

# 地方公共交通機関の現状と課題

——地域間幹線交通網からデマンド交通に至るまで——

河合 伸治・塩津ゆりか・迫 一光

(受付 2020年6月30日)

## 1. はじめに

現在、地域交通網は大きな変化を求められている。2000年3月の鉄道事業法改正による鉄道事業休止・廃止に関する規制は届出制に緩和され、近隣自治体からの財政的な支援が得られない不採算路線の休・廃止が進んでいる。この鉄道廃線の波が地域交通網を再編せざるを得ない状況を生じさせている。鉄道の休止・廃線を代替するものとして鉄道と同様の経路で代替バスを運行する事が一般的である。但し、鉄道からバスへの転換は運行コストを引き下げる効果を有するものの新たな需要を掘り起こす迄には至らず苦しい状況は脱せていない。よって、今日の地域交通網の課題は二点に集約される。第一に、国・地方自治体からの財政的な支援が無い形（極力少ない形）で運行する方策をどう確立するかである。そして第二に、バスを中心とした地域の中核都市へのアクセスをどのような形式で維持していくかである。

本稿では、鉄道に依らないバスを中心とした地域交通網の再生を考える。現在、地域交通網は三層構造となっている。第一層は、地域幹線バスであり、地域の中核都市同士或いは地域中核都市と周辺都市を結ぶ動脈の役割を担っている。第二層は、フィーダー路線である。フィーダー路線は周辺都市間や地域幹線交通網への接続を担う。そして、第三層はラスト・ワンマイル交通網（コミュニティバス・デマンド交通など）である。このラスト・ワンマイル交通網はいわば、地域交通網の毛細血管の役割を担う。

しかし、現状は各層の交通網をどのように生かしていくか或いは、交通網間における接続の悪さから交通網への潜在的な需要を掘り取れない状況にある。2011年4月からは「地域公共交通確保維持改善事業」がスタートしており、現在、220億円の補助金によって、各層の交通網の存続についての支援も行われているものの、問題が解消したとは言い難い状況にある。

現在、この連携・接続の悪さを改善する方法についても社会実験が始まっている。たとえば、富士通<sup>1)</sup>と福島県伊達市は、地域交通網のベストミックスについて考える社会実験を行っ

1) 富士通 <https://www.fujitsu.com/jp/solutions/industry/public-sector/local-government/data-use/smart-city/casestudy.html> (2020年6月30日閲覧)

ている。福島県の伊達市は JR が運行しており、福島交通の路線バスやコミュニティバス、地域の有償交通網をうまく結びつけることで地域交通網の三層を維持することを目的としている。このように三層構造が存在しているところではこのような役割分担を考察する事は可能であるが、多くの自治体ではこの三層構造が揺らいでおり、各層の維持について考察しなければならない。本来は、各層の損益分岐点・操業停止点水準を探り、各層それぞれで、独自採算がとれる範囲を探る必要がある。今回は、この目的を達成するための前段階として、各層の現状と課題を明らかにしたい。

## 2. 国庫補助事業の歴史と現制度の概要

加藤・福本（2006）<sup>2)</sup>によれば、国による路線バスへの補助金投入は、1972年に開始されたが、当初は過疎地域が対象であり、その後、需要減から広域・幹線バスも対象に含まれるようになり、2001年度の補助金制度改正によって、国からの補助は、広域・幹線的バス路線に限定し、それ以外は地方公共団体による補助としたが、地方公共団体による補助についても地方交付税交付金から8割が補填される制度設計となっていたという。さらに2008年には、「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設し、幹線に接続する乗り合いタクシーやデマンドバス等（以下、フィーダー路線と表記）に対しても国庫補助を行い、地域公共交通の維持・確保を支援している。

現行の補助事業は「地域公共交通確保維持改善事業」のなかの地域公共交通確保維持事業（陸上交通）に該当する。補助対象路線を決定するために、国交省は都道府県や市町村あるいはこれらに交通事業者や地域関係者、地方運輸局を加えて協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画を策定することを義務化している。

### 2-1 地域間幹線に対する国庫補助事業制度の概要

地域間幹線バス系統とは、複数の市町村をまたがって運行されているバス路線を指す。国交省<sup>3)</sup>は、「最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間を補助」のうち、国の算定基準によって経常赤字が見込まれるものについて、予測収支差の1/2を補助するとしている。おもな補助要件については、①平成13年3月31日時点の判定で複数の市町村をまたがって運行、②1日あたりの計画運行回数が3回以上、③

2) 加藤博和・福本雅之（2006）「広域・幹線的生活交通バス路線が抱える問題点に関する一考察」『土木計画学研究・講演集』No. 33.

3) 国交省総合政策局 公共交通政策部 交通支援課『地域公共交通確保維持改善事業について』<http://www.city.iwade.lg.jp/soumu/bus/files/gaiyou2.pdf>（2020年6月30日閲覧）

輸送量が1日あたり15人以上150人までと見込まれることとなっている。

また、予測収支差の計算式は、予測費用から予測収益を差し引いたもので、予測収支差＝事業者のキロ当たり経常費用見込額×系統毎の実車走行キロ－系統毎のキロ当たり経常収益見込額×系統毎の実車走行キロとなっている。

現行の地域間幹線に対する国庫補助事業では、一般乗合旅客自動車運送事業者または地域公共交通活性化再生法に基づく協議会に補助金を支給している。

## 2-2 フィーダー路線に対する国庫補助事業制度の概要

国交省<sup>3)</sup>によれば、「地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助」するものとされている。おもな補助要件については、①補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること、②補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること、③新たに運行又は公的支援を受けるものであること、④乗車人員が2人／1回以上であること(定時定路線型の場合に限る)、⑤経常収益が経常費用に達していないこととなっている。

## 3. 地域幹線交通網の現状と課題

### 3-1 地域間幹線の定義

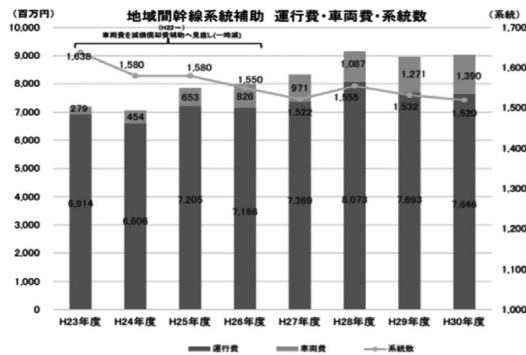
前章で指摘したように、地域間幹線は市町村をまたがって運行する路線すべてを指す。本章では、このうち国交省の地域公共交通確保維持事業対象系統を取り上げる。

### 3-2 地域間幹線補助事業対象路線の現状

国交省(2019)<sup>4)</sup>によれば、図表1にあるように平成30年度は全国で補助対象路線数が1520路線となり、年々、補助対象路線数は減少する一方で、輸送人員や運送費用の増加に伴い、赤字額は増大しているという。

地域間幹線補助事業については、毎年事業評価を行うことが義務づけられているので、各地方運輸局と都道府県ホームページで事業評価の開示状況を調査した。その結果、各地方運輸局で事業評価結果を開示しているのは、関東、中部、中国、九州運輸局であり、都道府県

4) 国交省総合政策局 地域交通課 自動車局 旅客課(2019)『地域の公共交通の確保に向けた支援・地域公共交通確保維持改善事業』 <https://www.gyokaku.go.jp/review/aki/r01tokyo/img/s8.pdf> (2020年6月30日閲覧)



図表1 地域間幹線系統補助 運行費・車両費・系統数の推移  
出所：国交省（2019）

ホームページで確認できたのは47都道府県中38都道府県にとどまっていた。事業評価では、いずれの路線も何らかの利用促進施策は実施しているが、必ずしも利用増や維持につながっていない路線も見受けられる。施策はイベント開催や定期券利用の促進が多く、人口減少や高齢化によって定期券利用が見込めない路線も多い。このため、事業評価では施策の実施状況はほぼ全例がA評価であるにもかかわらず、目標・評価達成についてはB 或いはC 評価が一定数存在する。B 或いはC 評価であった路線については、補助対象となる要件を満たせなくなり、補助対象外路線となることを懸念するコメントが散見される。

このように、事業評価自体は実施されているが、各運輸局や都道府県によっても事業評価の開示状況が異なる状況の背景には、地域間幹線が走行する自治体間で公共交通に対する施策の取り組み状況がまったく異なることが考えられる。

### 3-3 事例

#### ①青森県の地域公共交通確保に向けた取り組み

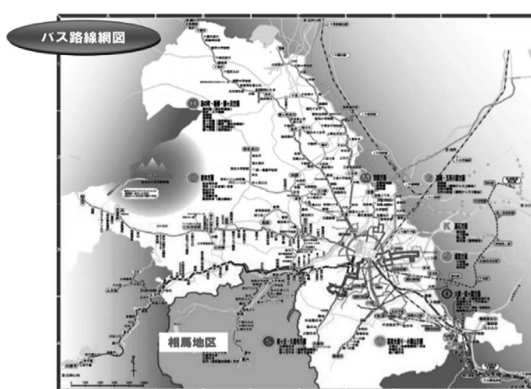
青森県は、2019年3月に「青森県地域公共交通再編指針」<sup>5)</sup>を策定している。策定の背景には、人口減少や自家用車へのモーダルシフトにより、路線バスの減便・廃止によって県民の移動に支障を来しかねないことがある。指針では、特に市町村が策定する地域公共交通網計画や地域公共交通再編実施計画と連携し、場合によっては取り込みを行うことが明記されている。また、「広域性」「幹線性」「事業性」「生産性」「機能性」の5つの評価指標で県内広域バス路線を評価し、青森県(2019)<sup>5)</sup>によると「「広域性」「幹線性」が高い路線は、利用が多く、広域の移動に使われている」として、青森県が果たす役割の大きい路線としてA評価としている。

5) 青森県交通政策課(2019)「県内広域バス路線の現状と課題」『「青森県地域公共交通再編指針」  
[https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kikaku/kotsu/files/dai\\_2.pdf](https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kikaku/kotsu/files/dai_2.pdf) (2020年7月15日閲覧)

以下では、A 評価の路線が多かった、弘前市の地域公共交通網計画と地域公共交通実施再編計画から地域間幹線の現状と課題を整理する。

## ②弘前市の幹線の現状

弘前市では、民間事業者が約90路線のバスを運行している。図表2で放射状にバス路線が描かれていることから分かるように、そのほとんどが弘前バスターミナルまたは弘前駅を起点にしている。弘前市公共交通網形成計画（2016）<sup>6)</sup>によると、広域路線では、利用者の7割が弘前市中心部のみの乗降であることが指摘されていた。このため、弘前市地域公共交通再編実施計画（2019）<sup>7)</sup>では、弘前市以外の自治体と連携して国庫補助事業対象2路線（図表2 H・I路線）について既存路線の廃止・分割統合を行った。



図表2 弘前市バス路線網図

出所：弘前市地域公共交通計画（2011）

## 3-4 小括

昨今の人口減少とモータリゼーションによって、地域間幹線系統乗客数は減少の一途をたどり、路線廃止につながっている。このことは地方部にとっては共通の課題であるが、各運輸局単位或いは当該自治体単位でみたときに、課題に対する取組状況は一様ではない。地域間公共交通は、定義から同一自治体内で完結するものではなく、圏域の自治体が関係者と共同で課題解決にあたる必要がある。地方財政は厳しく自治体間格差も大きい。利害対立も考えられるが、今後は広域的な地域課題として広く情報発信を行った上で地域間幹線を含めた地域公共交通のあり方を検討していきたい。

6) 弘前市（2016）「弘前市地域交通網形成計画」 <http://www.city.hirosaki.aomori.jp/jouhou/keikaku/kokyokotu/moukeisei.pdf>（2020年7月25日閲覧）

7) 弘前市（2019）「弘前市地域交通再編実施計画」 <http://www.city.hirosaki.aomori.jp/jouhou/keikaku/kokyokotu/gaiyou.pdf>（2020年7月25日閲覧）

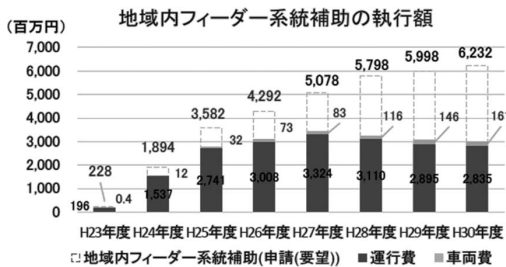
## 4. フィーダー路線の現状と課題

### 4-1 フィーダー路線の定義

フィーダーバス路線（フィーダー系統）とは、交通網において、複数の都市間を結ぶ幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線をいう。深谷市<sup>8)</sup>によれば、地域内フィーダー系統は「バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通である地域間交通ネットワークと接続する支線となる系統のこと」と定義されており、市内中心部や近郊都市に移動するための本線である幹線にアクセスするための支線であり、郊外地域住民にとって重要な「足」となっている。

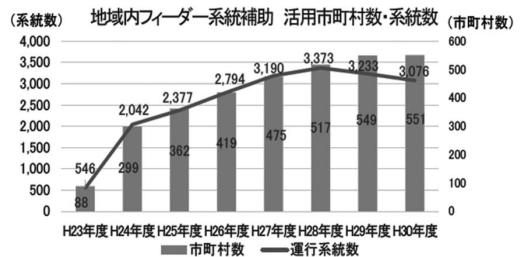
### 4-2 フィーダー路線補助事業対象路線の現状

国交省（2019）<sup>9)</sup>によれば、地域内フィーダー系統補助の活用市町村数は図表3の通りに増加の一途をたどっている。補助申請（希望）額も年々増加しているが、予算の制約により実際の執行額（運行費+車両費用）は平成27年をピークに漸減傾向にあることが図表4から見て取れる。このことより、フィーダー路線補助事業に対する需要は増大傾向にあるものの、国の厳しい財政状況により十分な補助金が行き渡っていないという状況にあることがわかる。各自治体においては、できるだけ補助金に頼らないフィーダー路線の整備・再編が求められている。



図表 3

出所：国交省（2019）



図表 4

出所：国交省（2019）

### 4-3 事例

青森県弘前市では、郊外の相馬地区を対象に、フィーダー化先行モデル運行計画を策定し、

8) 深谷市『参考用語集』 <http://www.city.fukaya.saitama.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/37/yougo.pdf>（2020年6月30日閲覧）

9) 参考文献4参照



2012年に実証運行を実施した<sup>10)</sup>。過去の調査結果等を活用しつつ、利用意向調査、グループインタビューなどを実施し、地域の実情に合致した生活交通の企画及び運行計画を作成している。旧相馬村の中心地であり、市役所相馬庁舎のほかに郵便局、商店などの施設が立地している五所局前を相馬地区の交通結節点とすることとし、弘前駅前・弘前バスターミナル～五所局前を幹線に設定し、五所局前～桜井（ロマンピア）・相馬・藍内・沢田を支線（フィーダー路線）に設定した。フィーダー路線については、定時定路線バスが運行する案と予約型乗合タクシーが運行する案が比較検討され、最終的には予約型乗合タクシーが運行する案が採用された。

また、国交省九州運輸局（2013）<sup>11)</sup>では九州における地域内フィーダー系統に関する各市町村の取り組みについて多くの事例が紹介されているが、運行形式の61.4%がコミュニティバスの乗り合いバス型、約21.4%がデマンド型、残りの17.1%が乗合とデマンドの両方となっている。

#### 4-4 小括

前節の事例からも分かるように、近年のフィーダー路線は「乗合タクシー」・「コミュニティバス」・「デマンド交通」のような次章で検討する「ラスト・ワンマイル交通網」で利用される運行形式となっている。地域交通網は従来動脈である「幹線」に向かって枝分かれするように「支線（フィーダー路線）」が路線バスとして運行され、さらにこの「支線（フィーダー路線）」に繋がる毛細血管のような役割を担う「ラスト・ワンマイル交通網」が広がっているという三層構造となっていたが、二層目の「支線（フィーダー路線）」が乗客の減少等による収益の悪化から路線バスを維持できなくなってきたり、「ラスト・ワンマイル交通網」との境界線がどんどん曖昧になってきているという傾向が見て取れる。今後「支線（フィーダー路線）」の役割が「幹線」と「ラスト・ワンマイル交通網」に吸収され消滅していくのか、「支線（フィーダー路線）」の役割・在り方を変えながら三層構造の二層目としての存在感を示していくのか、引き続き検討を続けたい。

### 5. ラスト・ワンマイル交通網（コミュニティバス・乗合タクシー等）の現状と課題

#### 5-1 ラスト・ワンマイル交通の定義

本章で検討する地域公共交通網の末端に位置づけられるラスト・ワンマイル交通網は、デ

10) 弘前市『弘前市地域公共交通計画 第5章 フィーダー化先行モデル運行計画 策定調査』 <http://www.city.hirosaki.aomori.jp/jouhou/keikaku/kokyokotu/07.pdf>（2020年6月30日閲覧）

11) 国交省九州運輸局（2013）『地域内フィーダー系統に関する市町村の取り組み事例集』 <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file31/201305kotsukikakuka.pdf>（2020年6月30日閲覧）

マンド交通に代表される自宅とフィーダー路線を繋ぐ交通網である。ラスト・ワンマイル交通網とは、需要は存在しているものの分散しており、定期交通網として交通路線を維持できない場合に選択される交通形態である。この交通形態は、コミュニティバス・デマンド交通・乗合タクシー・福祉タクシー・自家用車による有償・無償の運送など様々であり、これらはフィーダー・地域幹線交通網に繋がる毛細血管の役割を果たしている。但し、図表5に示すようにラスト・ワンマイルの交通機関の形態は様々である。

公共交通網	コミュニティバス	基本的に、定時運行する従来の路線バスの機能を補完する小型バスによる運行サービス
	デマンド交通	利用者が運行事業者に発着地、到着時間などの希望を予約し、ドライバーに送迎してもらうサービス
	乗合タクシー	主に、地元のタクシー会社が地元自治体の委託を受けて希望者を送迎するサービス、定時運行型と非定時運行型が存在する
	福祉タクシー	地域の高齢者や障害者などに、タクシーチケットなどを配布する事による利用者の財政的な支援を行うタクシーによる移動サービス
私的交通	自家用車による有償移動	NPO等の市民組織が運営するタクシーや自家用車を用いた低価格の移動サービス
	自動車による無償移動	利用者の近隣住民によるボランティアの移動サービス

図表5 ラスト・ワンマイル路線の区分  
筆者作成

図表5の交通形態を各地域で選択しているが、現状では次節で示すように人口規模やコストの観点から正しい形態の選択がなされず、高コストに苦しんでいる地域も散見される。ラスト・ワンマイル交通網の現状を変え、地域に適した交通システムの整備が待たれている。

## 5-2 ラスト・ワンマイル交通の現状

人口減少や高齢化に直面している自治体にとって、民間バス業者の定時運行が休廃止された後のラスト・ワンマイル交通をどのような形で維持していくかについて多くの課題がある。本節では、ラスト・ワンマイル交通網を供給する自治体や地元タクシー会社の現状および当該自治体に居住する交通弱者になっている需要者側である住民の現状を明らかにしたい。

人口減少に苦しむ自治体や当該地域タクシー業者は、民間バス事業者の撤退や路線の休廃止によって、大きな責任と負担を強いられている。当初は、行政責任でコミュニティバスを運行する、もしくは、乗合タクシーや福祉タクシーなど民間のタクシー会社への業務委託によって、地域住民のモビリティを確保する施策が選択されるケースが多かった。しかし、多くの自治体においては、高齢化率の更なる進行、社会的人口減少による益々厳しい過疎化の



影響で、その責務を果たすことが困難な状況が生じている。具体的に言えば、ラスト・ワンマイル交通として定期的にバス運行しても利用者が少ないことから利用料金が割高になり、運賃高騰による更なる利用者の減少が生じている。また、土日祝日の運行等は運転手の確保等が困難な結果、運休等にすることで利便性が低下し、さらに利用者が減少する悪循環が生じている。このように、ラスト・ワンマイル交通網の役割は大きな転換が迫られている。以上がラスト・ワンマイル交通の供給側の実情である。

つづいて、需要側の要因である。地域交通の需要側のうち、現在コミュニティバスや乗合タクシーの採算が取れる地域に居住していない場合やそれらを利用する事が困難な人々（以下、交通弱者）を対象とする。個々にモビリティ確保しなければならない交通弱者にとって重要なのは移動コストである。交通弱者にとってバスや乗合タクシー以外の移動サービスの料金が高いことが問題である。実際、偉士大ら（2013）<sup>12)</sup>では、地域のタクシー補助制度を導入している自治体の取り組みについて考察している。その結果、交付枚数に比較して使用枚数は半数程度であり、利用者にとって負担が重い可能性を示唆し、タクシーの補助制度が当該自治体の人口規模・地形状況・交通状況等にもよるが、デマンド交通よりもタクシー補助の方がコストの面で優れている可能性を指摘している。しかし、現在、問題となるのは、当時の状況よりさらに状況が悪化した、そもそもコミュニティバスやタクシー会社が運営できない地域の交通弱者への対応である。過疎化が進み移動サービスも市場で成立せず、運転者のなり手がいない状況が生じた場合どうすべきか。新たな投資が必要なく利用者のモビリティを確保出来る手段は私的交通による移動サービスの提供しかないのではないか。

上記のように、供給側、需要側のいずれも予算および人員に関しての問題を抱えていることが明らかとなった。予算の掛からない地域コミュニティ交通網の選択し、前章迄で明らかにした幹線・フィーダー交通へと効率的に接続する事が地域交通維持にとって重要であろう。現状で、最もコストが掛からないラスト・ワンマイル交通は既にある自家用車を用いた私的交通である。この私的交通は、基本的に道路運送法上、交通空白地域において、バス・タクシー事業者を公募し、コミュニティバス等の担い手を見いだせない場合可能となる仕組である。具体的には、白ナンバーの自家用車両を用いた有償運送が可能となる。また、自家用有償旅客運送を担う運転手については、緑ナンバーの旅客車両を運転できる二種免許保有者を原則とするもの、国交省が実施する認定講習を受講した一種免許のみを保有する者でも可能となる。

これらの、自家用有償旅客運送に関する先行研究として以下が存在する。金（2018）<sup>13)</sup>ら

12) 偉士大 恵美, 山中 英生, 真田 純子 (2013)「過疎地域におけるタクシー補助制度の実態とあり方」土木計画学研究・論文集第30巻, 1\_771-1\_780.

13) 金 載烈, 石川 勇樹, 池田 拓郎 (2018)「オンデマンド交通サービスを軸としたシェアリングエコノミーの実現」FUJITSU, Vol. 69, No. 3, pp. 56-62.

は、地域交通網としてデマンド交通や乗合タクシーなどの有用性について認めるものの利用者の需要ピークに合わせてタクシーなどの既存の車両を用意しておくとなりが無い時間帯などがある場合に車両稼働率の低下による採算性の悪化や運航路線などを弾力的に変更できないケース、地域内交通機関における連携不足の問題を指摘する。これらの弱点を補完するものとして、利用者情報を弾力的に運用した自家用有償旅客運送の優位性を指摘する。

くわえて、藤波（2019）<sup>14)</sup>では、将来の自動運転によるラスト・ワンマイル交通のコミュニティ交通導入への助走として、地域住民で組織したNPOが主体的に自家用有償旅客運送を運営し、利便性の高い地域のコミュニティ交通を構築していくことの重要性を指摘する。利便性の高い地域コミュニティ交通とは、低価格で、利用する事に対する心理的な負担が低く、柔軟性の高い仕組のことであろう。

上記のように過疎地などデマンド交通やタクシーの設備が困難な地域も多い。このように、有償・無償を問わず必要な時に必要なだけ交通サービスが利用できなければ交通弱者問題は解決しない。このような交通弱者問題を最も安価に解決できる方法は、自家用自動車を用いた有償・無償の移動サービスを如何に取り込んでいくかであろう。私的交通による、運送サービスを提供する上で最大の障害は事故の問題であろう。ただし、この問題については、解決する術が出来た。2019年7月から、損害保険ジャパン日本興亜株式会社によって高齢者をはじめとする地域住民の移動支援を後押しするための「移動支援サービス専用自動車保険」の販売がなされている。タクシーやバス業者では交通弱者を救えない例は全国各地で生じつつある。同時に最も安く、安全にモビリティを確保するための社会的な支援も整いつつある。こうした状況下において我々が提唱する地域交通網の在り方の先進地域の取り組みとその課題を次節で明らかにする。

### 5-3 事例

最後に、我々の地域交通網の三層構造をうまく活用している事例として兵庫県豊岡市の事例に着目する。同市で幹線交通の役割を担っているのは民間の全但バスで、中心市街地、地域拠点を結んでいる。続いて、フィーダーの役割を担っているのは、市営バス「イナカー」およびスクールバスの混乗である。これにより路線バスが休止されているものの一定の需要を持つ地域を支えることが出来る。なお、実際の運営は市所有の白ナンバーの小型バスを運送業者に委託する形で運営されている。そして、ラスト・ワンマイル交通網として交通空白地帯において市所有の自家用車を当該地域に貸し出す形で地域住民主体の交通網（チクタク）を整備している。この三層構造を有機的に繋げていくことによって交通弱者を減らす取組が

14) 藤波 匠（2019）「人口減少下の持続可能なコミュニティ交通—ライドシェアとモビリティの自治による交通体系の再構築—」JR I レビュー , Vol. 6, No. 67, pp. 77-96.

なされている。ただし、この有機的な三層構造にも課題は存在する。それは、幹線交通網を担っている全但バスが独立採算を取れておらず、豊岡市からの補助金を受けなければ成り立たない仕組みになっている事である。また、イナカー・チクタクについても補助金を利用しない愛媛県八幡浜市<sup>15)</sup>の事例のようにラスト・ワンマイル交通網についても補助金に頼らず運営していけるはずである。

## 6. ま と め

本稿は、地域交通網の三層構造（地域幹線バス・フィーダー路線・ラスト・ワンマイル交通網）を有機的に結びつけることで、持続可能で、国や地方自治体、地域住民の厚生を高められる可能性について考察した。本稿で明らかになったことは、幹線・フィーダー路線いずれも財政状況が厳しく、現在国や自治体からの補助も減少しつつあり、新たな地域公共交通網の在り方が求められている現状である。

今後の課題は、以下の二点である。第一に、我々が提案する地域交通網の実情として既にフィーダー部分が消滅しつつある地域ではどうするのかなど弾力的な地域交通網の階層構造を考察していくことである。第二に、補助金依存体質を脱却させることが出来る、地方公共交通にとって収支を最も改善させる料金体系を考察する事である。多くの幹線・フィーダー・ラスト・ワンマイル交通網いずれもかなり利用者にとって安い価格で利用できるように設計されていることが多い。この状況が当該自治体にとって地域交通網を独立採算化できず、補助金をいつまでも拠出しなければならない状況を生じさせている可能性がある。本当の意味での持続可能な仕組とは補助金に頼ることなく交通網を維持していく方法を考察することである。

---

15) 愛媛県八幡浜市 NPO 法人にこここ日土（令和元年10月25日資料）<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314097.pdf>（2020年6月30日閲覧）