

四国経済連合会・四国アライアンス共同調査

人口減少時代の“交通まちづくり”

～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで地域公共交通を再構築～

上席研究員 青木伸太郎

本稿は共同調査報告書を加筆・編集したものです。全文は当研究所ならびに四国経済連合会 HP に掲載しています。

要 旨

1. 四国では JR、乗合バス、タクシーのすべての輸送人員が減少の一途をたどっている。
2. 四国の市町村は、9 割以上が地域公共交通の維持や交通サービスの確保に課題意識を持っている。デジタル技術や新たな交通サービスではキャッシュレス決済とデマンド型交通¹⁾への関心が高い。政府は様々な支援策を講じているが、予算、人材、技術的な課題から、四国で実装が進められた事例はまだ少ない。
3. 全国の事例には四国の地域公共交通への適用が期待されるものがある。
4. 人口減少時代における地域公共交通の検討に当たっては、以下がポイントとなる。
 - ① 「誰に」「どのようなサービスを」「どのように提供するか」を明確にする。
 - ② 「まちづくり」の観点を持ち、デジタル技術を活用する。その際には住民ニーズを吸い上げ、反映させる。
 - ③ 自治体は交通に精通する人材の確保と、既成概念にとらわれない外部連携に取り組む。
5. 今後、四国の実情に合った「四国版 MaaS (Mobility as a Service)²⁾」が広がることを期待する。

1. 本調査の趣旨

四国は、全国に先んじて人口減少・高齢化が進み、公共サービスの維持が課題となっている。とりわけ交通分野では、地域公共交通の維持が困難

となりつつある地域がみられ、一刻も早い対策が求められている。

日本では、MaaS を始めとした交通サービスの効率化・高度化に関する様々な取り組みが展開されており、四国における最適な地域公共交通の実

¹⁾ 運行経路（路線）・乗降地点（停留所）・運行時刻（時刻表）が定められている一般的な路線バスとは異なり、経路・乗降地点・時刻のいずれか、あるいは全てに柔軟性を持たせることで、利用者の要求に応じて運行する乗合型の公共交通サービス形態。

²⁾ 地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の地域公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス。観光や医療などの交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

現に参考となる。

そこで本調査では、地域公共交通の維持に向けた交通サービスの効率化・高度化を図る観点から、四国における実態や課題、今後の方向性を検討した。

2. 四国の地域公共交通を巡る現状

四国の人口は、1985年から2015年までの30年間で約40万人減少した。2045年には282万人まで減少すると予想されている。一方、65歳以上高齢者の割合は1985年の13%から2045年には41%にまで上昇する(図表1)。

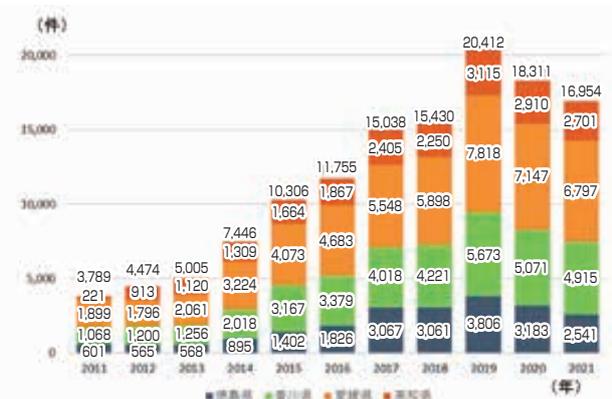
図表1 四国の人口推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
総人口には年齢不詳が含まれているため各年齢層との合計と総人口は一致しない場合がある。

高齢ドライバーによる交通事故が問題となっており、免許を自主返納する高齢者が増加している(図表2)。

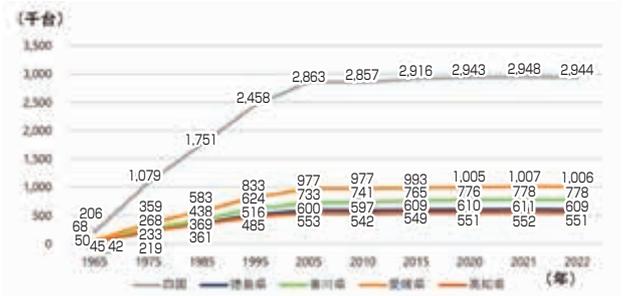
図表2 四国の免許返納者数の推移



資料：警察庁「運転免許統計」

四国における自動車保有台数は2005年まで増加した後、横ばいで推移している(図表3)。現役世代の移動手段は自家用車が主となっている。

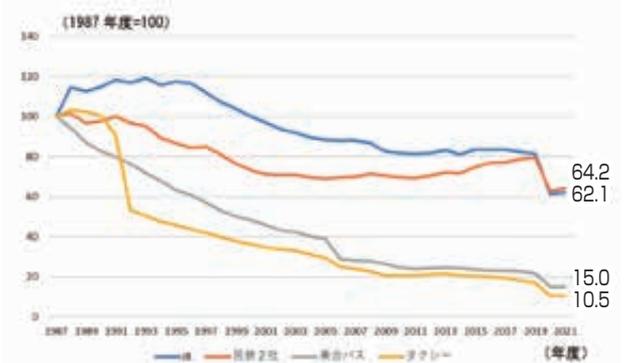
図表3 自動車保有台数の推移



※各年3月31日現在
資料：四国運輸局「自動車数の推移(2022年版)」

四国ではJR、乗合バス、タクシー全ての輸送人員が減少している(図表4)。地域内移動に利用されてきたバス路線では利用者が大幅に減少し、路線の廃止・減便が相次いでいる。

図表4 JR、民鉄2社、乗合バス、タクシーの輸送人員の推移



資料：四国運輸局「四国における運輸の動き」

3. 地域公共交通の維持に関する四国の自治体および交通事業者へのアンケート

地域公共交通の具体的な課題やデジタル技術の検討状況などを把握するため、四国内の自治体および交通事業者を対象にアンケートを行った。

(1) 調査概要

調査対象	<自治体> 四国内の全自治体(4県 95 市町村) <交通事業者> 四国内に本社・本店を置く交通事業者(454 事業者)
調査期間	<自治体> 2022年8月8日～2022年9月2日 <交通事業者> 2022年8月22日～2022年9月9日
調査方法	郵送・E-mailでの配布、返信用封筒・FAX・E-mail・Webによる回収
有効回答率	<自治体> 90 (有効回答率 90.9%) <交通事業者> 111 (有効回答率 24.4%)

※鉄道業、道路旅客運送業等を主業種とする企業を抽出して送付した。四国内に複数の事業所を持つ場合、送付先は本社・本店のみとした。

(2) 地域公共交通の維持や交通サービスの確保に関する課題認識

「自地域内の地域公共交通の維持や交通サービスの確保に関して何らかの課題認識はありますか」との質問に対し、90自治体の99% (89団体)が、課題認識が「ある」と回答。

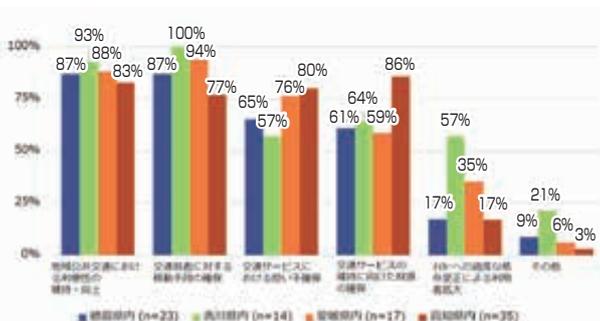
また111事業者の92% (102事業者)が、課題認識が「ある」と回答。ほぼ全ての自治体、事業者が公共交通維持や交通サービス確保に課題を認識していた(図表5)。

図表5 地域公共交通の維持や交通サービスの確保に関する課題認識



大半の自治体が、地域公共交通の維持に関する課題として「地域公共交通における利便性の維持・向上」、「交通弱者に対する移動手段の確保」、「交通サービスにおける担い手確保」を挙げた(図表6)。

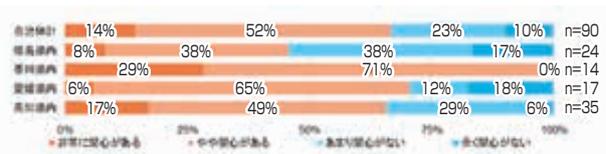
図表6 自治体における地域公共交通維持に向けた課題(複数回答)



(3) デジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用についての関心度合い

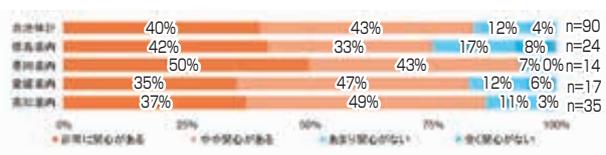
キャッシュレス決済の導入・活用に対する関心度合いについては「非常に興味がある」、「やや興味がある」を合わせると、6割超の自治体が関心を寄せており、高い関心度合いが確認された(図表7)。

図表7 キャッシュレス決済の導入・活用に対する関心度合い



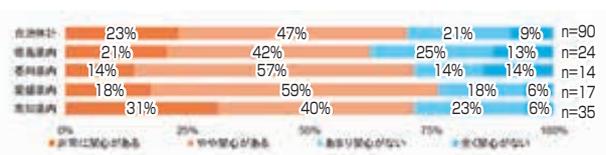
デマンド型交通の導入に対する関心度合いを尋ねたところ「非常に興味がある」が40.0%、「やや興味がある」が43.4%だった。8割超の自治体が関心を寄せ、高い関心度合いが確認された(図表8)。

図表8 デマンド型交通導入に対する関心度合い



自家用有償旅客運送³⁾導入の関心度合いについては「非常に興味がある」が23%、「興味がある」が46.7%であり、「非常に興味がある」「やや興味がある」を合わせると、7割の自治体が自家用有償旅客運送の導入に関心を寄せており、デマンド型交通の導入同様、関心の高さが確認された(図表9)。

図表9 自家用有償旅客運送導入に対する関心度合い

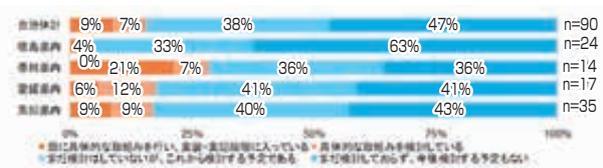


³⁾ バス、タクシー事業が成り立たず、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市町村やNPO法人などが自家用車を用いて提供する交通サービス。

(4) デジタル技術や新たな交通サービスの検討・導入・活用状況

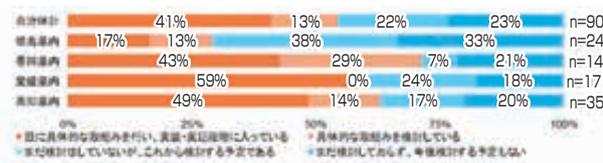
キャッシュレス決済の検討・導入・活用状況について、「既に具体的な取り組みを行い、実装・実証段階に入っている」との回答は四国全体で8.9%、「具体的な取り組みを検討している」との回答は6.7%と少数にとどまった。関心度合いとは裏腹に、半数近くの自治体が、「キャッシュレス決済を「検討する予定もない」と回答した。(図表10)。

図表10 キャッシュレス決済の検討・導入・活用状況

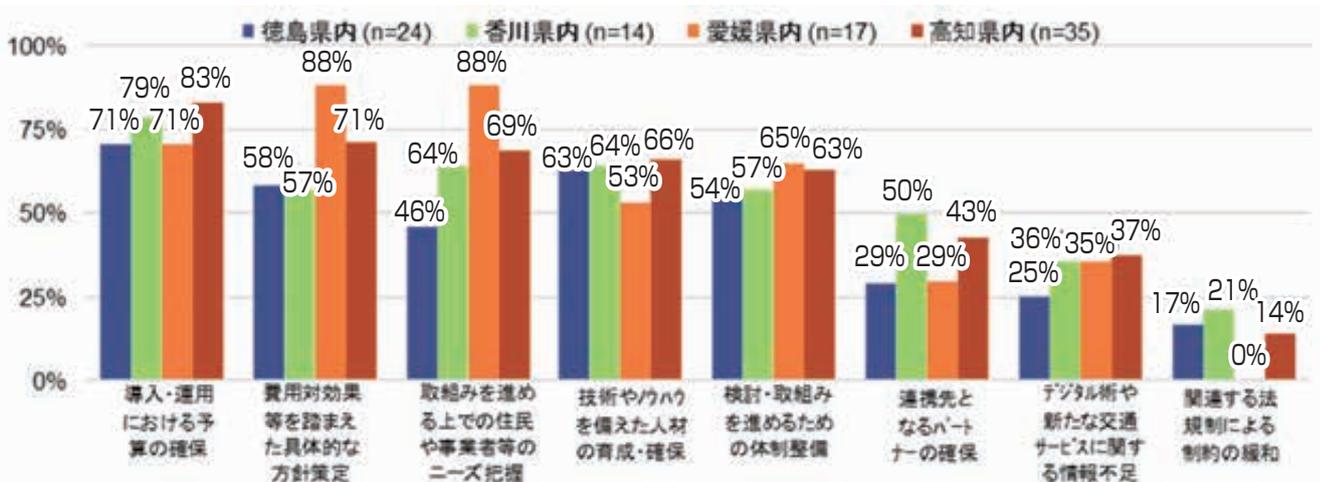


デマンド型交通の検討・導入・活用状況については、四国全体で41.1%の自治体が「既に具体的な取り組みを行い、実装・実証段階に入っている」と回答した(図表11)。

図表11 デマンド型交通導入の検討・導入・活用状況

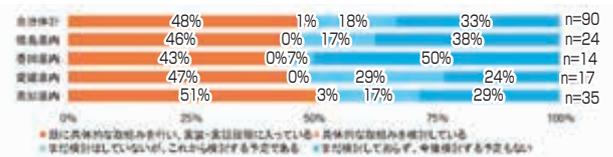


図表13 デジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用に向けた課題



自家用有償旅客運送の検討・導入・活用状況については、47.8%の自治体が「既に具体的な取り組みを行い、実装・実証段階に入っている」と回答した(図表12)。

図表12 自家用有償旅客運送導入の検討状況



(5) 地域公共交通へのデジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用に向けた課題

地域公共交通へのデジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用を進めていく上での課題について複数回答で尋ねたところ、「導入・運用における予算の確保」、「費用対効果等を踏まえた具体的な方針策定」、「取組みを進める上での住民や事業者等のニーズ把握」などが挙げられた。(図表13)。

(6) 四国の主な取り組み事例

四国の自治体や交通事業者では、地域公共交通維持のため、デジタル技術を活用した取り組みが行われている(図表14)。

図表 14 四国の自治体・交通事業者による交通サービスへのデジタル技術の活用事例

提供主体	取り組み概要
高松市	2022年1月よりタクシーを活用した新たな交通モード「バタクス」の実証事業を開始。車両を占有せず、運行実績に応じた補助金のみをタクシー会社に支払う仕組み（シェアリングエコノミー型）を導入。
JR 四国	2022年11月よりスマートフォンでいつでも、どこでも、キャッシュレスで切符が買えるチケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」の提供を開始。
香川県三豊市	介護福祉分野における共同送迎モデルの確立に向け、ダイハツ工業(株)と連携協定を締結し、福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」を導入。2022年6月より三豊市社会福祉協議会の事業として本格運行を開始。
阿佐海岸鉄道(株)	2021年12月より世界初となる線路と道路の両方を走行できる「DMV（デュアル・モード・ビークル）」の営業運転を開始。
徳島県神山町	町営バスを廃止し、2023年4月よりデマンド交通と自家用有償旅客運送へ切り替え。配車アプリ「さあ・くる」を地域企業と独自開発し、機能拡充を検討。
徳島県つるぎ町	コミュニティバスを必要とする住民のニーズに徹底的に応えることで、利用者満足度の向上と運営の効率化(町単独負担の大幅な削減)の実現を目指す。
徳島県阿波市	2021年度から市内のタクシー事業者2社と連携し、デマンド型交通「あわめぐり」の運行を実施。
高知県土佐清水市	2021年度に予約型デマンド交通「おでかけ号」の運行管理業務のデジタル化によって運営コストを削減。今後は更なる利用者拡大に向け、広報活動の充実や、運行ルート・ダイヤの見直しを継続実施。キャッシュレス決済の導入なども検討中であるが、通信環境などが課題。
高知市・とさでん交通(株)	移動ニーズの少ない中山間地域における路線バスからデマンドタクシーへ切り替え等、地域公共交通ネットワークの再編を順次実施。独自の交通系ICカード「ですか」の導入等による利用客拡大。
伊予鉄グループ	外部企業と連携したフリー乗車券の販売などによる「伊予鉄 MaaS」の提供による利用客の拡大。自社「みきゃんアプリ」による市内電車乗車券やフリー乗車券などの販売、タクシー運賃などの決済。

4. 新たな地域公共交通モデルとなる取り組み事例

地域公共交通維持の新たなモデルとなり得る先進的な取り組みを進めている四国内外の4カ所の事例について、ヒアリング調査を実施した。

(1)長野県茅野市(AI 乗合オンデマンド交通)

ア. 背景

長野県茅野市では、住民の車への依存度が高く、路線バスの利用者が年々減少していた。また、タクシーは運転手不足によってサービスの質が低下し、特に高齢者の外出機会が減少していた。さらには、マイカーでの送迎時の交通渋滞の発生など、様々な問題が発生していた。

図表 15 地域公共交通維持の新たなモデルとなり得る取り組み事例

地域	主な運営主体	新たな地域公共交通	取り組みの概要
(1)長野県茅野市	第一交通(株)、アルピコタクシー(株)、Via Mobility Japan(株)、茅野市など	AI 乗合オンデマンド交通	定時定路線バスを削減し、AI による運行ルート選定や配車を行う乗合交通サービス
(2)富山県朝日町	朝日町、(株)博報堂、スズキ(株)、(有)黒東自動車商会	自家用有償旅客運送	事業主体は行政でありつつ住民のマイカーを利用する乗合交通サービス
(3)香川県三豊市	暮らしの交通(株)、西讃観光(株)、Community Mobility(株)など	定額相乗りタクシー	AI シェアリングモビリティサービス「mobi」を用いた定額相乗りのオンデマンド交通サービス
(4)宮城県登米市～大船渡市	東日本旅客鉄道(株)、ミヤコーバス(株)、岩手県交通(株)	BRT(バス高速輸送システム)、自動運転バス	東日本大震災で被災した鉄道からの復旧。利用実態やニーズを踏まえ、ルートや本数を柔軟に設定

イ. 取り組み経緯

同市は 2019 年、「第 2 次茅野市地域創生総合戦略」の策定に当たり、5 年後の同市のありたい姿を議論。若者に「選ばれるまち」の実現に向け、車がなくても安心して暮らせる公共交通網を整備することを掲げた。

市内の交通事業者と地域公共交通のあり方を議論する中で、拠点となる病院、スーパー、鉄道駅などの間はバスや電車を動かし、拠点からのラストワンマイルは AI オンデマンド交通でつなぐことが望ましいとの結論に至った。

ウ. 主な実施内容

2020 年 12 月、市内の 4 交通事業者が主体となり、AI による最適な運行ルートや配車が可能な乗合オンデマンド交通「のらざあ」の運行を開始(2022 年 8 月から本格運行)。

約 8,000 ヶ所の乗降スポットを設置して路線バスよりも利便性を高める一方で、予約を利用 1 時間前からとすることでタクシーとの棲み分けを図っている。導入後は、既存の定時定路線バスを削減する代わりに朝夕の通勤・通学バスを増便。利用者ニーズに応じた地域公共交通網

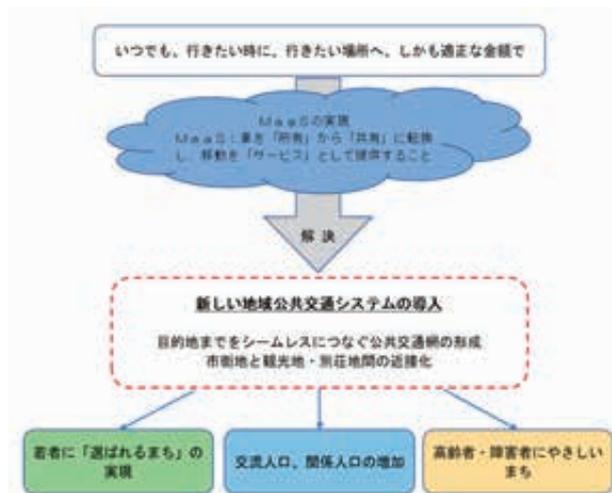
の再編へとつなげている。

エ. 効果と今後の方向性

「のらざあ」の導入で地域公共交通への行政支出は増加しているが、同市はこれを将来に向けた投資と捉えている。

今後は運行エリアを広げるとともに他の交通モードとの連携を検討している。行きたいときに行きたい場所へ適正な金額で移動できる仕組みを実現していきたい考えである。

図表 16 茅野市が目指す公共交通サービスのイメージ



資料：茅野市

(2) 富山県朝日町(自家用有償旅客運送)

ア. 背景

富山県朝日町では、住民の主な移動手段はマイカーで、コミュニティバスの利用率が低迷していた。町内唯一の高校が廃校し、利用者減少に拍車をかけたことから、利用者ニーズに最適な移動手段の提供に向けた検討が進められた。

イ. 取り組み経緯

2020年8月、地方の移動課題の解決に取り組む(株)博報堂、スズキ(株)、朝日町が、マイカー利用による住民参加型の移動サービスの実証実験を開始(2021年10月、「ノッカルあさひまち」を本格運行)。運行管理、予約管理、車両整備は町内のタクシー会社へ業務を委託。行政負担を軽減しつつ安全性が担保された公共交通サービスを実現した。

ウ. 主な実施内容

当該サービスは予約制(利用前日17時まで)で、運賃は一律600円/人、2名以上乗合乗車時400円/人とし、バス運賃(200円)とタクシー運賃の中間に設定されている。

ドライバーは第2種免許保持者または所定の安全講習を受けた地域住民が担う。同町が謝礼として地元商工会が発行する商品券を1運行当たり200円分支給する。運行は予約のある場合のみとしている。

エ. 効果・今後の方向性

利用状況は、本格運行を開始した2021年10月時点で会員数が164人、利用人数は116人だったが、1年後の2022年10月には会員数が257人、利用者数は143人まで増加した。地域の高齢者の外出を促す効果もたらされている。また、ドライバーと利用者間のコミュニケーションを通じた地域コミュニティの活性化も期待されている。

(3) 香川県三豊市(定額相乗りタクシー)

ア. 背景

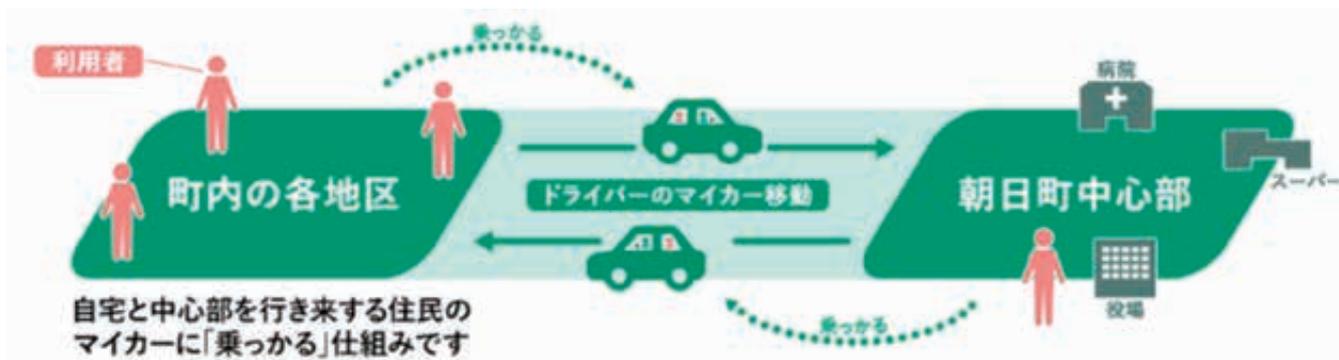
香川県三豊市は、2006年1月に7町の合併によって誕生した。中心市街地と呼べるエリアがなく、居住エリアは広範囲である。市内ではコミュニティバスが運行されているが、時間帯・曜日によっては運行本数が少なく、運行していない路線もある。住民の移動手段はマイカーが主体で、中高生や高齢者の行動制限につながっていた。

イ. 取り組み経緯

三豊市は2019年2月に「三豊市活性化プロジェクト」を立ち上げ、官民が連携した取り組みを推進。「まちづくり」と「交通・移動」を重要なキーワードと位置付けている。

市内に鉄道、コミュニティバス、タクシーをつなぐ中間の交通手段がない課題を解決するため、新たな交通サービスの導入が検討された。

図表 17 「ノッカルあさひまち」のサービスイメージ



資料：朝日町

2022年9月、地元タクシー会社ほか12社の出資によって暮らしの交通株が設立。サービスを民間主体で運営する仕組みが作られた。

ウ. 主な実施内容

暮らしの交通株は、「mobi」と呼ばれるAIオンデマンド交通システムを活用したサービスを提供。運行時間は7～22時で、利用者がアプリでエリア内の約170ヵ所から乗車場所と人数などを指定すると20分前後で車両が到着する。運賃は1回当たり500円を現金かアプリで支払う。このほか回数券や定額乗り放題プランも用意している。

エ. 効果・今後の方向性

「mobi」は、徒歩、自転車、マイカーに代わる新しいスタイルの「共有交通」として注目されている。即時配車が可能でタクシーよりも低料金で利用できるため、学生が通学手段として利用するなど、新たなマーケットを開拓している。アプリ登録者数は本格運行から2ヵ月足らずで100名程度となった。今後は宅配や貨客混載へのサービス拡大が検討されている。

図表 18 「mobi」のサービスイメージ



資料：Community Mobility

(4)宮城県登米市～大船渡市(BRT)

ア. 背景

2011年3月11日に発生した東日本大震災で

の津波により、東日本旅客鉄道株(以下、JR東日本)の気仙沼線・大船渡線は、ともに3割以上の線路が流出するなど、壊滅的な被害を受けた。早急な復旧が求められる中、仮復旧に当たっては、①安全の確保、②まちづくり計画との整合、③道路・河川交差部での調整、④復旧費用の負担、⑤輸送力の回復の5つの課題を解決する必要があった。

イ. 取り組み経緯

復旧に向けた交通モードの一つとして、JR東日本はBRT (Bus Rapid Transit:バス高速輸送システム)を沿線自治体や地域住民に提案。了承が得られ、被災から約1年半後の2012年8月よりBRTの運行を順次開始し、同年12月に本格運行に至った。

JR東日本では、専用道延伸や新駅設置などの利便性向上に取り組んでいる。

ウ. 主な実施内容

BRTとは、PTPS(Public Transportation Priority System:公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーンなどを組合せ、速達性、定時性を確保し、輸送能力を増大した高次の機能を備えたバス高速輸送システムのことである。

気仙沼線・大船渡BRTでは、単に鉄道敷を専用道に置き換えるだけでなく、沿線の状況や住民の要望などに応じたルート変更や新駅追加を行っている。

エ. 効果・今後の方向性

BRT化によって、病院、役場、学校など人が集まる場所への新駅の設置や、商店街などを経由するルートへの変更が可能となる。専用道を走行することで定時性も確保できる。

JR東日本が実施した満足度調査では「運行本数・運転間隔」、「スピード・到達時分」、「運行の安定性」などの項目で8割以上の利用者から「満足」「不都合はない」との回答を得た。

また、BRTは災害時に早期の運行再開が可能

である。

BRTの自動運転化も進めている。2022年12月から専用道の一部区間で乗客を乗せた自動運転バス(レベル2)を運行している。

写真1 BRT車両



撮影：四国経済連合会

5. 交通サービスへの更なる活用が期待されるデジタル技術

既存の交通サービスに活用することで、乗客の利便性向上や交通事業者のコスト削減につながる可能性のあるデジタル技術に関して、ITベンダ等へヒアリングを行った。

(1) MaaS アプリ

ア. 概要

MaaSアプリは、複数のモビリティを横断した経路探索・予約・利用をアプリ内で完結し、最適な交通手段をワンストップで提供することが可能である。

アプリのサービスレベル向上には、複数のモビリティに関する情報が統合されたデータ基盤が必要となる。昨今では、オープンなデータ基盤を複数の事業者で共有する動きもみられている。

イ. 期待される効果

移動の利便性が向上し、住民の外出機会創出や観光客の集客によって、地域経済の活性化や

高齢者の健康増進に寄与する。

また、アプリ上で収集したユーザーの位置情報・行動動態等を分析し、決済情報等と連携することで、エビデンスに基づく戦略の立案等が可能となる。

図表19 MaaSのイメージ



資料：国土交通省

(2) キャッシュレス決済(NFC 認証・決済システム)

ア. 概要

NFC認証・決済システムは、スマートフォンに内蔵されたNFC(Near Field Communication: 近距離無線通信)を車内のタグにタッチすることで決済が完了する。距離別の運賃は、高精度の位置情報を活用し、バスの乗車・降車位置を測定して自動計算される。専用端末や電源が不要のため、交通系ICカードよりも導入コストを低く抑えることができる。

2022年11月～2023年2月には、徳島バスとJR四国によるバス・鉄道共同経営区間(阿南駅～浅川駅間)で、NFCキャッシュレス決済実証実験「バススマホタッチ支払い」が行われた。

イ. 期待される効果

複数の交通モードを乗り継いだ場合の割引設定が容易で、乗客の利便性向上や事業者間の連携促進に寄与する。

また、観光施設や各種体験の予約・決済が同一アプリで提供可能で、顧客体験価値向上が期待できる。

図表 20 NFC 認証・決済システムの概要



資料：KDDI

(3)配車システム

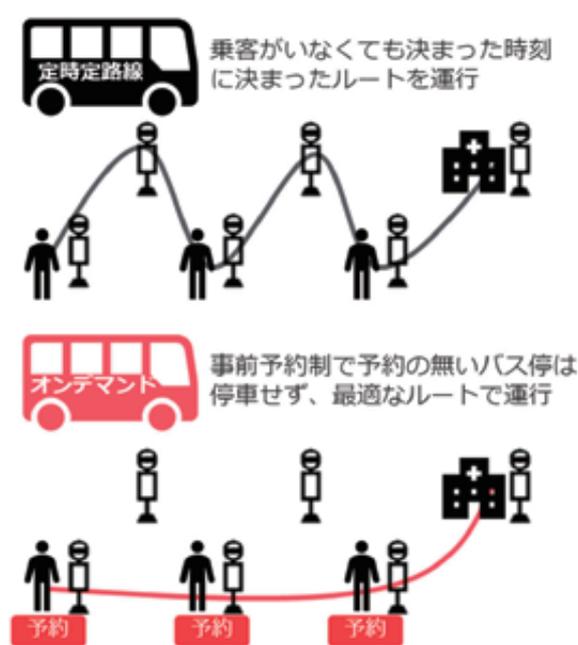
ア. 概要

配車システムは、乗合タクシーやコミュニティバスなどの予約情報を基に、AI等を用いて運行計画や走行ルートを自動生成し、関係者に即座に通知するシステムである。タクシーで浸透しつつあるシステムを活用し、乗合率向上や効率的な運行計画策定のため、特定の時間帯や場所を制限する等、柔軟な運行形態を設定することができる。近年は、コストを大幅に抑えたクラウド型配車システムが提供されるようになった。

イ. 期待される効果

運行本数が少ない定時定路線型バスをデマンド化することで、乗客のニーズに合わせた運行が可能となり、利便性向上や新たな利用者層の拡大に寄与する。また、AI等を活用することで運行形態の最適化が実現し、自治体・交通事業者のコスト削減も期待できる。

図表 21 定時定路線バスとオンデマンド交通の違い



資料：人口減少時代の「交通まちづくり」報告書（概要版）

(4)自動運転

ア. 概要

自動運転システムは、これまで人間が行っていた「認知」、「判断」、「操作」を機械が代替するものである。

自動運転には、①車両の位置や周辺情報を認識する、②人間に代わる判断を行う、③運転手を監視する、の3分野での先進技術の活用が不可欠である。

日本では、2023年4月に改正道路交通法が施行され、公道での「レベル4」による自動運転車両の走行が可能となった。経済産業省は、2030年を目途に本格的な無人自動運転サービスの普及を目指している。

図表 22 自動運転レベルの定義

レベル0 (なし)	運転者が全ての運転操作を実施
レベル1 (運転支援者)	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態
レベル2 (運転支援者)	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態
レベル3 条件付自動運転車 (限定区域)	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態 (条件付)
レベル4 自動運転車 (限定区域)	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態
レベル5 完全自動運転車	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態

資料：人口減少時代の“交通まちづくり”報告書（概要版）

イ. 期待される効果

自動運転によって、以下の効果が期待される。

(ア) 交通事故の削減

- ・安全性が向上し、運転者の操作ミスなどによる交通事故の削減が可能。

(イ) 渋滞の解消・緩和

- ・適切な速度管理・車間距離の維持によって、交通の円滑化を実現し、渋滞の解消や緩和が可能。

(ウ) 高齢者などへの移動手手段の確保

- ・免許返納後の高齢者や移動範囲が限られる中高生などに既存公共交通の補完的な位置として提供することで、移動機会の創出が可能。

(エ) 運転手(担い手)の確保

- ・運転手が不要となる、もしくは運転手に求められる運転技術が下がることによって、トラック・バスなどの運転手の確保が可能。

自動運転の実現は、利用者側だけでなく、事業者側にもメリットをもたらす。

6. 人口減少時代における地域公共交通のあり方

(1) 基本的な視点

四国の自治体は、デマンド型交通や自家用有償旅客運送などに対する関心や期待は高い。一方、予算や人材の壁によって、思うように取り組みが進んでいない。歯止めのかからない人口減少と高齢化が進み、何も対策を打たなければ利用者はさらに減少する。また、従事者不足も深刻化し、サービス水準の低下や交通事業者の経営悪化は避けられない。四国にとって地域公共交通の維持は待ったなしの状況である。

まずは、各地の取り組みや技術の内容を理解し、「誰に」「どのようなサービスを」「どのように提供するか」を意識することが、四国の地域公共交通の課題解決に向けた第一歩になる。

(2) 目指すべき方向性と必要な要素

四国の地域公共交通のあり方を考える上では、①まちづくりの観点と、②情報通信技術 (ICT) の活用が求められる。

図表 23 目指すべき方向性と必要な要素



資料：人口減少時代の“交通まちづくり”報告書（概要版）

(3) まちづくりと一体となった交通施策の推進

交通とまちづくりをリンクさせるには、自治体の果たす役割が大きい。地域によって状況は異なるが、地域公共交通の課題解決ができれば、まちづくり、観光、福祉、教育、環境など、地域の様々な課題解決や地域の魅力向上が期待で

きる。そのためには、交通やまちづくりの専門知識を持った人材を自治体や地域で確保・育成することが求められる。

図表 24 交通まちづくり (イメージ)



資料：人口減少時代の“交通まちづくり”報告書（概要版）

交通まちづくりの先進地である欧州では、1990年代以降、環境面への配慮や中心市街地活性化などの観点から、地域公共交通機関が見直されるようになった。

また、インフラ部分の保有や管理は行政・公的機関が担う一方、運行サービスは民間事業者などに委ねる「上下分離」の運営が行われている。わが国においても、地域公共交通をホールや図書館のような社会インフラのひとつとして捉える必要がある。

(4) 更なる取り組み推進に向けて

人口減少時代の交通まちづくりの更なる推進には、以下の3点が重要となる。

ア. 連携・推進体制の確立

これまで交通分野において、IT企業やスタートアップ企業と自治体、交通事業者との接点は少なかった。MaaSが推進されている今こそ、既成概念に捉われないことなく、多様な連携が求められる。

異なる交通モードが連携してサービス向上を図る共同経営も有効である。

イ. 広域的な地域公共交通計画の策定

交通インフラの更新、デジタル化への対応、新たな交通サービスの導入は、単独で取り組むのではなく複数の自治体が連携して取り組むことが有効である。効率的でシームレスな公共交通サービスを実現するためには、複数自治体による広域的な地域公共交通計画が必要となる。

ウ. デジタル技術を活用した効率化、高度化

国は地域公共交通の維持・向上に向け、様々な支援を行っている。内閣府の「デジタル田園都市国家構想」基本方針では、DXによって社会課題の解決を図るとしている。デジタル技術は地域公共交通の再生・活性化に必須である。国の方針や新技術の情報をいち早く捉え、地域の実情に合ったデジタル技術やモビリティサービスを導入し、ゆくゆくは「四国版 MaaS」が実現することを期待する。