

半田市地域公共交通会議 (16/05/30)

SusCoDe 名古屋大学大学院環境学研究科附属  
持続的共発展教育研究センター



**半田の地域公共交通を  
生まれ変わらせるために  
何が必要か？**

地域公共交通フロテューサー  
名古屋大学大学院環境学研究科准教授  
知多交通圏タクシー準特定地域協議会会長  
**加藤博和**

### 地域公共交通とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律  
(2007施行、2014大きな改正)

#### 地域公共交通(2条1)

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光  
旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段  
として利用される公共交通機関をいう。

#### 公共交通事業者(2条2)

- イ 鉄道事業法による鉄道事業者
- ロ 軌道法による軌道経営者
- ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者  
及び一般乗用旅客自動車運送事業者
- ニ (略)
- ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
- ヘ (略)

## 持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (活性化再生法4条)

- **国**: **情報**の収集・整理・分析・提供、**研究開発**の推進、**人材**の養成・資質向上
- **都道府県**: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。**必要があると認めるときは**、市町村と密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
- **市町村**: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ**主体的に**地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に**取り組む**
- **公共交通事業者等**: 旅客運送サービスの**質の向上**、地域公共交通の利用を容易にするための**情報提供・充実**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

2

## 「いつまでも、あると思うな、バス・タクシー」 -バス・タクシーが商売として成り立たない時代-

- 「交通事業者がサボっている」わけではない
- 以前は、路線バス・タクシー事業は運賃による採算確保が常識(日本だけ)であったし、法律もそれが前提となっていた(旧国鉄や名古屋市営地下鉄・バス含めて)
- しかし現在は、バス事業は全国の大半の地域で運賃だけでは維持できない(利用者数1970年比1/4以下)
- 最近では、大都市以外のタクシー事業も維持が困難に

**理由: 利用者が少なくなったことに尽きる**  
**モータリゼーション進展 → クルマ依存生活に**  
**それに対応できないバス・タクシーサービス**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

3

**クルマはたしかに便利だけど・・・**  
**-今日的な地域公共交通の付加価値とは-**

- 1. モビリティ・ディバイド(移動制約者)の発生**  
 ...クルマが使えるかどうかで、暮らしぶりが全く違う  
 送迎してもらえばよいとはいえ、自力で通学・通院できないような地域では安心して暮らせない。これでまちが生き残っていけるのか？
- 2. クルマに頼った社会構造の行き詰まり感**  
 ...クルマ社会による地域コミュニティ分断・衰退  
 「乗合」によって「コミュニティ」を守り、つくりだす  
 歩かないと不健康。生活習慣病増加。PPK(ピンピンコロリ)にならず
- 3. 地域づくりへのマイナス**  
 ...クルマ依存による中心市街地空洞化と郊外スプロール  
 まちのかたちは発散、土地を浪費、維持・防災コストもかさむ  
 個性(地域らしさ、景観、風土)を失い、賑わいも軸も核も生まれない
- 4. 地球環境・エネルギー面からも必要に**  
 ...「乗合」による環境負荷削減・省エネ

**だから「だれでも乗れる」公共交通は必要(社会的意義がある仕事)**  
**しかし、上記1~4は「外部経済効果」(代金を払ってもらえない)**  
**市場原理ではうまく供給できないので、地域で支える仕組み必要**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30 4

**地域公共交通維持は「健康保険」のしくみと同じ**

**赤字路線を維持するためには**  
**当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない**

- 一般に、コミュニティバスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助<時には協賛金・負担金>が必要  
 (住民1人あたり数千円) → **保険料**
- コミュニティバスを安い運賃で利用する  
 (ワンコイン<100円>運賃など) → **自己負担**

**保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか**  
 (多くは自己負担が1~3割程度)

**これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか**

- 基本は「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めること
- **負担してこそ、責任も参画意識も生まれる**  
 (この中身を議論するのがこの会議です)

名古屋大学 加藤博和 16/05/30 5

## 公共交通を「くるり」と変える

-澄んだ目で「現場」を見て固定観念にとらわれず現場を変える-

### お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供

- 見かけでなく本当のニーズとは？(固定観念を取り去る)
- 安全を大前提に、移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす

### お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供

- 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
- そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
- 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う気になるには何が必要かを考える
- それが収益を、給料を高くすることにつながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、  
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける(パートナーシップ)**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

6

## 「コミュニティバス」は救世主たりえたか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」  
(1995.11運行開始)

現在では全国の半数近くの  
市町村が運行

→ しかし、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な  
「巡回バス」が広がる原因に(最近ではデマンドでも…)

→ **市町村が丸抱えすることで住民・事業者がモラルハザードに**

→ **さらに、路線バスとコミュニティバスが全く別の二重体系に**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

7

### 「企画・運営」と「運行」の分離

自治体 : 企画・運営(委託)

交通事業者: 運行(受託)

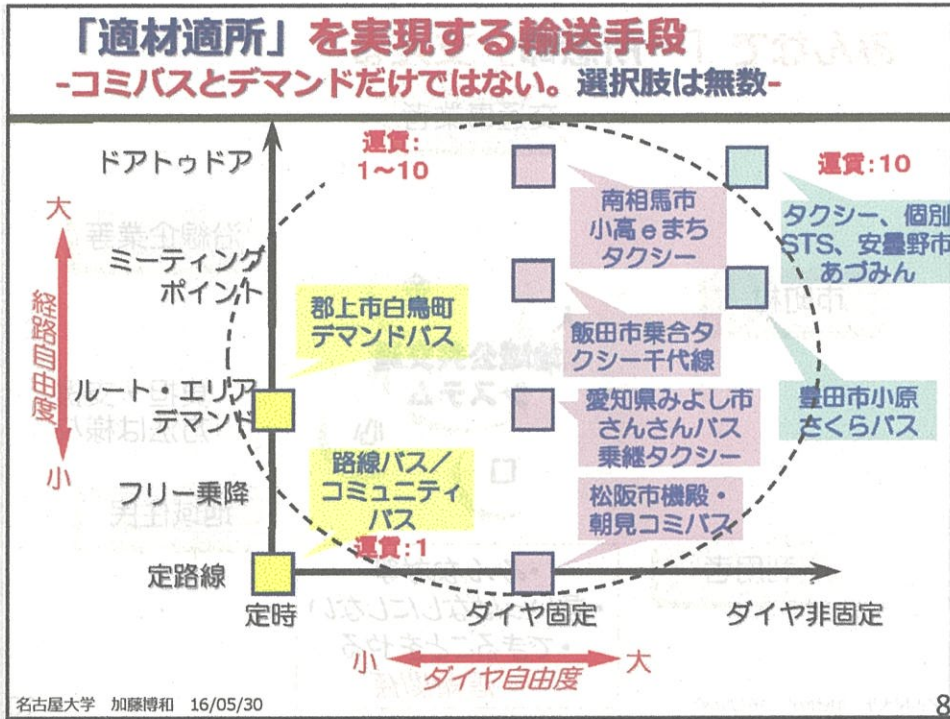
→ 公営交通のように事業収支・  
リスクに煩わされることがない

• それによって可能となった

新しい基本コンテンツ設定

小回り循環、停留所間隔200m、  
小型バス、100円運賃

→ 地域に合った「わかりやすく」  
「使いやすい」公共交通を実現



### 地域が主役となって「おでかけ」(移動) 手段をつくり直す時代へ

- お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る -

公共交通が**必要な理由**、それを公的に維持する必要性を「**地域自ら**」明らかにする

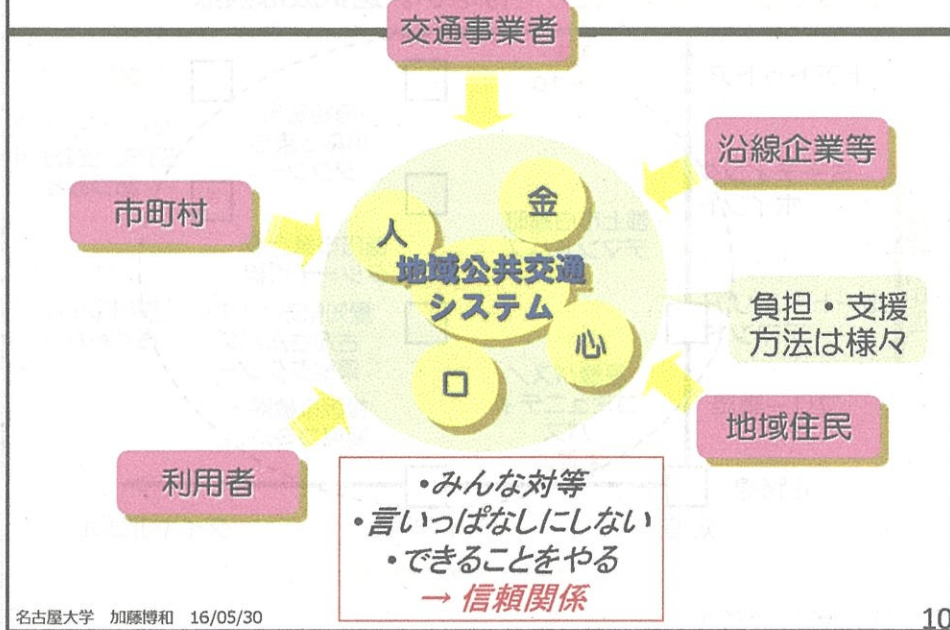
それをどのように**具体化**するかを「**地域自ら**」考える (たくさんのやり方を検討できる時代に)

それを誰がどう**支える**のかを「**地域自ら**」決める

- 「おでかけ」の保証水準は、地域・自治体が自ら決め、実情に合わせコントロール
- 「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える際の大事な要素(地域全体の方向性を考える必要)
  - 「おでかけ」政策は自治体の重要な仕事
  - その「サポート」は国の重要な仕事

名古屋大学 加藤博和 16/05/30 9

# みんなで「一所懸命」支える



## 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議 「地域公共交通会議」

**地域公共交通会議**

**【主宰者】**  
市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

**【構成員】**  
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局（又は支局）、旅客自動車運送事業者（又はその団体）、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等（地域の実情に応じて）  
（※事業によって構成員を変更して分科会形式とすることも可）

**【目的】**  
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運送バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定  
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明（地方運輸局において審査）

**事業者へ委託することになった場合**

新4条に基づく乗合事業者による運送（旧21条コミバス等含む）  
＜事業認可又は事業計画変更認可＞

- 運賃認可の届出化
- 道路管理者・警察への意見照会の簡便化
- 標準処理機関の短縮  
・路線変更認可の迅速化 等

**事業者によることが困難な場合**

79条（旧80条）に基づく自家用自動車による有償運送（市町村運営バス）  
＜登録（更新制）＞

- 輸送の安全・利便の確保  
・一定の講習の修了（運転者）  
・運行管理体制、事故処理体制  
・運送の対応の掲示義務 等
- 事後チェック  
・事業改善命令、行政処分 等

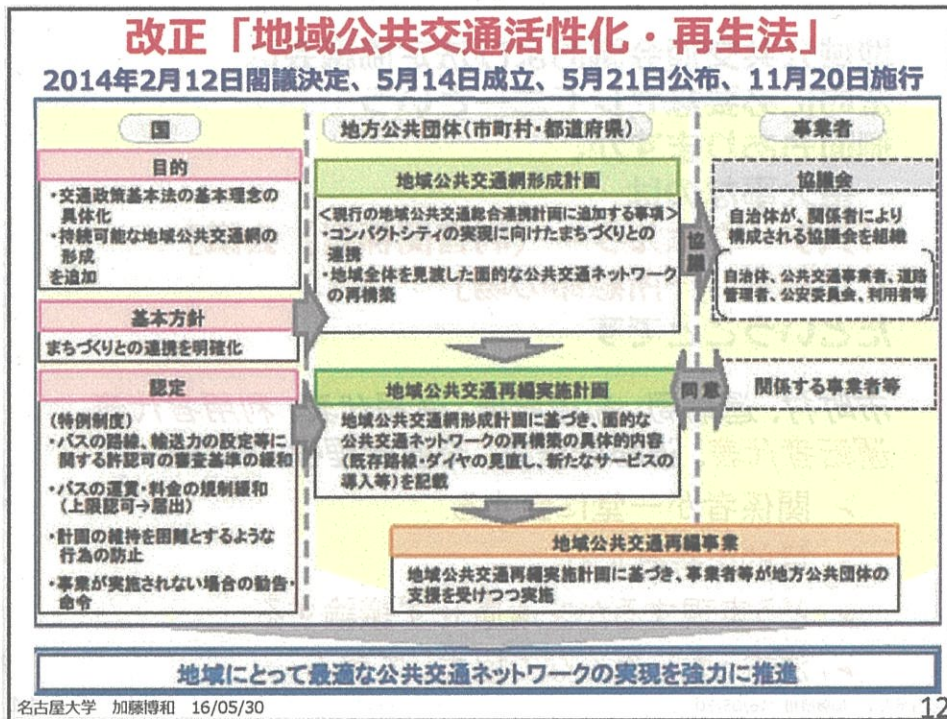
**更新・変更**

**「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場（特区）**

- ・地域として必要な路線（乗合バス）の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線・車両など）
- ・通常の乗合事業できない「オンデマンド運行（区域運行・路線不定期運行）」「タクシー車両利用」も可能となる
- ・しかし一番大切なのは…

**「一般乗合路線ならなんでも認定できる」こと（法的には何ら差はない）**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30 11



- ## 改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード (活性化・再生の基本方針)
1. 地域戦略との一体性
  2. 総合的なネットワーク形成
  3. 多様なモードの組み合わせ
  4. 広域性
  5. 住民等関係者の連携
  6. 数値化した目標設定と評価
- 基本は協議会のマネジメントと  
地域公共交通網形成計画の策定
- 名古屋大学 加藤博和 16/05/30 13

地域公共交通会議および法定協議会は  
法的に必要なセレモニーという  
側面もありますが、  
一番大事なのは  
**「ステークホルダー（利害関係者）会議」**  
**すなわち「一所懸命の場」**  
だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、  
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- 関係者が一堂に会する
- 目的を共有する
- どう実現するかを遠慮せず議論する
- 決まったらみんなで協力して走る

## 委員は何をしゃべればいいのか？

その前に……

自分たちが「決める立場」にいるという責任感をもつ

予習が重要

- 所属団体での議論・情報収集、乗ってみる、調べることがあれば調べる、質問・意見をあらかじめ用意する、家族や近所にも話をきく

決まったことを広く伝える

※ステークホルダー会議なので、自分たちの意見が100%通ることはない。

- それぞれの立場
- 公共交通をよくしていきたいという視点で、自分たちに何ができるか



## 地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法5条）っていつつくるの？ 今でしょ！

- **地域公共交通政策の「憲法」**
  - 3月末現在、国への提出は全国92件（更に策定済は数十件）
  - 本気で取り組むなら当然つくらないといけないもの
  - つくらないで、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？
  - 住民・利用者や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
- **協議会は地域公共交通の諮問機関でなく「取締役会」（予算が組める）**
  - 網計画をつくり実行していく組織。予算も組める
  - 全参画者が「取締役」という自覚を持ち、事業に実質的に取り組む必要。費用・事業を持ち寄る（単独でなく協議会の事業として位置づけるとよい）
- **担当者の「遺言」（政策の継続性）**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

16

## みんなでよくしていこう 地域公共交通 -そのための計画が「地域公共交通網形成計画」-

なぜ地域公共交通をよくしていかなければならないのか？

よくすることで町をどうしたいか？

具体的にどこをどう変え、どう組み合わせで全体としてまとまるようにするか？（いつどこへ行きたいですか？）

よくするためにそれぞれが何をして、どう協働するか？

**ぜひ皆さんも参加してください！**

名古屋大学 加藤博和 16/05/30

17

加藤博和

検索 E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編などに各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！

### 東海3県の路線バス情報のページ

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

## （本資料使用における注意）

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和  
[kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>