

【レポート】

近年全国的な問題として地域公共交通機関の維持について議論が交わされるようになりました。猪名川町でも全国と同様に公共交通の問題を抱えております。国土交通省の基本的認識を読み解くと、人々が健全に生活を営むためには、公共交通は必要不可欠であるということがご理解いただけるかと思えます。

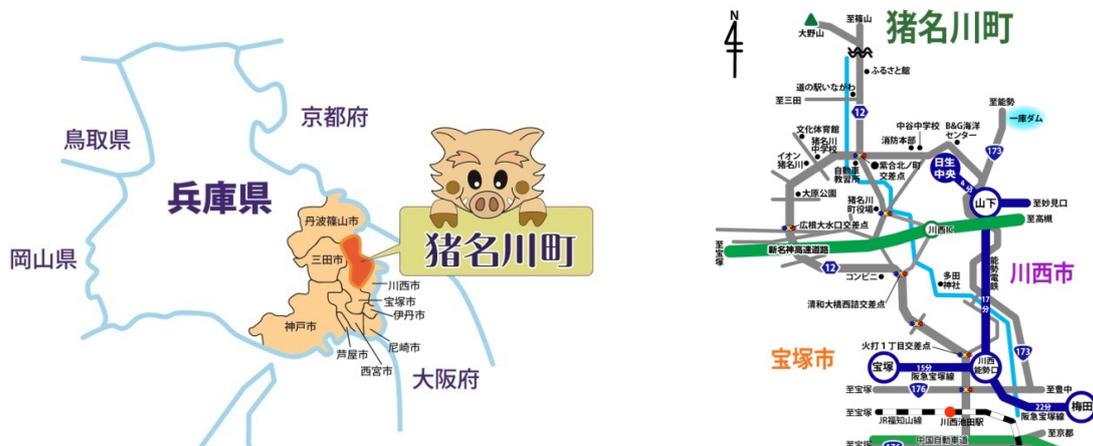
少子高齢化・人口減少が加速していく現在、どのように地域公共交通を維持していくのかを多角的な目線で考えていく必要があります。

猪名川町の公共交通を考える — 持続可能な移動手段の確立のための提言 —

兵庫県本部／猪名川町議会議員 井戸 真樹

猪名川町は兵庫県と大阪府の県境、近畿地方のほぼ中央に位置しており、町域の8割を兵庫県立自然公園などが占めております。大阪府中心地や神戸市へのアクセスがよい都市近郊の町で、1960年代から始まった住宅開発によって、現在は人口約29,000人が暮らしておられます。

図1 猪名川町の所在地（HPより転載）



1. 公共交通の概要

現在、猪名川町は「阪急バス」「能勢電鉄」「日の丸タクシー」「ふれあいバス」「チョイソコいながわ」の5つの公共交通機関を有しています。以下では町内独自の公共交通である「ふれあいバス」「チョイソコいながわ」について記述します。

図2 阪急バス路線図（出典：2022年猪名川町地域公共交通計画）



猪名川町内の阪急バス路線図

・ 杉生バス停から柏原方面・杉生新田方面は運休中

※ 柏原方面は2024年10月より再開予定

(1) 「ふれあいバス」とは

「ふれあいバス」は、交通空白地域の解消と高齢者や身体障がい者等の交通弱者の支援を目的として、2000年4月1日に運行を開始したコミュニティバスです。当初は1台で3コース、週2日運行を実施し、2001年11月22日より1台増車し2台運行としています。現在は1日2.5便運行しています。運休日については、1台運行時は公共施設の休館日である月曜日とし、2台目運行開始以降は年末年始のみとしていましたが、現在は、利用の少ない日曜日を運休し、車両のメンテナンスを行っています。運行開始以降、利用者アンケートや自治会との協議等を経て、利用者の少ないバス停を廃止する一方、利用者の要望を受け改善を続けて運行しています。2020年5月25日からは、北部地域におけるデマンド交通（チョイソコいながわ）実証運行の実施に伴い、デマンド交通実証運行エリア内を運行している「ふれあいバス」を休止し、一部ルートの変更を実施しております。

(2) 「チョイソコいながわ」とは

「チョイソコいながわ」は、阪急バス株式会社からの路線維持困難とする協議申し入れを受け、利用者が少なく、特にバスが担うべき需要規模を見込むことができない路線を、デマンド交通でカバーすることで、機関道路上を運行する路線バスの維持を目的として、2020年5月25日から無償での実証実験を開始し、2021年7月1日から有償での実証実験を経て、2022年4月1日より本格運行を開始しました。

「チョイソコいながわ」は、路線バスやタクシーのように、利用者を希望の行き先まで運ぶ交通機関ではありません。路線バスの補完機関であるため、「チョイソコいながわ」は路線バスの乗り継ぎ拠点までの輸送手段となります。また、猪名川町内全てで運行しておらず、猪名川町北部や路線バスを利用することが困難な地域に限って運行しており、利用できる人も町内に居住している人と限定されています。タクシーと異なり、運行時間と乗降場所が決まっており、自由に乗り降りできません。また、占有ではなく乗り合い利用になります。利用する場合は、利用者登録をする必要があり、乗車する際にも事前に予約が必要になります。「チョイソコいながわ」の停留所は、「ふれあいバス」のバス停と一部のごみステーションを停留所として指定しています。

猪名川町は2021年10月、「チョイソコいながわ」の実態調査のため、13歳以上の会員登録者971人に対しアンケート調査を実施しました。その内容からは「利用経験者は80歳～89歳の割合が5割と最も高く、高齢者世代の利用経験者が高い傾向にある」ことや、「運転免許証保有者よりも持っていないの方が『チョイソコいながわ』の利用率が高い」「利用目的は買い物や通院である割合が高いが、比較的駅に近い地域では、娯楽や通勤での目的利用がその他の地区の利用目的よりも割合が高い」ことが読み解けます。また、利用者のニーズとしては「料金を安くしてほしい」「料金割引がある方が良い」といった声も多くあり、2024年度から、利用の際にキャッシュレス決済を導入することで、利用回数に応じた割引制度の導入をしました（出典：2021年チョイソコいながわ会員登録者アンケート結果より）。利用料金は、路線バスとの乗継利用を考慮して200円ですが、降車が日生中央駅になる地域では300円です。運営を町内で店舗を展開している「ネットヨタ神戸株式会社」、運行を町内に営業所がある「日の丸ハイヤー株式会社」、運行経費はエリアスポンサーとして、猪名川町が事業の継続性や収益性を維持していくために、赤字相当額を負担しています。

2. 猪名川町が抱える公共交通の課題

猪名川町も他の自治体と同様に、公共交通の維持についての課題を抱えています。特に、住民の主な移動手段である阪急バスの路線維持が課題です。全国的に見てみると、路線バスの利用者は1960年代後半までは急激に増加しましたが、その後モータリゼーションの進展等により、現在まで減少傾向にあります。また全国の路線バス事業者の7割以上が赤字事業者で、その赤字部分を行政からの補助金や他事業で補填している状態で、経営が非常に厳しい状態にあります。また8割の路線バス事業者で乗務員不足の問題を抱えています。路線バス乗務員には大型自動車二種免許が必要になりますが、その免許保有

者も減少しています。兵庫県内では、この大型自動車二種免許を取得している人の半数が60歳以上という調査もあります。2018年以降、各種運転免許を取得している人も減少しており、この先の運転士確保は大変厳しい状況にあることがわかります。大型二種免許保有者の高齢化も進んでいます。同運転免許統計によると、2021年の大型二種免許保有者のうち、65歳以上が占める割合は45.9%です。2001年にこの割合は37.0%であったため、20年間で約9ポイント上昇したことになります（出典：令和4年運転免許統計より）。

（１） 利用率の低下

路線維持の困難についての問題点は複数ありますが、私は大きく2つの原因があると考察しています。

問題の1つに利用率が低いことが挙げられます。国土交通省の基本的認識にあるように、地域の移動手段は生活者にとって必須であり、欠かすことはできません。しかし、上記で述べたように公共交通事業者の経営は危機的状況にあるといえます。乗務員の成り手不足を考えると、利用者数の少ない路線は、廃止や休止にせざるを得ない状況は理解できるポイントです。

次に利用率の低さの原因を考察しました。町内在住者の主な移動手段は、自家用車との回答が7割以上と高く、普段におけるバスの利用状況は、74歳以下でほとんどバスを利用しない、利用したことがないとの回答も7割を超えていました（出典：猪名川町2018年住民アンケートより）。この回答から、自家用車の利用割合が高いということがわかります。

さらに、自家用車を選択する理由を考察しました。路線バスには時刻表があり、利用者の希望する時間にバスに乗車できるとも限りません。特に頻繁に運行していない路線に乗車しなければならない人にとっては、この問題は大きいと考えられます。また、お住まいの地域によっては、最寄りのバス停までの距離が遠いことも原因ではないかと推察できます。

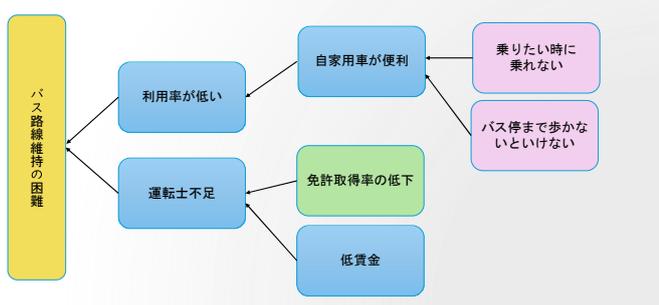
（２） 運転士不足

2つ目の理由に運転士不足が考えられます。運転士になるためには大型免許第二種免許が必要です。ファーストステップとして普通自動車免許を取得しなくてははいけませんが、前段でも述べたように、そもそも運転免許を取得しようとしている人が減少しています。若い人の免許取得率は全国平均で2018年をピークに減少しています。私見ですが、免許を取得しなくなった理由は、車を使用することに対するコストパフォーマンスが悪いことや、車を使用しなくともインターネットの普及により、バーチャルな世界で色々な体験ができるようになったことではないかと推察します。また、交通運輸産業での課題である労働条件が悪いことも要因ではないかと考えられます。

総務省の産業別年収では、交通運輸産業は約300万円となっています。これは、サービス業や福祉関係業務に続き、低い年収になっています（出典：総務省令和4年賃金構造基本統計調査より）。日本の平均年収は約450万円です（出典：国税庁令和4年分民間給与実態統計調査より）。交通運輸産業の所得は平均以下の年収です。特に運転士は、人々の安心と安全を守り業務にあたっておられます。公共交通機関は早朝より深夜まで長時間運行されています。したがって勤務時間も不規則になり、体力的にも辛い仕事です。また安全に運行するには、集中も必要になります。最近ではカスタマーハラスメント問題も多発し、精神的にも辛い業務になります。そういった背景を考えると、業務に対する賃金としては

図3 猪名川町の路線維持困難の原因

猪名川町の公共交通の問題点



適正でなく、成り手不足に拍車がかかる要因の一つになっています。

3. 課題解決に向けて

(1) MaaS (Mobility as a Service) の充実

上記で利用率の低下の要因として、バスに乗りたいタイミングで利用できないことが挙げられるかと思いますが、最近ではCMでもよく見られるように、タクシーの配車アプリの利用者が順調に伸びているようです。ここからわかるように、利用者が移動するタイミングを公共交通に合わせるのではなく、移動するタイミングを自分で決める時代になっているのだと感じます。タイミングよく移動できる手段としてMaaS (Mobility as a Service) があります。

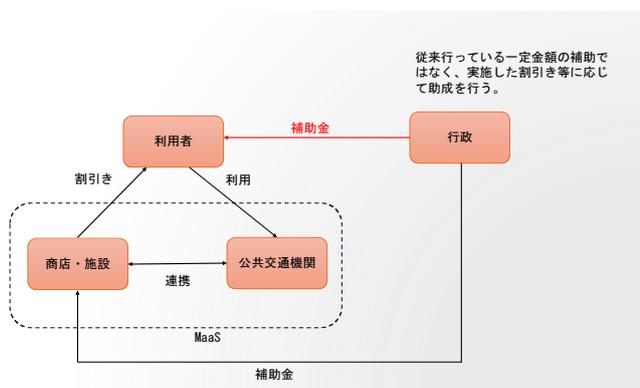
猪名川町ではその部分を解消するためにMaaSの一つである「チョイソコいながわ」を導入しています。特に移動に不便がある北部地域におけるタイムリーな移動を補助していますが、「チョイソコいながわ」のみで利用率は上がりません。「チョイソコいながわ」の章でも述べましたが、タクシーではないので自宅前までの送迎はなく、近くの乗降所まで移動する必要があります。利用者の状況や身体的特徴の問題で、乗降所まで歩くことが困難な状況も考えられます。また、「チョイソコいながわ」の利用者の多くが高齢者ということを考えると、乗降所まで歩くことがハードルにもなり、結果としてdoor-to-doorで利用できる自家用車を選択するということとなります。しかし、各自治体では健康寿命を伸ばすために、体を動かすことが推奨されています。猪名川町でも歩くことで健康を維持しよう、という取り組みを行っています。このことを考えると、一概に自宅から近い場所に乗降所を設置する方が良いとは言えませんが、全ての人に優しい社会の実現を考えるならば、歩く距離が少なくなる乗降所を増やしていくことが利便性の向上につながります。

(2) 商店や施設との連携

しかし、デマンド交通の利便性を上げただけで、路線バスの乗車率の向上につながるとは思いません。現在、猪名川町は阪急バス株式会社に対して「電気バス充電設備導入補助金」や「バス路線維持費補助金」などの支援をしています。補助金は阪急バス株式会社全体の路線バス維持に何かしらの効果がありますが、「猪名川町のバス路線維持」という部分に直接的に効いているかはわからない部分があります。その部分を明確にするために、路線バス利用者が乗車することで、直接的にサービスを受けられる形を導入し、そこに掛かった費用を支援する形にシフトするのが良いのではと考えました。

例えば、路線バスを利用することで、商店でのお買い物や、施設利用の割引が受けられるという形です。商店や施設が利用者に割引を行った部分に直接行政が補助を行うことで、町の税金を利用した路線バスへの補助金が、町の商店等へ直接行われ、有意義に利用されていることが見える化できると思います。この例だと、路線バスの利用率が向上するだけでなく、商店等にも人流が生まれるので、一定の街の活性化につながるのではないかと推測できます。また、行政と交通事業者双方のみの連携のため、商店や施設の利用率を上げることで得られる町の活性化の効果には繋がりにくいですが、行政がバスの利用券を公共交通事業者から購入し、それを住民へ行政から割引をして販売する方法もあるかと思っています。

図4 直接的な補助金の流れ

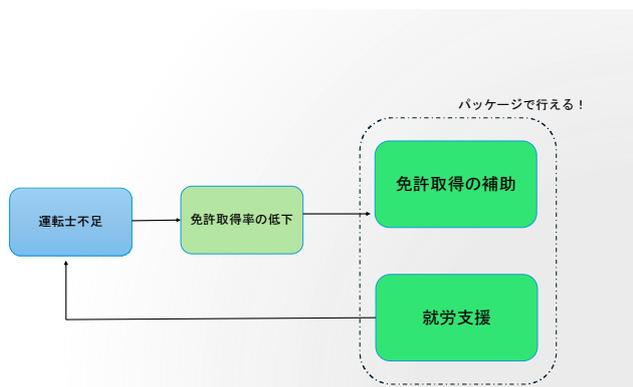


(3) 免許取得の助成

「運転士不足」の章で、原因の1つに、若者の免許取得率の低下について述べました。免許を取得するためには、普通自動車免許で約30万円、大型自動車第二種免許では約50万円の費用が必要で、金銭的負担が非常に大きいです。近年の物価高騰といった生活背景を考えると、簡単に免許取得を推奨できません。その部分を自治体で補助を行うことが効果的ではないかと考えました。2024年度より兵庫県でも、大型自動車第二種免許取得の補助を行っていますが、

市町でも詳細の条件をつけて補助を行うことで相乗効果が見込めると考えられます。公共交通事業者で町内を運行する路線に乗務してもらうことを条件に付帯すれば、就労支援も行えますし、併せて町内に居住を設けてもらうことも条件に加えれば自ずと人口確保にもつながります。この2点はパッケージで行うことができるため、公共交通事業者と自治体双方にメリットがあると考えられます。

図5 免許取得助成の流れ



4. おわりに

バス路線維持に対する改善策として「Ma a Sの充実」「商店や施設との連携」「免許取得の助成」の3点が効果的であると考察しました。最優先課題として乗務員の確保、そして利用者を増やしていくことが大切です。

私が提言させていただいた内容が全て正解ではないですし、自治体の実情にそぐわない部分もあるかもしれません。しかし持続可能な公共交通機関の維持は、全国的な問題であります。これを契機に今一度、自身のお住まいの地域の公共交通に目を向けていただき、問題解決に向けて皆様と意見交換をし、この問題に取り組んでいく必要があります。