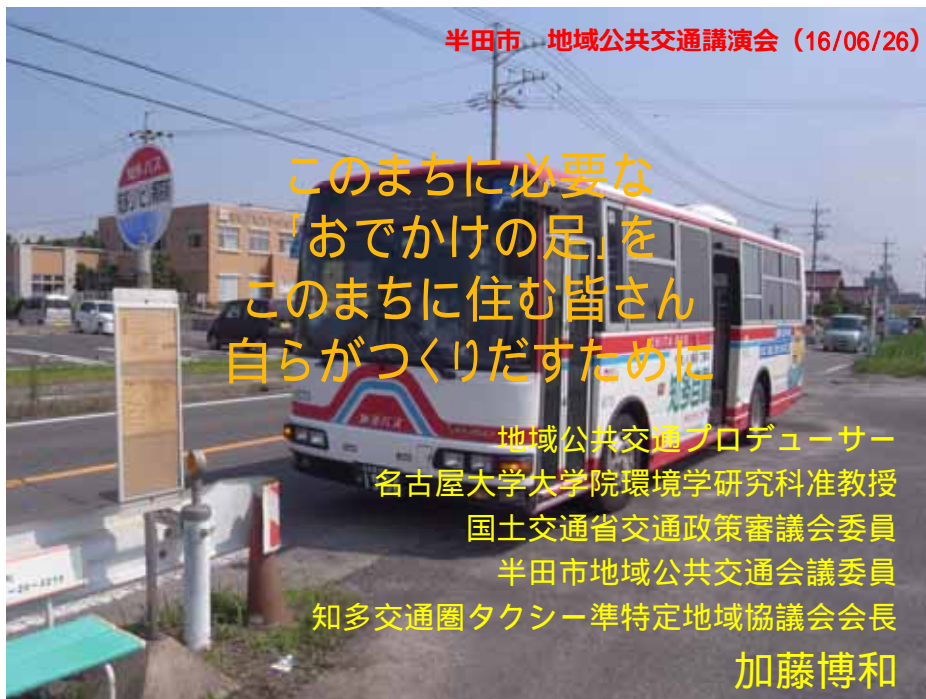


このまちに必要な
「おでかけの足」を
このまちに住む皆さん
自らが作りだすために

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科准教授
国土交通省交通政策審議会委員
半田市地域公共交通会議委員
知多交通圏タクシー準特定地域協議会会長
加藤博和



あって当然？ 地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）

お住まいの地域内の移動で路線バス・鉄道に
最近乗ったのはいつですか？

あるとしたらどこに行って何をしたいですか？

ないと困ることがありますか？

使う気になりますか？

維持のため何をしていただけませんか？

…気にかけていないと、知らないうちに…。



「バスは会議室でなく現場を走っている」

「百回の陳情より一回の利用」
「百聞は一乗にしかず」

- 利用していないと、何が問題か、どうして維持が難しくなっているのかも全く分からない
- とにかく、**自分のお金で乗り、自分の目で見、自分の肌で感じる**ことなしに議論は始められない
- 公共交通に正解はない。教科書も存在しない。ましてや講演で教えてもらえると思ったら大間違い
- 正解は**地域のみならず、地域に、そして全国に発信するもの**
(国の制度や著名な成功事例は、半分合っているが半分間違っていると思うくらいがよい)
- そのためにも**「現場・利用者起点」の発想が必要不可欠！**

公共交通に合わせる生活ができるか？

- 確かに、多くの場合、クルマより不便
- しかし、運転しなくてよい気楽さを考えると、クルマでなく公共交通を選ぶ方がよい局面もあるはず
- 「出かける時無意識にクルマを選ぶ」のではなく、たまには、通勤や買い物などで使えるかどうか、一度調べてみては？
- 実際に使うことを考えてみてはじめて、公共交通のいいところ、悪いところ分かる
- それによって、どうPRしたらよいか、どう変えていったらよいか分かる

皆さんにお伝えしたいこと

1. 地域公共交通づくりは地域づくりとつながりが深い！
2. 自治体・交通事業者はもとより、地域住民と利用者が主体的に頑張らないと公共交通はよくなる！
3. しかしそれを唱えているだけでは無意味。具体的な体制をつくり進める必要がある！
4. そうやってみんなで公共交通を魅力的にできれば、地域も魅力的になる！

そもそも「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)

地域公共交通の存在意義 ：「おでかけ」できることの大切さ

クルマがあれば公共交通はいらない？
クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
モノが来てくれればいい？(通販、移動販売車など)
ITを使えばいい？(SOHO、テレビ会議、チャットなど)



「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、
「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？
「いざというとき使える」「つながっている」という安心
「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そして地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」、「降りても楽しい」を目指す必要
乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある
降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける
→「おでかけ」を提供することで、**地域のQOL(Quality Of Life)を高め、安心安全を守り豊かさを増進させるのが地域公共交通**

お客さんがいても走らせることができない

- バス運転者の給料は2002年から10年間で2割減、労働時間は2割増。タクシー運転者の給料は更に安い
- 運転者の平均年齢はバスが50代前半、タクシーは60歳近い。若年の新規入社は非常に少ない
- 高齢化による自然減、低待遇による離職の増加で、残る方々の仕事がつくなり、安全性にも懸念(重大事故リスク)
- 全国で運転者は不足。それによる減便・廃止を余儀なくされる路線バス事業者も珍しくない。コミバスも入札不調が目立つ。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い
- そして近年では、貸切バスの需要拡大によってバス車両不足が深刻化。(発注から納車まで2年半！)

→ 誇りとやりがいを持てる職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要(つまり公共交通の存在感や大切さを実感できる必要)

不採算で担い手不足の公共交通をムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからウチにも…」

乗合自動車、乗り合ってこそバス、ステータスシンボルでない

「地球環境に優しい乗り物？」

ガラガラなら逆効果

「交通弱者のためには必要？」

むしろ不公平な手段(「ザルの福祉」)。数ある交通手段の「一種」に過ぎない

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ
存在意義(税金投入意義)はない
どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)？

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

– 路線バスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払う

(住民1人あたり数千円)

保険料

– そのかわり、バスを安い運賃で利用できる

(例えばワンコイン<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

(自己負担が1~3割程度のところが多い)

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**

国の公共交通行政はこの15年で大きく変化 「監督」から「調整」「支援」へ

収益性前提の「地域独占」による路線網維持が行き詰まった

自治体・地域は要望が陳情、あるいは自力で走らせるかしかできない(しかも事業者優先)

一方、地域が何もなくても走るので、公共交通必要性の自覚が生まれない



「規制緩和」・需給調整規制撤廃(鉄道・貸切バス:2000年、乗合バス・タクシー:2002年) → 「内部補助」の否定

・採算路線・補助路線…事業者間の競争原理による活性化

・不採算路線…マネジメントの主役を

「(独占)交通事業者+旧運輸省」から「自治体」に交替

交通事業者:社内や役所でなく、「お客様や地域を向いた商売」への転換

自治体・沿線住民:不採算路線維持に対する「モラルハザード」解消



**いい交通システムができる原動力になるはずだが…
自治体:「そんなこと聞いてないよぉ！」**

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

「コミュニティバス」は救世主となったか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始、成人に)
2016.5に累計4,000万人達成

- 「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)
→ 交通事業者の言いなりでない
→ 公営交通のように事業収支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
→ 旧弊な路線バスの概念を覆す
→ 地域に合った公共交通を実現

自治体による公共交通確保策の標準に
現在では全国の半数近くの市町村が運行
ところが、**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…)**

Photo <http://www.etokbc.jp/>

「バスを使う」生活を提案

- 買物 (大規模小売店舗)
- 通学 (高校)
- 鉄道アクセス (JR、近鉄)
- 公共施設 (市役所)
- をすべてカバーしつつ、冗長でない路線
- 分かりやすいダイヤ (1 or 2時間ヘッド)、運賃

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

「基本コンテンツ」重視に立ち返る

路線バス(という商品)が利用されるかどうかを左右する

基本コンテンツ・系統、ダイヤ、乗降施設、車両

基本コンテンツには運賃が入っていないことに注意。
「安かろう悪かろう」はダメ。「ワンコインが売り」では問題外。

基本コンテンツの不備を改善する余地は十二分に残されている。
(今までの路線バス事業がサボりすぎたor規制でできなかった
→ **コミュニティバスが改善のきっかけに**)

愛称や車両・停留所デザインではとうていカバーできない。

今までには考えられなかった地区・ダイヤ・車両による運行が可能に。「発想を自由に」することで新たな展開が生まれる。

「いい公共交通」って？

(例1) 総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？

高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつかれない?)

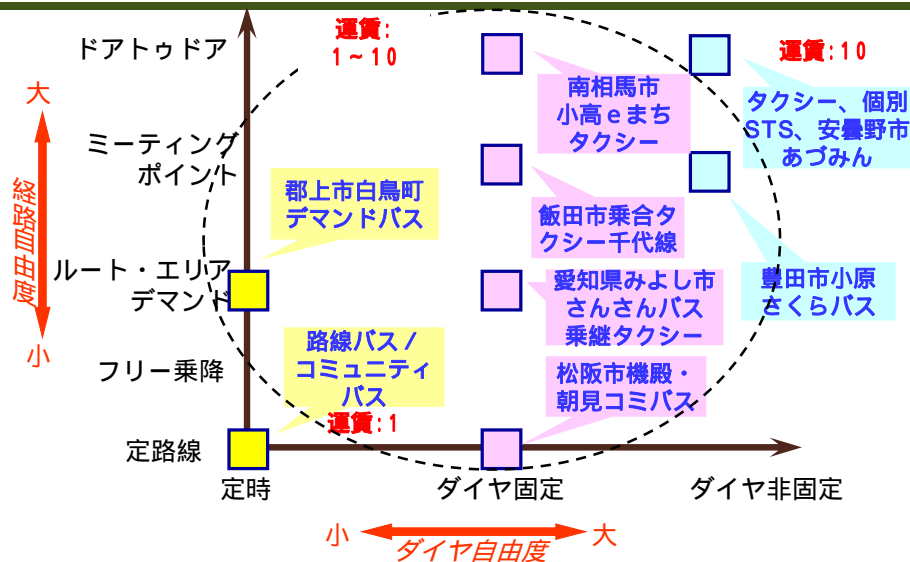
(例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた
これは、本当にいいことなのか？

商店街が何も努力しなければ共倒れになる

- 「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけではない
- 公共交通づくりは、集まりたい、行きたい場所づくりとセットであるべき(商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)
それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

「適材適所」を実現する輸送手段

-包丁だけでなくナタも果物ナイフも使いこなせ！-



地域住民と自治体の協働で成立した、9人乗りの「半」デマンド乗合サービス

松阪市機殿・朝見地区コミュニティバス

(事業主体:松阪市、運行主体:三交タクシー) 2008.7.14運行開始



Photo 松阪市役所



- 地区の運行協議会 : ルート・ダイヤ等検討、利用促進活動
- 市: 費用負担

• 田園の中に数十戸単位の集落が十数カ所バラバラに点在。しかも、集落内の道路は狭く通り抜け不可

• 地区と市との話し合いの結果、**定時定路線**と**デマンド**を組み合わせた運行とする
(定時定路線部分はなるべくまっすぐ走り、デマンド部分はそこから飛び出した部分を運行)

6人乗りで交通空白をカバー 乗合タクシー「ミゴン」

(愛知県小牧市・桃花台ニュータウン付近、あおい交通運行)2003.3.27運行開始



Photo M.Fukumoto

夕方・夜:団地内の短距離輸送(300円) → 黒字は困難(現在は廃止)
深夜:路線バスの代替輸送(終電の24時台まで、900円) → 黒字
バスでもタクシーでも埋められない「交通空白」をカバー
都市部にも「空白」はある

セダntaxiが、サンバイザーを下ろすと4人乗りバスに早変わり 「いこまいCAR」

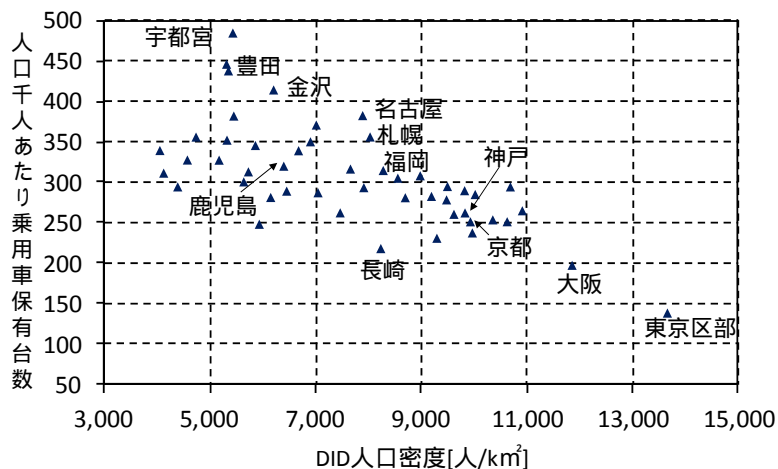
(愛知県江南市、名鉄西部交通委託)

2002.1.5試行運行開始、2004.10.1本格運行開始



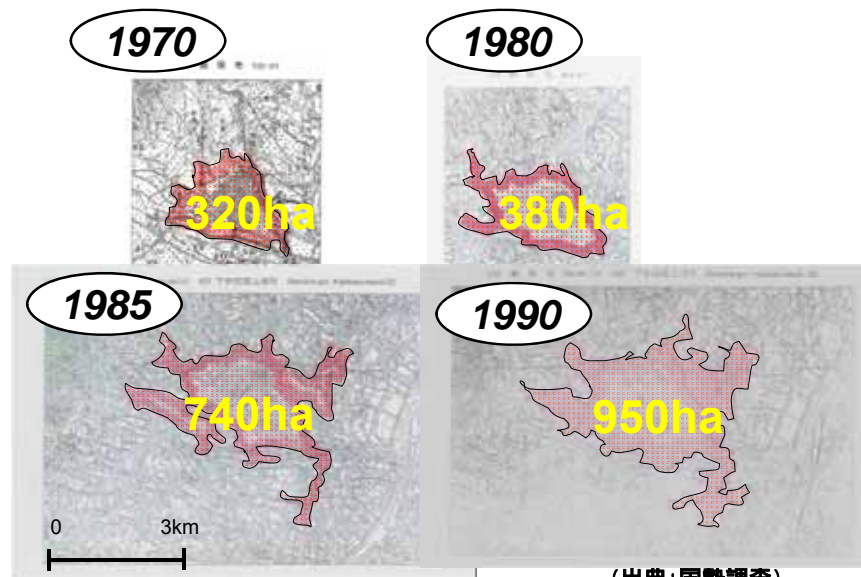
・通常のタクシー車両を活用し、低コストで高頻度(30分ヘッド)の乗合サービスを提供(乗り切れない場合の増車も容易)
・2007.4.1よりこの定期便に加え、予約便(ドアツードア、4社)も運行
小需要であれば、セダntaxi「乗合」で高効率・高利便な輸送が可能

日本の主要都市におけるDID人口密度と 乗用車保有率との関係 (2005年)



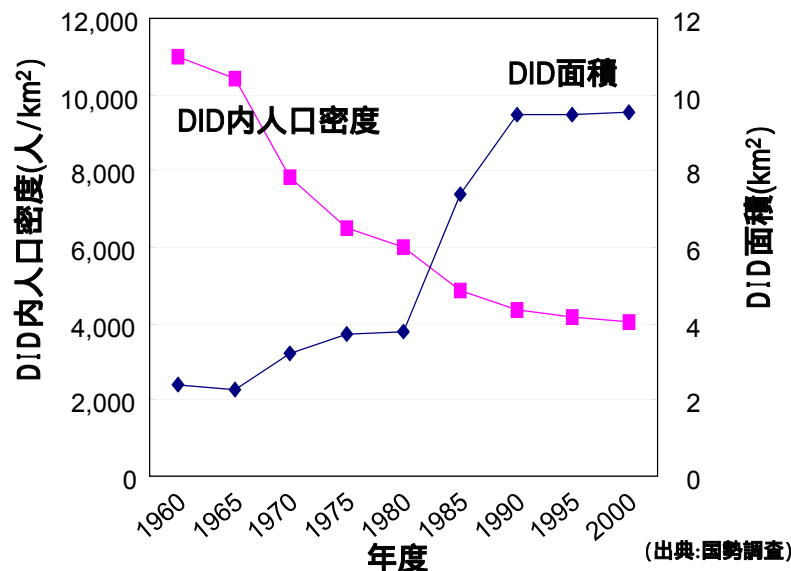
地方部: 拡散的立地構造, 公共交通利用増加は困難

飯田市のDID(Densely Inhabited District)の推移



(出典: 国勢調査)

飯田市のDID(Densely Inhabited District)の推移



クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



かしこくないし楽しくない
体がなまって健康にも悪い
こんな地域では、人口減少・高齢社会を生き残れない

魅力に乏しく無個性
クルマはいても人がいない「まち」
(車窓からは看板を見る余裕もない)



人口減少と高齢化の進展

年	1930	1960	1980	2005	2015	2030	2050	2080
人口 (全国)	50	74	92	100	98	90	74	50
(福岡県)	50	79	90	100	101	93		
高齢化率 (全国)	5%	6%	9%	20%	28%	32%	41%	42%
(福岡県)			11%	20%	22%	32%		

推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の公表値に基づく

・高齢化でどんどんお金がなくなる一方、
どんどんやるべきことは増える
→ 75年かけて広げた居住域を、75年かけてたたむ必要
(だからといって、昭和初期の都市・集落地域に
回帰せよという意味ではない)

世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる

日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化
(富山ライトレール)
まちの軸として誇れる存在に
コンパクトシティへ展開
トリガーは「乗り合う気になる交通」



乗合公共交通の存在と「まちなぎわい」

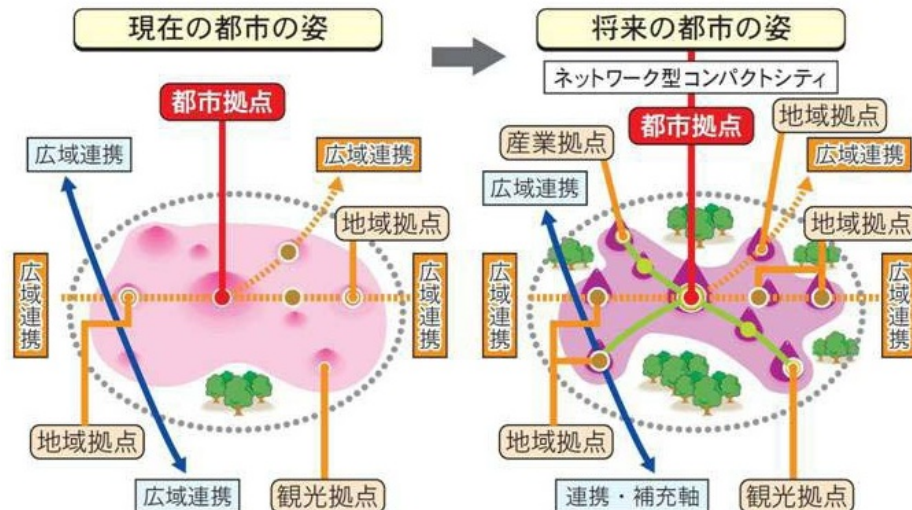
- 乗合交通機関は、同一方向にまとまった交通需要がないと存在し得ない。
(交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便利さ)
 定時定路線は「線」がにぎわう
 フルデマンドは「点」のみにぎわう
- 乗合交通機関のないまちとは？
 - 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)
 - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

「公共交通が維持できない」=「にぎわいが無い」
 =「個性がない」=「まちが衰退する」

コンパクトシティとは？

- 「都市」と「非都市」とを明確に分ける(「線引き」)
 - 空間的に明確な区別(メリハリ)。土地の「チカラ」を引き出す(土地生産性を極大化)
 - 都市と非都市、それぞれに合った投資
 1箇所に集中するという意味ではない(後述)
- 「都市」をなるべく狭くする(密度を高くする)
 - 空間・インフラの有効活用
 - 長持ちし風格あるインフラ・建築物群(「ストック化」)
- 「都市」の中はなるべくクルマを使わせない
 - クルマは空間の有効活用を阻害し、環境・安全面でも劣る
 - バリアフリー・ユニバーサルデザイン

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行

○立地適正化計画の作成

- 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関する施設の立地の適正化に関する計画(「立地適正化計画」)を作成することができる。
- 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - 居住誘導区域(居住を誘導すべき区域)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - 都市機能誘導区域(居住に関する施設の立地を誘導すべき区域)及び市町村が講ずべき施策等

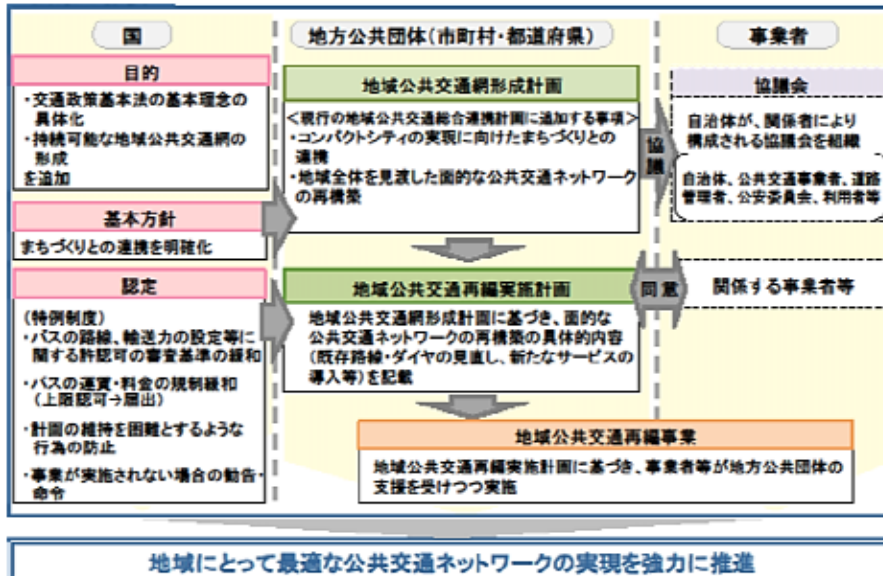
都市機能誘導区域	居住誘導区域
①区域内に誘導すべき施設(「誘導施設」)について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和 ②誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援 ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等	①住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入 ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする ③区域外における一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

生活サービス機能の計画的配置を図るエリア
 公共交通
 まとまった居住の推進を図るエリア

地域公共交通活性化再生法改正との連携(調和規定)

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



変わるきっかけは「地域公共交通」 しかし現状は「衰退の一途」・・・

よく言われる理由: モータリゼーションと少子高齢化

公共交通がなくても暮らしていける
公共交通だけに頼ってはいけません
しかし、それだけが原因か？

影の(重要かつ深刻な)理由: 公共交通は旧態依然、
十年一日(世の流れについていけない)

駅で列車を降りて・・・

- バスのりばへはどちらの出口に行けばいいのかわからない(西口に出たらバスは出でならず、東口が正解だった)
 - バスのりばにたどり着いたが、ポールがたくさんある。目的地に行く便がどこから出るのか、時刻表や方向幕を見てもわからない
 - 案内所を探すのも一苦労。行ってみたら時間外で閉まっていた
 - 運転手さんに聞いたら「行くよ」「違う」とぞんざいに言われた
 - 降りる停留所を間違えないか心配で落ち着かない
 - 降りようとしたら整理券をとっていなかった。札しか持っていなかった
 - 施設まで思ったより時間がかかってしまった
 - 帰ろうとしたが、施設では時刻表が分からず、停留所に行ったらちょうど出た後だった
- 「・・・もう二度とバスはいやだ・・・」
- 各段階で案内方法を見直せば、かなりのところは解決できる

「不便」の正体 公共交通は「一見さんお断り」？

- 本当に不便な場合も多い
- しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- しかし、場合によってはそれなりに使えるのに、それが認識されていない
- あるいは、たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる
- 「使い方が分かるようにする」ことが重要
(某バス会社社長: 路線バスは「不便」でなく「不安」)
- いま金をかけなくてもやれることは多数
ただ、それだけでは限界もある

訴求の考え方（例）

クルマに乗れない人・・・確実に囲い込む

- 通院: 病院・処方せん薬局とタイアップ。診療時刻調整
- 高校通学: 進路決定段階からバス情報を流す。高校別時刻表配布。部活対応。放課後対応

クルマに乗れる人・・・1年に一度でいいから乗ってもらえるようにする

- 通勤: ノー残業デーのまちなかへの便、深夜便
 - 買物: 停留所位置。荷物置場。特典付与
 - 観光: 見て乗って楽しいバスを走らせる
- 何十年もバスに乗ったことがない、乗り方を知らない人がたくさんいる
- クルマに乗れなくなるほど体が弱ったときには公共交通にも乗れない
- クルマが使える間に経験しておくことが必要

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？
- 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)

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

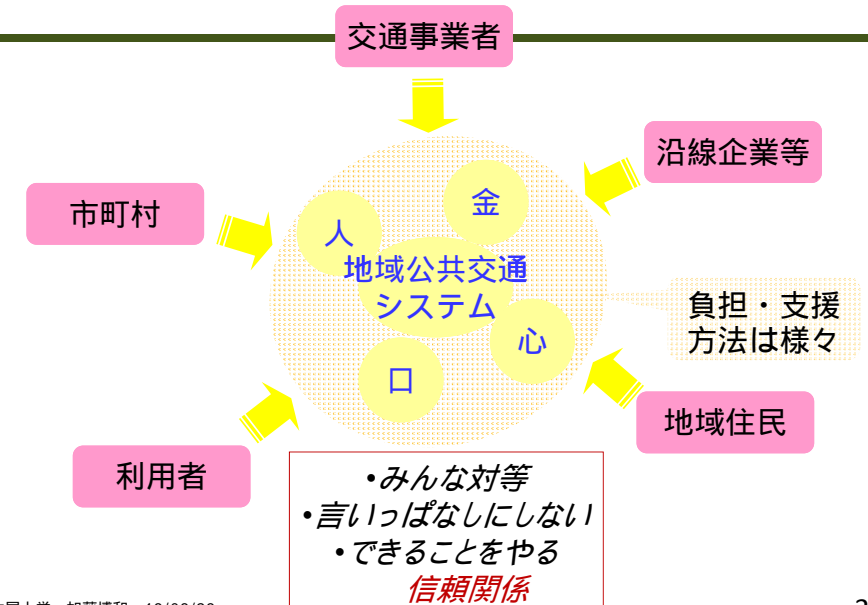
京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市)



- 伝統ある路線だったが、利用者減のため減便
- 地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ(後に分裂)
- 団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議(市川東部バス検討会)
- 住民の様々な協力(乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど)を条件に試験的に増便
- 協議組織を法定協議会に位置づけ、連携計画策定。総合事業実施
- 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

みんなで「一所懸命」支える



「一所懸命」の中身

- 意識の共有
 - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
 - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
 - 役割分担
 - 連携協働
 - PDCA
 - 適材適所

地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス 岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」 (2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行)



•**地域住民**: 「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

•**市**: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

- イメキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
 - ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
 - 車内ボランティア(40名)による乗降支援や案内など
- バスを守り育てることで、地域を守り育てる

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」確保策は自治体の重要な仕事
そこに参画・協力するのは、**住民・利用者の権利であり義務でもある**

「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動

理解し下支えする**自治体**

協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしよう
とする**交通事業者**

主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



名古屋大学 加藤博和 16/06/26

- ◆ 名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「薦原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)
- ◆ 松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆ 豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」「保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市: ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆ 岡崎市: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月

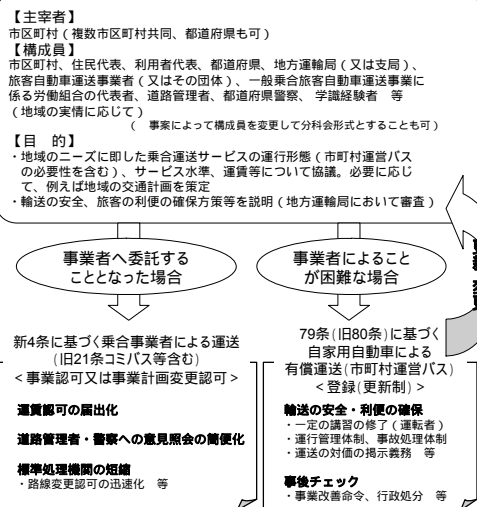
おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

- 「おでかけ」確保戦略の確立
「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
移動手段確保の「担い手」は問わない(いい担い手が出てくるしくみこそ「戦略」)
- 交通ネットワークの維持発展
結節点整備(停留所、ターミナル、駅広、P&R・K&R)
共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
事業者間の調整・連携の模索(調整・意識共有の「場」づくり)
- 各交通システムのサポート
「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

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



名古屋大学 加藤博和 16/06/26

「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)
- 通常はできない「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

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(法定以外も必要)
- 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

名古屋大学 加藤博和 16/06/26



地域公共交通会議・法定協議会の活用例 - コミバス・デマンドだけいじって満足してませんか? -

- A市：路線バス・コミバスを一体的に見直し**
 - + 幹線は事業者運行と自治体運行が混然一体となる
 - + 運賃制度をコミバス・一般路線で共通化し、乗継割引も実施
- B市：無償バスも含めた検討**
 - + もとは有償コミバスだった路線が不振のため無償化後も協議継続
 - + 改善取組として、隣の自治体のバスターミナルへの乗り入れを実現
- C市：路線バス・定期航路を一体化したネットワーク実現**
 - + 路線・ダイヤ・運賃体系の改善(路線バスのままコミバス化)
 - + バス - 航路の連携強化。離島からバス乗継で学校・スーパーへ
 - + 住民・利用者や観光案内所担当者、駅長などが入ったWGで分かりやすい案内を検討
- D市：各地区が運営協議会を設けて運行する路線の協議**
 - + 協議会代表がオブザーバーとして参加し、定期的に路線の状況や地域の取り組みを報告。市は支援・評価・全体調整

地域公共交通網形成計画っていつつくるの？ 今でしょ！

- **地域公共交通政策の「憲法」**
 - 6月中旬、国への提出は全国144件(今も多数策定中)
 - 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)**

半田市は10年遅れている！

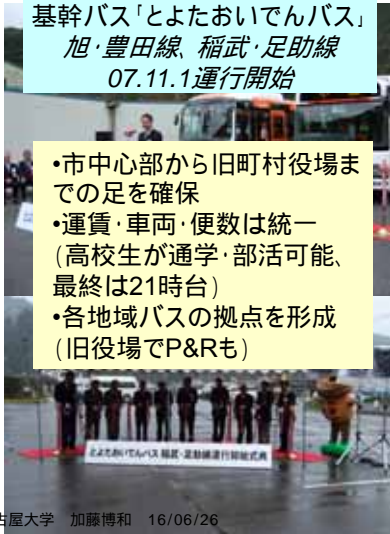
- 2001年7月～2002年12月：公共施設巡回バスを試行運行。しかし打ち切り
 - その後は知多バスに路線をお任せ。「国県補助路線」「市契約路線(キャップあり)」として維持
 - このスキーム自体がおかしいわけではない
 - 問題は「方向性」を全く見いだせていないこと
 - 何のために公共交通を確保維持改善しないといけないのか全く理解できていない
 - どうすればそれができるかに全く思い至っていない
- 武豊線近代化促進期成同盟会第32回総会
記念講演会(2009年5月)でも指摘したが・・・**
- そして、2015年8月、知多バスが県協議会に一部路線退出を申し出 → 2016年3月末で岩滑線と知多リハビリ病院～東浦駅廃止

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通(地域間幹線)

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

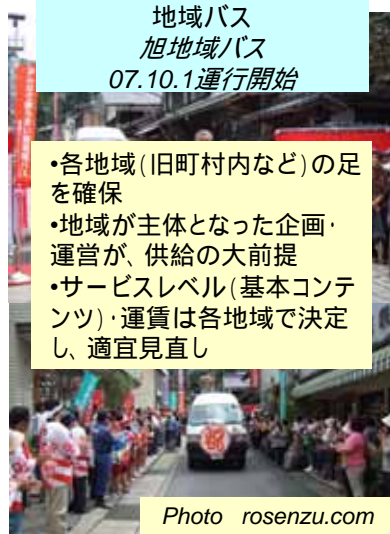


- 市中心部から旧町村役場までの足を確保
- 運賃・車両・便数は統一(高校生が通学・部活可能、最終は21時台)
- 各地域バスの拠点を形成(旧役場でP&Rも)

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

地区交通(地域内フィーダー)

地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始



- 各地域(旧町村内など)の足を確保
- 地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

Photo rosenzu.com

52

まちづくりに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク(網)

- **だれでも楽しくお越しいただける地域: 交流支援**
 - クルマを使える人にとっても、乗って楽しい、降りても楽しい公共交通サービス
 - 「走っている」から「行きたくなる。住みたくなる」へ
- **だれでも安心して暮らせる地区: 生活支援**
 - クルマを使えない人にも、生活に最低限必要なおでかけ(通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
 - 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

この2つをごちゃごちゃに考えるのでなく
どう分担し、配置し、結びつけるかが大事

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

53

半田市地域公共交通条例 (2016年5月制定、愛知県内初！)

1. 目的
2. 定義
3. 基本理念
4. 市長の責務
5. 議会の責務
6. 市民及び自治区の役割
7. 事業者の役割
8. 公共交通事業者の役割
9. 地域公共交通会議の開催
10. 地域公共交通に関する基本施策
11. 市民等への支援
12. 国等への要請等
13. 国等との連携
14. その他

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

54

条例が掲げる「地域公共交通に関する基本施策」

1. 市民にとって**分かりやすく利用しやすい効率的な**地域公共交通網の再編に関する事。
2. 地域公共交通の**定時性**(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)の確保及び**速達性**(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)の向上に関する事。
3. **市民及び事業者の参画**を促すため、持続可能な地域公共交通の環境整備に関する事。
4. 各公共交通機関又は公共交通機関と自動車、自転車等との**円滑な乗継ぎ**の確保に関する事。
5. 自動車を**運転することができない市民**が、地域内で日常生活及び社会生活を営むために必要となる**移動手段の確保**に関する事。
6. **自動車の過度な利用を控える**こと及び地域公共交通を積極的に利用することについての教育及び意識の啓発に関する事。

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

55

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り返し、役に立つものに現場で変えていこう

住民の思い：必要なおでかけが確保された生活環境
自治体の思い：豊かで魅力的な地域
事業者の思い：存在意義があり、収益も出る事業運営
運転手の思い：やりがいがあり苦しくない仕事場

これらを全部実現することができる、

「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支える

「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を

「みんなで守り育てる」体制

そのために大事なのが「現場起点」(自治体担当のよりどころ)

- 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、改善を進めていける「場」をつくり広げること
- だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかししかしこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

さあ、スタートです！現場であなたができることはあります！

体がうずうずするでしょう！今日から早速動きませんか！

名古屋大学 加藤博和 16/06/26

56

加藤博和

検索 

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

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

(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

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