

地域公共交通を 考えるうえでの 「ねば・ギブアップ」 のすすめ

2025年度北海道運輸局

地域公共交通人材育成研修会

2025年7月24日

大分大学経済学部門 大井尚司

2025/07/24



2025北海道運輸局研修(大井@大分大)

自己紹介

●生年と出身 1973年生まれ、福岡県出身(北九州市生まれ)

●学・職歴

熊本大学(法学部)→旅行会社(主に海外旅行担当5年:海外も含めた添乗員資格取得)→神戸大学大学院(経済→経営で6年)→運輸政策研究機構(現:運輸総合研究所)研究員(東京・2年)→現職(17年目:旅客の運行管理者、温泉ソムリエ、焼酎マイスター／ナビゲーター取得)

※第一交通産業(株)特命担当次長(19.11-20.3)、九州大学大学院統合新領域AMS専攻非常勤講師(継続)、運輸総合研究所客員研究員(22.4-24.3)、九州国際大学客員教授(2025.7~)

●専門 交通、観光(主に経済学、交通計画、地域計画、経営学の側面から)

例: 地方鉄道の経営、バスの規制緩和、観光の経済効果、交通と観光、地域公共交通の制度設計・関わる人材の育成

●社会活動:

地域内)自治体地域公共交通会議・協議会の支援(九州内(佐賀県・長崎県以外の全県)で計31市町・地域および3県)

各種政策(県総合計画、PT、津波、温暖化対策、港湾活性化、観光、広域交通ネットワーク)検討委員、雲仙市政策アドバイザー

大分県・熊本県・鹿児島県の担当者研修支援、肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討会議委員、JR日南線検討会議委員 ほか
国交省) 地域交通法の補助事業第三者評価委員(九州) 国土交通大学校地域公共交通研修(課題研究担当:2021年まで)

交通政策審議会地域交通部会臨時委員(2020年地域交通法改正に従事)→交通政策審議会委員(2023~)

*計画部会、陸上交通分科会、地域交通・自動車・海事の各部会、社会資本整備審議会(臨時委員)へ同時就任

各種懇談会(地域公共交通、道路、港湾)、各地の講演 ほか

地域交通計画・活性化再生法・バスマップ・鉄道活性化のマニュアル等の作成(九州、本省)

学会) 日本交通学会理事、日本観光研究学会理事・九州・韓国南部支部支部長、日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)委員兼幹事、日本都市計画学会九州支部幹事、日本計画行政学会九州支部理事、日本地域政策学会九州支部理事、公益事業学会評議員

他) 総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー(派遣費用が総務省から補助されます) 「全国移動ネット」アドバイザー

「地域と交通をサポートするネットワークin Kyushu(Qサポネット)」代表(15年、28回、延べ2500人)

「タクシーコミュニティネットワーク研究会(タクコミネット)」研究者代表 「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」実行委員

個人的) 温泉ソムリエ取得(2023年)

鹿児島大学・鹿児島県酒造組合認定「焼酎マイスター養成コース」およびSSI認定焼酎ナビゲーター取得

今日の講演の流れ

1. はじめに一講演テーマの設定の背景
2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換
3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解
4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消
5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく
6. まとめにかえて

1. はじめに一講演テーマの設定の背景

2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換

3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解

4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消

5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく

6. まとめにかえて

「ネバーギブアップ」と言いますが

- 地域公共交通に関する取り組み全般は「ネバーギブアップ」のかたまり

「あきらめず」取り組む必要があります：利用促進、対話、信頼構築

いまの運営主体に「あきらめさせない」ことも不可避です

学びの場での学び、制度の理解なども「あきらめず」に継続要です

しんどいですが不可避です： 日程調整、丁寧な説明、合意形成

👉 でも、申し訳ございませんが、やってないところが多すぎです

事例に飛びつき、学んだ気になってコピーしてませんか？

＊今日はあえて事例紹介はほぼ入れません

「ネバーギブアップ」と言いますが

- ですが;「ねば」にとらわれすぎるのも問題です

「空白」解消せねば？：

手段と目的の混同、予算等の制約、必要性、空白の判断？

新たな手段・予算措置への手上げせねば？：

自転車操業化、持続可能性の疑問

👉 【今日の投げかけ】 本当の「ねば」は何か？

「『ねば』を『捨てる(ギブアップ)』」すべきものは何か？

1. はじめに一講演テーマの設定の背景

2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換

3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解

4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消

5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく

6. まとめにかえて

要点(ポイント)

- 協議会を「漫然」とやらない； 年間予定の適切な管理と日程調整
- 協議会の「規約」「構成員」をないがしろにしない
- 協議会は「協議事項」だけやるものではない； 何を話す場なのか
- 交通事業の現状把握は定期的に行う；
「あきらめさせない」ための巻き込みと協力関係構築は必須
- 予算までついたことの意味を理解する

①協議会を「漫然」とやらない； 年間予定の適切な管理と日程調整

- やる節目は決まっている＋過去の経験がある
 - なぜそれが引き継がれないのか？(いつまでも改善しない)
 - * たった1週間で数十も会議できるはずがない
- 「予算」が決まらなとできないわけではない
 - 何を予算に出すかこそ協議内容： 決定後の修正は何とかなる
 - * 熊本県某市→そのために協議会を5月に実施
- 書面協議はご都合主義の手法ではない
 - 「日程調整できないので」は予定管理が悪いのでは？

①の例

年間で大きく決まっているもの

- フィーダー補助の申請：6月末期限→ぎりぎりはよくない、前倒し可

※最悪は書面協議として7月に仔細報告／5月中に内容のみ審議 も

- 事業評価：1月末期限 → 間際でするものではない＋中間評価要

- そのほか：バス路線休廃止は9月末か3月末

→ 協議事項ではないが6か月～1年前申し入れを踏まえれば秋か春

👉 上記の最低2回＋中間評価を秋ごろ実施、で最低3回

ずらすことができるものもある：6月・1月にこだわるのは無意味

②協議会の「規約」「構成員」をないがしろにしない

- 副会長は会長の代理業務執行権限者
 - 会長が欠けた場合、副会長がいないと会議は成立しないはずです(規約を守ると)
 - 会長業務の代理を「部署内の業務代理者(次点者)」が務める権限はないはず
 - 勝手にやっているケースが後を絶たない
 - 運輸支局や事業者が欠席で平気なのか？
 - 「忙しいから来ない」のを良しとしない
 - 来ない前提で受けはしない、そのような気遣いは無用
- 👉 来ないでいい人だったら最初から委員に入れないほうがいいです
- 入れる限りは日程調整すべきだと思います
- 規約上は副会長まで出席マストです(会長がいなくても副会長がいれば会議はできます)

【補足】お気に入りなのかで決めてたらダメ(イエスマン・黙認する人の会議体ではない)

③協議会は「協議事項」だけやるものではない； 何を話す場なのか

- 会議資料の事前送付はマスト

郵送でなくてもメールで十分 事前説明はいらない

- 会議資料を棒読みする会議や事前説明は時間の無駄

説明は要点を述べる、時間を割くべきは議論（意見交換）

- 専門用語はそのまま話さない、初心者を中心に翻訳を

参加者は交通担当者とは限らない

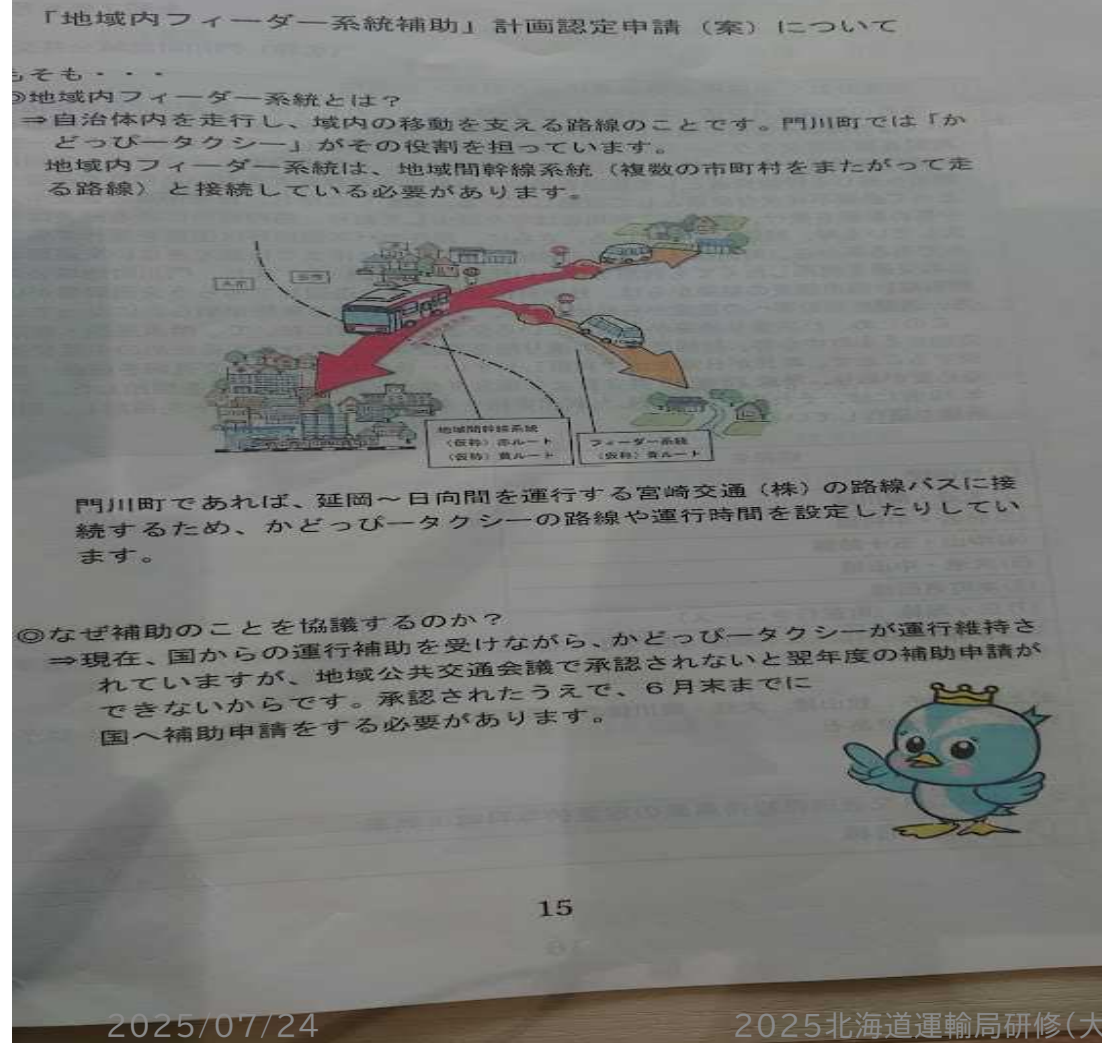
わかるように説明してくれないから理解できない、関心持てない、来なくなる

- 現状を知らないから危機の時大慌てになる

地域・事業者との関係構築のために会議で現状共有を（宣伝もOK）

議長が全員に声をかけるシナリオを

門川町のフィーダー補助説明資料の工夫



「会議に専門家しかいない」なんて考えていないからこういう資料ができる



この町、宮崎でもかなり遅くに地域公共交通に着手し、一気に伸びた町

・・・参考になると思いますが

④交通事業の現状把握は定期的に行う

◎「あきらめさせない」ための巻き込みと協力関係構築は必須
＝「まずは事業者にやってもらう」ことを前提で議論を

- いろいろ制約条件は大きいがやめたいわけではない(はず)
 - 「いきなりレッドカード」は出させない： 対応が大変になるだけ
 - 「キャパ(能力と限界)」を知っておく： 頼めないこともある
 - 「餅は餅屋」： 全自動にでもならない限りプロは必要
 - 文句だけ言うことにはならないように： 誇りだってある
- やっていないところ、手間を惜しむところが、結局困ることに
「いままでここまでやってきたのに、何だったのですか？」とならぬよう

⑤予算までつuitaことの意味を理解する

- 事業者直接でなくなぜ協議会交付になったのか

「協議体」を意思決定機関＋責任を負う機関にするため

「モード」「事業者」固定／優先ではないお金の最適配分

👉 お金を出す責任がある以上、いい加減な議論はできない

- (行政直予算でできなかった)自由にできることを生かす

行政職員の研修経費を出す(×単なる視察経費＝無駄になりがち)

実験などへの手挙げ： 周辺機関との協働のハブとして協議会を

1. はじめに一講演テーマの設定の背景
2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換
3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ころ」を理解
4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消
5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく
6. まとめにかえて

いま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 - 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

◎やることは大きくは変わらない、ただ向き合い方は相当変える必要性

「アップデート」のころ

- 「根本的」に変えるわけではないことに注意

雑に言えば「現状分析」→付録、「計画の実行内容」→本文、ということ

- 実は今までも言われてきたこと

「数値」「客観的根拠」を大切に： 評価指標設定 ←現状の客観視必須

計画書の肝は「計画の本体」： 現状分析がメインではない

PDCAと客観的数値評価の必須化： データなければできない

- 👉 やっていなかったか、怠けていたところがあった可能性も
(個人的には、なぜいまさら言われたいいけないのかが疑問)

アップデートのためせ「ねば」ならないこと

- 「評価」「証拠」になる数値指標の収集

→ 事業者が出さないのは論外だが(計画策定のメンバーで応諾義務)
出ないならば集め「ねば」=常に出してもらえる関係構築が必要

- 定期的な進捗状況の評価

→ 交通会議をやる必要が一層高まった

- 数値化できないものは対話や協議で意見・情報収集も

→ 「テマ・ヒマ・オジャマ」の「3つのマ」は惜しまない

- 
1. はじめに一講演テーマの設定の背景
 2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換
 3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解
 - 4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消**
 5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく
 6. まとめにかえて

交通「空白」とは？

- 段階1) 計画策定(時のコンサル)・行政「的」な定義

- ☞ バス停・駅からの距離（+サービス水準）を閾値に機械的に設定

- *これであちこち引っ張り回す＝昔のコミュニティバスの多く

- 段階2) 段階1の問題点とそのクリア

- 住民属性(高齢者か否か)、地形、提供サービス水準が考慮されず

- 地形や運行本数を考慮した「空白(不便)」概念

- *福岡市の交通条例、北九州市の「おでかけ交通」設置基準など

- (ライドシェアの議論あたりから)配車可能性と時間などを考慮

交通「空白」とは？

◎そもそも論：本当に「空白」なのか？

- 公共交通に乗らない人は乗らない → そこまで手当てが要るのか？
 - 「週1～2本」VS「30分に1本」？ → 外出頻度などで十分にも不便にも
 - 運転手不足と労働時間規制という巨大なる制約条件
 - 選別(トリージ)しないと、収益源を失い経営が続かなくなる
法律違反してまで運行することはできない(のにわかってない周囲)
 - ライドシェアや互助共助輸送で埋めればいい？ → いつまで続くのか？
 - * その「ごく少数」にばかり目がいけば、もっと多くの人困る(タクシー廃業など)
- ☞ 「要らない人」のために手当てすれば「要る人」の空白は拡大する一方
= そのようなことをしている余裕はない： 埋め「ねば」、を捨てるべき

交通「空白」とは？

- 段階4) (3は現在の政策なのであえて飛ばして)

本当の「空白」を必要性・緊急性含め選別して限定的に支援する

公共交通機関を本当に使うか： 自家用車しか使っていないなら無視する

使っていないならば辞める勇気を

使う人の状況を把握： バスやタクシーに乗りに行けないなら「空白」

料金を基準にしない： 「安ければいい」は破綻のもと(無料でも乗らない)

属性によっては「公共交通」以外の選択肢に：福祉有償、送迎サービスなど

👉「乗れて、乗らないといけない人」が「使えていない」場合のみが空白

他サービスを使っている限り「公共交通空白」とは言えない、とすべき

「すべてを満たす」という発想からの脱却

●「平等」の裏には「悪平等」がある

使わない・必要のないところに税を投じるのは「悪平等」(×不平等)

医療と同じ考え:「トリアージ」すればいろんな主体が助かる

●税金(補助金)も交通資源も無限ではない

住民全員に1人1台自動運転車かタクシーを配れるか?

お金を出せば残せる時代ではない(保険としても):運転手という制約

●公共交通の「公共」の真意とは

あくまで「時間等を合わせて相乗り」の意(×「公的主体がやる」)

「不便」を受け入れられない限り「公共」交通には絶対にならない

👉 何を入れても「すべて」は満たせない:「要る人・ネットワーク」を見極めるしかない

その前にやら「ねば」は「まず1人年1回」利用

- 年にたった1回も利用できない人はいるのか？
 - > 自力で移動できない人以外は基本OKのはず(人口の6割ぐらい？)
 - > 人口3万で2万弱、1往復で4万人増 ……すごくないですか？
 - > 4万人×200円=800万 ……何人分の人件費？／補助金の何割？
- ※YouTube「Do(どう)あまくさ」に動画にての説明あり
- 「交通だけ」利用したい人なんていない
 - > 交通は「派生需要」 = 本来の目的が必要
 - > その本来の目的を生むには他分野と連携するしかない
 - > そこから税収が生まれれば投資財源に回せる(観光のDMOはこの発想)

1. はじめに一講演テーマの設定の背景
2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換
3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解
4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消
5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく
6. まとめにかえて

「はやり」に飛びつけば万能なのか

- 「先進地」になれる？視察が増える？表彰される？

→ 誰のために公共交通はあるのでしょうか？

- お金がつく、何かできる、新しいことができる

→ 漫然と渡すほど余裕はない： 成果を出さないといけない

たいていは期限付き： 期限後のことを考えないといけない

◎「誰の、何のための移動」について考えているのか

本当にそのお金・技術・しくみを使わないと実現しないのか

👉 せっかくだからつかわ「ねば」はやめたほうが良い

お金があったら手を出すべきなのか

- お金につく「制約条件」をよく確認すべき

成果報告の期限だけでなく、何ができるのかがポイント

お金のために不適切に移動を変えるべきではない

- 手を上げないほうが良い場合も

単費をとったほうが柔軟性に富む場合も（路線補助など）

予算を自前でとる努力をしないと持続可能性が怪しくなる

 人々の最適な移動は、「お金に合わせて」つくるのではない

何のためにその移動が要るのかを考える

- 「困っている」を聞きすぎるのは危険

「完全に困らない」は相乗り型公共交通では達成できないと知るべき
送迎する人がいても「困っている」は出る：担い手不足、気兼ねなど

👉 「同情」で感情判断すると、えこひいきなどのリスクが出かねない

- 「困り方」をきちんと聞かないと「泥沼サービス」の始まりに

金銭面なのか、移動時の介助（支援）なのか

聞いている人の価値基準で判断すべきではない

👉 「いいこととしている」の勘違いが地域全体の移動崩壊を招く

「運転手不足」の向き合い方

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（休息時間拡大、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）

⇒ 時間帯が集中する朝 ⇔ 夕方は分散 となればどちらが優先か？

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）

⇒ 「バス（のサイズ）」でないとダメ、なところの見極め（眼力）が問われる

→ 「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」「要望陳情すれば聞いてくれる」の問題ではないことに注意

これが人材不足の背景

- 2000～2002年の規制緩和

退出も自由になったが参入も自由に → 貸切に多数参入 → 「ツアーバス」モデルに
→ 路線で養成しても貸切に逃げる(典型が沖縄)、いまはトラックに逃げる
「同一地域同一運賃」が崩れる＝上限のみ認可制に変更
→ 営業施策の価格設定はやりやすく＝それが足かせに？
後発会社(「新免」)は有利に： 先発会社の「投資(サunkコスト)」は要らないから原価が低い

- 1998年ぐらいいから上がっていない運賃

乗客逸走率 > 値上げ率 から値上げに慎重に
消費税改定除けば30年上げていないところが多数

- 「2種免許」の希少性・取得難と求める市場の変化

取得は大変：学校少ない、費用かかる、時間かかる(受講待ちも)
バスもトラックも実は同じ免許 → 稼げるほうに人は流れる
「取れば最後は食える」→有効求人倍率1越えしかない近況では必要性希薄に

「インセンティブ」が原価を切り詰めさせる

- 乗り物の運賃の決め方を理解すべき

「総括原価方式」: 本当のコスト + 適正利潤を「原価」とする

⇒ 価格を決めるのは「(ブロック等の)標準原価」(≡地域平均値)

= 企業努力を反映させるべく「地域内で疑似競争」させる

👉 実は「原価」を確保できない可能性(特に大きい事業者)

- 補助金制度 = 「努力」という名で満額もらえない、サービス改善も不可

運賃決定同様「企業努力」のもとにカットあり → 大手ほど内部補助要

もらう路線はサービス変更不可、退出も困難 → 企業全体の経営難のもとに

- 自治体などの「入札」によるコスト低下圧力

「安ければいい」が基準: 持続可能性よりも「その場しのぎ」が優先になる

必要なコストも取れず、自爆行為を余儀なく ⇔ 「受けない」とも言えない苦境

「日本版RS(自家用有償輸送)」

◎道路運送法78条の構成(自家用車を使って対価を取る輸送)

- 2項(2号ライドシェア、自治体ライドシェア、公共ライドシェア:旧「〇〇有償」)
いわゆる「公共交通ではどうにもならない」ところ対策、コミバスでも使える
(例)市町村、NPO(交通空白地、過疎地、福祉)

- 3項(3号ライドシェア、日本版ライドシェア)

いわゆる「ライドシェア」はこれを適用

(「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」において、「国土交通大臣の許可」を受けて「地域又は期間を限定」して運送の用に供するとき。)

→ 「不足」地限定、「不足」の解消が前提、タクシー事業者の監督下が条件

【原則論＋運用】

あくまで2・3号とも「担い手がない・誰も受けない」ときの非常手段であるということ)が前提(ここがわかっていない:自治体も、実は事業者も?)

☞ 適用させたくなければ、事業者がサービス提供をすべき、ということ

ライドシェアと公共交通のはざまの「日本型RS」

公共交通(タクシー、バス、鉄道、航路): 半ば「責務」的なもの

市場性原則 + (安全)輸送提供義務 + 経営が伴うもの

👉 だから参入制限がある、退出も容易でない

日本型RS(特に公共): 両者ができない間埋め + 「責務」
市場性なし + (安全)輸送提供義務

👉 だから参入制限と実施の条件制約がある

ライドシェア: 「利益」が前提、「拒否権」を持つ

市場性最優先(やってくれる人がいる + 利益が出る)

輸送提供義務もない(受けられないなら受けなければいいだけ)

*ただし、タクシーの不満をついた部分もある(一部の国、時間帯)

ライドシェアの動向と法改正

- 鉄道・バス事業者への拡大とトライアル

沖縄： 東京バス(バスドライバー、ガイドを対応)

鹿児島： バス会社管理でホテル職員をRS運転手化

兵庫(全但バス)・東京(東急バス): 地域交通の全体をバス会社で包括管理(RS + バス)

👉 今後法改正で対応可能になる予定： 最後の型が理想的

- 導入事例の賛否

別府： タクシーができないとはいえやりすぎ 運転手が問題

日本版RSはまるで稼働せず(タクシーで足りてきた)

静岡： 4万円のコストで5000円しか稼げない？

北九州： RSではなく事業者・行政・地域総出の「担い手確保」に走る

ライドシェアもうまく使うと救世主に

「あえて任せる、でも手綱は持つ」が当座不可避では

- 「できないが拒む、でも守ってくれ」で事業者だけが助かるのか
放置すれば「移動できない」人の不満は増幅
住民(+一部学者)に「身勝手なヒト」扱いされて良いのか
☞ できないなら、使える制度を使って過渡期を凌ぐしかない
(それが3号RSではない。2号RS(公共RS)でほぼできる。)
- 当座の乗務員確保(囲い込み)のために活用→人材拡大へ
インターンシップ、免許取得までの過渡期(囲い込み)に活用
業界がきちんと手綱をもてば悪貨は駆逐される:それが狙い
鉄道・バス事業者が受託できるようになる予定→輸送資源の総動員へ

公共交通運転手の位置づけの重要性と地域公共交通一定住移住促進から人手不足解消を

(究極)地域を救う「カギ」=公務員にしてもいい存在

・一番存在意義が上がっているのはタクシー、次がバス

「鉄道→バス→タクシー」が逆順に:やめやすい順に消え、やめにくい順に文句を
高齢者の増加=バス停・駅への移動も困難+免許返納 → ドアtoドアが不可避に

・地域の末端移動(毛細血管)を把握する「医者」としての存在価値

電話番・運転士は実は地域住民の色々を知っている

→ 移動含めた「毛細血管」の動きを診る医者としての存在意義

= AI等で補えない部分の「アナログ」でのかかわりを

*自治体の過疎・限界集落・買い物難民・医療難民対策などには重要な役割

・地域の労働力としての存在価値(公務員化してもいいぐらいだが)

必ず求められる、必要な労働力 = 「公務」も同然 → その価値をもっと売り込みたい
定住人口の拡大、地域経済を支える人、としての価値: 運転手は定住が多い

よく考えれば矛盾したこと、してませんか

①運転手不足のための支援

→ 公共交通機関を増やすためですね？

②ライドシェアの導入・導入支援／③住民互助輸送の支援

→ 公共交通より安ければ／利便性高ければ、公共交通に乗らなくなる

👉 何のために①と②③を同時にやるのですか？(②③をやるのは①と矛盾)

②③は道路運送法78条をよく読んでください(できないときの例外)

③は「ごく少数」は救えても、そのために「大多数」を苦しめる可能性

※高いか安いかを聞きすぎてはいけない(輸送の対価概念を壊す危険)

(金銭的負担の問題は、別途所得制限等かけた支援をするほうが本筋)

1. はじめに一講演テーマの設定の背景
2. 「ねば」その1 地域公共交通に関する協議・意見交換
3. 「ねば」その2 地域公共交通計画アップデートの「ところ」を理解
4. 「ねば」を「ギブアップ」その1 「空白」の解消
5. 「ねば」を「ギブアップ」その2 「はやり」とその予算に飛びつく
6. まとめにかえて

今こそ「公共交通」で担う範囲は「トリアージ」の重要性

•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）

•今こそ「必要な費用はきちんと払う」慣習づくりの重要性

通販の「送料無料」が何を生んだか？⇒「移動には金を払わない」と思わせた可能性

☞ 「支えるならお金を、それが人に行くように」するしかない

もっと言えば、乗ってくれる人がいて、稼げる構造が必要（稼げないものに人は来ない）

☞ 国民全体として、「公共交通に乗る」ことが何より必要

•国の予算や制度に過剰に期待しない、事業者は期待されるように

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

＊「事業者にも期待できない」といわれないように⇒考え方変更は必至

「間違いだらけの地域交通づくり」①

- 良い事例のサルマネ(先例を言い訳にする)という間違い(変な競争意識? 保守的思考?)
 - 当たり前前なのが理解できていない最悪の事例
時代の変化と、裏方の努力を学ばなければ意味がない
- 輸送手段選定が先という間違い(手段を創ることが目的化)
 - 目的がないのに交通は不要、合わせて動けというのは愚
手段は目的・地域・住民に合わせて選ぶもの
- 経験と勘・今までの常識が優先という間違い(固定観念)
 - 時代が変わってビジネスモデルが変わらない業界はない
公共交通を使わないのは「不便」ではなく「不安」だから(十勝バス・野村前社長)

「間違いだらけの地域交通づくり」②

- 制度に合わせた路線設定や計画、という間違い
 - 手段と目的の逆転。「まず路線や計画、制度は後」が鉄則
- 「利用者」意見は絶対、との間違い
 - 「利用者」の実態を知っていないことが多すぎる
出てくる利用者のほとんどは「声が高い」「非利用者」
「安いのはいい」を煽って「高いものをつぶす」実態は後悔の元
議論に出るべきは本当に使う人とその関係者
- 安くてきれいな「絵」を書き、安く運営できれば最善策（コンサルの使い方の間違い、長期視点の欠如）
 - コスト優先は、短期でも長期でも大損することの怖さ
コンサルがまちの将来を決める？
コンサルも成功例に縛られている = 時には反論を

ニーズ把握＋責任と負担、でつくりあげる

□「作ったら乗る」「待っていたら乗る」客はいない

少子高齢化と生産年齢人口の減少、目的地の減少

高齢者：マイカー運転者もいれば動けない人も（公共交通に乗れないかも）

免許返納の時はすでに「自力で移動困難」の可能性も

□「担い手」は居続けてくれない＝居続けてもらえるものを作る

交通事業者の経営危機・事業縮小、運転手不足の影響

いったん去った事業者は二度と戻らない怖さ ⇔ にもかかわらず矛盾した政策

「廃止が決まったらどうすれば？」⇒そこまで放置したら最後

□ モラルハザードとの戦い：「利用者の声」「交通の実態」？

アンケート・利用者代表の声＝「真の叫び」ではない

利用者＝責任がない限り「負担なき受益と浪費」を求め続ける



**「与える交通」から「みなで創りあげる交通」へ
「テマ・ヒマ・オジャマ」の実践＋「みんな責任分担」**

「与える交通」になる例(現在は改善)

ふれあいバスの接続が変わります
【宗像ユリックスや宗像医師会病院
の乗り継ぎ例】
(行き)



系統	バス停・時間
第1系統 2便	西鉄赤間営業所 7:56
	サンリブ 8:37
↓ 乗り継ぎ	
第3系統 2便	サンリブ 8:45
	宗像ユリックス 9:36
↓ 乗り継ぎ	
第2系統 3便	宗像ユリックス 9:45
	医師会病院 10:18

例： 観光客向けまでデマンド？



観光あいのりタクシー

事前予約制観光乗合タクシー

土曜 日曜 祝日 祭日 GW のみ運行します。
 ※ただし、年末年始(12/29～1/3)を除く

※ 交通渋滞等により、到着時間が遅れる場合があります。
 ※ 災害や天候により、運行を中止する場合があります。

御予約は ()
 予約をされて

菊池溪谷行き (市街地→菊池溪谷)				市街地行き (菊池溪谷→市街地)			
予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金	予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金
第1便 8:00まで	9:00	9:05	9:30	10:00まで	11:00	11:25	11:30
第2便 9:30まで	10:30	10:35	11:00	11:30まで	12:30	12:55	13:00
第3便 11:00まで	12:00	12:05	12:30	13:00まで	14:00	14:25	14:30
第4便 12:30まで	13:30	13:35	14:00	14:30まで	15:30	15:55	16:00

※ 途中には停まりませんので、御注意ください。

電門ダム行き (市街地→電門ダム)				市街地行き (電門ダム→市街地)			
予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金	予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金
第1便 8:30まで	9:30	9:35	9:50	10:00まで	11:00	11:15	11:20
第2便 10:30まで	11:30	11:35	11:50	12:00まで	13:00	13:15	13:20
第3便 12:30まで	13:30	13:35	13:50	14:00まで	15:00	15:15	15:20

※ 途中には停まりませんので、御注意ください。

鞠智城行き (市街地→鞠智城)				市街地行き (鞠智城→市街地)			
予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金	予約時間	乗客数	乗客料金	乗客料金
第1便 9:00まで	10:00	10:05	10:15	10:00まで	11:00	11:10	11:15
第2便 11:00まで	12:00	12:05	12:15	12:00まで	13:00	13:10	13:15
第3便 13:00まで	14:00	14:05	14:15	14:00まで	15:00	15:10	15:15

※ 途中には停まりませんので、御注意ください。

この情報を知らない人はたどり着けない＝行けない

デマンド＝「自治体」営 → ネットワークは分断

観光客＝土日祝日？ ← オフこそ強化要・・・どうするの？

「免許なくとも地域で生活可能」—ここまで本気になれるか(交通事業×地域×商店街)

北九州市枝光「おでかけ交通(やまさかタクシー)」

- 地域を見た事業者(地縁ベース)

⇔ 利用客・地域が動く仕掛け

協力と責任分担(市・地域・事業者)

自分たちで運営、を原則で制度化

＊他地域はここが弱く実験止まり

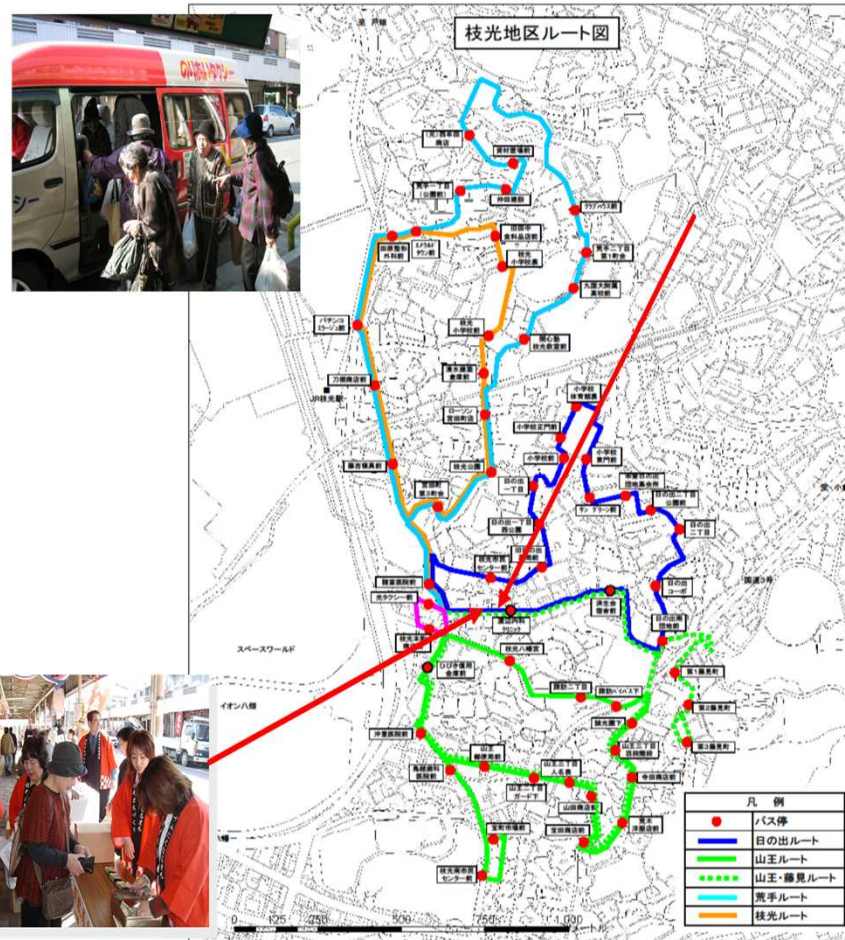
- 結果

商店街の振興(大型SCに勝てる)

劇場の誘致(銀行の跡地)

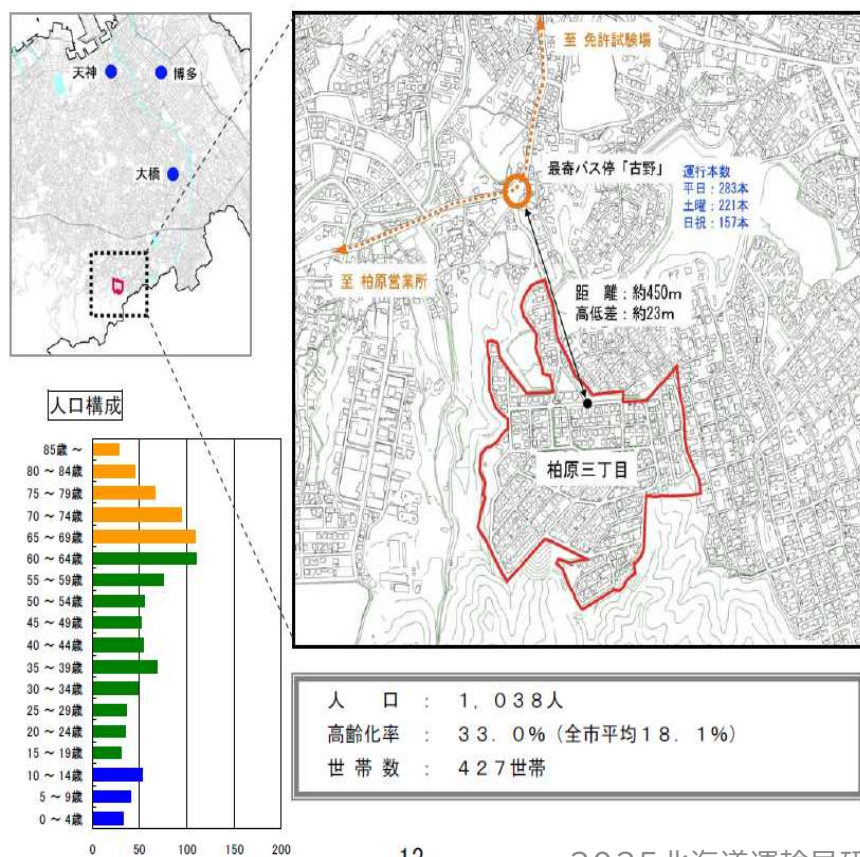
一般タクシーも利用増に

常客の見守り支援までつながる



みんなで、まとめ、つくりあげた典型 ～ 福岡市南区柏原3丁目地区 ～

○柏原三丁目地区の状況（人口データは平成24年9月末時点、住民基本台帳による）

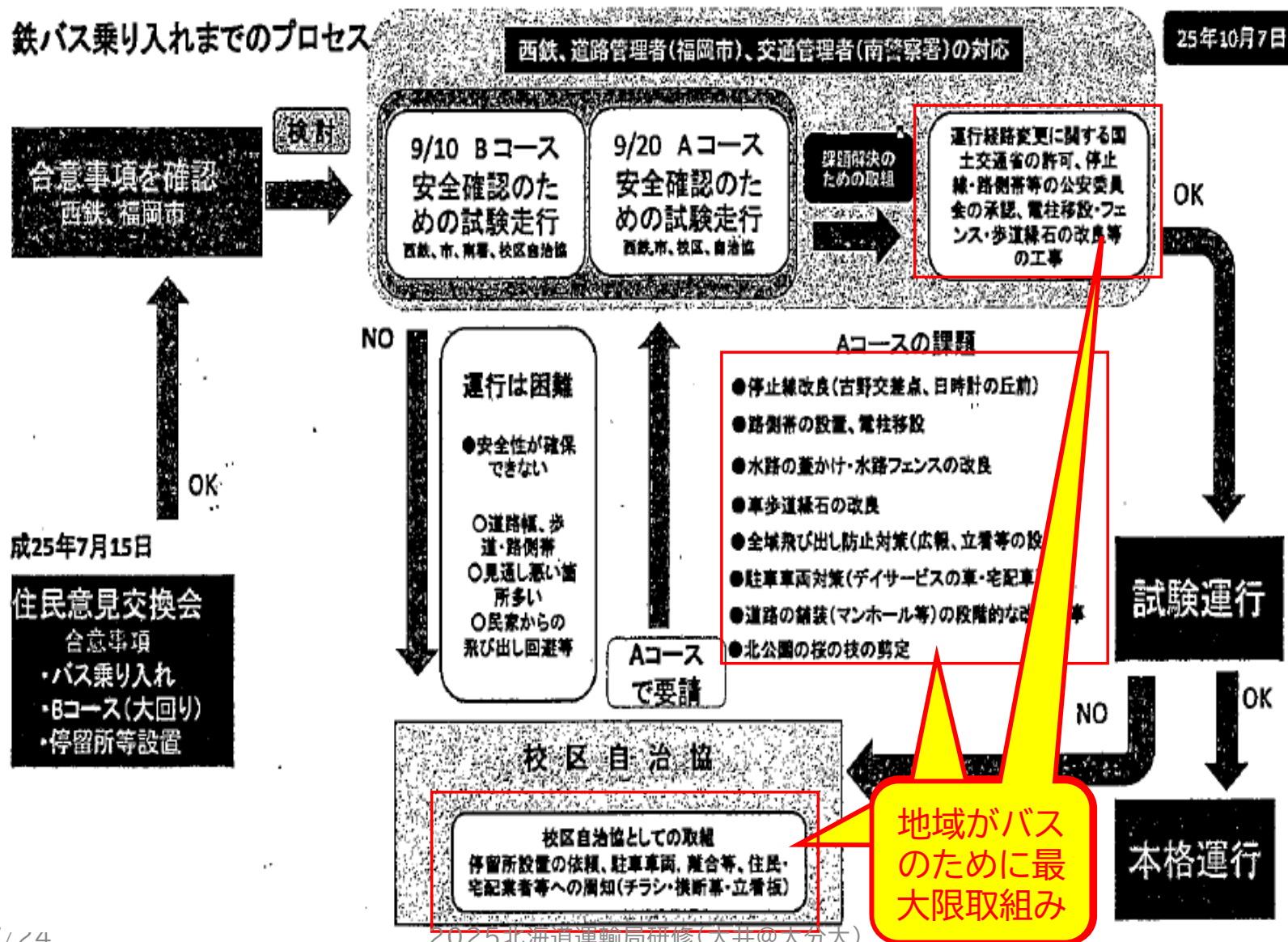


- ・ 地域、事業者、行政のタイアップ
- ・ 地域で利用意識醸成、取り組み
- ・ 1年の実証運行を経て本格運行へ
- ・ 既存資源活用が有効、の立証
- ・ 「要る」人が議論し、汗を流し、つくりあげたもの

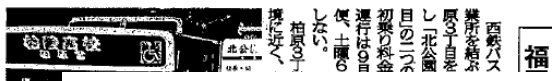
2025/07/24

2025北海道運輸局研修(大井@大分大)

鉄バス乗り入れまでのプロセス



「最寄りの停留所遠い」住民が誘致



柏原三丁目バス通信 No.3 柏原3丁目町内会
平成26年11月27日 会長 大淵 裕一

バス試行運行に関するアンケート結果

実施期間 8月27日～9月7日、回答票数 285/368 回答率 72%

問1. 試行運行バスを利用したことがあるか。 52.2%

問2. 運行して良かった点は。 バス停が近くなった

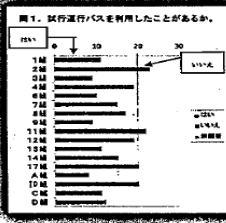
問3. 運行して良かった点は。 (上位3つ)
他の交通手段の方が便利だから
外出したい時間帯の便が少ない
他のバスへの乗り継ぎが不便

※一部抜粋。詳細は別紙します。

早いもので師走を迎えようとしています。試行運行も9か月目に入り毎週末に西鉄から送付される乗車実績は、4月当初よりも大幅に伸びています。これも利用される皆さんのご協力のおかげです。

アンケートの自由記述欄には、増し、バスの小型化、都心部への直行便、1行、乗り継ぎのためのダイヤ調整、1回ルートの変更、目録日の運行等要望が出ていました。

要望の多い南公園下までの巡回ルータがベストだと思います。今回の試行運行は柏原営業所から柏原営業所に回っている一部の便を柏原三丁目経由にしたものです。そのため大型バスとなっています。外回りコースは本格運行との課題です。



もっとバスの利用を！ 1日1世帯1回の利用が本格運行へつながる



柏原三丁目内へのバス乗り入れの試行運行にご協力いただきありがとうございます。

4月1日の乗り入れから5ヶ月が経過しました。しかし、バス運行の進行状況の安全面はクリアできても経済面では西鉄の経費負担(1台当たり5人)に満たない現状です。そのため10月からの本格運行には至っていません。

西鉄からは非公式に試行運行を来年3月まで半年間延長したいという回答を得ています。来年4月からの本格運行につながるよう柏原校区をあげて取り組みをすすめています。

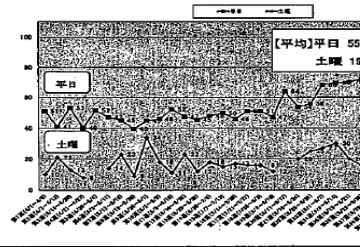
「ホシババス、本の花ガールズ、マルシェ、病院などによって、バスの中が3丁目の方々と知り合いの場になっています。バスがなくなると困ります。」 14歳 東さん

「通勤のため毎日柏原営業所から柏原三丁目まで利用している。上り坂なので重い荷物や買物の重いものは助かっている。できるなら17時台のバスがあると一層ありがたい。」 16歳 西村さん

「柏原営業所から乗り換えて毎日小笠原方面へ通勤。Nimocaカードで乗り継ぎ割引が利用できて経済的。乗りはバスを降りてから下り坂でとても楽。北公園→柏原三丁目の車道よりの福岡市内の道幅が狭いから、柏原一丁目2区小川さん」 8歳 藤井さん

「会社の帰りバスに乗っている。夜道は暗くて怖かったがバスに乗れば安心して帰ることができる。」

路線バス



往復ともバス利用 11月25日(火)シニアクラブ柏原会

新三浦酒造、兼合・解散の柏原3丁目シニアクラブ柏原会の日でした。参加者は44名で、清水寺(瀬高町)⇒花むら(佐賀県小城市史跡(佐賀市))に行きました。紅葉と美味しいランチ、そして佐賀のどけき楽しい一日でした。3丁目のバス停は朝8時前、そしてでいびました。

バスに乗って土谷さん宅のイルミネーション見学へ！
(北公園バス停を降りて東方向、1つ目角を右折7軒目4番)
去年よりバージョンアップされているようです。
「見に来たよ、ピンポイントで……」



地域のコミュニティ形成に寄与するバスネットワークを目指して 「柏原三丁目地区」本格運行いたします！

- 西日本鉄道では、試験運行として「柏原営業所～柏原三丁目～柏原営業所」系統を新設し、柏原三丁目地区にバスの乗り入れを行ってまいりましたが、平成27年4月1日(水)より定期化し、本格運行いたします。
- 平成26年4月から地区内にバス停を2箇所新設し、「福岡市地域主体の生活交通確保支援事業」の対象として試験乗り入れを開始した当該路線は、一旦同年10月に運行期間を延長し、本年3月31日までの期間限定で運行してまいりましたが、今回本格運行に移行する運びとなりました。
- これまで沿線住民の皆さまや福岡市と協力して、バス利用促進を促すチラシ配付や移動の実態を調査するアンケートの実施などに取り組んでまいりました。また、沿線地域のみならず、バスの利用状況などを伝える「バス通信」の作成やバス停への決起金、バスの時刻に合わせたバスを準備していただくなど、積極的に利用促進に取り組んでまいりました。その結果、利用者数を順調に伸ばし、昨年11月には目標人員を達成しました。地域の皆さまから路線存続への強い要望もあり、弊社としても充分利用が見込めると判断、地域のコミュニティ形成に当該路線が果たしている役割も考慮し、本格運行を決定いたしました。
- 本格運行開始にあわせ、新たに当該路線専用の「古野バス停」を新設し、このバス停を他路線との乗継ポイントとすることで、お客さまの利便性向上を図ります。
- 当社は、今後も地域の皆さまに愛され「選んでいただける」バスを目指すとともに、お客さまのニーズに沿ったきめ細やかな公共交通サービスの展開に努めてまいります。

■「柏原三丁目地区」本格運行開始について

【実施日】 平成27年4月1日(水)
【実施内容】 ①停車バス停の新設
新設バス停:古野バス停(福岡市)
②運行時刻の一部変更(平日、土曜)

【参考】「柏原営業所～柏原三丁目～柏原営業所」系統

【運行便数】 平日:16便、土曜:6便
【運賃】 170円
※身体障害者手帳をお持ちのお客運賃は半額です。
※幼児(小学生未満)につきましては、小学生未満の幼児2名まで※運賃のお支払いには、現金のほかご利用いただけます。

【運行の経緯】 平成26年4月 試験運行開始
※運行開始より半年間が「福岡市市」平成26年10月 運行期間延長
平成27年4月 本格運行開始



柏原三丁目線が本格運行

すると発表された。経路プランとされる乗客は、柏原三丁目バス停に降りる。柏原三丁目バス停は、柏原三丁目地区の中心部にあり、西鉄の試験運行の成果が、柏原三丁目地区のコミュニティ形成に寄与する。柏原三丁目地区は、人口の増加が著しく、生活の利便性を高めるため、運行時刻を一部変更し、運行開始。高齢化の進展で公共交通機関の重要性が増す中、成功モデルを示した。本格運行となるのは、柏原三丁目地区のコミュニティ形成に寄与する。柏原三丁目地区は、人口の増加が著しく、生活の利便性を高めるため、運行時刻を一部変更し、運行開始。高齢化の進展で公共交通機関の重要性が増す中、成功モデルを示した。本格運行となるのは、柏原三丁目地区のコミュニティ形成に寄与する。



三丁目の皆さん、本格運行には今更

ない方々の乗車がキポイントです。高齢化がすすみ、車を運転する人も増えてくるなか、住の利便性が一層高まってきています。試行運行のままだれば3丁目にバスが入ってくることは当然の間、今更

今までバスを利用されている方は引き続きご利用を、かつた方は少なくとも一度は三丁目のバス乗車体験を。平成26年8月27日

「2024年問題」は交通だけで考えない

—もはや高校(教育)も巻き込んで:定住の最低条件—

鹿児島県内の事例ですが

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

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



これだけやっても「乗務員不足」はまだ解消せず:マイナス幅は縮小も
一般バスの混雑: 下手すると重要顧客の客離れも
高校はなぜ対応しようとししないのか: 自治体だけでは無理
※沖縄の77番(名護～うるま間)通学バス問題もこれと同じ

地域のバスはもう限界…運転手不足で島の路線が廃止、困った町はNPOに白羽の矢を立てる

2024/10/13 16:00



交通 長島町 路線バス

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載かごしま地域交通第1部「ゆらぐ足元」①より)

平日の午前6時半ごろ、長島本島北部にある路線バスの起終点「平尾車庫前」から2台が続けて



拡大

NPOに注目するのではなく そこに住めるかの方に注目を(担い手がいつまで続くか)

東回りに乗るとバス停に止まるたび、制服姿の生徒が次々乗り込んできた。島の玄関口である道の駅近くの「だんだん市場前」までの乗客20人余りのうち、一般客は1人だった。東回りと西回りの2台は市場前バス停で合流。行き先別に数人が乗り換えると、それぞれ島外へと出て行った。

長島町内を巡る南国交通の路線バス(1日7～11便、観光兼用は除く)は9月末廃止になる。運転手不足やコロナ禍に伴う経営悪化が理由。10月以降は町が地元NPO法人・ながしま地域活性化推進機構に委託した代替バス運行となる。

町北部からバス通学する県立鶴翔高校(阿久根市)1年、西崎琥太郎(こたろう)さんは代替バス運行を喜ぶ。「親に毎日送迎してもらうのは難しいと心配だった。バイク通学は事故の恐れがあり、安全面からもバスがいい」

2025/07/24

誰か乗る、いつか乗る…「そんな発想では地方のバスは消えます」先細る公共交通に地元自治体が危機感

2024/10/14 07:00



交通 観光 南さつま市 加世田 武家屋敷

地域住民の移動を支える公共交通機関が細ってきている。人口減や過疎化に加えて、新型コロナウイルス下での行動制限に伴う利用減も追い打ちをかけた。鹿児島県内も例外ではない。自由に動ける態勢づくりへどうすればいいか。地域公共交通の在り方を考える。(連載かごしま地域交通第1部「ゆらぐ足元」③より)



見出しに注目 こういう発想が自治体にほしい

「誰か乗るだろう」「いつか乗るだろう」では、お近くのバス停・バス路線はなくなってしまいます。南さつま市はホームページに掲載する公共交通時刻表で、交通体系存続への危機感を表す。路線バスが約1.3億円(年間)、コミュバスと乗り合いタクシーが計約4500万円の公的支援を受けて維持されている旨の説明もある。

昨年12月版に載ったのはコミュバス6路線、乗り合いタクシー4路線。今年7月版には再編したコミュバス4路線を掲載。タクシーは倍増の8路線で、利用が低調なコミュバスからの転換が進んだ。

将来へ向けた施策にも着手する。24年度は国の補助を受けて県内初の自動運転バスの社会調査を予定する。オペレーターが乗ったバスを市街地で走らせ、住民ニーズを探る。「既存の手段も新しい取り組みもともに重要」と担当者。新手法を公共交通への関心を高める機会と捉えている。

2025北海道運輸局研修(大開@大分大)

51

しゃれがしゃれでないのが今の地域公共交通 —まとめにかえて—

◎「ねば」をやらないで、してはいけないもの(ギブアップすべきもの)
を「ねば」しているのが現状では？

～ 残念ながら、その歴史を繰り返している：何とかならないか？

- ・ 担当間の引継ぎと対話・勉強不足→議論にならない、手間がかかる(空白発生)
- ・ 事業者・担当者双方の「意欲」欠如→ 不幸の始まりに(空白増加)
- ・ 「局所的」な問題解決ばかり「ねば」しすぎてないか？：新制度飛びつき、住民支援の動きの過剰な支援、ライドシェアの極端な推進、などなど

👉 このまま交通計画をアップデートしても、本質が全くアップデートしていない？：本質にかかる「空白」こそ解消せ「ねば」

＝そのために「あきらめず」地域での取り組みが肝要です

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://www.tb.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://www.tb.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

(九州運輸局)

https://www.tb.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(2025は札幌で9/13-14、2025は検討中) 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

国の政策の紹介

高齢者免許返納促進事業活用の手引き



- 九州では豊後大野市・延岡市・唐津市の事例と、親孝行タクシー(熊本人吉のつばめタクシーが協会代表)の事例が紹介
- 輸送手段の選別方法なども簡単に解説(適材適所の必要性)しつつ、利用者(高齢者)目線を大事に施策のヒントを掲載
- URL

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001893888.pdf>

ご清聴
ありがとうございました

連絡先(メールでお願いいたします)

大分大学経済学部門 大井 尚司
ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

2025/07/24

2025北海道運輸局研修(大井@大分大)

