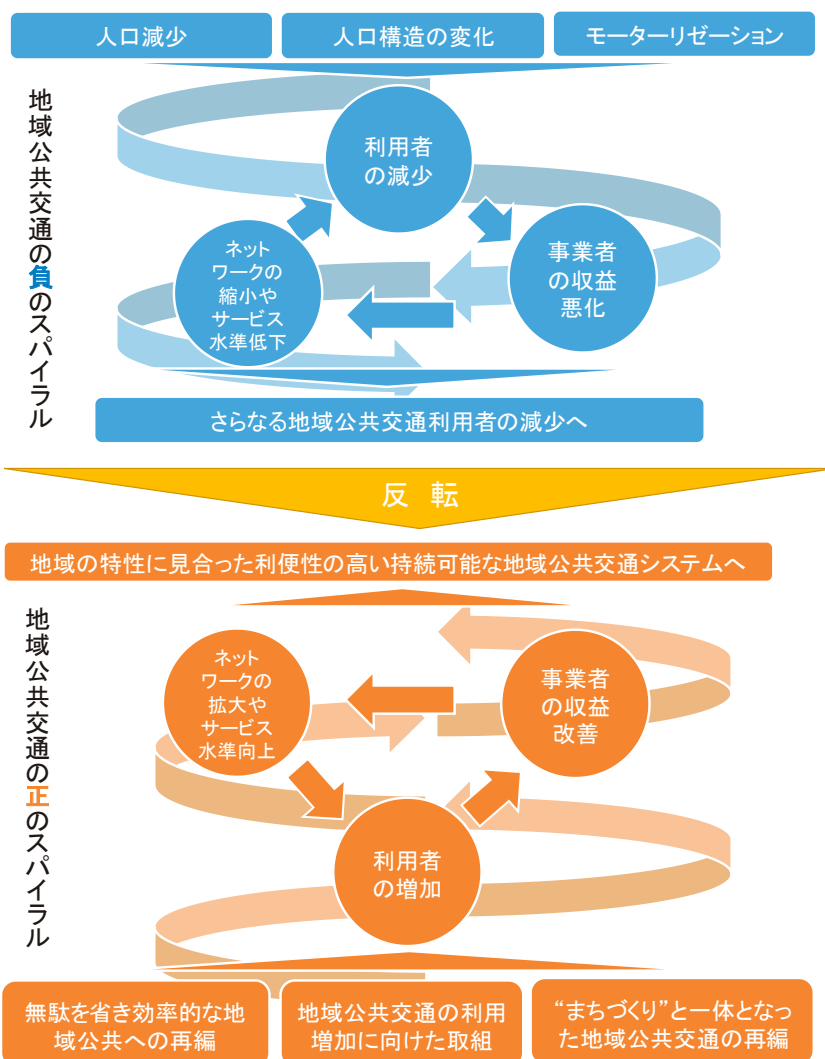
この富山市の公共交通を軸としたまちづくりでは、富山駅や中心街などの人が集まる場所に交通結節点を設けていますが、これにより郊外部へ通じる支線をそこに集中させることができるた

め、交通ネットワークの効率性が向上するとともに、人が集まることでその場所に飲食や買い物という需要が生じ、経済の活性化策にもつながります。また、その交通結節点の使い勝手をまちづくりと一体となって高めており、フィーダーバスからそのままLRTへ乗り換えられるよう、利用者の動線を考えられた上で交通結節点が整備されています。

おわりに

地域公共交通の維持・活性化は、本県に限らず日本各地で大きな社会的課題となっています。このため、国では平成25年(2013年)に交通政策基本法を制定し、国、自治体、交通事業者、国民の交通政策における責務を明確にしたほか、これまで交通事業者を中心に交通政策単独で実施されていた点を市町村中心とした“まちづくり”と連携した交通政策への切り替えが行われました。青森県や弘前市等の市町村でもこの動きに対応すべく、地域公共交通網形成計画を策定し、地域公共交通の維持・活性化と再編に向けた取組を進めています。また、全国各地に目を向けると、多くの自治体等が地域公共交通の維持・活性化に取り組んでおり、利用者増加など成功を納めている先進事例が数多くあることに気付かされます。本白書で紹介した先進事例にみる地域公共交通の維持・活性化に共通する要素としては、地域公共交通の利便性の向上が挙げられます。各取組事例により、その地域の実情に合った対策を講じることで、地域公共交通の維持・活性化は可能であることがわかります。これは、地域公共交通の利便性の向上により、利用者が増加したことで、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切ることに成功し、その流れを逆転させることができたためと考えられます。(図3-1-1)

図3-1-1 持続可能な地域公共交通システム構築へ向けた転換(イメージ図)



このように、その地域の実情を調査し、その地域に住む住民が地域公共交通に対してどのようなニーズを有しているのかを良く調べ、それに対してどのような対策が打てるのかを行政、交通事業者、利用者がよく話し合い協力しながら対策を進める必要があります。また、本県では人口減少に伴い、地域公共交通の利用者の絶対数も今後大きく減少することが見込まれています。このことから、通勤・通学といった日常生活用途での地域公共交通の利用を促進していくほかに、観光客の取り込みや普段外出をしない人達の“おでかけ”を生み出すことで、新たな地域公共交通の利用需要の創出を図る視点も重要です。この新たな地域公共交通の利用需要の創出のカギとなるのも、やはり利便性の向上となります。

利便性の向上に関しては、富山市の取組事例にみるように総合的な対策を行うことが理想となります。富山市では公共交通を軸とした都市政策を進めることで、“まちづくり”と一体となった総合的な地域公共交通の維持・活性化と再編に取り組んでいます。このような政策を進めることで、自動車利用から地域公共交通利用へのシフトを実現させることに成功したほか、市内電車の環状線化や利用しやすい運賃制度等の導入により観光客の取り込みや高齢者の日中の“おでかけ”を促し、高齢者の地域公共交通の利用者増加という結果につなげることに成功しています。本県においても、地域公共交通の維持・活性化や再編を進めるに当たっては、“まちづくり”と一体となり地域公共交通の利用がトータルでデザインされるような総合的な対策が求められます。

これまで地域公共交通の整備・運行は交通事業者が主体となって行われてきたことから、住民の足を守るのは公共交通事業者の責務であるという意見も聞かれました。しかし、地域公共交通利用者は減少が続き、青森県内の広域バス事業者のうち2社が経営破綻するに至っています。幸いにも、この2社の運行するバス路線は新会社に引継がれたため、地域交通が消滅することはありませんでしたが、交通事業者の経営破綻は、その地域の公共交通の消滅等につながります。交通政策基本法では、地方公共団体の責務について「交通に関し、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、および実施する責務を有する。」と定めています。地域住民生活を守っていくためには、自治体はその区域の地域公共交通の維持に責任を持つ必要があります。また、広域的なネットワークの形成について、県等は取組を進めて行かなければなりません。

将来は、自動運転等の技術革新により公共交通の課題は解決していく可能性があります。まずは、各自治体が主体となり、交通事業者や利用者たる住民も自らの課題として捉え、地域の特性や実情にあった利便性の高い持続可能な地域公共交通システムを構築していくことが必要です。また、普段の生活の中で自動車を利用している県民の皆さんも、地域公共交通の課題は自分には関係ないと考えず、今一度、地域の公共交通について考えていくことが重要です。

<コラム5 身近な「もの」の価値を見つめ直すということ>

日本銀行青森支店 支店長 武田 吉孝

「たません」なるものをご存知だろうか。ソースを塗ったえびせんべいに目玉焼きを挟んだ、所謂ジャンクフードである。ありふれた材料で作る食べ物なので、どこにでもありそうだが、名古屋市周辺でしかお目に掛かれない。名古屋人には身近で懐かしいものらしく、「文化祭の模擬店で出したんだ」とか、「全国区の食べ物ではないと知ったときはショックを受けた」と友人らは語る。しかし、近年、食のバリエーションが多様化する中で、これ売りの屋台や駄菓子屋も減っているらしい。

青森にも、最近見かけなくなった食べ物があるという。

たとえば、「かけ」。ご存知の通り、蕎麦（または小麦）を打って薄く延ばし、三角に切ったものを茹でて葱やニンニク味噌をつけて食べる料理だが、私は青森に来て初めて知った。湯気の上がる鍋にかけを潜らせながら、熱燗をチビりとやるひとときはホッと気持ちが落ち着くものだが、家庭ではあまり食べられなくなったようだ。

I H調理器の普及につれて「貝焼き」も家庭では作りづらくなり、居酒屋メニューになりつつあると聞く。「干餅」は、炙ってバターを塗って食べるのが青森流と聞いたが、干餅を食べる機会はめっきり減ったという人が多い。未だ食す機会のない「すしこ」に至っては、入手することすら難しくなりつつあるという。飯寿司から魚を抜いたようなもので紫蘇の赤色が鮮烈…という説明を受けた際、「言っときますけど好き嫌いは分かりますよ」と助言を頂いた。近いうちに挑戦してみたいと思っている。

全国的に知名度の上がっている「せんべい汁」や「バラ焼き」、観光客に人気の「いがめんち」や「イカゴロ焼き」など、名物はまだまだ沢山あるとはいえ、青森ならではの食べ物が姿を消しつつあるのだとすれば、何とも惜しい。

食べ物は、歴史や風土に根差し、文化として育まれてきたものであり、地域と切り離すことができない存在である。だからこそ、外から来た人は、その地ならではの食べ物に惹かれ、舌鼓を打つことを好むのではないだろうか。しかし、その地で暮す人々は、自分たちが日頃口にしている食べ物の「価値」に気付いていないことが往々にしてある。いつでも食べようと思えば食べられる当たり前の存在だから、あえてPRしようという気にもならない。外から来た人は、そういう食べ物があることにすら気づかない。そのうちに、全国共通化された食べ物に取って代わられて、その地ならではの食べ物はいつの間にか姿を消していく。

今回の白書のテーマである「地域交通機関」にも同じことが言えるかもしれない。

病院に行くときは〇〇時のバス。部活が終わって〇〇時の列車に乗れば夕飯に間に合う。ちょっと一杯呑んで帰るときの最終は〇〇時。生活の中に溶け込んで、当たり前のようになっている地域交通機関ではあるが、人口減少や他の交通手段へのシフトに伴い利用する人が少なくなれば収益性が低下し、どこかで存続できなくなる。

個人的には、自分が運転するより何倍も安心で、気が向いたら景色を観ながらお酒や食事を楽しむことができる列車やバスを利用するのが好きである。私と同じ志向の観光客もいるのではないか。こうしたニーズを取り込むのも一案だが、そのためには、それぞれの交通機関が連携し合って運行ダイヤを組むとともに、そうした移動手段があることをしっかりとPRする必要がある。

食べ物なら、味の記憶と材料さえあれば、将来、失われたレシピを再現できる可能性もあるかもしれない。しかし、一度失われた交通インフラを再現することはあり得るのだろうか。自分たちが当たり前だと思っている身近な「もの」の価値を、今改めて見つめ直すことが求められているように思う。