



京丹後市の道路公共交通政策

— 上限200円バスからシェアリング・エコノミーへ? —

高橋 愛典 ・ 野木 秀康 ・ 酒井 裕規

概要 京都府北部の日本海側に位置する丹後半島では、高度成長期以降、過疎化と人口減少が一貫して進行し、様々な政策に影を落としている。2004年に6町が合併して京丹後市が発足したことをきっかけに、公共交通政策の転換が求められた。2006年から実施されている上限200円バスの施策は、バス利用者を倍増させ、自治体による補助の費用対効果を高めている。また近年では、タクシー事業者の撤退に伴い、新たな公共交通機関を導入する必要に迫られているが、その中で地元の非営利組織が運行する「ささえ合い交通」は、日本で初めてウーバー (Uber) が本格導入される事例として注目を集めている。本稿では、京丹後市の道路公共交通政策の背景と展開を概説するとともに、特に上限200円バスとささえ合い交通に焦点を当て、これらの施策の評価を試みる。

Abstract Tango Peninsula, which is located in the north of Kyoto Prefecture, has been suffering from depopulation and aging of the communities for fifty years. In these ten years, the municipality (Kyotango City Government) has got to reconstruct its policies for road passenger transport, including bus, taxi and demand-responsive transport. The reduction of bus fares to 200 yen and the introduction of Uber system to community transport are the most important features.

キーワード 道路公共交通政策, 上限200円バス, ささえ合い交通, ウーバー, シェアリング・エコノミー

原稿受理日 2017年2月3日

1. はじめに

人口減少と高齢化が、日本の全国的な問題と捉えられるようになって久しい。とはいえ地方部では、これらの現象がより早い段階で見られていたことには、改めて注目すべきである。交通研究の分野では、公共交通機関の採算性の低下に伴ういわゆる「足の確保」の問題が、1970年代以降論じられてきた。その文脈の中で、2002年に乗合バス事業の規制緩和が実施され、広範な影響が出るとされた。一方でその前後（2000～2006年）に、「平成の大合併」と呼ばれる市町村合併が地方部を中心に進み、地方自治の枠組みが大きく変化したことも、地域交通政策に大きな影響を与えた。

本稿が取り上げる京丹後市は、京都府北部の日本海側に位置し、丹後半島の大半を占める。前述の平成の大合併の一環として、2004年に6町が合併して発足した。人口減少と過疎化は、高度成長期から見られていたが、市発足後も進行し続けており、実情が一層激しく変化している。それゆえ、地域交通政策にも機敏さが求められており、ICT（Information and Communication Technology）の進歩を取り込むなどの試みが続いている。

本稿は、京丹後市発足以降の道路公共交通政策を概括し、その評価を試みる。皮切りに、道路公共交通の範囲を説明しておきたい。京丹後市における公共交通の定義は後に検討するが、一般に道路公共交通というとき、最もイメージされやすい交通機関はバスであろう。実際、京丹後市では後述のように、バス運賃が大幅に値下げされ、周辺の自治体にも大きなインパクトを与えた。これと並行して、日本の特に地方部では、既存のバス・タクシー以外の道路公共交通機関も、ICTの進歩や法制度の変化を取り込みつつ発展してきた（高橋愛典 [2011a]）。京丹後市においても、これらが複数導入されている。

本稿の構成は以下のとおりである。2. では、京丹後市の概要および発足の経緯を概観し、公共交通政策の転換が求められた背景を明らかにする。3. は、道路公共交通政策の転換を象徴する「上限200円バス」の施策について、実施の経緯と現時点までの効果を考察する。4. では、その後の人口減少およびタクシー事業者の撤退を受けた、道路公共交通政策の新展開を論じる。具体的には、上限200円バスを補完しうる「デマンドバス」「EV乗合タクシー」「ささえあい交通」について、概要および導入の背景を述べる。とりわけささえあい交通は、「ウーバー」の日本における最初の導入事例であり、道路交通におけるシェアリング・エコノミー（ライドシェア）の先駆けと評されることも多い。5. では、本稿の議論をまとめ、京丹後市の道路公共交通政策を評価する際の論点を提示する。

2. 京丹後市における交通政策の背景

2.1 京丹後市の概要

京丹後市は⁽¹⁾、図1にあるように、京都府の日本海側に位置する丹後半島の大半を占め、2004年4月に中郡峰山町・大宮町、竹野郡網野町・丹後町・弥栄町、熊野郡久美浜町の6町が合併して発足した。面積501.46平方キロを有し、府内では4番目に面積の広い自治体となっている。

2015年の国勢調査によると、市の人口は約55,000人であるが、1960年代より人口・世帯数ともに減少傾向にある。また高齢化が顕著で、高齢化率（人口に占める65歳以上の高齢者の割合）は35.3%であり、全国平均の26.6%および、京都府の平均27.5%を大きく上回っている。

市内の交通体系の概要は、以下のとおりである。まず、主要道路網として、国道178号・312号・482号が市内を環状に結んでいる。また、2016年10月に、鳥取豊岡宮津自動車道の与謝天橋立インターチェンジ～京丹後大宮インターチェンジ間（野田川大宮道路）が開通



(出典) 京丹後市観光協会ウェブサイト www.kyotango.gr.jp/tourist
(2017年1月27日アクセス)

図1 京丹後市および旧6町の位置

(1) 以下、「市」とは、特に断りのない限り京丹後市を指すものとする。

し、市内に初めて高規格道路が乗り入れた。鉄道では、京都丹後鉄道宮豊線が市域を横断している⁽²⁾。

後述の、市発足に伴う交通政策の見直しの中で、市内における公共交通の定義も再検討された。その結果、「①誰にでも、②必要なときに、③有償で、④安全・快適な、⑤移動を提供する、⑥交通手段」という6つの条件が明確にされた(野木 [2013] p.109)。本稿でも以下、この規定に沿った道路公共交通に検討対象を絞り、関連施策について考察する。福祉有償運送やスクールバスは、対象者が限定されており、上記の条件のうち①が満たされないゆえ、本稿の検討対象とはしない。鉄道もまた、市内の主要な公共交通機関であるが、紙幅の都合上、本稿の検討対象からは外すこととする。

乗合バスは、丹後海陸交通(株)によって運行されている(通称「丹海バス」)⁽³⁾。丹海バスは、日本の地方部における乗合バス一般と同様に、人口の減少やモータリゼーションの進展に伴い、利用者数が減少していた。その結果減便が行なわれ、利便性が低下し、それによる利用者減少、そしてさらに利便性が低下するという悪循環に陥っていた。また、弥栄町と久美浜町では旧町が町営バスを運行しており⁽⁴⁾、市発足に伴って市営バスに移行した。

合併前の道路公共交通政策といえば、町営バス以外では、旧町それぞれの企画・総務の部局において、公共交通の担当者がバスを対象とした補助金の計算を、国庫補助制度に基づいて行っていた程度であった。旧町が事務を担当していた補助金交付は、事業者が決算に基づいた不足額を各町に申告して、その数字がそのまま補助額になるという慣行であった⁽⁵⁾。額は年々増加していたため、路線の維持を図りながらも、路線の統廃合を伴うよう

(2) 京都丹後鉄道は、旧国鉄宮津線以来の長い歴史を持ち、国鉄分割・民営化と前後して第三セクター鉄道「北近畿タンゴ鉄道」に移管された。さらに、北近畿タンゴ鉄道は2015年に上下分離が導入されて、現在はウィラートレインズ(高速バス事業者であるウィラーのグループ企業)が「京都丹後鉄道」として列車を運行している。北近畿タンゴ鉄道については井口 [2010] および森栗 [2013a] を、上下分離の導入と京都丹後鉄道の発足については村尾 [2014] および後藤 [2017] を参照されたい。

(3) 以下、本稿では、バス事業者を指す場合は「丹後海陸交通」、同社が運行するバスサービスは「丹海バス」と称する。

(4) 「旧町」とは京丹后市発足前の自治体を指すものとし、旧6町の名称を例えば「丹後町」のように用いる場合は、市発足後における旧町の町域にあたる地区を指すものとする。なお、弥栄町と久美浜町にも、以前は丹海バスの路線が存在した。だが、補助金額の高騰がもとで、旧町それぞれによる調整を受けて撤退し、その廃止代替の形で町営バスが運行を開始した。これは、旧町が保有する自家用車による有償運送、いわゆる78条(旧80条)バスであり、一部はスクールバスとの混乗である。その運行業務は、地元のタクシー事業者や貸切バス事業者が受託している。

(5) 具体的には、国庫補助制度では、3ヵ年計画において、費用の11/20を運賃収入と市町村の補助により賄うことを前提に、向こう3ヵ年は国庫補助の対象の4条路線として、国と府で合計9/20の補助を支援する。各路線の運賃収入が経常費用のうち11/20に満たない場合は、市町村がこの額に達するよう補助できるものとしている。さらに、国庫補助を受けるには、路線距離や回数査定などの条件がある。国庫補助要綱(国土交通省自動車交通局「バス運行対策費補助金交付要綱」)には、「1日あたりの運行回数が3回以上のもの、同じく輸送量が15人以上」とあり、言

な消極的な議論に終始していた。補助額は、旧 6 町の合計で8,965万円（2003年10月～2004年9月）、合併後（2005年10月～2006年9月）は9,880万円であり、利用者減少と相まって、すぐにでも年1億円を超えてしまう状況であった。

つまり、バスの利便性向上について議論をしようにも、各町が単独で大きな施策を行なうには限界があった。合併に際しては、合併協議会を立ち上げて調整を行なったが、この段階では公共交通政策には特に触れられなかった。

2.2 平成の大合併と公共交通政策の転換

市の発足直後から、公共交通政策に関する議論が盛んになった。生活環境部市民課に防犯交通安全対策係が置かれ、公共交通の担当もこの係の職員3名であったが、2004年度の係の業務は、交通安全が大半を占めていた（野木 [2013] p.106）。そこから、市としての新たな公共交通体系を構築することが重要かつ優先的なテーマとされ、鉄道・バスといった既存のモードの活性化から着手するという方針が固まった。

一方で、積極的なバス交通政策を実行しようにも、丹後海陸交通の乗合バス部門は既に体力の限界に達しているものと見られた。現に、同じ京都府北部を営業区域としていたバス事業者である京都交通㈱は、2004年1月に会社更生法の適用を申請し⁶⁾、府ならびに同社の営業区域内の自治体には、公共交通政策の早急な立案と実行が求められたのである。

そこで市は、従来の赤字補填のような消極的な財政支出や事業者支援ではなく、公共交通が果たすべき広い役割を考慮した、積極的な議論を喚起しようとした。いいかえれば、公共交通政策を運行収支のみではなく、「か：観光振興・環境保全・過疎振興」「き：協働体制（自治体・市民・地元企業・運行事業者による）の確立」「く：車社会からの脱却（モビリティ・マネジメントの推進）」「け：経済基盤整備・健康増進の推進」「こ：高齢者福祉・子育て支援・交通安全・国際交流の推進」の「かきくけこ」から評価しようというのである。その中で市は、この協働体制を「プロデュース」という立場を取ることが明確になった。

ㄨい換えると、1便平均5人以上の利用者を確保する必要がある。しかし路線によっては、平均乗車密度が5.0人に達していないので、実際には市町村が全体の経常費用の11/20の不足額より多くを補填していた。こうした条件を満たさないと、4条バス（一般乗合）として認められない。また、例えば、市内で国庫補助を受けるバス路線は、「広域行政圏の中心市町」である峰山町を経由しなくてはならず、住民の動きに応じて容易に路線を変更することはできないといった制約条件が存在する。

6) 京都交通の経営再建には、京阪電鉄グループと日本交通グループが名乗りを上げ、支援を行っている。

3. 「上限200円バス」の展開

3.1 上限200円バス導入までの経緯

前述のように、バス事業者への補助は増加傾向にあり、総額が年間1億円を突破することも十分予想された。当時の市長（中山泰氏）は、この補助額が大きすぎることを指摘し、補助の減額を考えた。だが、3ヵ年の国庫補助の途中で、市が補助を止めるわけにもいかなかった。

こうした状況を打開すべく、市長を代表とし、利用者代表・商工観光業者代表・有識者・交通事業者・市・道路管理者等で構成される地域交通会議（現在は地域公共交通会議）が2005年12月に設立され、これと前後して、利用者ニーズに合ったバスの実証運行を2006年10月から開始することが決定された。

ニーズへの対応としてまず検討されたのが、運賃の値下げである。当初、市長からは300円という提案があり、一方で担当職員は、分かりやすさやインパクトの強さからも、100円のワンコイン運賃を提案した。だが、試算の結果、運賃100円では運賃収入の大幅な落込みが確実であった。表1に示すように、運賃を200円に設定した場合、後述の当初の実証運行の対象となった市内で完結する4路線について、1.9倍の利用増が実現すれば補助額が増加しないと推測されたので、これを目標とした。

また、具体的にどのようなニーズが存在しているのかを把握するため、2005年12月から

表1 バス運賃値下げの財政シミュレーション

低額実証運行 希望路線の試算	乗車人員	財政支出額 (百万円)
2005年実績額 (従来 of 負担)		45
運賃300円の場合	1.00倍	59
	1.25倍	53
	1.50倍	47
	2.00倍	36
運賃200円の場合	1.00倍	62
	1.25倍	58
	1.50倍	53
	1.90倍	45
	2.00倍	43

(出典) 酒井・高橋 [2009] p.8 および野木 [2013] p.114 を一部修正。

2006年2月にかけて、市民（主に高校生・高齢者・通院者）に対し、インタビューおよびアンケート調査を実施した。その結果、運賃の上限希望額について、200円が34%、300円が26%という回答を得た。これで「上限200円バス⁽⁷⁾」の実現を、市として自信をもって進めるための裏付けを得た⁽⁸⁾。

市民の、値下げおよびその額に対する理解が得られたとしても、バス事業者の理解なくしては、値下げは実現しない。既存の丹海バスのサービス改善を通じて、市と丹後海陸交通の間に信頼関係が構築できると期待された。丹海バスは大型・中型車両で運行されていることもあり⁽⁹⁾、特に安全性や快適性といった面で、質の高い輸送サービスの実績があった。だからこそ市の担当職員たちは、丹後海陸交通に毎週通い、電話を一日に何回もかけて、上限200円を含む利便性向上策に、市と運命を共にして取り組むよう、1年半以上もの時間をかけて説得したのである（野木 [2013] pp.135-136）。

3.2 上限200円バスの実施

こうして、2006年10月から、運賃の上限を200円とする実証運行が開始され、市内で完結している4路線の約60便が対象となった。利用者が全く増えなかったと仮定すると、欠損が約2,000万円増加する見込みであったが、実際には利用者は最初の半年で1.4倍、1年目全体では1.64倍に増加し、欠損増は約140万円で済んだ⁽¹⁰⁾。市の補助額は、当初見込額9,300万円に対し、実績額8,757万円となり、前年度の実績額8,738万円から見ても横ばいで収まった。

(7) この施策はあくまでも「上限」200円バスであり、200円均一運賃ではない。従来でも、丹海バスの初乗り運賃は150円であったため、200円均一とした場合に短距離区間で逆に値上げとなってしまうことを防いだのである。

(8) アンケート調査にあたって、「運賃を200円にしてほしい」という回答が最も多く集まるように、アンケートの設問と回答欄が工夫されている。具体的には、バスが多額の公費負担で支えられていることを強調し、運賃の希望額として200円を下限として表記した。無料や100円を希望する回答者は、「その他」の選択肢を選び、そこに手書きで金額を書き込む手間を増やしたのである（野木 [2013] pp.116-117）。

(9) 一般にバスの車種区分として、大型車両とは全長9m以上または定員60名以上のものを、小型車両とは全長7m以下かつ定員29名以下のものを、中型車両とはそれ以外のものを指す。前述のように、弥栄町と久美浜町には市営バスが走っており、その運行は貸切バス事業者やタクシー事業者が受託しているが、小型車両で運行されているため、同じ運賃であれば快適性で勝る丹海バスを、利用者が選択することがあるという。丹海バスより市営バスのほうが運行コストは安い、その差額は輸送サービスの質を確保するにあたって、決して高いとは考えられなかった。なお、特に上限200円バスの実施以後、丹海バスのコストは縮減されており（辻田 [2010] p.178）、市営バスとの差額は縮まっている。

(10) もし利用者が全く増加しなかったら、導入前と比較して欠損が約2,000万円増えてしまう恐れがあったことは、表1からも明らかである。そこで府に対し、この施策による欠損見込み額の半分（つまり1,000万円）までの負担を依頼した。実際の府の負担増は、利用促進事業として70万円で済んだ。

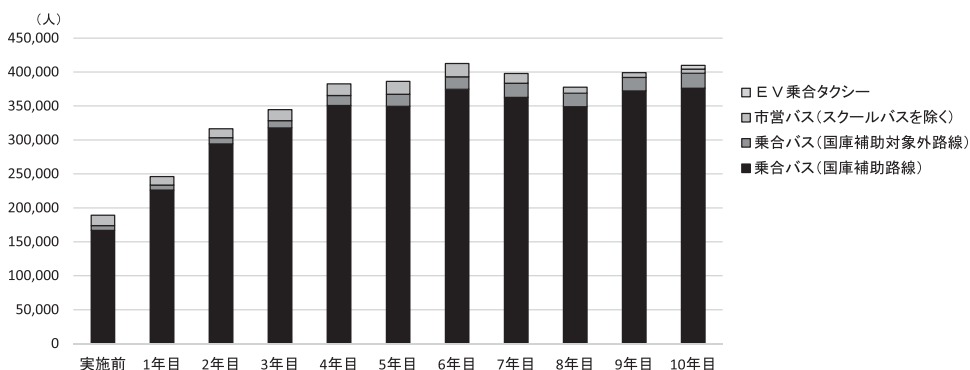
実証運行2年目(2007年10月～2008年9月)は、全15路線(市営バスも含む)の約150便に拡大し、利用者は導入前の約2倍にまで増加した。市の補助額は、当初見込額9,800万円に対し、実績額は7,842万円と、前年度から見ても減少に転じた。また、市は、近隣市町とともに、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通総合連携計画を策定した。これは、富山市に次いで全国で2番目と、非常に早い段階で国土交通省からの承認を得た。

実証運行3年目に入った2008年10月から、丹海バスによる交通空白地への乗り入れを開始した⁽¹⁾。全く新しい路線を作るのではなく、まずは、既存のバス路線を延伸・経路変更することで交通空白地の解消を図ろうとした。このとき解消された交通空白地の人口の合計は、約4,000人(1,400世帯)であった。

このようにして、上限200円バスの実証運行は4年間続き、5年目を迎えた2010年10月から満を持して、本格運行に移行した。

3.3 バス利用者倍増の要因

上限200円バスの実施後、利用者が増加傾向に転じたことは前述のとおりである。図2は、実施直前(2005年10月～2006年9月)を含めた、市内のバス等の輸送人員の推移を示したものである。端的に言えば、乗合バスの輸送人員(国庫補助対象路線および対象外路線の合計)は実施前(約17万3千人)から比べると倍増している。実施10年目(2015年10月～2016年9月)では、実施後最多の利用者数(約39万8千人、実施前の約2.3倍)を記録している。利用者が横ばいから微減傾向となり、再び微増に転じた要因として、2010年10



(出典) 京丹後市の資料より筆者作成。

図2 京丹後市内のバス等輸送人員の推移

(1) 京丹後市の規定では、(公共)交通空白地とは、鉄道駅やバス停留所から、500m以上離れた地域・世帯を指す。

月の丹後峰山線の開業（並行する既存路線からの便数一部振り替え）などが挙げられる。

上限200円の施策は、このような成果が明らかになるにつれ、他の公共交通機関や近隣地域にも波及した。市内を走る北近畿タンゴ鉄道では、2011年から市との連携事業として「高齢者上限200円ルール」が実施され（高橋・酒井 [2013] pp.64-67）、京都丹後鉄道に移行した現在も続いている。隣接する兵庫県豊岡市では、全但バス神鍋線で2011年から上限200円が実施されている（高橋・酒井 [2013] pp.71-73）。上限200円バスは、他の近隣自治体においても導入の検討が進み（高橋・酒井 [2013] pp.73-76）、2013年10月には宮津市・与謝野町・伊根町でも実施されるようになった⁽²⁾。

京丹後市内におけるバス利用者の増加には、いくつかの要因が考えられる。もちろん、市が上限200円バスの導入に合わせ、積極的な施策を複数進めていることは大きい⁽³⁾。その中でも最大の要因は、高校生のバス利用頻度の上昇である。

市内には、峰山・網野・久美浜の3校の府立高校が、かつての郡に1校ずつ配置されているが、市内とはいえ通学距離が必然的に長くなり、バス運賃もかさんだ。例えば、間人（丹後町）から峰山高校（峰山町）までの片道運賃は700円、通学定期券（1ヶ月）は20,800円であった。これは、定期券に通学割引があるとしても、高校生とその保護者にとって大きな負担であり、一方でバスの利便性はそれに見合っていないと思われていた。そこで多くの高校生はバスの利用を避け、保護者に送迎をしてもらっていたのである。上限200円の実施後は、片道普通運賃が200円になったのみならず、通学定期券が大幅に値下げとなった。前述の間人－峰山高校間を例にとると、6,240円まで値下げになったのである。保護者にとっては、前述の「かきくけこ」の「こ：子育て支援」に当たり、通学定期代を交通費として現金で受け取っている高校生にとっては、自由に使えるお小遣いが増えた計算になる。2007年12月に行われたアンケート調査によると、市内の高校生（約1,600名）のうち294名が、上限200円バスの実施後初めてバスに乗る習慣が付き、うち71名は毎日乗るようになった⁽⁴⁾。

このことは、高校選択の幅を広げたという意味で、中学生にも影響をもたらした。以前

(2) その半年後の2014年4月には、周知のとおり消費税の税率が5%から8%に引き上げられた。このとき、増税分を運賃に転嫁せず、自治体の補助を増額することで、「上限200円」のブランドを守った。上限200円バスは既に、宮津市・与謝野町・伊根町にも走り始めていたゆえ、ブランドを守るためには、京丹後市を含めた2市2町と丹後海陸交通とが協議を重ねる必要があった。

(3) 詳細は例えば、酒井・高橋 [2009] pp.12-13、野木 [2013] pp.121-126を参照されたい。

(4) 市は、高校生に関して、実証実験前からアンケート調査の対象とするなど、綿密なデータ収集を心がけているが、直接的な利用促進をしているわけではない。高校生は、家族による送迎の手間と運賃の負担を念頭に置き、家族と相談した上で自発的にバスを利用していると見られる。辻田 [2010] は、市によるアンケート調査の結果に基づき、上限200円バスが高校生とその家族、さらに高校周辺の住民にもたらした影響（送迎ラッシュの緩和など）も検討している（pp.179-183）。

は、住んでいる地区によって進学する高校が大まかに決まっており、市内とはいえ3校の中から進学先を自由に選択することは難しかった。だが、上限200円バスの実施により、例えば、部活動の種目によって高校を選択することが可能になった。いいかえれば、現在定着している上限200円バスの施策をやめるとなれば、今度は一度広がった進路選択の幅を狭めてしまうことになるのである。

こうした点から、同様の運賃値下げを他の地域で実行した場合、利用者の倍増といった劇的な成果が見込めるかどうかは、慎重な検討が必要である。例えば、地形や気候によっては、バスをいくら値下げしても、高校生は「自転車の方が便利」と考えるかもしれない。また、地域内の高校が別途スクールバスを運行しているのならば、自治体のバス政策としてまず目指すべきなのはサービスの統合であり、統合後のサービスを検討する中で運賃についても考慮する形を取るようになる。

3.4 上限200円バスの評価：補助の観点から

上限200円バスの実施後、市内の丹海バスの利用者数は倍増した。とはいえ、これはいうまでもなく大幅な運賃値下げの施策であり、運賃収入が倍増したわけではない。運賃収入も増加したとはいえ、実施前の約1.3倍に留まっている。それでは、上限200円バスの施策を、どのように評価すべきであろうか。

評価にあたり、上限200円バスの前提に、国庫補助制度があることに留意すべきである。これを活用して府や国の補助を引き続き受けつつ、市の補助額を一定に保ちながら、バス利用者を倍増させたのである。その意味では、上限200円バスの成果は、「採算性の向上」や「補助金の削減」というよりも、「補助金の費用対効果の向上」「公費負担の有効度の上昇」と表現すべきものである。

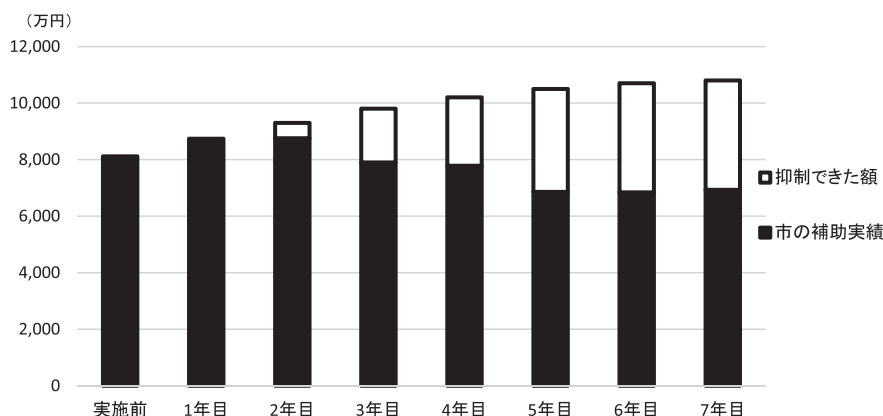
図3は、実施直前を含めた、市から丹後海陸交通へのバス交通に関する経費等の補助額の推移を示したものである。これを見ると、前述のとおり何も手を打たなければ年間1億円を突破すると予測されていた補助額が、実証実験開始後（1年目）には微増に留まり、2年目からは減少に転じている様子がわかる。

より詳細かつ新しいデータを用いて、道路公共交通に対する市の経費支出の推移を見たものが、図4である。これらの図から読み取れることは2つある。一つは、利用者が倍増したからといって、採算性が劇的に改善する見込みが実際は低いことである。そもそも、独立採算は当初から目標にされていない。「同じ赤字でも、利用者2人に700円ずつ補助するのならば、利用者7人に200円ずつ補助するほうが、市民に喜んでもらえる」という考

え方は、上限200円バスの導入前からの基本方針であったのである（野木 [2013] p.121）。

もう一つは、6年目（2011年10月～2012年9月）から、市の経費支出が増加傾向に転じたことである。これは前述のように、バス路線の延伸・経路変更をはじめとする積極的な投資を通じて、交通空白地の人口を減少させたことと関連付けられる。図4は、交通空白地に居住する人口の推移も示しているが、その減少傾向は顕著である。次節で触れる新たな道路公共交通機関（EV乗合タクシー、デマンドバス、ささえ合い交通）の導入もまた、積極的投資の一環であり、交通空白地人口の一層の減少につながっている。

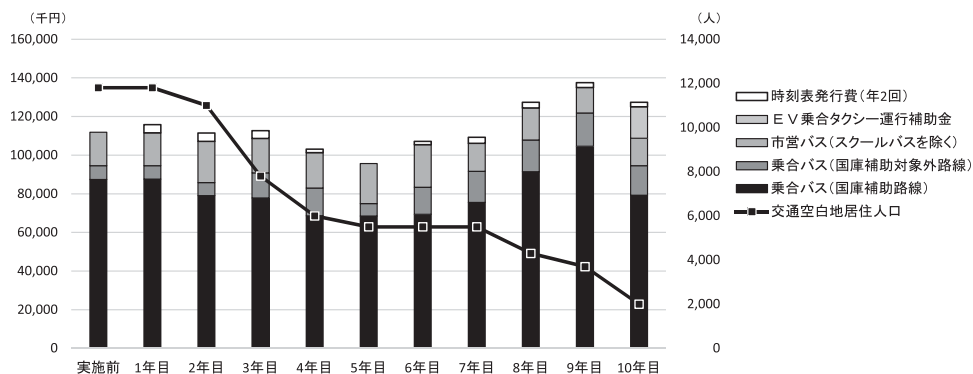
図5は、これらのデータをもとに、バス等道路公共交通機関による輸送人員一人あたりの、京丹後市による負担額の推移を示したものである。上限200円バスの実施前に比べ、



（出典）京丹後市の資料より筆者作成。

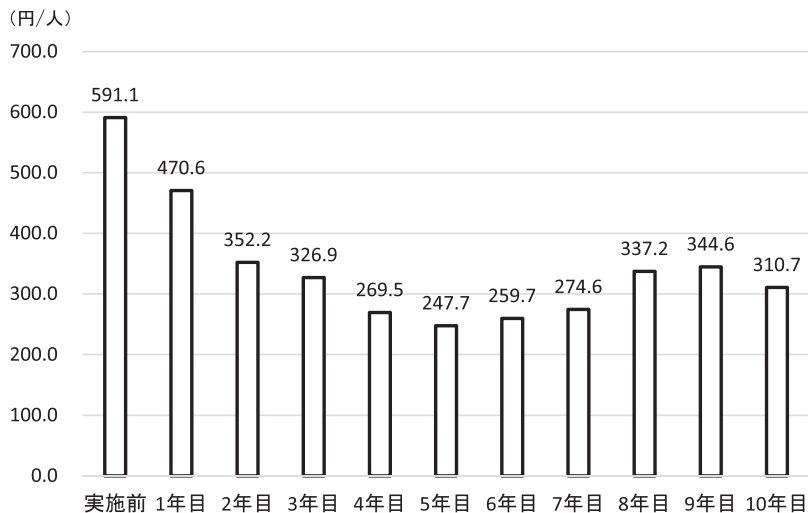
（注）「抑制できた額」とは、実施前（2005年）に予測した各年の補助見込額から、市の補助実績を差し引いた額である。

図3 京丹後市から丹後海陸交通へのバス交通関連補助金額の推移



（出典）京丹後市の資料より筆者作成。

図4 京丹後市による道路公共交通に関する経費負担および交通空白地居住人口の推移



(出典) 京丹後市の資料より筆者作成。

図5 輸送人員1人あたりの京丹後市負担額

負担額がほぼ半減していることがわかる。6年目以降は、負担額が増加傾向に転じたが、10年目は前述のように、市内の乗合バスの輸送人員が上限200円バス実施後最多を記録したことから、一人あたり負担額が再び減少に転じている。

4. 道路公共交通政策の新展開

4.1 タクシー需要の低迷と事業者撤退

このようにして、上限200円バスの施策が定着し、着実な成果を上げている一方で、市内の公共交通の運営は、引き続き厳しい状況に直面している。とりわけタクシー事業は、2008年に丹後町、2012年に久美浜町、2013年に網野町で、旧町に1ヶ所ずつあった営業所が撤退した。市が、2009年に観光立市推進条例を施行した前後でもあり、日本海に面し観光資源が多い3町が「タクシー空白地」となったインパクトは、観光振興にとっても大きかった。

人口減少と高齢化のもとで、タクシーへの需要が事業者の撤退を招くほどに減少した理由はいくつかある。ここでまず注意すべきは、前節で見た上限200円バスは、その責を直接問われる立場にはないと考えられることである。丹海バスはどの路線とも20時頃には運行を終えるのであり、その後に例えば酒席を楽しんだ市民の帰宅の手段として、タクシーはむしろバスを補完する形で活用されてきたはずである。だが、その飲酒の機会自体が減

少したと考えられ、一方で料金の規制が少なく競争が激しい運転代行業が、安価で手軽なサービスとして定着し、自家用車を保有するタクシー利用者を奪ったと見られる。また、福祉有償運送は、前述のように市における公共交通の定義からは外れるが、実際の利用者がタクシーと重複していたことは想像に難くない。さらに、これも公共交通の定義から外れるが、市内の病院が無料送迎バスの運行を開始し、診療所等も結んで通院の手段として利用されるようになったことが、高齢者のタクシー利用に打撃を与えたと見られる。

市内では峰山町で、創業90年を越える老舗タクシー事業者が現在も営業を続けており、隣接する丹後町でタクシーを運行することに期待がかかった。しかし、新たに営業所を開設できるだけの需要がないことに加え、峰山町の営業所から丹後町まで車両を回送する等の手間と費用が生じるゆえ、タクシー事業は復活しなかった。

このような状況の下で、タクシー空白地はそのまま交通空白地に直結する恐れがある。タクシーは前述の、市における公共交通の定義に当てはまり、観光客・来訪者にも利用される道路公共交通機関である。そのため、タクシーと同様の役割を果たしうる公共交通機関を、それぞれの地区が蓄積してきた資源を活用しつつ導入することが必要となった。

そこで運行が開始されたのが、「デマンドバス」（丹後町、2014年）、「EV 乗合タクシー」（網野町・久美浜町、2015年）、「ささえ合い交通」（丹後町、2016年）の3つである。本節ではこれらを運行開始の順に概観し、市の道路公共交通政策の新展開を検討する。

4.2 デマンドバス（丹後町）

旧丹後町は1955年にいわゆる「昭和の大合併」で発足した自治体であった。図1で見たように、北は日本海に面し、南側は山がちであり、東西に長い。町域の中央にあたる^{のんぼら}乗原峠を境に、西の間人地区と東の宇川地区に分かれている。バスの停留所まで3kmほど離れた交通空白地があることは旧町の頃から認識されており、課題とされてきた。市発足以後は、旧町役場が「京丹後市丹後庁舎」となり、「丹後市民局」が置かれて行政を担っているが、2009年には市の組織改編が行われて、市民局の職員数が削減された。これは、自治体合併のメリットを人件費削減の形で享受するためには致し方ないことであり、平成の大合併を経験した自治体に共通の課題である（高橋愛典 [2017]）。同年、まちづくり協会から市長への提言をきっかけに、丹後町の住民有志が特定非営利活動法人「気張る！ふるさと丹後町⁽⁵⁾」（以下「NPO」）を設立した。

(5) 「気張る」は、丹後町間人出身で明治期に大阪で活躍した実業家、松本重太郎（1844-1913）に由来している。松本重太郎の生涯が、城山三郎の小説『気張る男』にまとめられていることが、NPOの名称決定の決め手となった。

NPOは、市との協働により「丹後町に役立つことなら何でもできる事業内容」を定款に列挙した。当初の具体的な活動は、住民の還暦を祝う「還暦式」の開催や、いわゆる婚活の支援（カップリングパーティの開催）が中心となった。公共交通確保の問題への関心も、設立当初から共有されていたものの、NPOが交通の問題に直接対応することには、困難が予想された。まず、NPOには専任職員がいないため活動内容には限界があり、役員も公共交通に関する知識が乏しかった。運賃を無料とし無償ボランティアを活用して送迎サービスを実施することは可能と思われたが、長期的な持続が望めないと考えられた。一方で、運賃を有料とするなら道路運送法に沿った許可が必要となり、それもまた、NPOの実績と力量から困難と見られたのである。

その間にも、設立直後の5年間だけでも町内の高齢化は一層進み、また前述のようにタクシー事業者が撤退したことで、NPOが道路公共交通の担い手となることに期待が集まった。NPOの役員に元自治体職員がおり、公用車の車両・運行の管理に精通していたことも大きく作用した。

2014年7月に「デマンドバス」が、運行業務をNPOが受託する形で走り始めた。これは前述の市営バスの一つに位置付けられ、市が保有する自家用車両（10人乗り）を、道路運送法第78条にある「自家用自動車有償運行」の規定に基づいて運行するものである。運賃の上限が200円であることは、市内の丹海バスや他の町の市営バスと同様である。市営バスは、弥栄町ではタクシー事業者が、久美浜町では貸切バス事業者が運行を受託している。これに対し、丹後町のデマンドバスは、地区内の非営利組織が運行を受託する、京都府内でも初めての事例である。デマンドバスのサービス内容を具体的に述べると、2路線（両地区に1路線ずつ）を隔日で交互に運行する（日曜運休）ことで、1台の車両で賅っている。ダイヤは決まっておらず、前日17時までの電話予約に応じて運行されることから、デマンド（需要応答）型交通（demand-responsive transport）に近いゆえ、デマンドバスと名付けられた。予約制とはいえ、運行日の8割は、何らかの予約が入るといえる。これによって交通空白地の居住人口は、3,700人にまで減少した。

運転は、NPOに登録した有償ボランティアが担当している。登録しているドライバーは合計で25名程度であるが、実際の運転を常時担当できるのは11～12名程度である。

4.3 EV 乗合タクシー（網野町・久美浜町）

同じくタクシー事業者が撤退した網野町および久美浜町では、丹後町のNPOのような公共交通の運行を受託できる住民組織は、出現しなかった。市はプロポーザルを作成し、

事業者に乗合タクシーの運行を提案した結果、丹後海陸交通が受託し、2015年10月から「EV 乗合タクシー」（通称「丹タク」）の運行が開始された。年間の経費（市の予算額）は、網野町と久美浜町に1台ずつの運行で、合計1,632万円である。これによって交通空白地の居住人口は、約2,000人にまで減少している。

車両は5人乗りの、一般的な乗用車であり、「EV」は電気自動車（electric vehicle）を用いていることに由来する。2015年の道路運送法改正以降、乗合タクシーも乗合（路線）バス同様「一般旅客自動車運送事業」に位置づけられ、乗用車（タクシー車両）を用いる場合は「プティバス」と呼ばれることもある⁽⁶⁾。しかしこのサービスでは、「乗合タクシー」であることが強調されている。これによって、「京丹後ならバスは上限200円」というイメージから逃れ、200円よりは高いものの、「タクシーにしては安い」500円という運賃設定が可能となっている。

運行は電話による予約制を採っており、毎日8時30分から17時30分までが運行時間である。網野町・久美浜町全域から乗車でき、市全域および隣接する兵庫県豊岡市の中心市街地で降車できる⁽⁷⁾。運行開始からしばらくは、町内の鉄道駅で待機し、列車から乗り換える利用者の利便性を図る「列車受け」を試みた。しかし、列車受けの利用者はわずかであり、一方で列車到着の前後は予約による利用に支障が出るため、現在は縮小して、予約を優先している。

EV 乗合タクシーの特徴として、買い物・見守り（高齢者宅の訪問と安否確認）・図書館（利用者カードによる本の借受・返却）・病院予約と、幅広い代行サービスを実施していることが挙げられる。また、座席を占有しない程度の小荷物の輸送サービスも行っている。いずれも料金は、15分400円を基本としており、道路運送法第82条の規定および、国土交通省の通達に沿ったサービスである。地方部でのいわゆる貨客混載は、物流効率化の機能も果たしうることから関心が集まっているが、EV 乗合タクシーはその先駆けにもなっている。

4.4 ささえ合い交通（丹後町）におけるウーバーの導入

丹後町の状況に立ち返ると、NPO が運行を受託することでデマンドバスが走り始めたものの、その拡充および、いくつかの問題点の解決を、NPO は模索することとなった。

(6) 道路運送法上の規定およびプティバスについては、高橋愛典 [2016] p.59 を参照されたい。

(7) 前述のように運賃は1人1回500円であるが、かつての町境を超えると、その都度250円が加算される。

問題点とは、路線が決まっているためフリー乗降区間はあるものの路線から離れた場所での乗降ができないこと、2つの地区を隔日で走るため同じ町内であっても地区をまたがった移動ができないこと、前日17時までの予約が必要なため当日の需要に対応できないこと、などである。そして、10人乗りの車両を運転できるドライバーを、NPOがこれ以上確保することが難しく、運営の継続に限界があることが認識されてきた。

そこに出現したサービスが、ウーバー（Uber）であった⁽¹⁸⁾。ウーバーは、アメリカ合衆国のウーバー・テクノロジーズ（Uber Technologies）社が運営する⁽¹⁹⁾、タクシー等を配車するアプリケーション・ソフトウェア（以下「アプリ」）、およびそれを活用したサービスを指す。ここでは、NPOが「公共交通空白地有償運送」（道路運送法第78条第2号）の許可を取り、その配車のためにウーバーのアプリを利用することとなった。公共交通空白地有償運送とは、「タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利活動法人等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して、当該法人等の会員等に対して行う輸送サービス」である。2006年の道路運送法改正の際に「過疎地有償運送」として導入され、法人等の旅客会員の名簿に登録した住民のみが利用できたが、2015年の再改正にあたって現在の名称に改められた。その際、市町村長が認めた場合は、名簿外の来訪者・滞在者など（例えば観光客）も「会員等」に含まれ、利用可能となった。

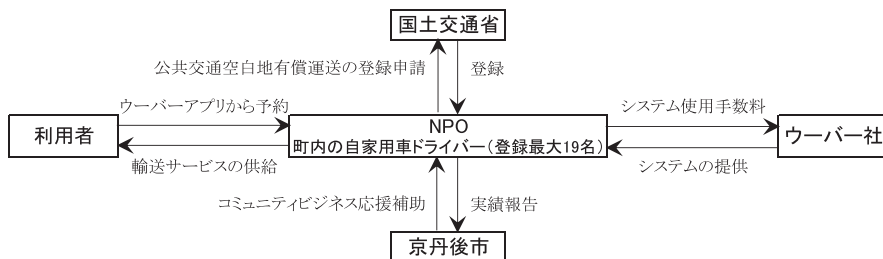
公共交通空白地有償運送を実施するには、その主体となる法人等が必要であるのはもちろんのこと、自治体が主宰する地域公共交通会議の合意が必要である⁽²⁰⁾。2016年1月の京丹後市地域公共交通会議で了承が得られ、5月には国土交通省が公共交通空白地有償運送の登録を許可したことで、5月26日から「ささえ合い交通」が運行を開始した。

図6は、ささえ合い交通における関係主体の行動と役割を示したものである。運行主体となって公共交通空白地有償運送を実施するのはNPOである。NPOの具体的な役割は、地元のドライバーが保有する自家用車を活用し、利用者とドライバーを、ウーバーのアプリを介してマッチングすることである。利用者は、自らのスマートフォン（またはタブレット端末）にアプリをインストールし、クレジットカードをスキャンして登録しておき、必要に応じてアプリを操作して配車を依頼する。配車希望の情報は、ドライバーのタブ

(18) 一説によれば、京都府知事が出張の折に新幹線車内で読んだ雑誌にウーバーに関する記事が掲載されており、これが府内でウーバーの検討が進むきっかけとなったという。

(19) 以下では、「ウーバー社」というときには、ウーバー・テクノロジーズ社、あるいはその日本法人であるウーバー・ジャパン社を指すものとする。

(20) 地域公共交通会議のしくみについては、高橋愛典 [2011b] pp.395-397 を参照されたい。



（出典）京丹後市および NPO 法人 気張る！ふるさと丹後町の資料より筆者作成。

図 6 ささえ合い交通のしくみ

レット端末に届くので、そのときに運転が可能なドライバーが応答し（ドライバーはあくまでも自主参加であり、待機・応答への負担感は低い）、利用者がある場所まで迎えに行く。このとき、公共交通空白地有償運送の車両である旨を示したマグネットのシートを、自家用車に貼り付ける。

運賃は、初乗り（1.5km まで）が480円、以遠は 1km ごとに120円である²¹⁾。運賃収入は、大半がドライバーへ、残りが運行管理等の経費負担として NPO に、さらにシステムを提供するウーバー社に分配される²²⁾。つまり、ドライバーは有償ボランティアであり、燃料や車検の費用は自ら負担する。既存の自家用車を、遊休資産として活用するのであるから、車両の購入費用が発生しないことは、いうまでもない。

運行時間は毎日 8 時から20時までであるが、ドライバーの都合が付かなければ配車はできない。ささえ合い交通に登録しているドライバーは18名である²³⁾。この登録人数は、1名の運行管理者で管理できる車両が19台までであることに対応している。運行管理者は代務者を含めて3名であり、ドライバーに対して毎日、対面点呼を実施している²⁴⁾。

市の役割は、「コミュニティビジネス応援補助」の制度に沿って、NPO による初期投資

21) 丹後町内では乗り降り自由であり、降車は市内全域で可能であるが、丹後町の外から中に向かう場合にはささえ合い交通を呼び出すことはできない。ささえ合い交通で丹後町から市内の他の町へ行く場合、帰りは他の交通機関を利用することとなる。

22) ウーバー社にとっては、日本進出にあたって後述のライドシェアの実験が各地で中止となっている中で、ささえ合い交通がウーバーの配車アプリを本格的に導入する日本初の事例である。ウーバー社は丹後町に社員1名を常駐させ、システムの初期費用をはじめ大規模な投資を行っている。

23) 18名の中には、女性4名、二種免許保持者4名が含まれる。また6名は、前述のデマンドバスの運転も担当する。ドライバーの平均年齢は62歳であるが、40代前半の比較的若い住民も登録している。車両（ドライバーが持ち込む自家用車）の内訳は、軽自動車7台、一般乗用車5台、ワゴン車6台である。

24) 点呼においても ICT を活用し、出庫前確認をテレビ電話で行うことを、市が国土交通省に働きかけていた。しかし、2016年1月に起きた軽井沢スキーバス事故以降、対面点呼という原則の変更は厳しいままである。

約75万円（ドライブレコーダー、マグネットシートなど）のうち、50万円を補填したことである。これまで見てきた市営バスやEV 乗合タクシーは、市が運行主体となり、運行业務を事業者やNPO に委託する形態を取っている。これに対しささえ合い交通は、NPO それ自体が運行主体となっている。

丹後町内で運行されているデマンドバスとささえ合い交通について、メリットおよびデメリットを比較したものが表2である。前述のように、また表2にもあるように、ウーバーは利用にあたってスマートフォンなど ICT 機器の購入・利用と、クレジットカードによる決済が前提となる^⑤。しかし、ささえ合い交通の主な利用者になりうる高齢者にとっては、ICT 機器を利用することは難しく、クレジットカードを保有している確率も高くな

表2 デマンドバスとささえ合い交通の比較

	デマンドバス		ささえ合い交通	
運行日	日曜・祝日運休	▲	毎日運行	○
運行曜日	路線ごと週3日	▲		
運行時間	8時～17時	▲	8時～20時	○
運行地域	路線ごと	▲	町内発、市内着	○
事前予約	事前予約できる	○	事前予約不可	▲
	事前予約が必須	▲	乗る直前に呼出	○
電話予約	できる	○	できない*	▲
当日利用	できない	▲	できる	○
運賃	上限200円	○	タクシーの約半額	▲
支払方法	現金・回数券	○	クレジット決済*	▲
現金授受	現金・回数券	○	不要*	○
利用の簡便さ	電話予約のみ	○	ICT+クレジット手続*	▲
利用者の範囲	誰でも利用可	○	ICT+クレジット手続*	▲
運行管理台数	毎日最大1台	○	最大19台	▲
運賃以外の負担	なし	○	ICT 機器購入*	▲
管理の容易さ	電話予約受付、ドライバー連絡等	▲	出庫確認は必要、電話受付等不要	○

(出典) NPO 法人気張る！ふるさと丹後町の資料より作成。

(凡例) ○…優れている点, ▲…劣っている点

(注) ICT とは、ここではインターネットを、ICT 機器とは、それを利用できるスマートフォンやタブレット端末を指す。*が付いた点に関しては、代理サポーター制度と現金決済の導入に伴い、ICT 機器の操作やクレジットカードの準備がない利用者もささえ合い交通を利用できるように改善されている。

⑤ 運賃の決済をクレジットに限定することで、ドライバーは釣り銭を用意する必要がなくなる。また、現金を持たなくなるゆえ強盗などの犯罪に巻き込まれるリスクが低下することは、特に諸外国においては、ドライバーの募集において有利と考えられる。

いと見られる。つまり、高齢者はささえ合い交通を利用しにくくなることが想定された。そこで2016年9月からは「代理サポーター制度」が導入されている。これは、ささえ合い交通を利用する際に、NPOの役員を中心とした代理サポーターに電話をかけて氏名・配車場所・行先を伝えると、代理サポーターがICT機器を使って配車の依頼を行い、クレジット決済で運賃の立て替え払いをするものである（利用者は、3日以内に代理サポーターに運賃を現金で支払う）。なお、代理サポーター制度と別に、町内の宿泊施設では観光客の依頼を受けてささえ合い交通を配車するサービスを、自発的に行っているところもある。

また、同年12月からは、ささえ合い交通の車中で運賃の現金決済が可能となった。現金決済によって、高齢者を中心にささえ合い交通が一層利用しやすくなったと同時に、ウーバー社が丹後町の地域の事情を考慮し、柔軟に対応できることが立証された。

4.5 小括：シェアリング・エコノミーの到来か？

ウーバーは、先に見たようにアメリカの企業が開発した配車システムであり、従来のタクシーの配車でICTを活用する際にも利用できる。一方でウーバーは、「ライドシェア（ride share）」や「シェアリング・エコノミー（sharing economy）」の代名詞とされることも多い。本節を結ぶにあたり、ライドシェアおよびシェアリング・エコノミーの定義を検討し、そのささえ合い交通との関連を検討しておきたい。

ライドシェアとは、ウーバー社は「プラットフォームを介して、時間と車が空いている一般のドライバーが、移動サービスを求める乗客に対して移動サービスを提供する²⁶⁾」ものと定義している。またライドシェアは、いわゆる民泊などと同様、シェアリング・エコノミー（あるいはシェアリング・サービス：sharing service）として、もてはやされている。シェアリング・エコノミーとは、典型的には「個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービス」（総務省 [2015]）と定義される。つまり、個人が所有する財や資産（ライドシェアでは自家用車、民泊では住居）と、それを利用したい人を、ICTを活用してマッチングを図ることを意味している。

シェアリング・エコノミーとしてのライドシェアは、諸外国の特に都市部において、ウーバーを世界標準の一つとして行われている。こうしたライドシェアは、有償運送であ

²⁶⁾ 高橋正巳 [2015] を参照されたい。ここでプラットフォームとは、ICTの用語であり、情報を融通するためのアプリおよびそれを動かすシステムと考えればよいであろう。

る限り日本では、今なお「白タク行為」と認識され違法という扱いである。これに対しささえ合い交通は、ウーバーの配車アプリこそ導入しているものの、公共交通空白地有償運送の既存の法制度に従っており、白タク行為には当たらない。ささえ合い交通におけるウーバーの導入に対しては、タクシー業界からはライドシェアを容認するものとして反発の声が上がっているが²⁷⁾、タクシー事業者の撤退に伴って丹後町の大半が公共交通空白地有償運送の対象地域になったことは、議論の重要な前提の一つである。

配車アプリは、国内のタクシー事業者も大手を中心に開発・導入を積極的に行っており、例えば運行実績の整理やその運行管理への活用については、ウーバーのアプリと同様の効果を得られる可能性がある。一方で前述のように、過疎地有償運送が公共交通空白地有償運送へと拡張され、観光客向け公共交通機関としての性格を兼ね備えるべき場合においては、特に外国人（インバウンド）観光客に対応するにあたり、ウーバーのアプリはクレジット決済や外国語対応（45か国語）といった点で有利と見られる²⁸⁾。要はささえ合い交通は、「公共交通空白地有償運送を実施するにあたり、持続可能な運行の実現に向けて、ウーバーの配車アプリを活用している」というのが実態であり、諸外国で散見されウーバーを代名詞とするようなライドシェアの事例とは、似て非なる存在である。

もっともここで、京丹後市が「自家用車ライドシェア構想」を持っていることが、議論を一層複雑にしている。この構想は、2015年に市が政府に対して特区提案をしたものであり、ささえ合い交通の開始と相まって、「京丹後市にはライドシェアが導入されている」というイメージが独り歩きしている感がある。

表3は、海外で見られるライドシェア、市による自家用車ライドシェア構想、そしてささえ合い交通という、三者の関連と相違点を整理したものである。これらが混同され、いずれも「ライドシェア」として一括りに認識されがちであることが、ささえ合い交通やウーバー、さらには京丹後市の道路公共交通政策の評価を誤解に導く恐れがある。

²⁷⁾ タクシー事業者が撤退した3町のうち網野町と久美浜町では、京都市にあるタクシー事業者のグループ企業が新たに参入し、タクシー事業が復活している。これは、ウーバーに代表されるライドシェアが導入される可能性に対し、府内のタクシー業界が反応した結果ともいえる。ただし前述のように、網野町と久美浜町に実際に導入されたのは、ウーバーではなくEV乗合タクシーである。また、丹後町ではNPOが、ささえ合い交通の準備段階において、峰山町の老舗タクシー事業者（前述）と議論を深め、信頼関係を構築している（野村 [2016] p.3）。

²⁸⁾ ささえ合い交通の最初の利用者は、町内に宿泊していたシンガポールからの観光客であり、開始記念式典の最中に配車依頼が入ったという。旅先でウーバーのアプリを操作し、ウーバーを利用できるか否かを確認する習慣が、訪日観光客にも定着しつつあるのかもしれない。

表3 日本における「ライドシェア」の関連と相違点

	世界各地で見られる いわゆる「ライドシェア」	自家用車ライドシェア構想 (京丹後市の提案)	ささえ合い交通
適法性	違法（自家用車による 有償運送＝白タク行為）	違法だが、特区提案で 例外適法を目指す	公共交通空白地有償運送 として認可（合法）
合意形成が 必要な組織	なし（個人）	自治体等の 国家戦略特別区域会議	自治体の 地域公共交通会議
運行主体	制限なし（個人）	株式会社を想定	特定非営利活動法人等
サービス 対象区域	制限なし（個人）	公共交通空白地および、 その他特定した者・場合	公共交通空白地
ドライバー	制限なし（個人）	運行主体に登録した個人	運行主体に登録した個人 (運転者台帳に記載)
ドライバーの 安全確認	不 明	運行主体の責任	運行主体の責任

(出典) NPO 法人気張る！ふるさと丹後町の資料より作成。

5. お わ り に

本稿は、京丹後市の発足以降における道路公共交通政策の転換プロセスをその背景から概観し、上限200円バスとささえ合い交通を中心に、評価を試みた。上限200円バスの施策は今なお好調ではあるが、人口減少の一層の進展やタクシー事業者の撤退に伴い、道路公共交通政策の新展開が求められた。タクシー事業者が撤退した3町において、丹後町ではデマンドバスとささえ合い交通が、網野町・久美浜町ではEV乗合タクシーが導入されたが、その違いは交通機関の違いというよりも、各地区が持っている様々な資源の違いであると考えられる。丹後町ではNPO（特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町）が活動の実績を積み重ねており、さらに有償ボランティアのドライバーという地域資源を糾合できた。それゆえNPOは、デマンドバスの運行業務を受託でき、ささえ合い交通ではICTを活用しつつ運行主体になったのである。平成の大合併の後、特に地方部においては、自治体の人員削減が進む中で、地域住民やその組織が、交通問題への対応を含めた地域づくりにおいて重要な役割を果たすことが増えている。これは他の中山間地域、例えば岡山県新見市哲西町（高橋愛典 [2012a]）や、鳥根県雲南市波多（高橋愛典 [2017]）の事例からも、帰納的に確認しうるところである。

最後に改めて、上限200円バスとささえ合い交通に関する論点をまとめることで、京丹後市の道路公共交通政策の特色を示したい。

上限200円バスの施策は、過疎地のバス路線で利用者が倍増したという点で、非常に効果があった。だが、もともと需要が少ない地域ゆえ、利用者が倍増しても採算が大幅に向

上するわけではなく、独立採算からほど遠いことに変わりはない。国庫補助制度を前提として、自治体の補助額が予測よりも抑制できたことで、補助金の費用対効果（公費負担の有効度）が向上したというのが正当な評価といえる。利用者の倍増は高校生の利用頻度の上昇に帰するところが大きいですが、少子高齢化の一層の進展を踏まえ、市内の府立高校が統合していく可能性も、今後より真剣に検討されるであろう。これに伴って高校生の通学行動が変化するとき、上限200円バスに投入される補助の費用対効果もまた、変化していく可能性がある。

ささえ合い交通は、ウーバーが日本に本格的に導入される初の事例となった。しかし、諸外国で見られる、日本では白タク行為に直結しかねない「ライドシェア」「シェアリング・エコノミー」とは、様相が大きく異なっている。「法制度の枠組みに沿って公共交通空白地有償運送を実施する際に、ウーバーの配車アプリを導入した」というのが正確な表現であろう。ICT 活用が今後も進んでいくとき、ライドシェアやシェアリング・エコノミーの意義と領域が変化し、ささえ合い交通のような事例を評価する視点もまた変わっていくと考えられる。ICTの進歩そのものと合わせて検討を続けることを、今後の課題としたい。

追 記

本稿は、酒井・高橋 [2009]、高橋愛典 [2012b]、野木 [2013]、高橋・酒井 [2013, forthcoming] の内容を再編し、近年の政策展開および動向を追加したものである。本稿の執筆にあたり、特定非営利活動法人気張る！ふるさと丹後町専務理事の東和彦氏は、筆者らのインタビュー調査（2016年11月実施）に快く応じてくださった。その際には、山室良徳氏（中央復建コンサルタンツ）ならびに野村実氏（立命館大学大学院）がご同行くださった。一連の調査は、公益社団法人日本交通政策研究会における研究プロジェクト「観光地への公共交通アクセスの変遷と役割、効果に関する調査研究」（主査：青木亮・東京経済大学教授）の一環として行われたものである。このように、本稿の執筆にあたって、多くの方々に多大なご協力をいただいた。記して感謝の意を表したい。

末筆ながら、鴻池俊憲先生の今後のますますのご健勝を、筆者一同、心からお祈り申し上げます。筆者の一人である野木は、近畿大学商経学部の卒業生であり、在学中は鴻池ゼミに所属してご指導を賜っていたことを、付言しておきたい。

参 考 文 献

- 井口富夫 [2010] 「丹後地域の足としての KTR」松岡 [2010] 第 6 章
 後藤孝夫 [2017] 「地域公共交通への上下分離方式の適用」手塚広一郎・加藤一誠（編）『交通インフラの多様性』第 6 章 日本評論社
 酒井裕規・高橋愛典 [2009] 「『平成の大合併』後のバス交通政策」日本交通政策研究会『地方分権化

- の進展に伴う地域交通への公的関与のあり方』（日交研シリーズA-481）第2章
総務省 [2015] 『平成27年度版 情報通信白書』
- 高橋正巳 [2015] 「UBER ご紹介」消費者庁第19回インターネット消費者取引連絡会（12月17日）資料6
- 高橋愛典 [2011a] 「地方部の公共交通」日本交通学会（編）『交通経済ハンドブック』0910 白桃書房
- 高橋愛典 [2011b] 「バス事業規制緩和後の10年」『商経学叢』第57巻第3号
- 高橋愛典 [2012a] 「生活拠点の再編と地域交通」日本交通政策研究会『過疎地域における公共交通と自家用交通の共存に向けた取り組み』（日交研シリーズA-537）第4章
- 高橋愛典 [2012b] 「公共交通政策としての運賃戦略」日本交通政策研究会『日交研フォーラム 地方・地域社会におけるモビリティの確保』（日交研シリーズB-151）報告3-2
- 高橋愛典 [2016] 「乗合バスと貸切バスとその境界」『運輸と経済』4月号
- 高橋愛典 [2017] 「住民自治による交通・流通の改善」日本交通政策研究会『地域交通の維持における住民参画の意義と課題』（日交研シリーズA-676）第2章
- 高橋愛典・酒井裕規 [2013] 「公共交通政策としての運賃戦略」日本交通政策研究会『政府間補助金地域交通政策とモビリティ確保に与える影響に関する研究』（日交研シリーズA-562）第6章
- 高橋愛典・酒井裕規 [forthcoming] 「公共交通空白地有償運送におけるICTの活用」日本交通政策研究会「観光地への公共交通アクセスの変遷と役割，効果に関する調査研究」プロジェクト報告書（日交研シリーズ）所収予定
- 辻田素子 [2010] 「地域再生の手段としての路線バス」松岡 [2010] 第7章
- 野木秀康 [2013] 「事業者と行政の協働 京丹後・上限200円バス」森栗 [2013b] 第4章
- 野村 実 [2016] 「生活交通確保における住民参加に関する一考察」国際公共経済学会第31回研究大会（大阪市立大学）報告資料
- 松岡憲司（編） [2010] 『地域産業とネットワーク』新評論
- 村尾俊道 [2014] 「民間の知恵を活かした地域鉄道再生の取組・第一幕」『運輸と経済』6月号
- 森栗茂一 [2013a] 「北近畿タンゴ鉄道をどう考えれば良いか」森栗 [2013b] pp.139-142
- 森栗茂一（編著） [2013b] 『コミュニティ交通のつくり方』学芸出版社