

2024 年度リレーレクチャー

地域課題への対応方策

香川高等専門学校
宮崎 耕輔

- I はじめに
- II 地域公共交通計画を活用すべき
- III 地域課題への対応方策
- IV まとめにかえて

2

本講義の課題

- 本講義を受講して、もっとも興味を持ったことについて、その理由とともに、論理的に説明してください（400字以内）。

- I はじめに
- II 地域公共交通計画を活用すべき
- III 地域課題への対応方策
- IV まとめにかえて

3

4

本日のテーマに入る前に

5

今、おかれている状況（日本、世界）

経験したことのない社会

世界初のことが多くなっている。

例) 異常気象、少子高齢社会、人口減少社会等

自分で考え、自分で判断し、自分から行動する

様々な価値観・国籍等の仲間との協働、そして成果

グローバル社会になり、国を超えた連携が必要、特に日本はジェンダーの問題等世界的に見て遅れている

例) 多様性、様々な経験への積極性、論理的コミュニケーション

今は、地域の行事、地域活動等に参加し、協力する

世界的課題への関心、解決への使命感

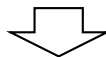
グローバル人材に共通していること

社会への関心。特に、その一歩となる身近なところへの愛着

6

本日のテーマ 「地域課題への対応方策」も同じ

- **世界初のこと**にチャレンジしている
 - 教科書（マニュアル）は存在しない
 - 先進事例など存在しないと思ったほうが良い
- **地域によって解答が異なる**と思われる
 - 金太郎飴のような方法では対応できない



自分で考え、自分で判断し、自分から行動する

ことが強く求められる！

7

本日のテーマ 「地域課題への対応方策」とは

事例紹介ではなく、方法の例示
理解が難しい場面が少なくない

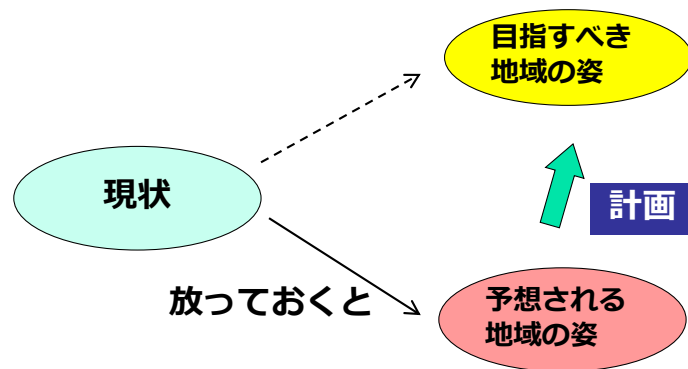
8

本日のテーマ 「地域課題への対応方策」

- 「地域課題への対応方策」とは
 - 計画立案のステップが参考になるのでは. . .
- 計画立案手法の手順をご紹介することに

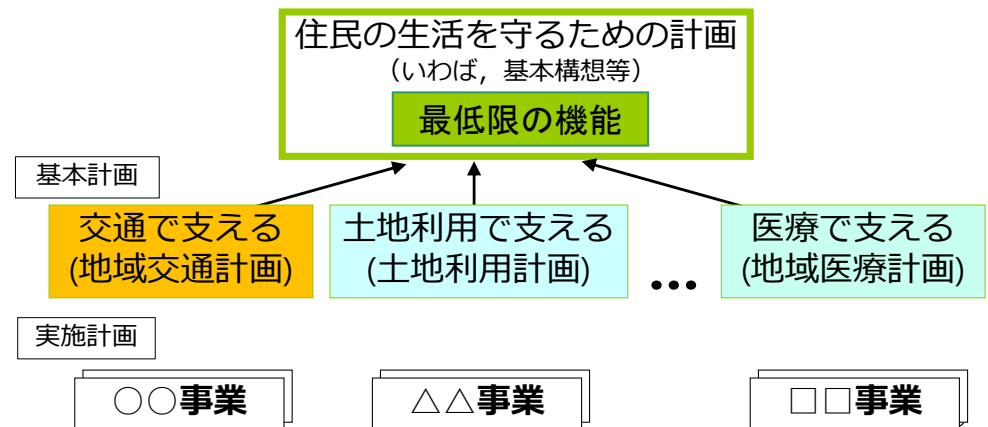
- I はじめに
- II **地域公共交通計画を活用すべき**
- III 地域課題への対応方策
- IV まとめにかえて

『計画』とは？



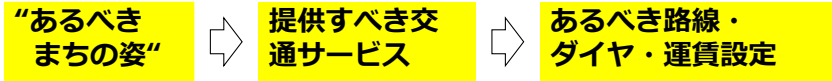
下位計画としての地域公共交通計画

- 『地域公共交通計画』は単独では存在し得ない。
- 上位の『まちづくり計画（自治体が目指す姿）』のどの部分をどのような交通で実現するかを示したものが『地域公共交通計画』。



下位計画としての地域公共交通計画

明らかにすべきは



しかるのち、**民間事業者に委ねるべき部分は委ねる**との考え方をとるべき。

活性化すべきは「地域公共交通」ではなく「地域社会」!

地域公共交通計画の策定範囲

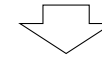
“交通圏”単位が望ましい

13

出典：神戸大学名誉教授喜多秀行先生作成図より宮崎が加筆

地域公共交通計画策定が必要!

- 地域公共交通計画（公共交通に関する基本計画（マスタープラン））は、法定計画（地域公共交通計画）等が該当。
- これらの計画は、**関係者の合意を描いたものであり、担当者が異動になった際には、いわば前任者からのバトン**のようなもの。



公共交通の整備には、「地域公共交通計画」が必要!

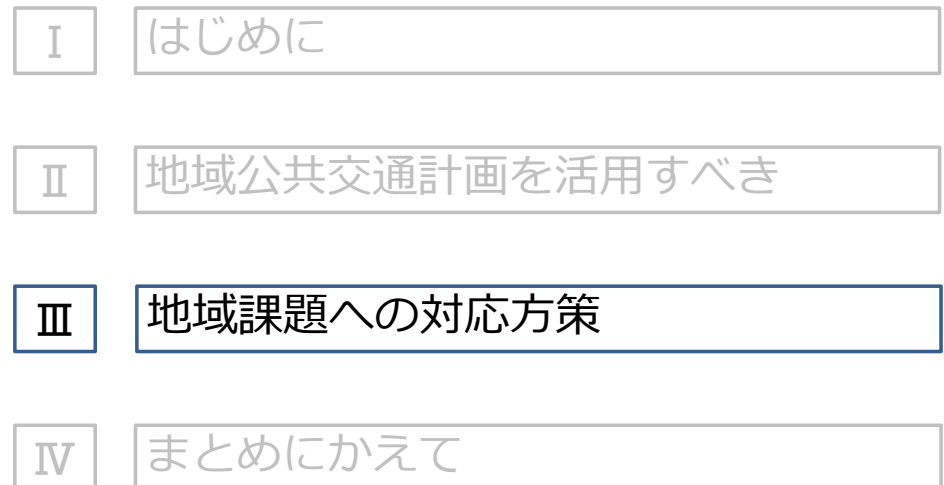
- 何のためにこの事業をやっているかが、誰がみても、簡単に理解することが可能なように作成することがポイント!

14

最近の計画立案に対する懸念

- 国庫補助金を確保するために計画立案がなされる傾向が強まっているのでは？
- 人材不足、資金不足のため、地域課題の抽出が難しくなっている。
 - 発注者の問題
 - ・ 財源不足のために、コンサルタントに発注できない。
 - ・ 人材不足のために、コンサルタントに指示がだせない。
 - 受注者（コンサルタント等）の問題
 - ・ 受注金額が小さいため、力を注げない。
 - ・ 人材不足（人数（マンパワー）ならびに技術力）

15



16

書籍のご紹介

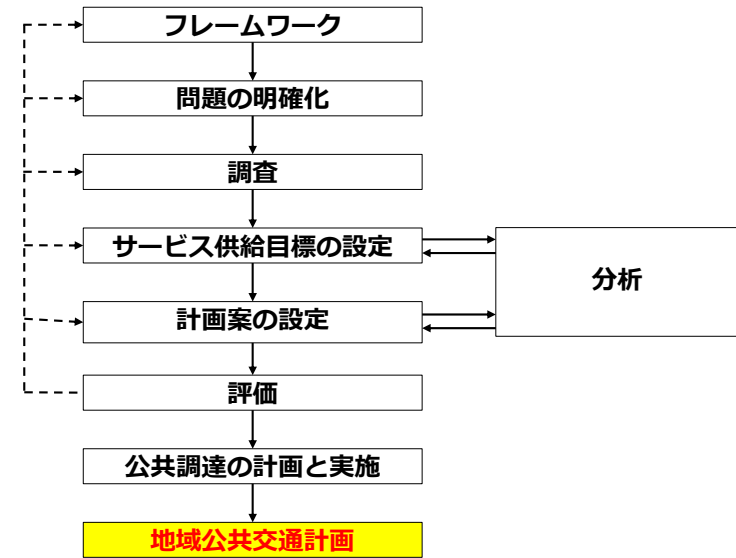


- 土木学会(編) :
- バスサービスハンドブック 改訂版
- 令和6年1月

バスサービスハンドブック 検索

地域公共交通計画の策定プロセス

[バスサービスハンドブック改訂版より]



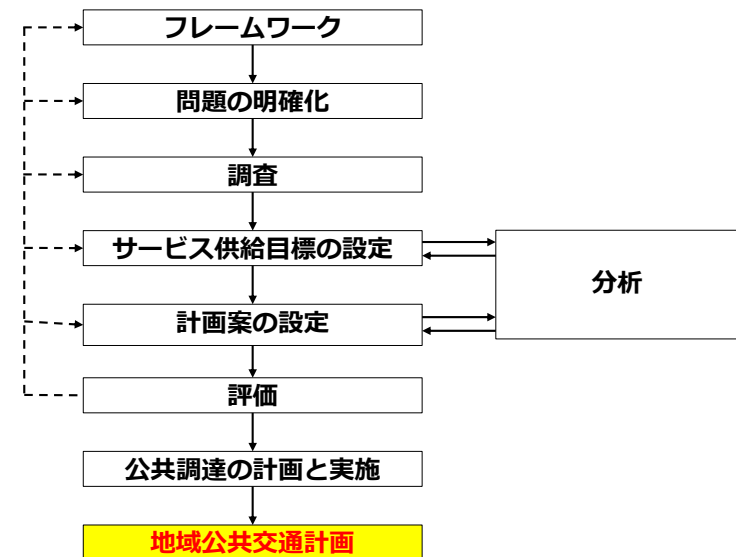
以降では、

地域公共交通計画の策定プロセスを
援用する形で

地域課題への対応方策

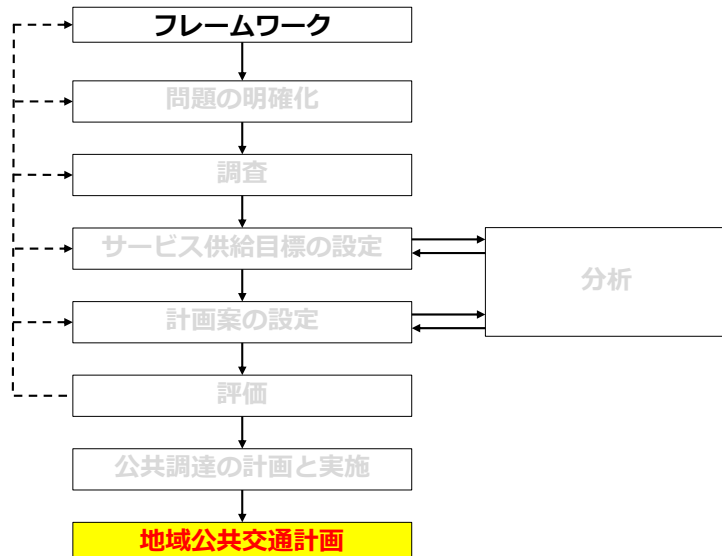
地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



21

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

フレームワーク

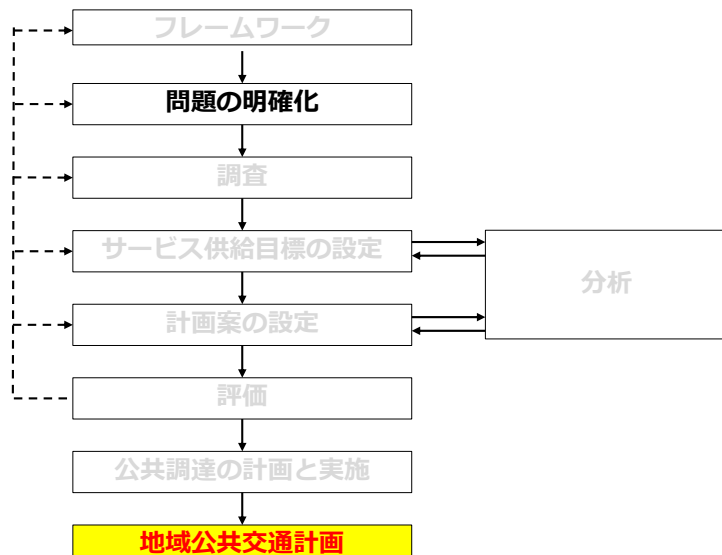
- 計画策定主体，実施・協力主体
 - 計画実施主体と事業実施主体は異なる
- 計画期間
- 計画地域
- 目指すべき地域の将来像
- 計画目標
- 地域公共交通の分担領域

22

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



23

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

問題の明確化

- **現状から推察される将来展望と将来の目指すべき姿との乖離状況を把握する**
- **把握すべき現状の例**
 - 地域の人々の日常生活の状況
 - 地域の交通実態
 - 人口分布や施設の分布
 - 人々の活動機会の現状
 - 地域の抱えるその他の問題
- **将来の趨勢展望**

24

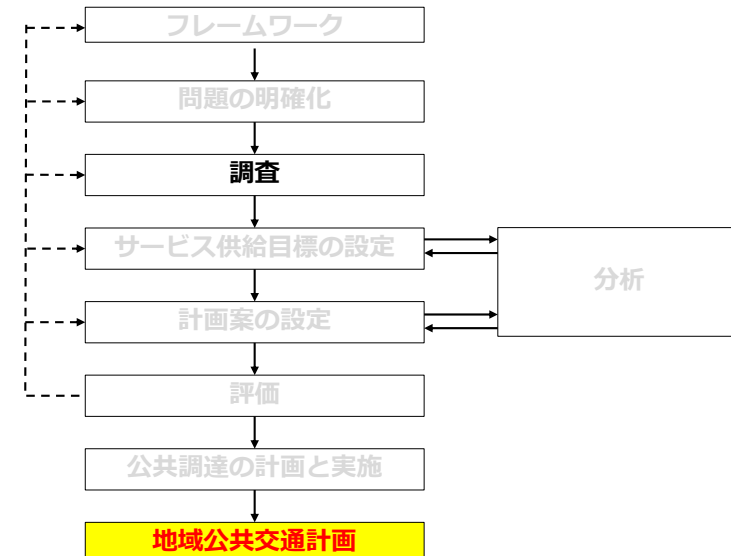
出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

「問題の明確化」, すなわち「地域課題の明確化」

- 「**地域課題の明確化**」が極めて重要！
- 新技術を導入することが目的化していませんか？
 - AIデマンド
 - 自動運転

25

地域課題への対応方策 [バスサービスハンドブック改訂版より]



26

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

調査

- 大きく3つの対象がある

地域特性

需要側の特性

供給側の特性

27

調査（地域特性）

- **地域交通をとりまく環境**
 - 地理的条件, 気象条件等
- **属性別居住地別人口分布**
- **道路ネットワークおよび交通サービスの状況**
- **活動機会の獲得地点の列挙**
 - 通院, 買物などの行先となっている地点
 - 交通結節点など
- **交流構造**
 - どの地区間にどれだけの移動が生じているか

28

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

その他，地域特性の状況

●地域によって異なるため，その地域独特の状況を把握する必要あり

－ 例)

- 小学校の統廃合により，子供たちを小学校まで送迎しなければならない
- 高校の部活動が複数校での合同となったため，通っている学校以外の場所への送迎が発生
- 鉄道利用について，駅勢圏が広い
 - － フィーダー交通が必要？

29

生活実態の把握内容例

●活動目的別に行先を確認

- － 以下の目的について，行くとしたら，どこに行っているか。
 - 通勤，通学
 - 買物
 - 通院先
 - **趣味・娯楽・習い事などの行き先**
 - その他
 - － 地域の事情にあわせて

※意外かもしれないが，自動車を自由に利用できる人の行動が，その地域の真の移動ニーズである可能性が高い

31

調査（需要側の特性）

●生活実態の把握

- － 外出を伴う生活の実態をアンケート調査等によって把握
- － 以下を明らかにする役割を担っている。
 - 地域が抱える問題
 - 人々の活動ニーズ
 - 現行の公共交通サービスの改善の方向

●移動の能力，支払い能力の把握

- － バス停までの歩行能力，車両への乗降能力など

●支払い意思の把握

- － 利用者のみならず，非利用者においても納税という形での負担に対する意思の確認も必要

30

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

調査（供給側の特性）

●交通事業者等

- － 地域の公共交通の担い手としてどのような事業者や組織が存在するかをあらかじめ調査する

●「地域資源」の保有状況

- － 適切な事業者が存在しない場合に備え，活用可能な地域資源を確認しておく

●費用負担構造

- － 運行費用の負担者は，利用者，自治体，沿線の地域など。
- － これらの負担者の負担割合や負担額という費用負担構造を実態に即して明らかにする必要がある。

●費用構造

32

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

例) 供給側の事情

●現状の確認

- ドライバーの状況
- 車両の状況
- その他, 運行事業者をとりまく状況など

●地域内に存在する供給可能な主体等の確認

- タクシー事業者等移動サービス事業者
- 社会福祉協議会, 医療法人, ボランティア団体等

33

地域課題の抽出が極めて重要!

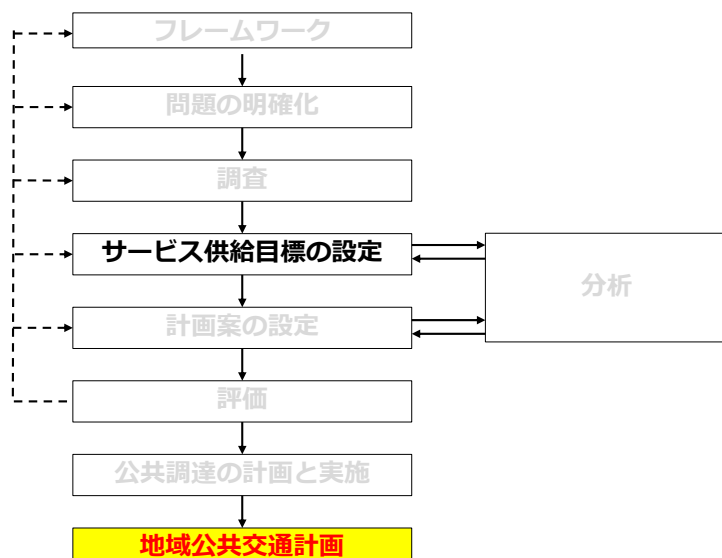
●課題を抽出するためには, 現状を適切に把握する必要がある.

- 現状から, 何が課題なのか. について, 検討をする必要がある.
 - ・関係者で情報共有しながら, 共通認識で進めるのがベスト!
 - 利用者の立場
 - 非利用者の立場
 - 運行事業者の立場
 - その他関係者の立場 など
- しかしながら, 最近ではこのような時間の確保ができない場合が少なくない.

34

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



35

出典: 土木学会 (編) : バスサービスハンドブック改訂版 (2024)

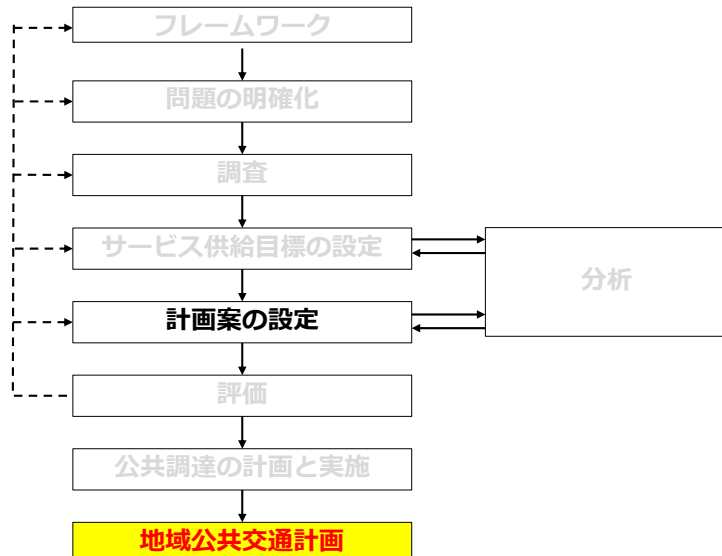
サービス供給目標の設定

- 保障の対象とする人々・活動の選定
- 活動機会の獲得地点の選定
- 活動の保障時間帯・期間の選定
- サービス水準マトリクスの作成

36

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



37

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

計画案の設計

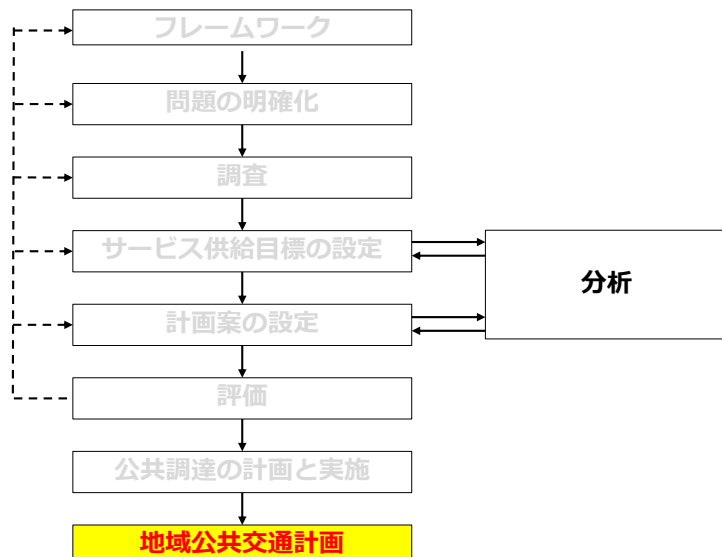
- **路線網計画案**
 - 路線網体系
 - 輸送手段と運行形態の選択
 - 停留所の位置
- **運用計画**
 - ルート選定
 - 運行ダイヤ
 - 運賃／費用負担方式
- **調達方式**
 - 公的支援資金の財源調達

38

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



39

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

分析

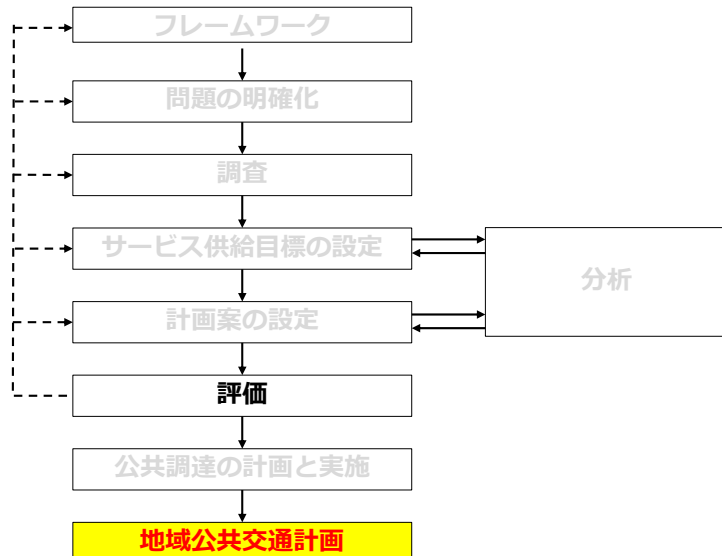
- 活動機会の保障水準の時空間分布
- 顕在化する利用者数の予測
- 供給コスト
- 費用負担，維持可能性
- 地域への影響

40

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



41

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

評価

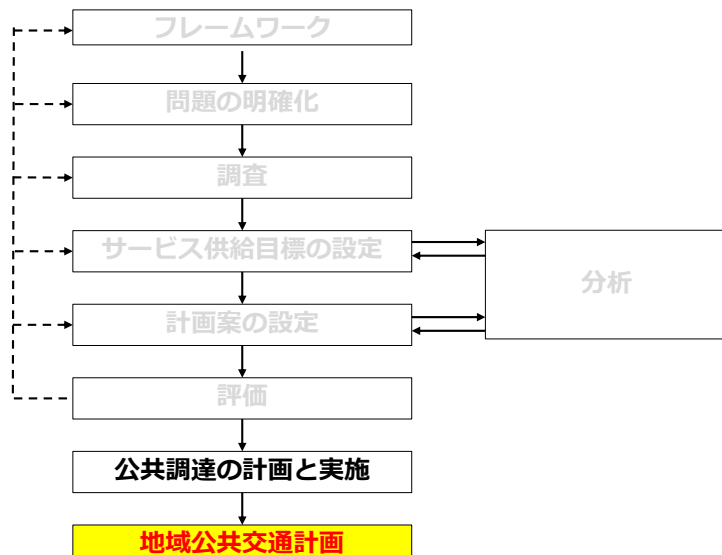
- 計画目標の達成水準
- 受益と負担に関する地域の選択
 - 費用負担額が適切か否かを判断するために、わかりやすい指標で基準化
 - 指標の例
 - 1乗車あたりの運行費用と運賃の比率
 - 税金による負担も含めた一つの路線の運行に対する住民一人あたりの年間負担額
- 感度分析
- 検討に含めなかった評価項目に関する吟味

42

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

地域課題への対応方策

[バスサービスハンドブック改訂版より]



43

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

公共調達の計画と実施

- 採算・不採算路線の仕分け
- 運輸事業者への路線割り付け
 - 地域の公共交通を担う意欲のある運輸事業者に割り付ける
- 契約

44

出典：土木学会（編）：バスサービスハンドブック改訂版（2024）

とはいうものの. . .

45

こんなことはありませんか？

●突然、首長から

- 自動運転を導入したいから、なんとかしてほしい
- AIデマンドをなんとかして導入してほしい. . .
- など. . .

●このようなリクエストがあれば.

- 策定されている「地域公共交通計画」にて、以下を確認
 - ・地域課題が何か？
 - ・提案されたものを導入して、どんな地域課題への対応が可能か？

46

手段を目的化しないこと！

●確認した後に、課題解決につながると判断したら

- 提案されたものを導入できるように、動いてください.

47

手段を目的化しないこと！

●課題解決につながらないと判断したら.

- 断固、反対してください.
- その際、きちんとした根拠が必要
 - ・例) ある自治体の事例
 - 首長が、自動運転の導入を. . . と言ってきた.
 - 担当者は、反対の立場をとっていて、しばらく、首長に反対の説明をしていたが、対応しきれなくなり、その地域公共交通活性化協議会会長の宮崎に相談してきた.
 - 宮崎から、「自動運転を導入することで、〇〇の自治体のどの課題解決をしようとしているのか. そのために、どこに導入するのか. という視点で考えたところ、導入する必要がないと思いますが. . . 」と回答.
 - その担当者も同意.
 - その後、立ち消えに. . .

48

勘違いしないでほしい. . .

49

重要な視点

- **自動運転, AIデマンド等のあらたな取り組みを否定しているものではない.**
 - 導入しても良いと考える.
- **しかし, 山積する地域課題, また財政事情も厳しい状況を踏まえると, 効果的なものを導入したい.**
- **先ほどの自治体の事例から,**
 - 何をしたら良いかわからないのではなく, 課題が見えており, その課題解決に取り組んでいる最中だった.
 - このような状況で, さらに新しいことをやると, 担当者が疲弊するだけで, 真の課題解決につながらない. という見立て.

50

以上より

51

地域課題への対応方策

- 場当たりの対応するのではなく
- 「地域課題」が何かを明確化した上で,
- 適切な対応方策を見出し,
 - 必ずしも一つとは限らない
- 実践していく
 - これをすれば良いというものはない
 - 試行錯誤が続くと覚悟する必要あり

52

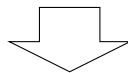
- I はじめに
- II 地域公共交通計画を活用すべき
- III 移動手段の確保にむけて
- IV **まとめにかえて**

**本題からそれますが．．．
結構，大切な前提をご紹介します**

日本の公共交通

●高度経済成長前

- 道路整備が行き届いていない
- 人々が移動するには，徒歩，自転車，公共交通に頼らざるを得ない。



徒歩，自転車では難しい移動距離の移動

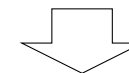
公共交通1択

みんなが利用するため，
運賃収入のみで儲かる産業として発達

高度経済成長期以降の日本

●自動車が庶民に普及

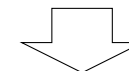
- 自動車は非常に便利



公共交通が担っていた移動が，
自動車（マイカー等）にかわってきた

最近では，徒歩，自転車が担っていた移動も自動車に
(自動車分担率が驚異的な数値に)

例) ゴミ出しに自動車で



公共交通の利用者が減少

公共交通事業者は，運賃収入のみで利益を出すことが難しくなる

資本主義の考え方による公共交通

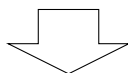
●資本主義の考え方

– 利益追求型を重視

●公共交通事業者は、コストカットによる対応をしていく

– いわゆる、**経営努力**

• 多くの日本国民に支持される



結果、サービス水準が低下

より不便な公共交通に

57

公共交通に対する根本の問題意識

●資本主義の考え方

– 売れて儲かる商品しか作られない。

– みんなに必要なものであっても、儲からない商品は作られない。

– このような活動によって、経済が成長する

●儲からない公共交通は、資本主義の考え方で進めてもよいのか？

– 企業のコストカットや儲けの対象にしてしまっても良いのか？

– 公共交通は公共性が高いといえるか？

58

いきすぎた資本主義への対応

社会主義的発想

- ◆ すべてを国、地方自治体等が管理
- ◆ いわゆる公営



- ◆ 非効率になりやすい
- ◆ 政治家や政府の意向に左右されやすい
- ◆ 地域にとって望ましい方向に進むかは微妙

コモン型社会*

(社会主義と資本主義の中間)

- ◆ 自治体、企業等
 - ◆ 市民も含めてみんなで管理
- (脱成長コミュニズム)



- ◆ これまでにない発想
- ◆ 関係者が所有者であるという発想で取り組む
- ◆ 地域になじむまでに時間を要しそう

英国における「We own it」の取組み

資本主義的発想

- ◆ すべてを市場が管理
- ◆ いわゆる民営



- ◆ 儲かる路線しか維持されない
- ◆ 真に持続可能な社会の実現が可能かは微妙

59

※斎藤幸平：人新世の「資本論」より

公共交通への対応方法

2002年の道路運送法の改正以降、公共交通は地域で検討するものと舵をきられた公共交通は、

地域独自の発想で進めてよいことになっている

●「コモンの自治」の発想が強く求められる

– 短期的な利益の視点ではなく、行政、企業、住民等関係者が一体となって、まちのあり方を考える。

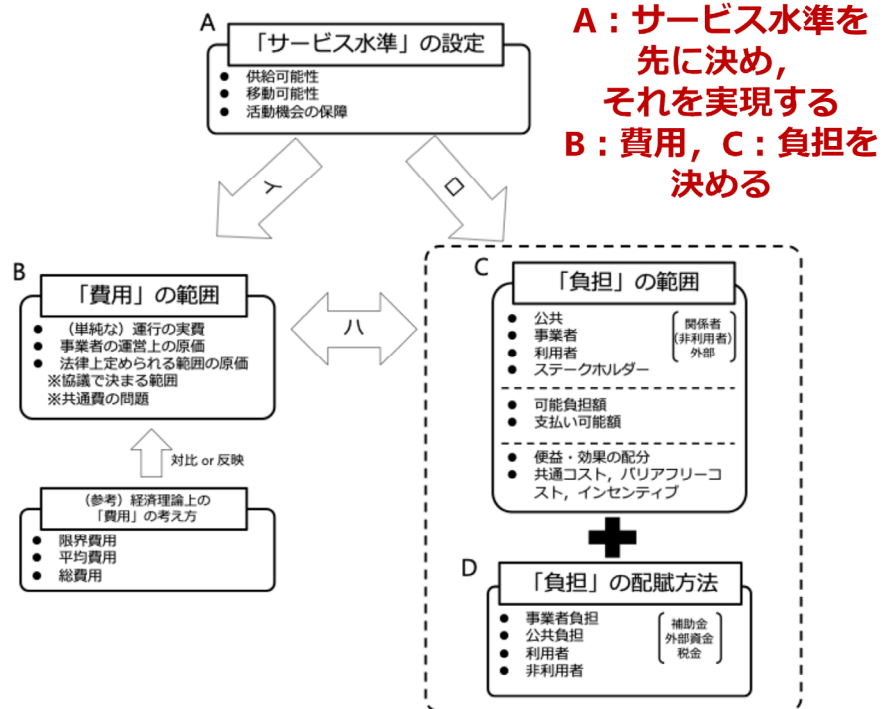
– 当事者任せにするのではなく、**共事者**という考え方で関わりもOK。

※斎藤幸平：人新世の「資本論」より

いわゆる、「連携」、「共創」など、これまで言われてきたこと

※「協議運賃」については、このような発想で進めるべきとの思惑があったが...

60



Source: 宮崎 耕輔, 加藤 博和, 大井 尚司, 喜多 秀行, 遠藤 俊太郎; 公共交通プライシング手法の概念整理, 土木計画学研究発表会・講演集, Vol.66, ss6 (4p), 2022年11月11日-13日. 61

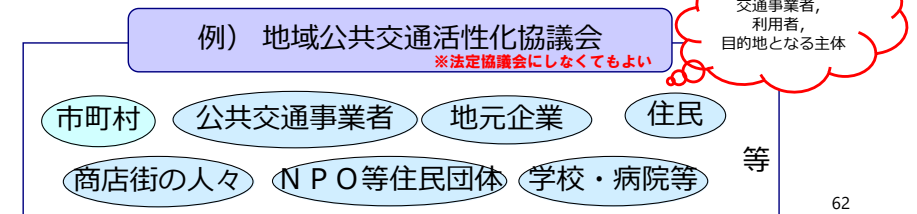
地域公共交通の取組みには

「コモンの自治に近い？」

地域の将来ビジョンが明確であるという前提

- 地域公共交通計画立案が必要
- 関係者の合意形成
- 役割分担の必要性 (“餅は餅屋にまかせる”という発想)

専門家に気持ち良く行動してもらう環境づくり



62