

# 地域公共交通に関わる皆様に「交通計画」「協議会」活用の勧め —行政・事業者・地域の「協働」「共創」のために 各主体ができること、していただきたいこと—



北海道運輸局 自治体等担当者向け研修会講演

2023.09.14

話題提供者：大井 尚司

(大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター)

(総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー 国土交通省交通政策審議会委員)

# 今日の話の内容

1. 「まくら」として:制度改正のこれまでの流れ
2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと
3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか
4. 地域交通法改正のこれまでとこれから  
～「共創」「リデザイン」をどう理解し活かすのか
5. まとめにかえて  
～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには



# 1. 「まくら」として：制度改革のこれまでの流れ

2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと
3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか
4. 地域交通法改正のこれまでとこれから ～「共創」「リデザイン」をどう理解し活かすのか
5. まとめにかえて ～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには

# 制度改革はなぜ起きたか 一過去のことが、他人ごと、と思わずに一①

- 1990年代後半～2000年代初頭：  
バス、タクシー、鉄道など各事業の「産入退出＋価格自由化」  
バスに対する補助金の見直し「国庫補助から地方補助へ」
- 2007年「地域公共交通活性化・再生法」  
地域のことは地域で考えよ、の徹底⇔事業法存置
- 2014年「交通政策基本法」と活性化再生法改正  
補助後の自治体が動かない 補助アリバイの計画の横行  
住民(国民)にも責任、事業者等の協議応諾義務の必要性
- 2020年活性化再生法改正(2023年はバージョンアップ)  
協議会の重要性 補助を計画と連動 輸送資源は総動員

# 2023年の再改正ー「共創」と「リデザイン」

## 地域交通法等改正法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和5年法律第18号))

### 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する**再構築協議会**を創設(協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援)。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



(協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論)

※ R各社は、引き続き R会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

#### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援(上下分離も可能)**。<予算>

#### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進する事業を創設**。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。<予算・財投・税制>



### 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。  
(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築

(KPI) 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件(2022年10月時点)⇒300件(2027年度)

# 制度改正はなぜ起きたか

## 一過去のことが、他人ごと、と思わずに一②

まとめると～こういうことをしてほしいから制度が変わった

- ① 地方の公共交通は「**地方(の当事者)**」で考えるべき
- ② 考えるためには「**協議する場**」を作り、協議すべき
- ③ **金銭支援**を受けるならば「**協議の結果**」であるべき
- ④ 「**計画**」は、「**地域の総意**」と「**実行する約束**」の集大成  
(「補助のアリバイ」にはしない)
- ⑤ 「**事業者の、事業法所管の交通**」だけがすべてではない
- ⑥ 「**すみわけ**」と「**協働・共同**」: 輸送手段、主体、予算、目的

1. 「まくら」として:制度改正のこれまでの流れ

## 2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと

3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか

4. 地域交通法改正のこれまでとこれから ～「共創」「リデザイン」をどう理解し活かすのか

5. まとめにかえて ～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

- 「2024年問題」は物流だけではないー交通における予兆
- 交通計画策定の(努力)義務化・補助連動化がもたらしたものの
- 「交通計画」の中身をどう考えるかー協議会と自治体の向き合い方
- 「協議会」の意味をあらためて考えるとー逆戻りしてないか
- 交通事業者は「縮小均衡」を待つしかないのかー「コロナ」「コスト高」「人材不足」の理由づけは確かだが
- 制度改正の「アイキャッチ」がもたらす心配事



# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ①「2024年問題」は物流だけではないー交通における予兆

👉 このニュースをどうぞ覧になりますか

バス減便で登下校に支障が…やむを得ず生徒のミニバイク通学解禁  
標高120メートルに立つ鹿児島商業高

5/3(水) 8:48 配信 176

南日本新聞社

鹿児島商業高校（鹿児島市西坂元町）は8日から、生徒のミニバイク通学を許可する。市内の公立高では明桜館に次いで2校目。通学に利用するバスの減便で、登下校や部活動に支障が出ていることから解禁に踏み切った。学校関係者は「背に腹は代えられない」と話す。

【関連】鹿児島商業高校が「男女共学化」提案 全国の公立商業高で唯一の男子校、定員割れ一因か

鹿児島市などで運行のスクールバス 一部廃止・減便検討 鹿児島交通

7/10(月) 20:55 配信 34

鹿児島ニュースKTS



鹿児島テレビ

鹿児島交通が鹿児島市など6つの市で運行しているスクールバスの一部を廃止、または減便する方向で検討していることが分かりました。

北陸鉄道石川線 存続へ 背景に2024年問題 バス転換(BRT)見送り

2023年08月30日

#WEBスペシャル #石川県の鉄道



北沢・石川WEBノート > 北陸鉄道石川線 存続へ 背景に2024年問題 バス転換(BRT)見送り

金沢市と白山市を結ぶ北陸鉄道石川線について、財政的な支援を求められている沿線の市長などは、バスに転換する案を見送り、鉄道として存続させることを決めました。鉄道として存続させる場合、公金が投入されることになる見通しですが、それでも決断せざるを得なかった大きな理由は深刻化する人手不足でした。

(金沢放送局 記者 松葉 翼)

2023/09/14

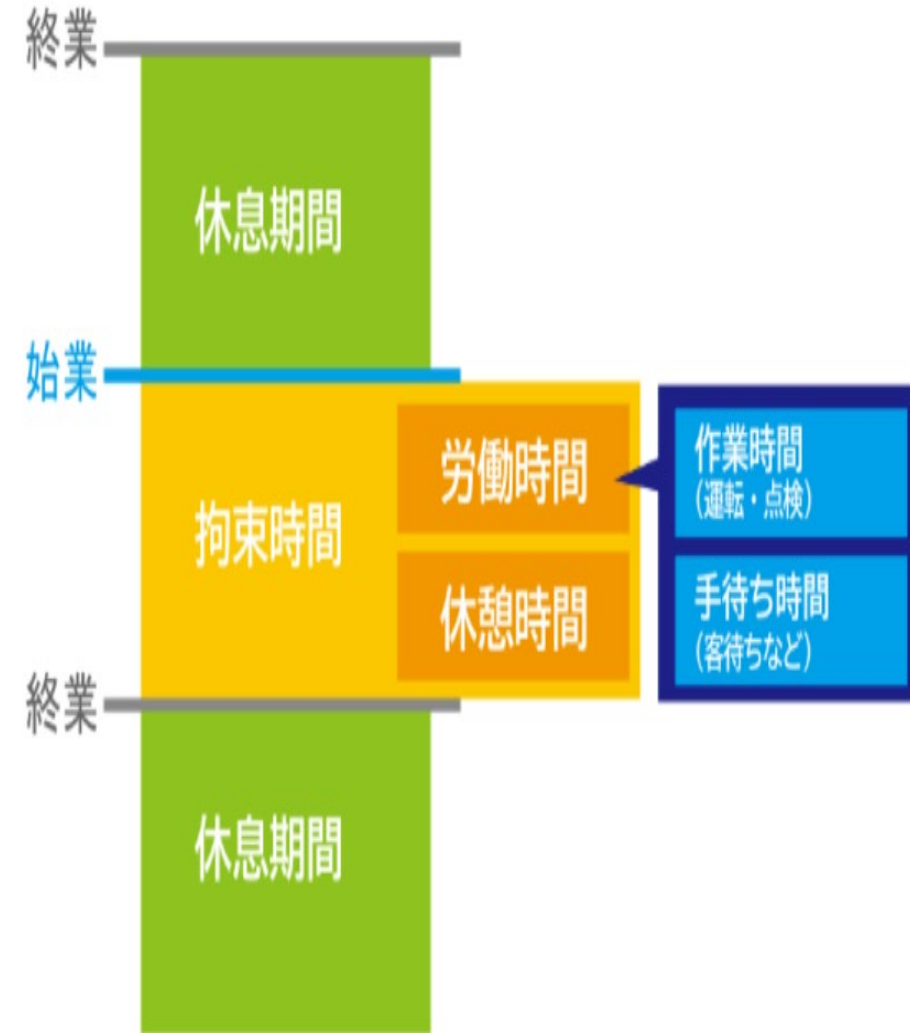
## バスの「改善基準告示」見直しのポイント

(出所)厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<b>3,380時間</b>	原則： <b>3,300時間</b>
4週平均 1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： <b>65時間</b> (月換算：281時間) 最大： <b>71.5時間</b> (月換算：309時間)	【1か月の拘束時間】 原則： <b>281時間</b> 最大： <b>294時間</b> ※281時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
1日の 休息期間	<b>継続8時間</b>	<b>継続11時間を基本とし、9時間下限</b>



拘束時間・休息期間のイメージ図

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」+「休憩時間」）  
（会社へ入社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）

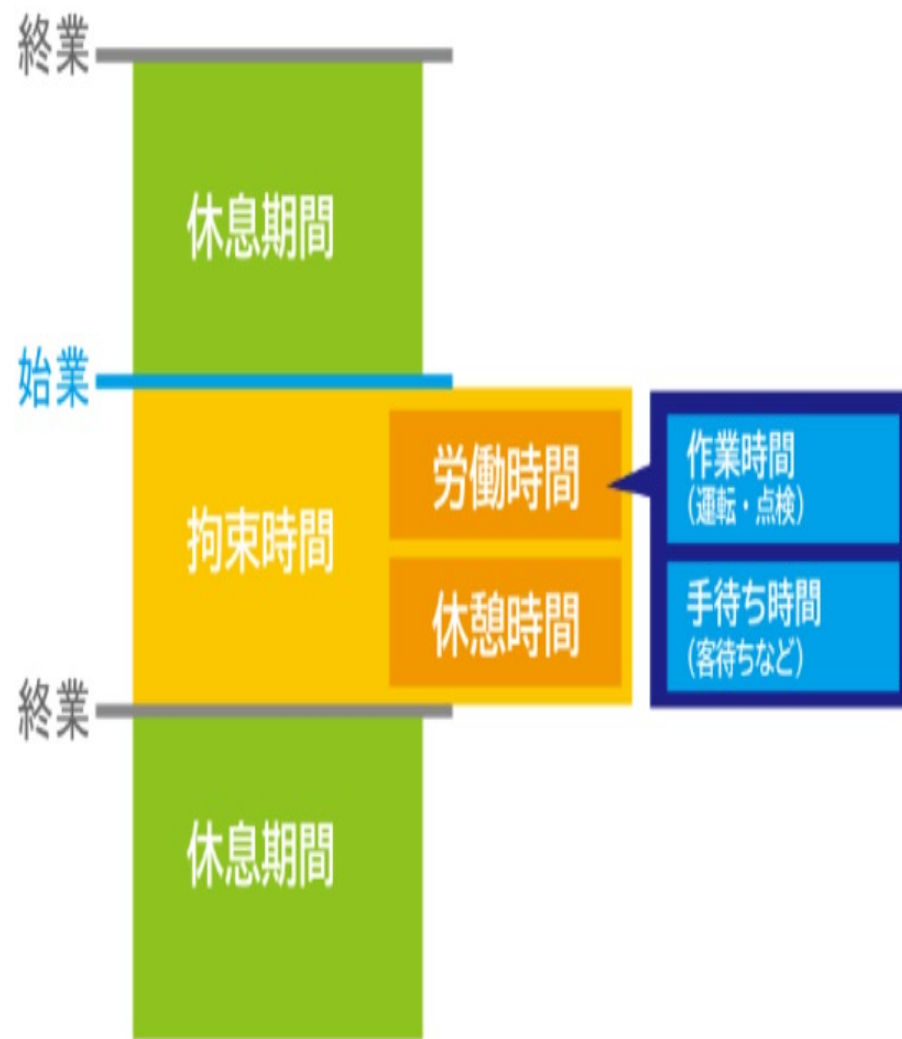
## タクシーの「改善基準告示」見直しのポイント

(出所)厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1か月の拘束時間	<p>&lt;日勤&gt;</p> <p><b>299時間</b> (年換算: 3,588時間)</p> <p>&lt;隔勤&gt;</p> <p>原則: <b>262時間</b></p> <p>最大: <b>270時間</b> (年6回まで)</p>	<p>&lt;日勤&gt;</p> <p><b>288時間</b> (年換算: 3,456時間)</p> <p>&lt;隔勤&gt;</p> <p>現行どおり</p>
1日の休息期間	<p>&lt;日勤&gt;</p> <p><b>継続8時間</b></p> <p>&lt;隔勤&gt;</p> <p><b>継続20時間</b></p>	<p>&lt;日勤&gt;</p> <p><b>継続11時間を基本とし、9時間下限</b></p> <p>&lt;隔勤&gt;</p> <p><b>継続24時間を基本とし、22時間下限</b></p>



拘束時間・休息期間のイメージ図

※ 「ハイヤー」の運転者については上記表は適用されません。(詳細は「改善基準告示のQ&A」Q3をご確認ください。)

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。(「労働時間」+「休憩時間」)  
(会社へ入社(始業)し、仕事を終えて会社から退社(終業)するまでの時間)
- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。(業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間)

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ①「2024年問題」は物流だけではないー交通における予兆

交通計画・協議の上でもいわゆる「2024年問題」に対する理解が必要に

- 「働ける時間」の短縮(労働可能な時間の短縮)
- 「働ける時間」に無理がきかなくなる(休息时间拡大、残業時間の短縮)

👉 そもそも乗務員がいない、となれば…

時間帯によっては運行ができなくなる可能性(特に朝、夜に大きく影響)

路線・時間帯の「選別(トリアージ)」が不可避に(事業者も、自治体も)

→ 「一番使ってもらえる時間帯」に運行できない? 可能性も

※ 「お金を出せばいい」の問題ではないことに注意

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ②交通計画策定の(努力)義務化・補助連動化がもたらしたものの『補助金をもらうために計画を作る』は仕方ないが・・・

### ■ 「連携計画」の時の反省

過去、その色が強すぎて法改正になった＝喉元過ぎれば？  
補助の切れ目が協議の切れ目？

### ■ 「作る」ことが優先の協議会化

作ったとたん何もしなくなるころはこれが多い  
協議会は計画策定のためにあるのではない

### ■ 協議会の設置・運営に関する「まずさ」

スケジュールの無理さ、議論の不十分さ、調整不足

特定の主体に丸投げする(頼るのと丸投げは違う。委員としては同格。)

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ③「交通計画」の中身をどう考えるかー協議会と自治体の向き合い方

- 「必須事項」「飛び道具」を並べチェックするのが精一杯の協議会

地域に対する処方箋も戦略もない「食堂のメニュー」化への懸念

その事項(内容)がその地域に要るのか:国にも改善を願いたい

- 「交通計画はマスタープラン(戦略:方向性の合意の集結)」が置き去り?

そのまちの「あし、くらし」をどうしたいかが見えない(議論不足)

コンサル丸投げ、出た案を盲目的に受け入れる協議会と自治体:発注者の姿勢欠如

自治体他政策の連携は「計画書にアリバイ」だけというお粗末も

→ これではこの先の政策・目標管理も怪しいのではないか?

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ④「協議会」の意味をあらためて考えると一逆戻りしてないか

### ■ 協議会は計画策定時・協議事項が出たときだけ？

法改正後「協議会」の重要性が上がった意味は？

議決事項以外にやるべきことは多数：PDCA,現状共有、など＝主要構成員の発言は必須

### ■ 協議会は「シャンシャン」の合意形成の「アリバイ作り」？

なんでも事前調整はやめてほしい：議論ができなくなる

意見がぶつかるからこそ会議をする意味がある：黙ってていいなら単なる謝金泥棒

### ■ 担当者によって熱意が変わる？

引き継ぎ不十分によるスケジュール調整の遅れ、日程調整不調は困る

資料の事前送付、議事録展開などが不十分なケースも：議論内容がわからず追い付けない

有識者やコンサルに丸投げするのは辞めてほしい

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ⑤交通事業者は「縮小均衡」どころか「自然死」を待つしかないのかー「コロナ」「コスト高」「人材不足」の理由づけは確かだが

- 「できない言い訳」はいっぱい聞かされるが苦痛に過ぎる  
言い訳の一部はもう使えなくなる:「事業者の努力不足」といわれかねない(不本意でも)  
事業を続けない限り収入と存在意義はなくなる:それでもいいのか
- 「こういうことができる」という提案が聞けない  
「できることの持ち寄り」がないと「共創・協働」はできない  
制度に対する理解不足・学ぶ機会の不足が原因?(そうは思いたくないが)
- 交通事業者と地域が共倒れ? = 困るのは誰なのか  
突然倒れたら困る: 地域にも準備する機会と時間が必要  
倒れる(退く)順番はランダム: 最後に残るのがタクシーとは限らないのが厄介



## 進む人口減少 タクシー会社も撤退



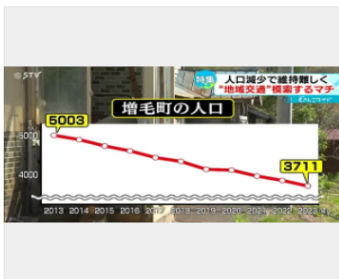
7年前に廃止された留萌～増毛間（旧JR増毛駅）

一方7年前、先立ってJRが廃止された増毛町では、次なる課題に直面していました。

去年3月、増毛町と札幌市を毎日往復していた都市間バスが、利用客の減少などを受けて週3往復に減便。

さらに、タクシー会社も採算が取れないなどの理由でおとし撤退しました。

## 全国でも珍しい「町営タクシー」運行



年々減少する増毛町の人口

原因は人口減少。

増毛町では1年に100人ほどのペースで住民が減り続け、現在は3700人ほどに。

そこで、町は去年から全国でもめずらしい「町営タクシー」の運行を始めました。



町営タクシーを運行

（山田規揮さん）「ぼくはもともと町職員なんですけど、退職して再任用ということで、ハイヤーの運転業務の内示をいただきました」

運転手は役場を定年退職した元職員。

移動は町内に限りますが、初乗り料金は格安の300円です。

## ▼福島民友ニュース

## 磐梯東都バス、9月末で撤退へ 路線維持へ他事業者と交渉

2023年06月11日 08時00分

いいね! 66 シェア ツイート



9月末の撤退が決まった磐梯東都バス＝猪苗代町

JR猪苗代駅を起点に猪苗代町内や裏磐梯方面で路線バスを運行する磐梯東都バス（東京都）が9月末、バス事業から撤退することが分かった。利用者数の低迷が主な撤退理由。同エリアでは唯一のバス事業者で、同社はバス路線の維持に向けて他の事業者との交渉を進めている。

同社によると、少子高齢化と新型コロナウイルス禍で利用者数が低迷し、事業維持が困難と判断。全4路線11系統の事業廃止を今年3月末、国土交通省東北運輸局に届け出た。

路線は猪苗代駅を起点に五色沼・裏磐梯、中ノ沢・達沢、野口英世記念館前・長浜、川桁の4方面に1日計23便運行している。新型コロナ禍前の利用者は年間延べ15万人前後で推移していたが、昨年度は約9万人にまで落ち込んだ。

### 「残念」「困る」廃止惜しむ声

バス路線の維持と従業員の雇用確保に向け、猪苗代磐梯営業所（猪苗代町）の林浩一郎所長は「今後も運行を継続してもらえるように他の事業者との交渉を続けたい」としている。インバウンド（訪日客）はタクシーよりも路線バスを使う傾向がある。猪苗代観光協会の担当者は「これから訪日客の需要回復も見込んでいる中で、バス事業の撤退は残念」と話した。

登山のため裏磐梯方面へのバスを利用していた東京都の40代女性は「駅から登山口までタクシーを利用すると大変な金額がかかるので、バスがなくなるのはとても困る。五色沼にもまた来たいと思っていたが、バスがないと難しいかもしれない」と漏らした。

Googleはこの広告の表示を停止しました

# 「今何が起きているか」私を感じるいくつかの事象

## ⑥制度改正の「アイキャッチ」がもたらす心配事

- メディアは本当に制度や交通の実態を理解しているのか
  - メディアに交通の「理解者」はいないと思ったほうが良い
  - 記者の意見に合う意見・情報を揃えて尤もらしく見せる？
- 「きれいな言葉」の本当の意味が伝わっているのか
  - 「リデザイン」は「再構築」ではない？
  - 何をすれば「共創」「リデザイン」？←今までの制度でもあった？
- 制度の本質が理解できて／されているのか
  - 補助「制度」の増加が目くらましになっていないか(金額が増えたとも言えず)

1. 「まくら」として:制度改正のこれまでの流れ
2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと

### 3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか

4. 地域交通法改正のこれまでとこれから ～「共創」「リデザイン」をどう理解し活かすのか
5. まとめにかえて ～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには

# 今までの計画との比較

## 地域公共交通計画 (令和2年～)

## 網形成計画 (平成26年～)

## 連携計画 (平成19年～)

### 計画の対象

- **ネットワークの確保・充実**に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む
- **地域の輸送資源を総動員**する具体策を盛り込むことができる

- **バス路線**などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする

- **バス交通**などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の策定も可能

### 位置づけ

- **地方公共団体**による策定を法的に努力義務化(補助と連動)
- **基本的に全ての地方公共団体**において計画の作成や実施に取り組む

- **地方公共団体**による策定が可能

- **市町村**による策定が可能(ただし、複数市町村での策定も可能)

### 実効性確保

- 定量的な**目標の設定**や**毎年度の評価**などの仕組みを制度化
- 定量的な**データ**に基づく**PDCA**の取組を強化

- **可能な限り具体的な数値指標**を明示
- 原則として**計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況**を評価

- **可能な限り具体的かつ明確な目標**を設定

### 運行補助

協議会が中心 計画に連動

事業者が申請 計画とは無関係

事業者が申請 計画とは無関係

# 交通計画の位置づけとは

## ◎地域公共交通に関する(地域の)「憲法」=「全ての主体で合意した事項」の集大成

- その地域の公共交通をどうかたちで維持していくかの方向性を示したものの:  
幹、枝、葉、のそれぞれを、だれが、どういう形で守るのか
- その地域の公共交通について合意した事項を持続可能にしているかの「チェック事項」を示したもの:  
チェックする以上、情報開示と協議が必要になる = 協議会の裏付け
- (フィーダー補助等の)必要性を示す根拠資料:

本来は「補助金ありき」で計画を作るのは一番良くないこと

# 今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性～国の予算や制度に過剰に期待しない

## ■今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性

人手も資源も足りない： やれる範囲は限られる

☞ 医療で言う「トリアージ」をするしかない（「与える」なんてもってのほか）

「空白地」は埋めなくて良い：要らないものをやる余裕なし

☞ **要る**ならば**利用する覚悟**を地域に**求める**（当たり前）

## ■国の予算や制度に過剰に期待しない：全員が、やれることを、やれる範囲で持ち寄るしかない

国にも責務があるが、一番守る責務があるのは自治体

現場のことをわかっているのは国ではなく現場自治体

→ あてにするから持続可能にならない：やれることを、やれる範囲でやるのみ

# 「協議会／会議」の有効活用を

## ➤ 議案(決議事項)がないからしない、欠席裁判当たり前、は誤り

交通事業の現状共有こそマメにやるべき：トラブル解消の有効策

無計画・決め打ちの開催がスケジュール調整を難航：欠席者増加の原因

委任が当たり前ではない：来てもらうべき人は先に調整すべき 決め打ちはあり得ない

◎過去の制度変更＝補助期間しか会議をまともにしなかったから、を忘れずに

## ➤ 書面協議はご都合主義で使わない：時間節約、予定調整の便法ではない

書面協議でできることは「軽微な事項」のみ：原則は協議会開催

× 時間がないから → 年間計画をできていないことを露呈しただけ

## ➤ なぜ回数が必要なのか：「PDCA」は計画に書けば終わりではない

決定事項の時期は決まっている(フィーダー、事業評価、予算決算)←引継げばわかる

計画策定時だけでなく、策定後も定期的な「地域交通」のチェックが必要：PDCAの重要性

# うまくやれているところのポイント

## ■ 「3つのマ」の精神—不自由・労力を惜しむとNG

「テマ」「ヒマ」「オジャマ」の精神

これらを惜しんだところで「成功例」はあったか？

\* 実践例: 大分市の「地域協議会・地域検討会」(2018年大臣表彰)

## ■ 相互理解、一歩進んで「互学互修」と「現場主義」

× 「〇〇はわかってない、いうこと聞かない」

「私が正しい・全て知っている(というような言い方)」

「(データなく)〇〇には客がいる／乗り換えは嫌がる」

「(権威やマスコミ、耳学問依存で)〇〇すべき」

👉 データを創る、相互を知る、できないことも理解する、現場に出る

\* 交通会議の時にバスを利用する機会を創るのも効果あり(天草市、南さつま市などで実践)



1. 「まくら」として:制度改正のこれまでの流れ
2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと
3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか

## 4. 地域交通法改正のこれまでとこれから ～「共創」 「リデザイン」をどう理解し活かすのか

5. まとめにかえて ～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには

**地域公共交通確保維持改善事業** (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)

● **地域公共交通確保維持改善事業**

- ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援
- ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化
- ・地域公共交通計画などの策定支援

● **交通DX・GXによる経営改善支援事業**

地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援

- ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通
- ・実証運行
- ・旅客運送事業者の人材確保



自動運転バスの運行

● **自動運転実証調査事業**

- ・自動運転の社会実装に向けた実証事業

● **エリア一括協定運行事業**

地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設



● **共創モデル実証プロジェクト**

- ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援）
- ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援



● **地域公共交通再構築調査事業**  
(ローカル鉄道再構築)

- ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業

**地域鉄道の安全対策** (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援

**交通・観光連携型事業** (令和4年度補正:200億円)

交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組

- ・ラッピング列車など観光イベントの開催
- ・新規ツアー商品造成



新規ツアー商品造成 地域交通活用イベント

**訪日外国人受入環境整備(交通)** (令和4年度補正:163億円)

公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組

- ・多言語対応のデジタルサイネージ
- ・キャッシュレス決済設備導入等



キャッシュレス決済

**地域公共交通再構築事業等** (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算:約5492億円の内数)

● **地域公共交通再構築事業**

地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能

● **都市・地域交通戦略推進事業**

都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備

※ **先進車両導入支援関連事業**

(令和5年度予算:17億円)

交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

# まず大前提として

- **大きくは2020年改正と大差ないこと**  
交通計画や協議会などの枠組がリセットされたわけではない
- **鉄道に関する「支援」は過度に期待しない**  
補助金は基本的に「インフラ整備」に過ぎないこと  
「再構築協議会」は議論の始まりに過ぎないが重要な意味あり
- **地域公共交通を「一定期間責任もって」「地域の全主体の協議で」決めてもらう要素が強まっていること**  
エリア一括運行、協議運賃制度拡充、「協働」に関する実証実験の予算、の意味
- **事業者が主導で申請できるものがあること**  
観光関係との連動による補助制度

# 正直な感想

- いくつか使えるものはある:それは使ったほうが良いかも  
共同運行の実証実験、鉄道の観光連携(これは事業者が申請)
- **エリア一括運行は本当にできるのか**  
契約期間辞めずに続けられるか、続ける気あるか ←再編計画の悪夢が(?)  
参入制限ではなく退出制限こそ地方には必要＝設計できず
- **鉄道事業の補助は運営費はないことに注意**  
運営費補助は出さないのが国の基本的な考え
- **鉄道の再構築協議会は国に言われてやる時点で手遅れ?**  
本来は地域主導であるべき:ことJRとなると協議拒否するからできた産物

# 「共創(共同・連携)」「輸送資源の総動員」の真意を理解する①

## ●「全部入れる」前に「全部を知る・見る」

「輸送手段がある」という情報は必要:そしていくらかかるかも

とりわけ鉄道の取り扱い:地域交通の軸として位置づける必要性

鉄道の危機の時に対応できなかった地域の現実

存続論か責任転嫁しか出ない、適切な手段も選べない

現状:上下分離の時しか鉄道の議論がない

事業者も実態を知らせない、協議会も座っているだけ=これでは困る

「事業者のする(自動車)交通」しか見ないことの問題~限界がある

思わぬ競合相手の存在:多くは道路運送法外、協議対象外

→これらを知ることで、交通の本当の需要・供給を知る

# 「共創(共同・連携)」「輸送資源の総動員」の真意を理解する②

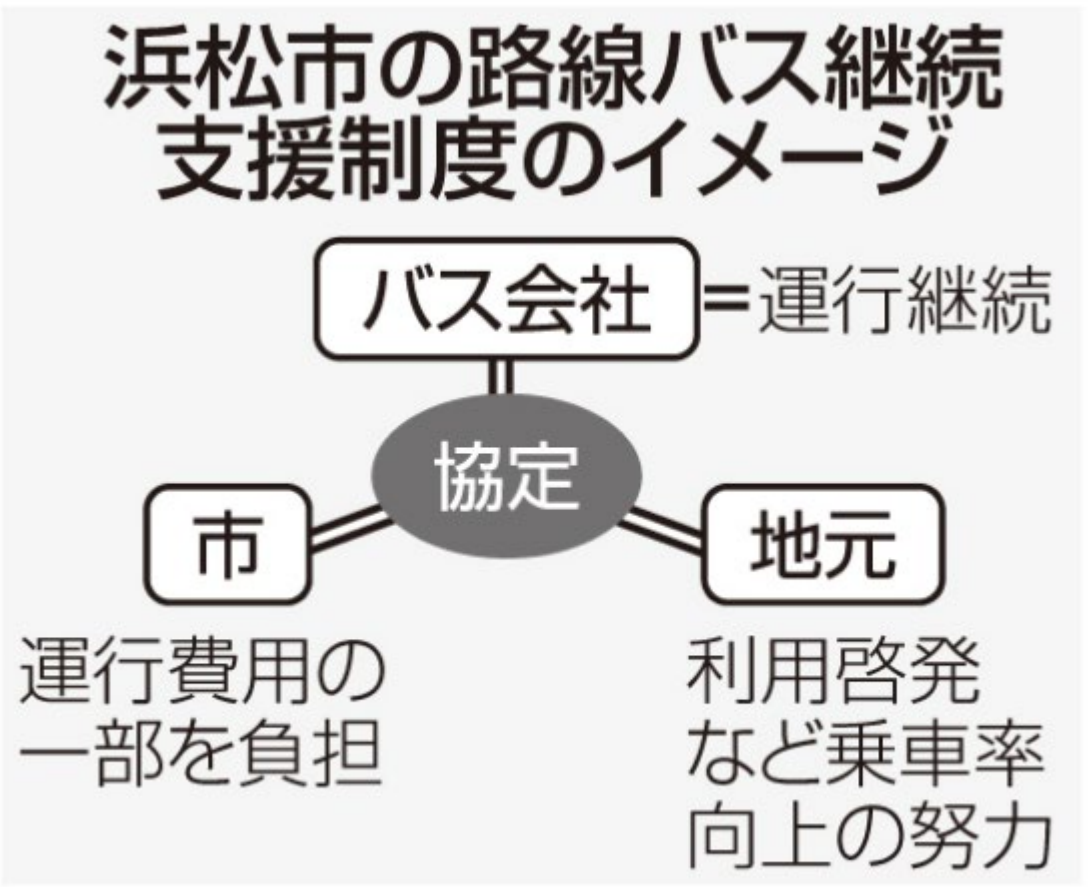
- 全部を使わないといけないのか: そうとは限らない
- 事業者がギブアップしたときに備える: 代替手段は急にはできない
  - \* バスの廃止時に何回困ったか(そして喉元過ぎれば熱さを忘れる)
- ネットワークにあった役割分担することが狙い: 統廃合してもよい
  - \* できる人(主体)に頼むしか、有限の資源という制約は越えられない
- ないものを無理に作る必要はない
  - 実験の予算欲しさに新手段に飛びつかないこと
- ☞ やらないといけないのは
  - ① 「使えるか」「無理・無駄がないか」の「見極め」を行うこと
  - ② 担い手が白旗を上げたときに困らないように備えておくこと

2023.5.27

浜松市は本年度、乗車率低迷で廃止が検討される路線バスについて地域住民、バス会社、市の3者で協定を結び、連携して存続を目指す「路線バス運行継続支援事業」を始めた。県内でも珍しい制度で、既に3路線で協定が締結されている。市が26日の市議会危機管理・交通政策特別委員会で報告した。

これまでバス会社が不採算路線の廃止を表明しても、地域住民が存続を求め効な手段がなかった。新制度は、バス会社が路線退出を申し出た段階で、自治体が2年間の存続を求める協定締結を提案できる。期間中は市が運行の赤字補に協力し、自治会などは住民にバス利用を促して、採算ラインに乗るよう努力する。期限の時点で再度バス会社が存続の可否を判断する。

協定が締結されたのは、いずれも昨年度にバス会社が退出を申し出た西区の保線（狸坂—つるが丘入口）と伊佐見線（伊佐見橋—大人見）、東区の蒲小沢さぎの宮系統（イオンモール浜松市野—笠井本町）。期間は今年10月から2年間。協定の主体となった各自治会は啓発ポスターの作成や学生対象の運賃補助など、独自の乗車促進策を検討しているという。



浜松市の路線バス継続支援制度のイメージ

# 実はひとりじゃない公共交通網：生活圏で考える

## ■ 計画策定義務は「自治体」、ですが

「都道府県」も自治体です → だから作った／けしかける権利あり  
制度設計時の議論：複数自治体の協議会は「あり」

\*束ねる(まとめる)主体の問題：地元が理想的だが...

☞ 実は県が入ることが重要(これを比較的初期にやったのが大分県)

## ■ 人の移動を考える

単独の自治体で生活が成立していますか？

同じことを議論し何回も会議するならばまとめた方がよい(幹線バス問題等)

## ■ 「コミバス」の過去を繰り返さない：「させられた交通」の典型

「市町村境」で分断する「行政都合の交通」をまだ作りたいのか？

あくまで移動に合わせた計画圏域と協議体を



1. 「まくら」として:制度改正のこれまでの流れ
2. 地域公共交通をめぐる「気がかり」なこと
3. そもそも交通計画と協議会をどう考えるか
4. 地域交通法改正のこれまでとこれから ～「共創」「リデザイン」をどう理解し活かすのか

**5. まとめにかえて ～法制度に「使われ」ず、「使われる」くらしの足を創り出すには**

## コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか

- 「2年やり過ごせば」という人は辞めてほしい
- 「属人」にしないでほしい業務
- 「お金がかかる」と考えるか「かける価値がある」と考えるか
- 都合のいい時だけ頼らない、ただで情報を得ようとしなない
- コロナ後は「病院」から「お出かけ」創りへ

# コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか①

## ①「2年やり過ごせば」という人は辞めてほしい

### ◆地域公共交通計画は最低5年:遺言でもあり後継者の指針

制度の変化・理解も必要 → 小手先の理解ではダメ

\*異動スケジュール見直し、人材育成との一体化要

### ◆事業者と学識は逃げられない:都合の良い時だけ頼らない

困ったときだけ言うのは虫が良すぎる

### ◆他部署と連携できるのが自治体職員の強み

関係部署は合同ワーキングなどで連携

近隣自治体との連携、前任者に相談できる環境を

## コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか②

### ②「属人」にしないほしい業務

人事異動、業務の向き不向きがあるのは仕方ないが・・・

#### ◆交通や交通計画は終わりではない：引継ぎの重要性

計画期間中に「ブレる」と困るのは住民

#### ◆これでダメになった自治体を多数見た

計画が期限切れ→運輸支局が指摘して慌てて対応

会議回数や住民・事業者との対話回数が減少

\*「好きすぎる」人がやると後が続かない：冷静に向き合う

## コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか③

### ③「お金がかかる」と考えるか「かける価値がある」と考えるか

#### ◆延命措置／対処療法では「(意外と)お金がかかる」

一時しのぎ、その場しのぎは「繰り返し」が必要に

→ 抜本改革したほうが長い目で安上がりになることも(特に事業者)

#### ◆財政が理解しない？

「かける価値がある」=投資の考え → 説得要 → 効果等考慮要に

☞ 出してくれ、では無理。理解が必要。

ケチったものにいいものは出てこない、が鉄則

コンサルへの委託: 時間価値 + 品質 + 知的財産、だとある程度金額と時間が必要

※ただし、金をかければよいというものではない

## コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか④

### ④都合のいい時だけ頼らない、ただで情報を得ようとしない

#### ◆相談と情報は日々のコミュニケーションに基づくもの

言うこと聞いて当たり前、は思い上がり

一方的説明では理解できない

「困った時の神頼み」で本気で対応する気になるか？

#### ◆情報と知的財産はただではない

そのデータを集め整理することのコスト感覚を持ってほしい

有識者は「ボランティア」ではない

### ◎相手が付き合ってくれない、出してくれない、嫌がる、を避けるには日々の努力が肝要 (テマヒマオジャマでデータと人は集まる)

(余談)会議に来てほしいなら日程調整を

# コロナ禍の地域公共交通にどう向き合うか⑤

## ⑤コロナ後は「病院」から「お出かけ」創りへ

### ◆交通だけで考えない

利用者増→行先=病院→「よかった」と言える？ ←医療にいくら税金がかかるか！

通学客→通学できる限り定住→高校存続／若者定住対策(→消費、納税、・・・)

交通事業者の従業員(含む乗務員)を「地域の宝」にする:定住、経済、納税、・・・

### ◆目的のない交通はない:それを考えれば何でもできる分野

本当に病院に行きたいか？→話し相手と場所がないから

MaaS→目的がなければ無意味、交通だけなら意味小、デジタルでなくてもできる  
商業、観光、・・・→効果の出るところには協力もらう(一過性になるものには注意)

# 何を理解し、何に向き合うか

- 交通事業者・利用者に対する敬意と理解
- 国の法制度を理解し使いこなす
- 本当に救わないといけないのは誰かを理解し向き合う
- できることから始める、手伝う、学ぶ



# 何を理解し、何に向き合うか①

## ①交通事業者・利用者に対する敬意と理解

### ◆事業者は「あって当然」から「あってありがたい」に

事業者があり続けるか？：すでに持たなくなっている＋撤退したら復活はない

ライドシェア・住民輸送は救世主？：善意だけでは続かない

☞ 浮ついた流行りものに飛びつかず、いるものを守るべき

### ◆敬意と理解は「真の」利用者へ

基本法→「国民」も交通政策実施に努力義務

テマヒマオジャマに勝るものなし

☞ 「労せず大(多)声」より「労して真の小(少)声」を

# 何を理解し、何に向き合うか②

## ②国の法制度を理解し使いこなす

### ◆何をしないといけないかの理解と向き合い

ネットワークの確保維持の方針立案: 地域公共交通計画策定  
定期的な協議会実施: PDCA、現状の共有化、合意形成

### ◆補助金のためではあるが補助金のためではない

お金のため → 第一義だが路線補助の制度ではない(計画策定補助)  
補助の受給・申請主体が事業者 → 協議会へ: 事業者の支援ではない

### ◆一人で、単独で、振る舞わなくて良い

生活圈単位で策定でもよい  
都道府県に策定を要請することができる: 応諾義務あり  
運輸(支)局、コンサル、有識者などの力を借りる

# 何を理解し、何に向き合うか③

## ③本当に救わないといけないのは誰かを理解し向き合う

### ◆事業者？;担い手がいないのは困るが...

努力していない?:赤字でやってくれて鞭打つか?←コロナで埋められずボロボロ  
維持すべきはネットワーク、だれがやるかは関係ない=内部補助不能は理由にしない

### ◆利用者?:要望陳情の繰り返し?それを聞かないといけない?

届く声は「利用しない」大きな声 ⇒ 使われない交通ができる

使っている人の「声なき声」を拾う: テマヒマオジャマで現場に出るしかない

### ◆自治体?:財政難→補助利用、廃止危機→担保、はわかるが

「全部の需要を満たす」「安く上がる」公共交通はありえない

国の支援は限られている:自治体も学び考え稼ぐしかない

# 何を理解し、何に向き合うか④

## ④できることから始める、手伝う、学ぶ

### ◆先進事例のコピペが失敗するのはなぜか

前提条件が違う、環境が違う：この見落としは痛い

聞いているのは「綺麗事」：「学び」で選別眼を

「理想」と「現実」：疲弊した事業者に理想論は受け入れ不能

### ◆いきなり「全部を満たそう」としないよう

全員の満足はありえない：部分調整でも時間かかる

各主体ができることを持ち寄る：何か探してでも「やる」

「切る」「捨てる」ことも必要

# 進んでやるには:「計画その後」の現場で活性化している地域のポイント

- 「おでかけ」「地域」実態を常に把握する、お出かけすることが目的
  - ー 関係部署も呼ぶ。交通手段も全手段呼ぶのは当然。必ず現状報告あり共有化。
- お金や計画の枠にとらわれず、定期的にチェックする(会議室から出ても)
  - = 議決案件がなくても年数回は会議を実施。必ず日程調整、出席多数。
- 当然、現状を把握できているので、改善提案が出る
  - ー 単なるクレームは出ない。現状に対する理解も深まる。計画の質も高まる
- わからないことは、学びに行ってもクリアする(自己投資、協議会予算支出も)

【結果】つねに「お出かけ」の最先端がわかり、協議会が建設的に展開。

最低限、参画する住民は公共交通に関心を持つ、それが広まり利用促進  
(当然、自治体は先進事例になる)

# まとめ:「かしこく」公共交通・法を使う

◎だから「学ぶ」ことが重要:知恵は「せしめる」のではなく「勝ち取る」もの

## ➤ 隗より始める

乗らなければ、地域を知らねば、モノを言う資格はない  
職員、事業者、委員すべて同じ(知ったかぶりにならない)

\* 外部委員やコンサルのほうが地域を知っていて平気な顔?

\* 計画を自治体職員が作ったってかまわない(そのほうが熟知できる)

## ➤ 法制度は「金ずる」ではなく「考え方の枠組み」を示すもの

制度を使うにも協議会は重要:知恵がなければお金は出ない  
制度の理解、使いこなし、知見は必須

使わないほうが良いならば無理に使わなくても良いものもある

# まとめ:「かしこく」公共交通・法を使う

◎だから「学ぶ」ことが重要:知恵は「せしめる」のではなく「勝ち取る」もの

## ➤ コンサルにもちゃんとモノを言う:

クライアントは自治体、丸投げせずきっちりオーダーすべき

\*「無理を言う」と「ちゃんと言う」は違う:スケジュール感、業務内容など

## ➤ 住民・事業者・行政すべてに「敬意」を払い「できないことはできない」という

強く言えば何でもしてもらえる、というスキは与えないほうがいい  
でも最初から「放棄(後ろ向き)」は最悪: できることを持ち寄る

## ➤ 議員も首長も「利用者」代表ではない

興味があるのは票(、先進事例で褒賞、視察旅行)だけ、が現実  
乗ってからモノを言わせる:おぜん立ては惜しまないほうがいい  
目立つ「はやりもの」に飛びつかせない

# 参考になる資料(お金がかからないもので)

- 国土交通省九州運輸局『なるほど!!地域公共交通の勘どころ』2022年

(本編)<https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000272886.pdf>

※概要版もあります ※2023年の法改正は反映していません

- 国土交通省九州運輸局『地域公共交通のはじめの一步!』2018年

<https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000014361.pdf>

※発行が古いため、制度等の説明は最新情報を確認ください

- 国土交通省『地域公共交通計画等の作成と運用の手引きについて』2022年

(入門編)<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>

(詳細編)<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480548.pdf>

※2023年の法改正は反映していません

- こちらにもリンク先・関連資料があります

(本省)

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

(九州運輸局)

[https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/m\\_koukatsu.html](https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html)





# 騙されない「転ばぬ先の杖」は学びにあり

【使える「学びの場」の例】←地域公共交通活性化協議会の予算に入れて勉強に行っている自治体もあります

- NPO法人 再生塾 (<http://www.saiseijuku.net/>)  
関西拠点だが参加制限なし(開催場所は関西)  
5月ごろの基礎編(ワンデー)と7月ごろからの中級編(数か月かけての実践編)があり。
- 「Qサポネット」(<https://www.facebook.com/qsuppo/>)【私が代表です】  
九州拠点だが参加制限なし(開催場所は福岡ほか九州)  
年数回勉強会実施(昨年まではオンラインで実施でしたが今年は現場のみ)
- 一般財団法人運輸総合研究所  
定期的にオンラインや対面でのセミナー実施、メルマガあり
- 土木学会 土木計画学研究発表会(年2回、6月ごろと11月ごろ。別で実務者向けの発表会も年1回あり)  
交通計画・都市計画に関する研究発表が多数あり(11月ごろの秋大会が実践例も多くお勧め)
- 日本モビリティ・マネジメント会議(通称JCOMM)  
年1回夏に開催(2023は宇都宮で9/22-23、2024は福井で8月下旬) 実践例が産学官から発表  
同会議主宰のセミナー・メルマガあり

# ご清聴ありがとうございました

大分大学経済学部門 大井 尚司(おおい ひさし)

連絡先: [ooi-hisashi@oita-u.ac.jp](mailto:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp) または FacebookのMessenger・LINEにて

☆総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー に登録しています(交通・観光)☆

(条件を満たすと派遣費用の交付税措置があります。詳細は総務省HPご確認ください。)