静岡県保険医協会講演
移動難民の移動手段の整備

2026.11.12

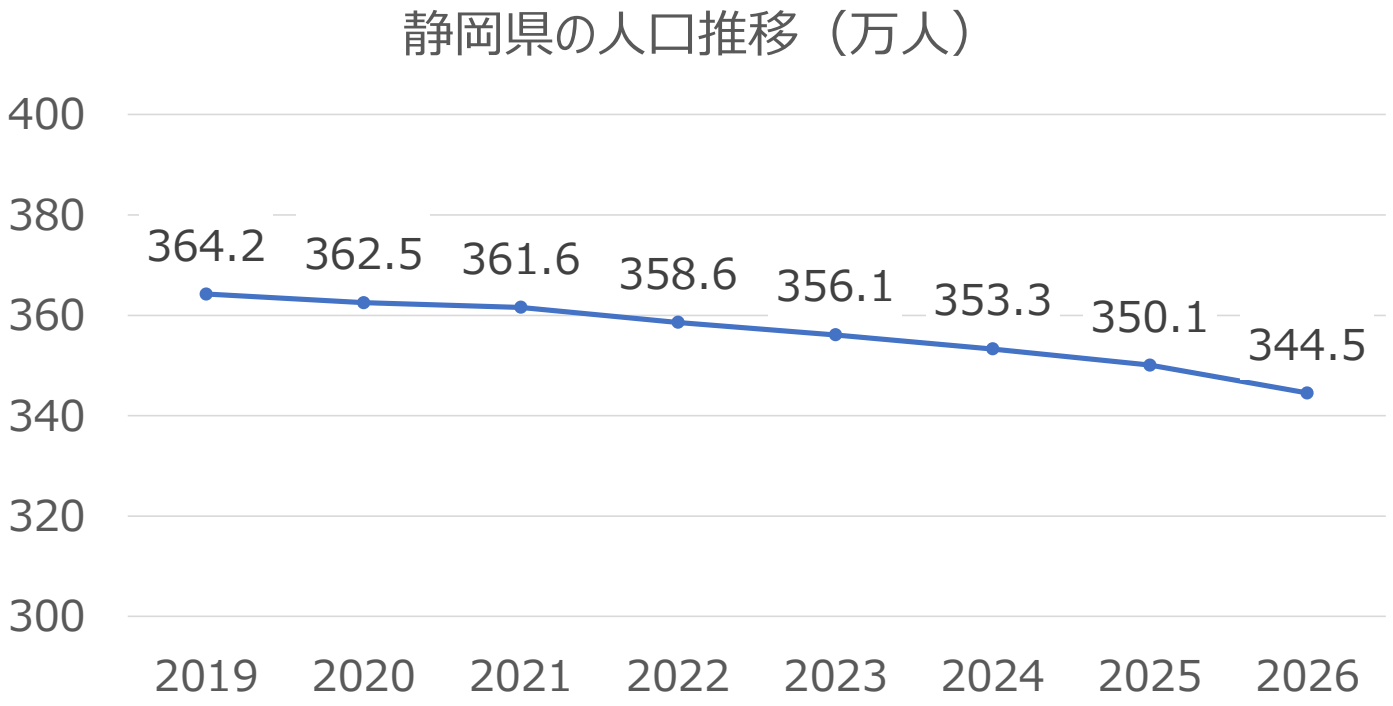
静岡県立大学経営情報学部
准教授　松岡　清志

CONTENTS

1. 静岡県の現状
2. 地域公共交通の現状
3. 地域公共交通に関する政策
4. 最近の政策：地域公共交通のリ・デザインと交通空白の解消
5. 共創に向けた課題

１．静岡県の現状①

- 静岡県の人口の推移

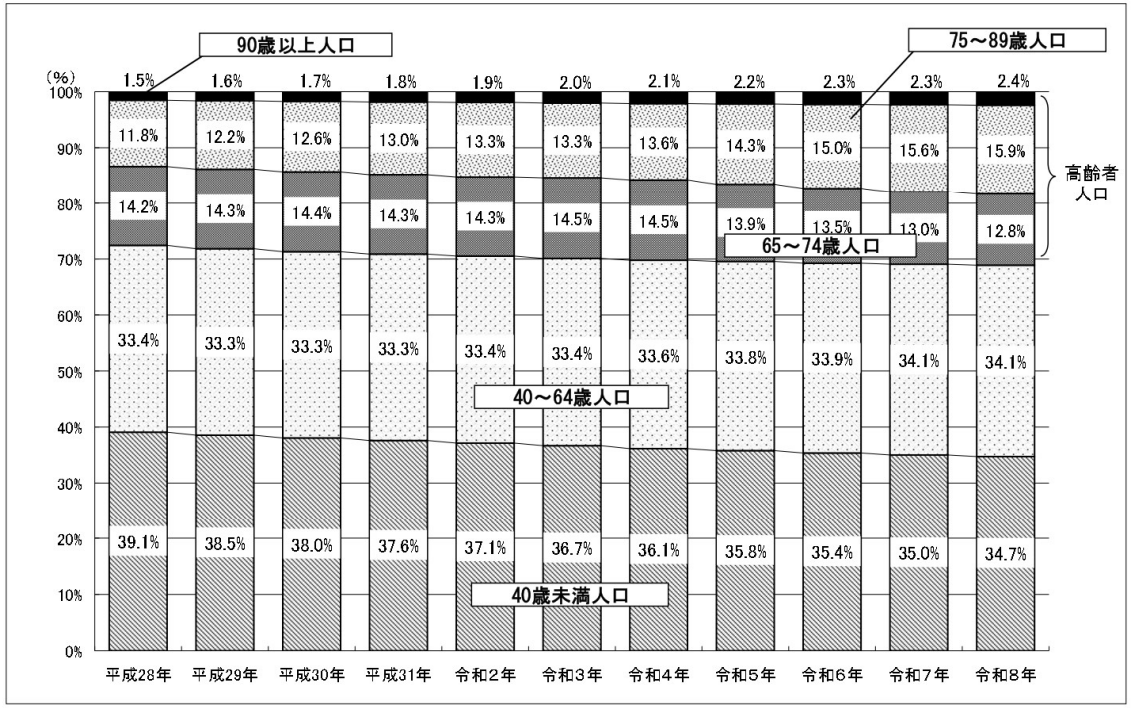


（出典）静岡県（2026）「静岡県市町村別推計人口（平成31年２月から令和８年９月まで）」を基に筆者作成

１．静岡県の現状②

- 静岡県の総人口に占める年代別人口の割合の推移

総人口に占める年代別人口割合の推移（図２）

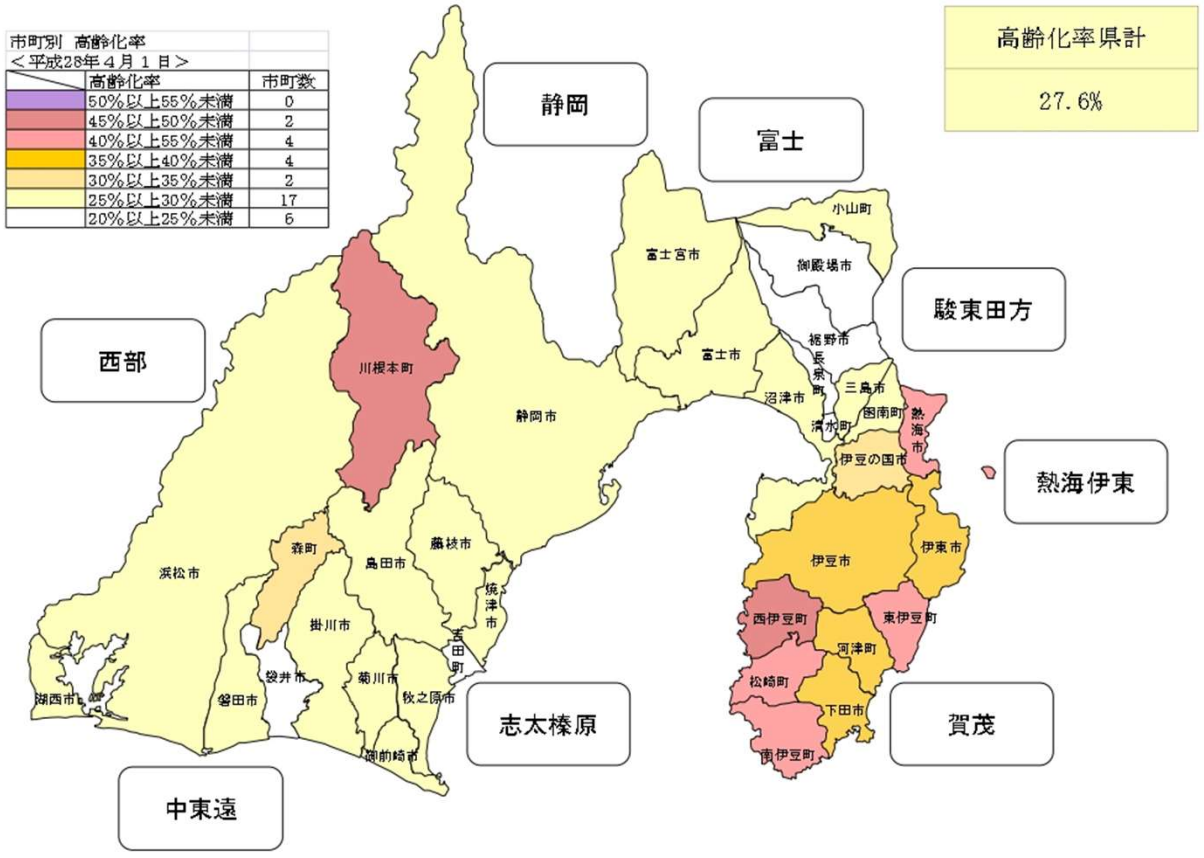


※端数処理の関係で、合計が100%にならない場合がある

（出典）静岡県（2026）「令和８年度静岡県高齢者福祉行政の基礎調査」、２頁

１．静岡県の現状③

- 地域ごとの高齢化率の比較（2016年）



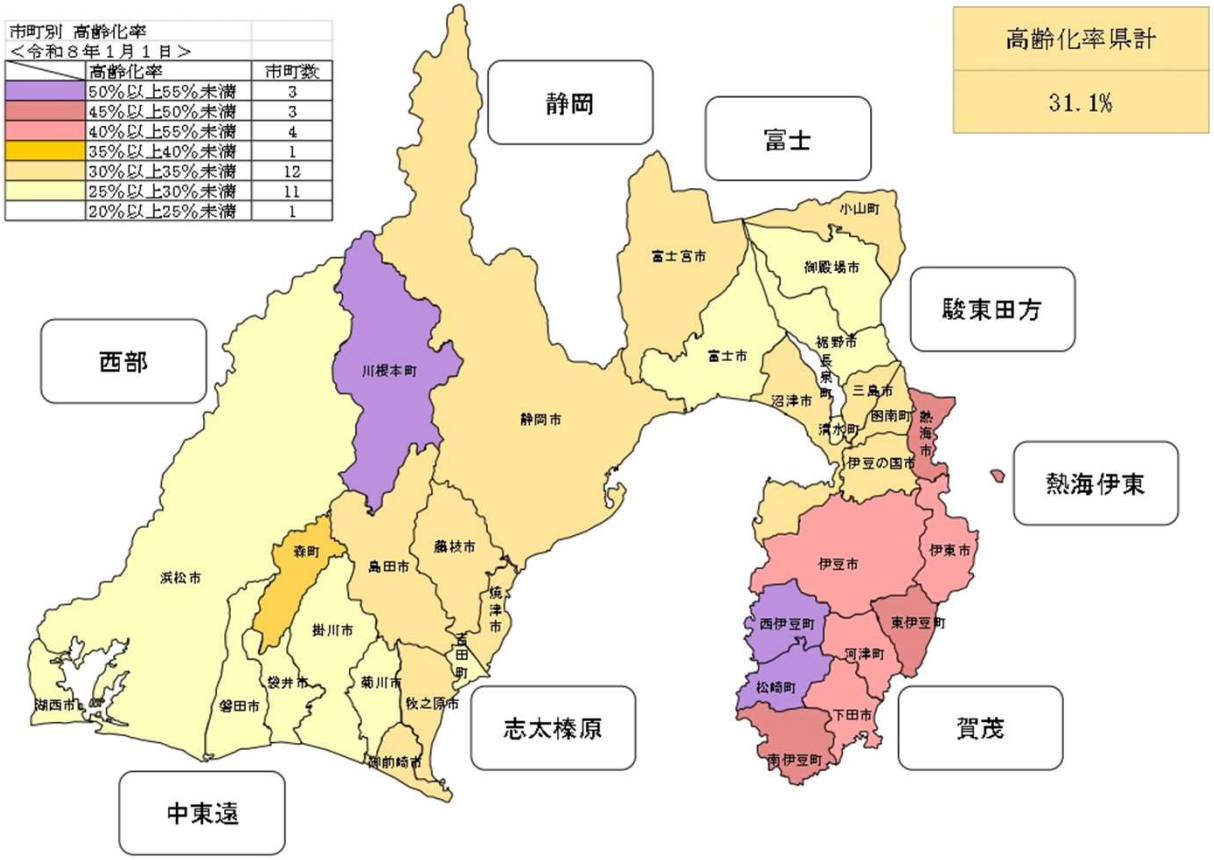
（出典）同上、４頁

１．静岡県の現状④

- 地域ごとの高齢化率の比較（2026年）

市町別 高齢化率
＜令和８年１月１日＞

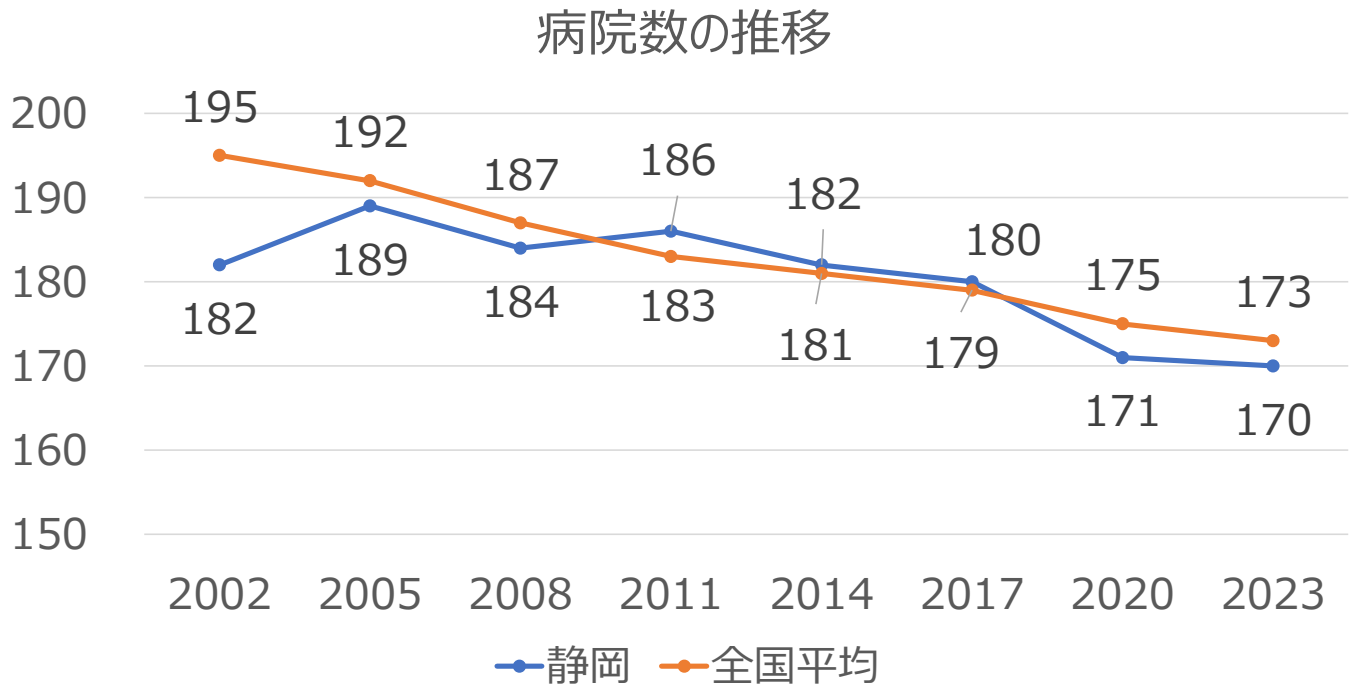
高齢化率	市町数
50%以上55%未満	3
45%以上50%未満	3
40%以上55%未満	4
35%以上40%未満	1
30%以上35%未満	12
25%以上30%未満	11
20%以上25%未満	1



（出典）同上、４頁

１．静岡県の現状⑤

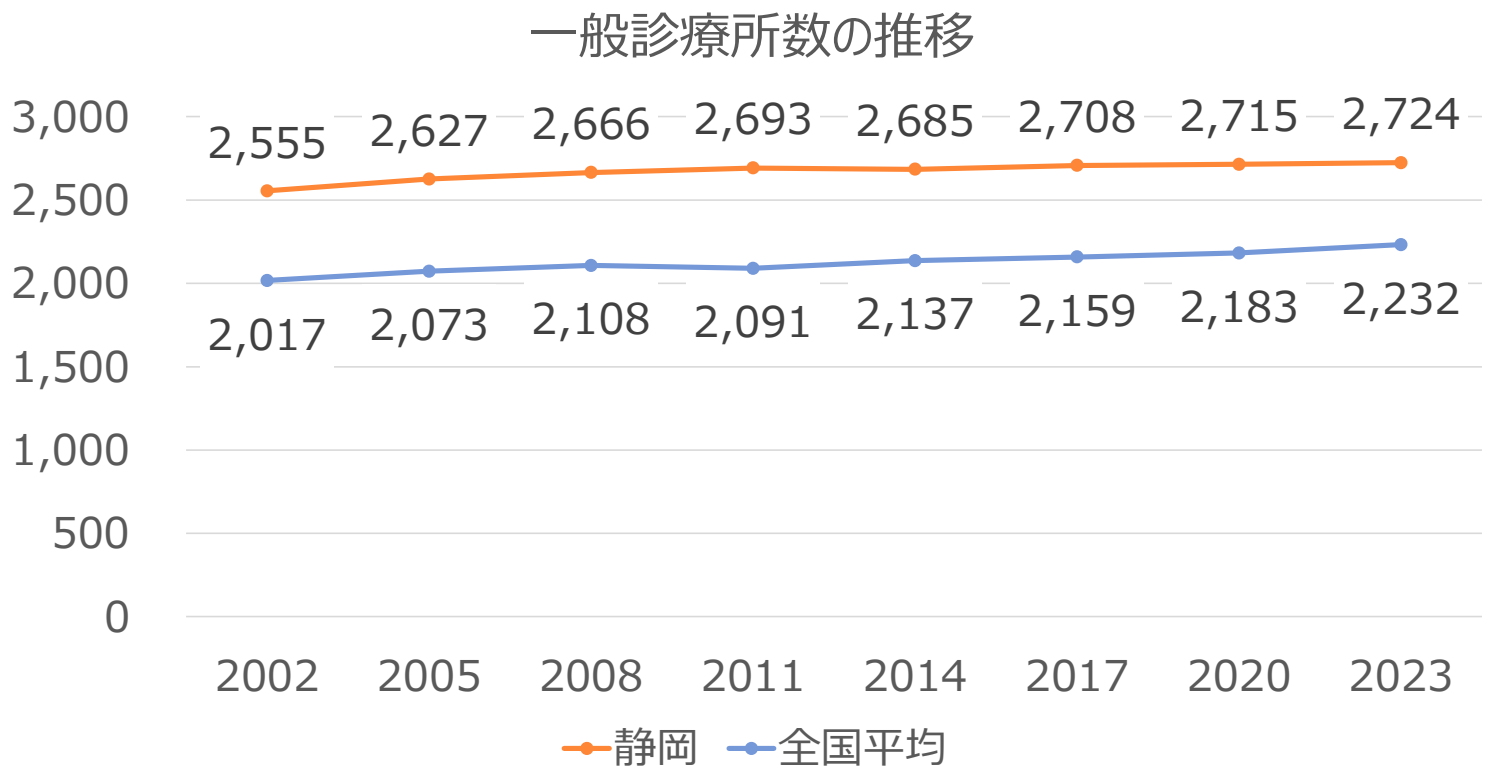
- 静岡県の病院数の推移



（出典）厚生労働省（2024）「令和５年医療施設静態調査」を基に筆者作成

１．静岡県の現状⑥

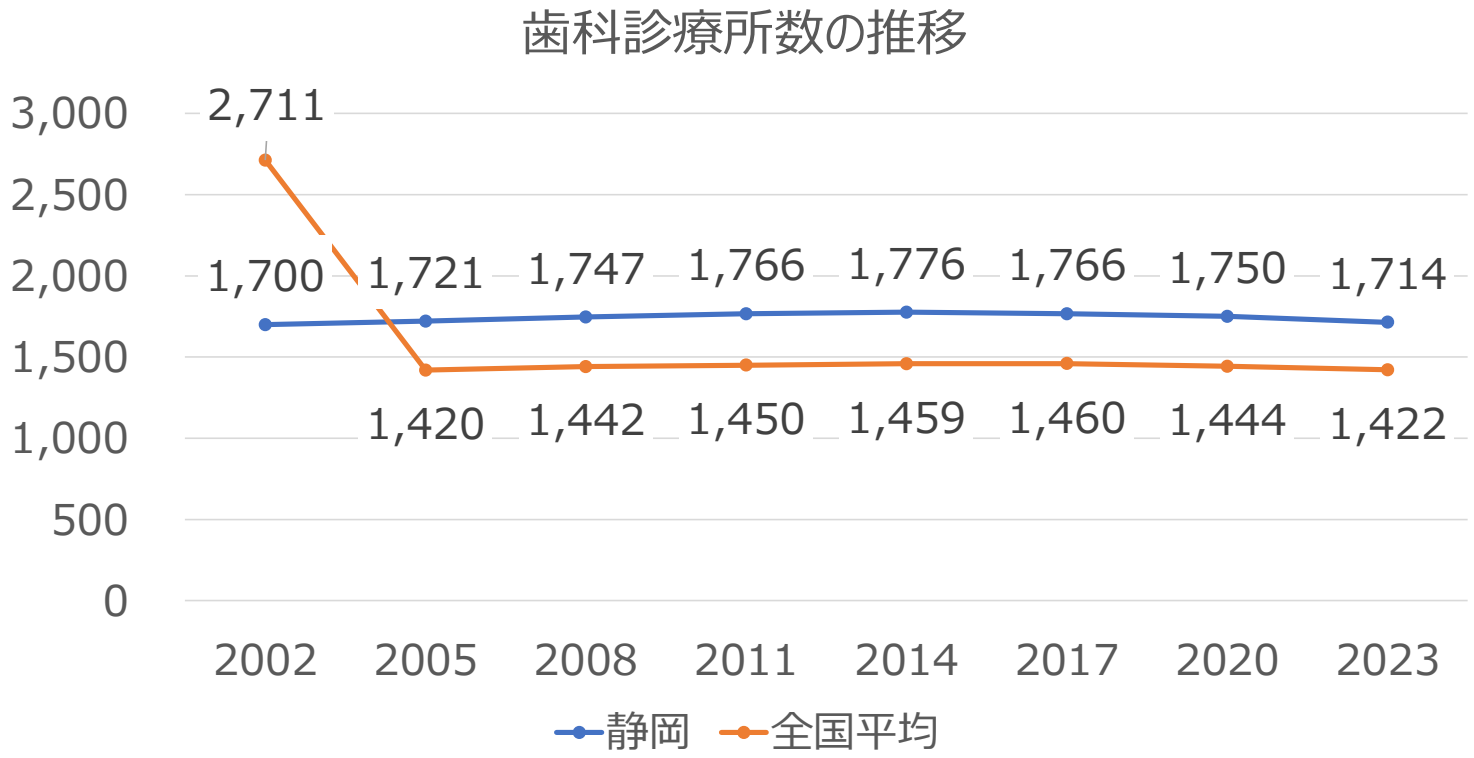
- 静岡県の一般診療所数の推移



（出典）同上

１．静岡県の現状⑦

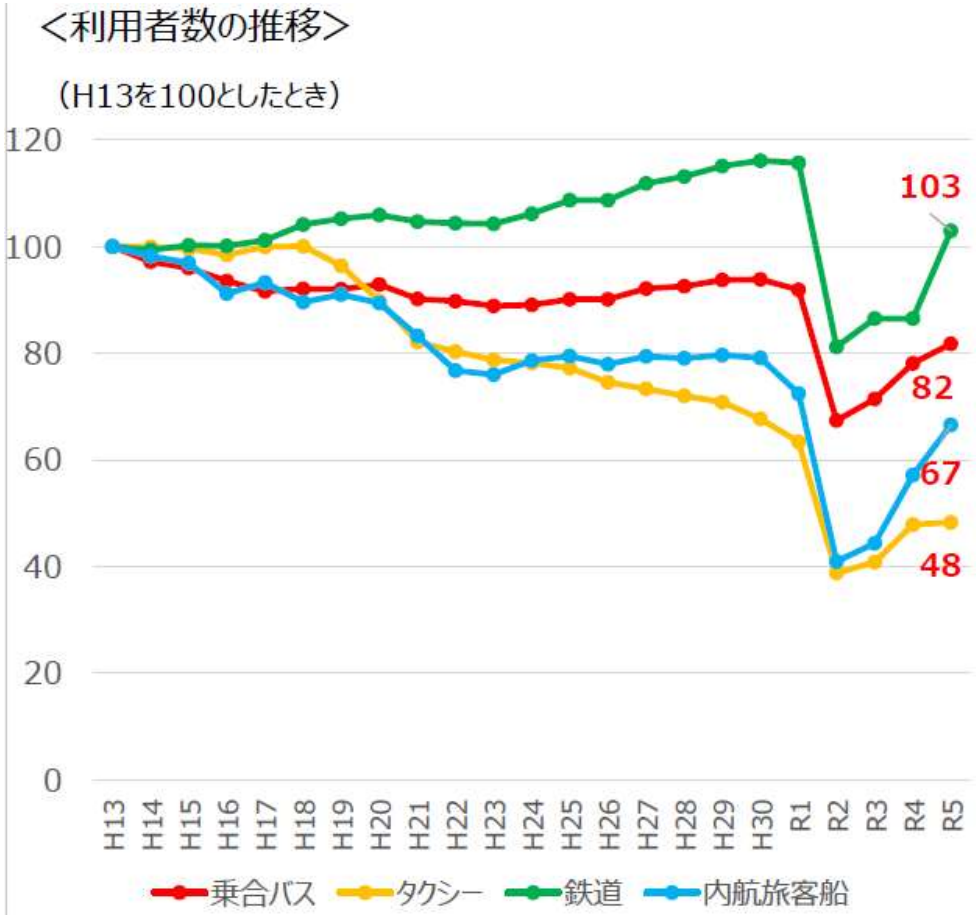
- 静岡県の歯科診療所数の推移



（出典）同上

2．地域公共交通の現状①

- 利用者数の推移（全国）
  - 新型コロナウイルスの感染による落ち込みから、鉄道は徐々に回復しているものの、乗合バスは回復の動きが鈍い

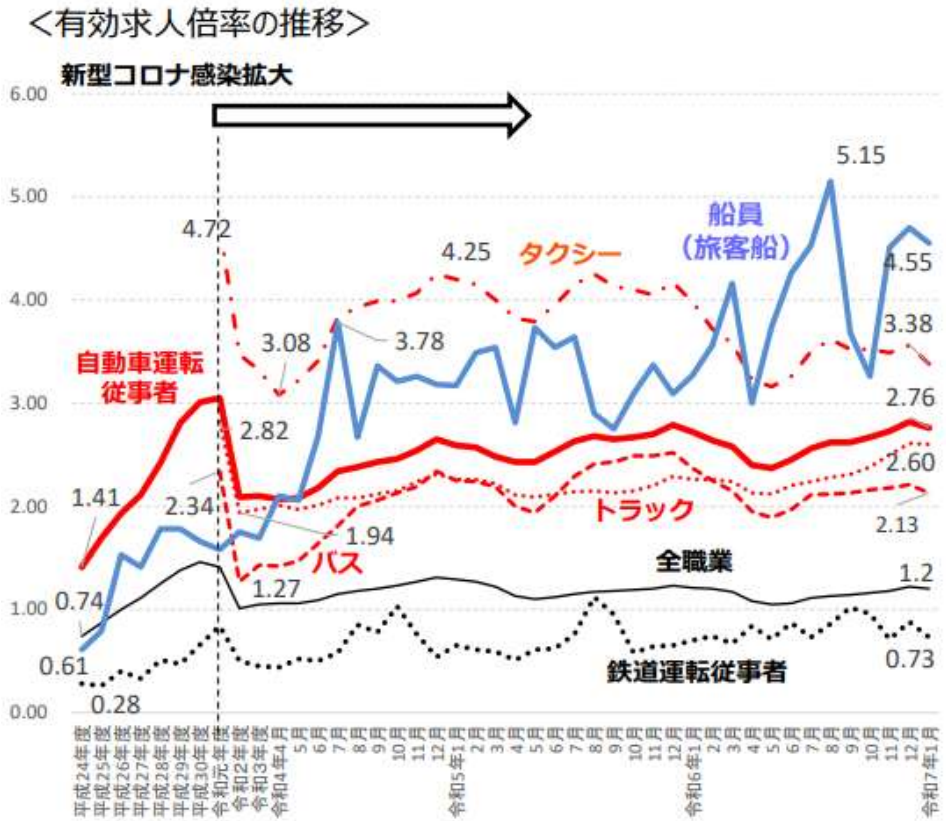


（出典）交通政策審議会交通体系分科会　令和７年度第１回地域公共交通部会資料1-1、4頁

２．地域公共交通の現状②

- 担い手となる人材の不足（全国）
  - 鉄道の担い手は有効求人倍率が１を下回っており人材確保が可能な状況⇔バス・タクシーは有効求人倍率が２を上回っており人材不足
  - この傾向はコロナ以降加速

（出典）同上



2．地域公共交通の現状③

路線の廃止状況（全国）

- 利用者数の減少、およびそれに伴って行政からの補助金交付要件を満たさなくなることによって新型コロナウイルス発生以前からも路線の廃止や減便は進む

- 新型コロナウイルスによる経営状況の悪化と人材不足の深刻化によりこの傾向に拍車がかかる
  - ✓ 2008年度～2023年度の16年間で、バスの廃止キロは約2万3千キロ
    - ☞札幌～那覇の５往復分に相当
  - ✓ 鉄軌道の廃止キロは約630キロ
    - ☞静岡～広島より少し短い距離に相当

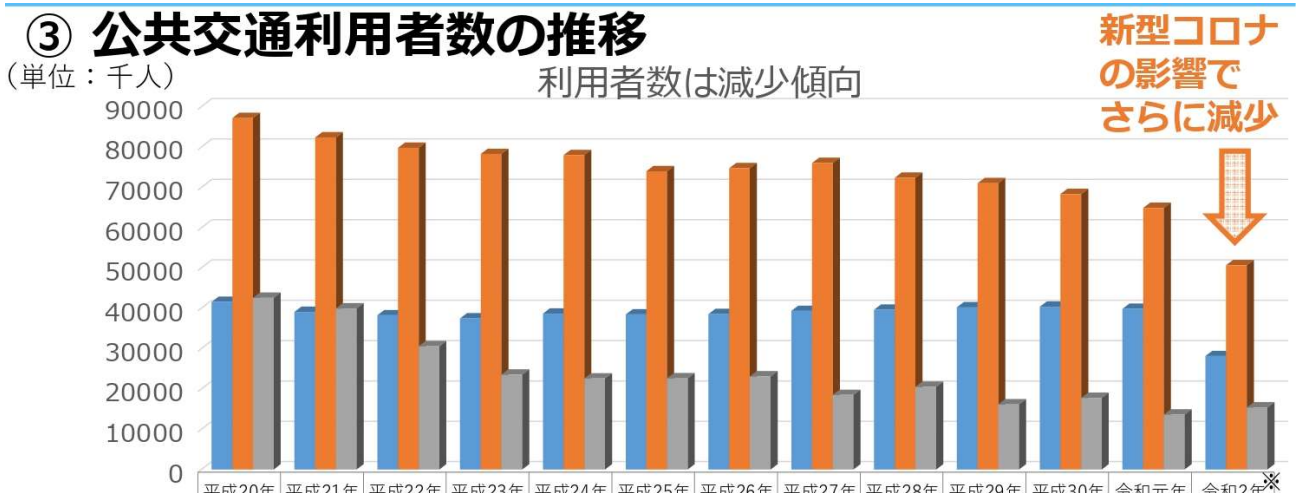


（出典）前掲資料、7頁

２．地域公共交通の現状④

輸送人員の推移（静岡県）（１）

- 県内のJR以外の鉄道では新型コロナウイルスの影響を除けば利用者数は緩やかな一方で、バスでは10年間で利用者数が２割以上減少している



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年※
民鉄	41566	39111	38256	37477	38658	38474	38538	39338	39617	40207	40395	39845	28154
乗合バス	87175	82397	79801	78269	78002	73988	74732	76032	72385	71020	68356	64906	50655
ハイヤー・タクシー	42609	39938	30587	23567	22608	22632	23124	18531	20532	16174	17783	13649	15418

※令和２年のみ令和２年度の速報値

出典：国土交通省中部運輸局「数字で見る中部の運輸」をもとに県が作成

（出典）静岡県「静岡県地域公共交通活性化協議会」令和４年度第１回資料２より抜粋

２．地域公共交通の現状⑤

- 輸送人員の推移（静岡県）（２）
  - 県民一人当たりの年間公共交通機関利用回数

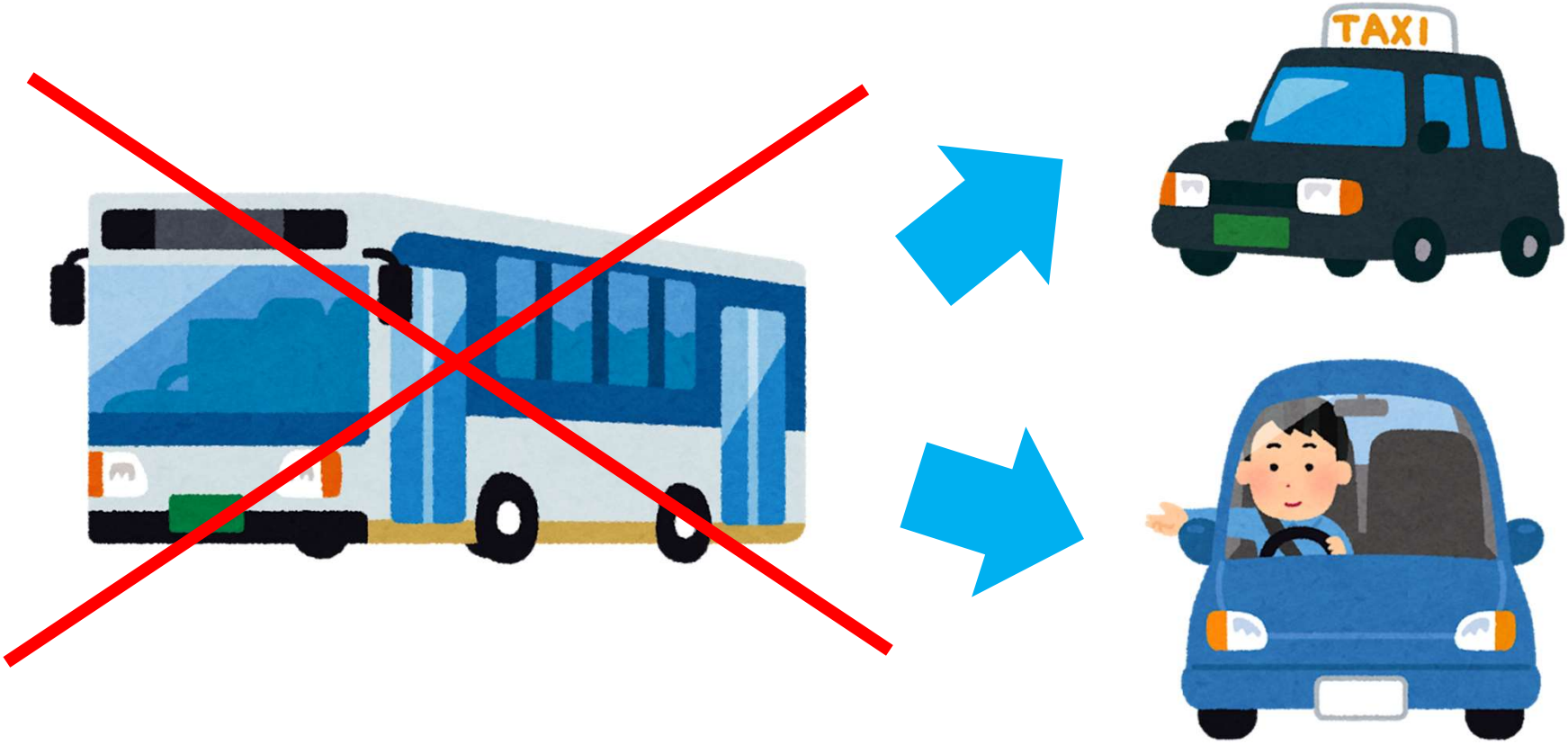
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
JR	34.5	24.4	26.0	29.7	32.5
民鉄	10.9	7.7	8.3	9.2	9.9
路線バス	17.8	14.2	15.3	15.6	16.1
タクシー・ハイヤー	3.7	1.8	3.4	3.9	4.1

コロナ禍前

（出典）静岡県「静岡県地域公共交通活性化協議会」令和７年度第１回資料２より抜粋

２．地域公共交通の現状⑥

- ２つの移動困難／移動難民の発生：バス路線の廃止



２．地域公共交通の現状⑦

- ２つの移動困難／移動難民の発生：バス停までの歩行困難による交通不便・交通空白







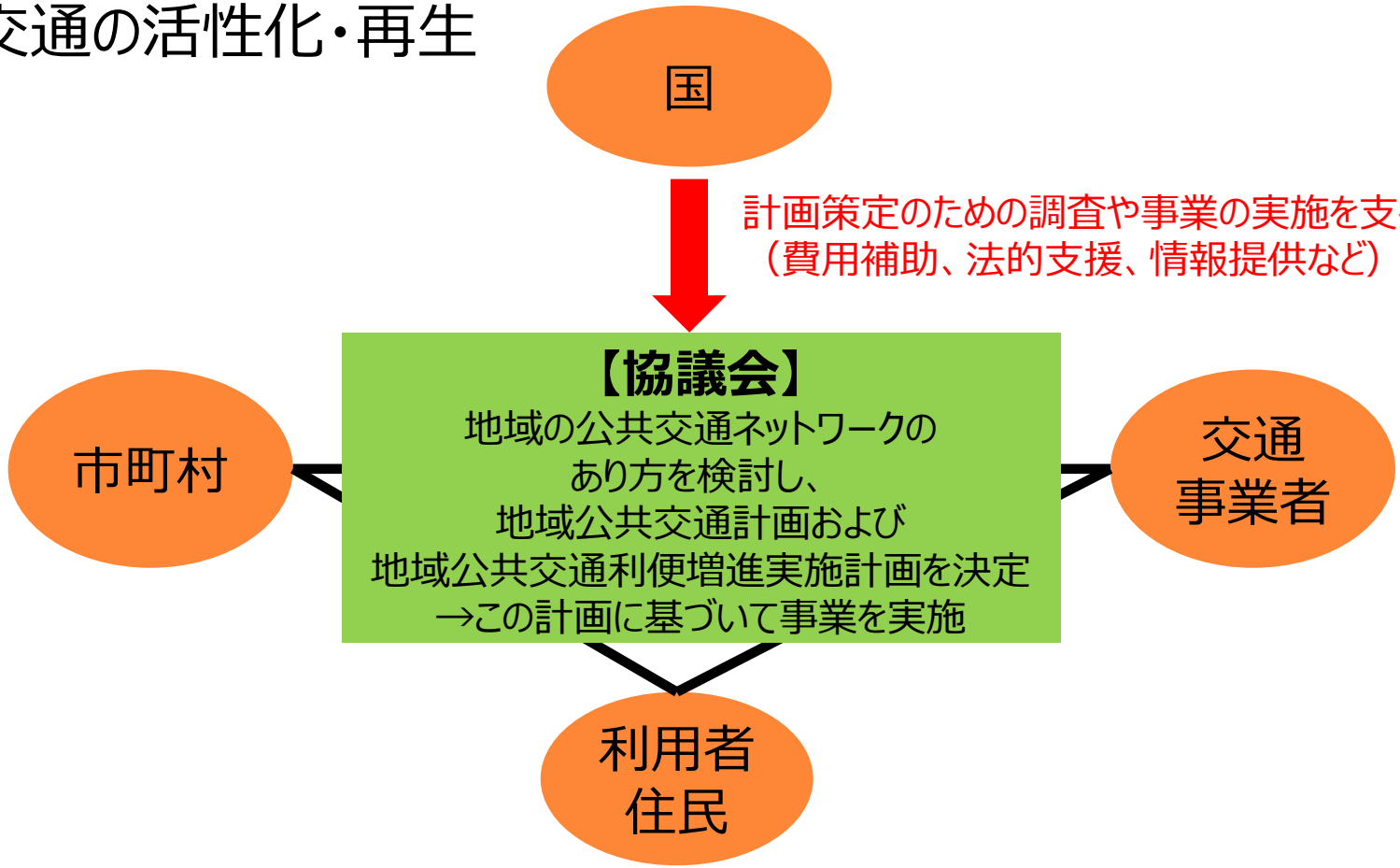
３．地域公共交通に関する政策①

① 事業法（道路運送法・鉄道事業法・海上運送法・航空法）：2000年代の規制緩和以降、基本的な考え方は市場原理に基づく事業運営

事業への参入 （路線の新設含む）	許可制
事業からの退出 （路線の廃止含む）	６か月前までの届出制
運賃	上限運賃認可制

3．地域公共交通に関する政策②

② 地域交通法：多様な主体の合意と協働による、まちづくりと連携した地域公共交通の活性化・再生

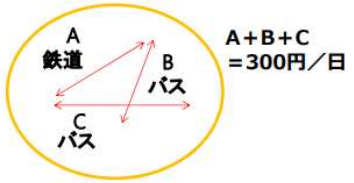


3．地域公共交通に関する政策③

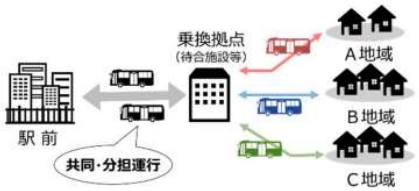
③ 独占禁止法特例法：

- 公共交通が衰退傾向にある地方を対象に、従来は禁止されていた事業者間での共同経営、調整を可能に

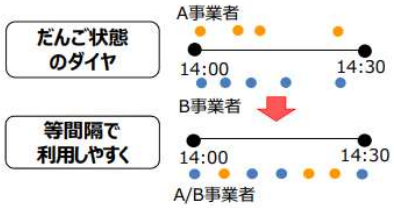
① ネットワーク内の路線・運行系統について、利用者が一定の条件の範囲内で地域公共交通を利用することができる運賃・料金の設定
– **定額制乗り放題** 等



② ネットワーク内の路線・運行系統の共同・分担運行
– **「ハブ・アンド・スポーク型」のネットワーク再編** 等



③ ネットワーク内の路線・運行系統の運行回数・運行時刻の設定
– **等間隔運行**、**パターンダイヤ** 等



（出典）国土交通省（2020）「独占禁止法特例法の制度と運用」（「改正地域公共交通活性化再生法等」施行記念セミナー「乗合バスに関する独占禁止法適用除外の活用策を考える」資料）、13頁

４．最近の動向：地域公共交通のリ・デザインと交通空白の解消①

キーワード：
地域の輸送資源の
総動員

- 地域公共交通のリ・デザインとは
  - 人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化などによって地域公共交通の厳しい経営環境
  - 新型コロナウイルスの影響（一気に10年以上時間が進む）



  - このような需要減は交通事業者の経営努力のみでは避けられず→交通DX、交通GX、地域の関係者の連携と協働によって利便性・持続可能性・生産性の向上を図るもの

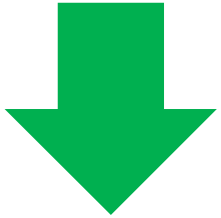
４．最近の動向：地域公共交通のリ･デザインと交通空白の解消②

- 地域公共交通のリ･デザインにおける関係者の連携と協働：軸は３つの共創
  - ① 官民の共創
  - ② 交通事業者間の共創
  - ③ 他分野を含めた共創

◆教育･子育て･スポーツとの共創
◆介護･福祉との共創
◆医療との共創
◆農泊との共創

４．最近の動向：地域公共交通のリ・デザインと交通空白の解消③

- 交通空白解消の目的は大きく２つ：地域の足対策＆観光の足対策



- 解決策としてのライドシェアの活用
  - 公共ライドシェア：市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送
  - 日本版ライドシェア：タクシー事業者の管理のもとで提供する、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス

４．最近の動向：地域公共交通のリ・デザインと交通空白の解消④

- 具体的にはこんな取組が行われています



キャッシュレス決済

サブスクリプション
サービス



企業の通勤バスの
住民への開放



自動運転
バス



AIオンデマンドバス



住民参加型の
公共ライドシェア

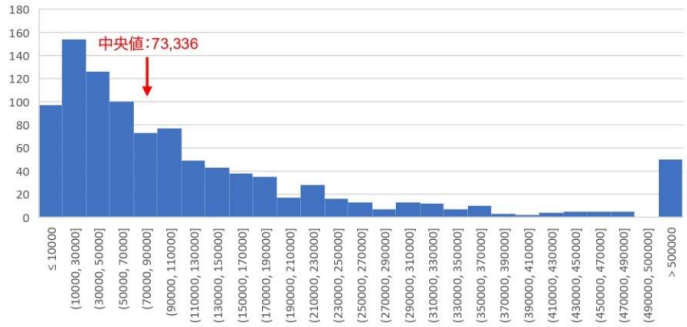


5．共創に向けた課題①

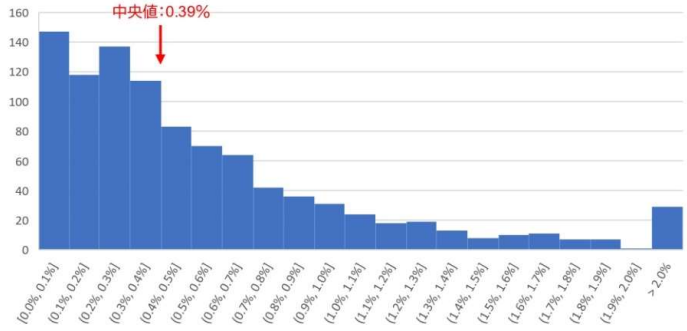
共創に向けた財源の確保

4. 地域交通関連予算

- 地域交通に係る年度間予算額は1千万～1億円程度がボリュームゾーンとなっており、5億円以下が全体の95%を占める。
- 普通会計予算額に占める地域交通に係る予算額の割合は0.5%未満が多数を占める。



▲市区町村における地域交通に関連する年度間予算(単位:千円/年×回答者数)



※普通会計予算額未回答かつ未公表の地方公共団体に関しては普通会計決算額を基に算出

▲市区町村における地域交通に関連する年度間予算が普通会計予算に占める割合(単位:予算額の割合%×回答者数)

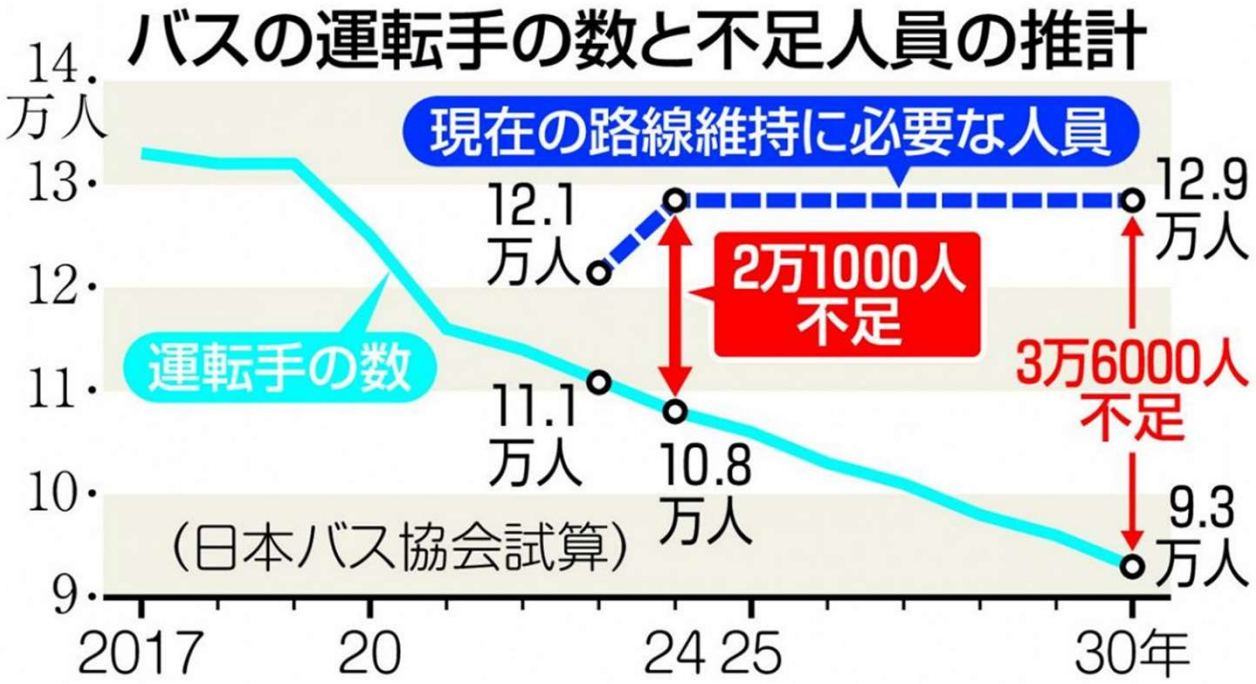
4

地方自治体の
普通会計予算額に占める
地域交通の予算額の
割合は、ほとんどの場合
0.5%未満にすぎない

（出典）国土交通省（2025）
「地方交通行政アンケート調査結果」

５．共創に向けた課題②

- 共創に向けた人材の確保（その１）
  - 運行の担い手であるドライバーの不足（バス・タクシー）



（出典）東京新聞ウェブサイト
「路線バス維持へ『戦後最大の危機』 東京でも運転手足りない　廃止・減便・値上げ相次ぐ」、
https://www.tokyo-np.co.jp/article/283801

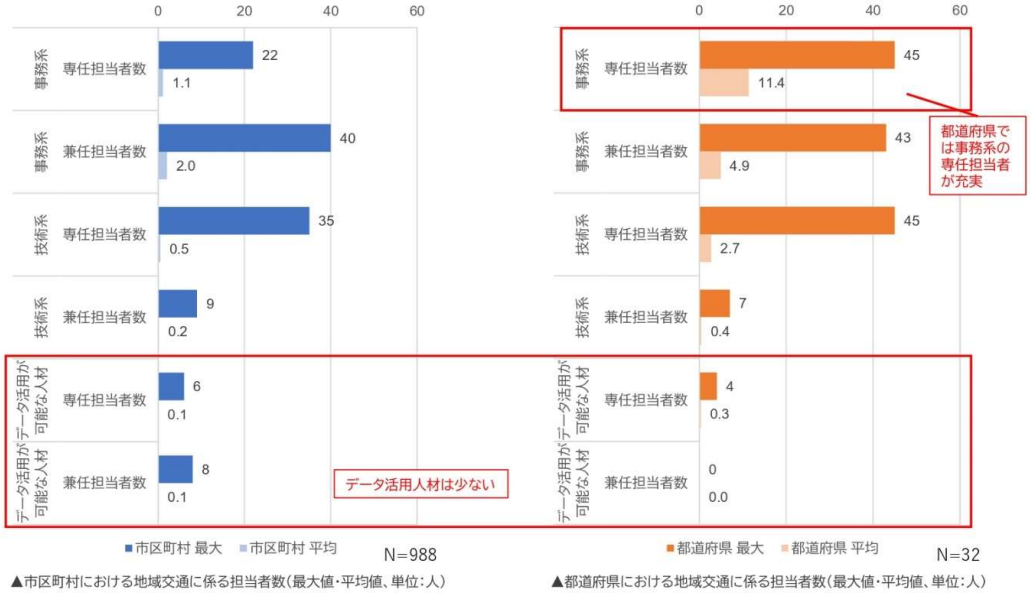
5．共創に向けた課題③

共創に向けた人材の確保（その２）

地域公共交通政策を担当する自治体職員の不足

3. 地域交通の検討体制

- 市区町村に関しては地域交通の兼任・専任ともに平均1～2名の体制となっている。特に技術系担当者が少ない状況。
- 都道府県は事務系職員を中心とした専任担当者を確保しているケースが多く市区町村と比較して体制が充実している。
- データ活用（GISによるデータの可視化等）が可能な人材は都道府県・市区町村共に限定的である。



※ 公営企業の職員数が記入されていた回答については集計対象から除外（市区町村1、都道府県1）

2

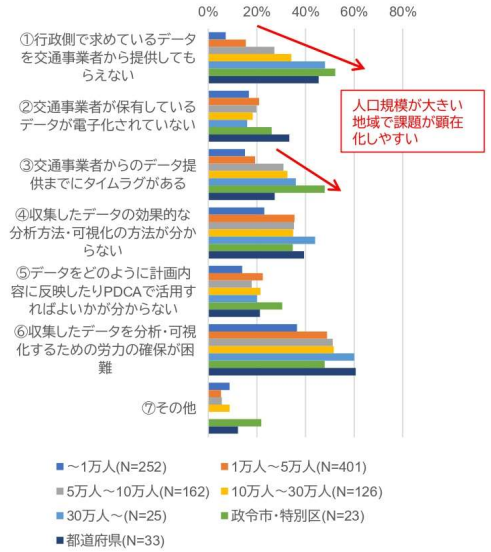
（出典）国土交通省（2025）
「地方交通行政アンケート調査結果」

5．共創に向けた課題④

- データの可視化と共有
  - 他産業と比較して交通事業はデータ利活用に遅れ

9. 交通事業者とのデータ連携

- 人口規模が大きくなるほど、データの共有を断られたり、提供されるデータのタイムラグが生じていたりするなどの問題が生じやすい。
- 人口規模の大小に寄らず、データの分析方法が分からないことや、データ分析のための労力の確保に問題がある。



▲人口区分別モビリティデータ活用に係る課題（単位：回答者割合%）

（出典）国土交通省（2025）
「地方交通行政アンケート調査結果」

ご清聴ありがとうございました