

地方創生における 地域公共交通の役割 ~ 持続可能な公共交通網を 地域のみんなでつくりだす~

> 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教授 国土交通省交通政策審議会委員 加藤博和

### 「おでかけ」できることの大切さ

### 自由に動けるクルマ等がなくても・・・

- だれかに乗せてもらえればいい?
- ・モノが来て〈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、のはいいが、 「おでかけ」が自由にできない、というのは健全か? クルマがないと基本的な「おでかけ」ができない = 「消滅決定地域」

そして、「おでかけ」しやすくすることは、 地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ だから「地域主体」がいいに決まっている!

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える 北設楽郡公共交通活性化協議会 (愛知県北設楽<きたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村) 人口9,200人 面積553.2km² 人口密度16.6人/km²

もともと各町村営バスと路線バスがバラバラ 合同で「地域公共交通総合連携計画」策定 (2回の改定を経て現在は網形成計画に) 北設楽郡地域公共交通システム 「おでかけ北設」を確立

### 品質保証

- <u>通学・通</u>院・買物移動を域内全集落で確保 ネットワーク

- 「総力戦」:JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タ クシー、自家用有償運送をすべて扱う
- 「コーディネート」: 幹線・支線(端末)の定義とダイ ヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バスの相 互乗入実施。ゾーン制運賃導入
- 「適材適所」:各路線・地域への運行方法割り付け

ブランディング

- バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ
- 公共交通が地域を支えているという安心感







# 北設楽での大きな成果

### 郡内唯一の高校と総合病院の維持に貢献

- 東栄町: 進学者数1位が隣県の佐久間高校(浜松市天竜区 )から郡内の田口高校(設楽町)へ
- 豊根村:高校通学不可能から田口高校通学可能となり、自 宅生が出現 都市部からの移住促進へ
- 田口高校:単独校として存続し、遠方からも通学あり(逆に 寮の存続が厳しい。特別支援学級も新設。郡内全中学と の一貫教育も実現 佐久間高校はこの4月に分校化
- 東栄病院:郡内唯一の病院として利用増加。郡内診療所と の連携体制も構築

公共交通整備で重要生活施設を維持 合併していないからこそ地域公共交通で連携

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 鳥取県日野町

### - タクシーを守り「最後の足」を確保 -



- ・ 地方部ではタクシー消滅の危機
- ・ タクシー営業所(3台)を維持することを意図し、高齢者の運賃を半額補助

高齢者の外出が活発化し、早期受診で医療 費も減少

日野町の隣の江府町も導入

名古屋大学 加藤博和 17/07/26



\_

### 「楽しく」「ありがたい」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〈ところがない?(でかける口実がつ〈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

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

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 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10年で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。若い方の新規入社は非常に少ない
- 高齢化による自然減に、低待遇による離職の増加で残る方の仕事がきつくなり、安全性にも懸念
- 減便·廃止を余儀な〈される路線バス。タクシーは 車があっても運転者がおらず稼働率低下

ガラガラのバスが走ることが許されない時代に

# 軽井沢スキーバス事故は起こるべくして起こった?



- 当初、バス事業者も旅行会社も「安全をおろそかにしてはいない」とコメント
- ところが実際は法令違反多数
- 旅行会社は法令に基づ〈運賃をバス事業者に支払っていなかった。というか、それ以前の問題として、旅行会社はもとより、バス事業者も制度自体を全く理解していなかった
- 運賃がやすいので運転手も確保できない。そのため、経験の浅い運転手に 運転させてしまった。

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 運転者不足にどう対応するか?

- 自動運転?
  - すぐには実用化に至らない
  - そもそも人とどちらが高いのか?
- 自家用車ライドシェア?
  - 「片手間の集合体」で、安全・安定供給できるのか?
  - そもそも、現在の緑ナンバーが非効率的であって、その効 率化にITを使うべき(今は全くと言っていいほどできていな (1)

「統合型予約配車システム」こそ、自動運転・自動車 共有社会へのマイルストーン (マルチモードでの予約配車 < ダイヤ設定 > を可能に、 生活サービスの紹介・予約も含めたポータルに)

### 京丹後市と言えば・・・



世界的にメジャーな予約配車シス テムを日本で初導入した公共交通 空白地有償運送

(NPOの皆様のご苦労には頭が下 がるが、それ自体は全国各地で先 行的取組がある)

京丹後市丹後町 タクシー会社がなく、

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

積極的なNPOがあった

地域にある資源・・公共交通とSTSを組み合わせて交通システムを構築

### 長野県中川村 生活交通確保事業

(村直営 + NPO過疎地·福祉有償、2004.4.1改編)

- ★ 村内の既存資源(鉄道・民営バス・タクシー、自治体バス、社協等 の福祉輸送、ボラ輸送)を適材適所に組み合わせて再編
  - + 村営有償(巡回バス)・・・学生・一般の集中需要
  - + 公共交通空白地有償…高齢者等
  - + 福祉有償・・・障がい者・要介護者等
  - + 一般タクシー・・・その他のフレキシブルな需要(ただし撤退してしまった)



### 京丹後市EV乗合タクシー (注:これはバスです)



名古屋大学 加藤博和 17/07/26

11



### バスの客貨混載は昔からできる(やっていた)

- 一般乗合についてはもともとできる(道路運送法 82条1項:旅客の運送に付随して、少量の郵便物 、新聞紙その他の貨物を運送することができる)
- 地域公共交通再編実施計画に位置づけられた自 家用有償運送についても可能(活性化再生法27 条6項2)
- *地域再生計画でも可能*(地域再生法17条13)

今後は、貨物と乗用(タクシー)の相互乗り入れができるようになる?

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

13





市街地・小地域・端末における低速交通の可能性 ~車内だけでなく、沿道とも一体になれる!~



群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

電動。最高速度19km/h。9人乗り

中心部観光のほか、中心部に近い公 共交通空白地での運行実験(フィーダー)も実施中

「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外の間のコミュニケーションにも資する(乗っていてめちゃ楽しい)

公共交通網とのリンクが大事 地域で支えるスキームが好適 中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

14

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### ボトムアップ型公共交通と 再生可能エネルギーは親和性が高い

- 個人では導入困難な低炭素車の導入がしやすい 乗合 + 低炭素車で人にも地球にもやさしい
- 地域でつくり出したエネルギーを使って走るボトムアップ型公共交通が、地域の「おでかけ」を支える 地産地消(「地域の」「地域による」「地域のための」)

電気自動車は発電方法によって低炭素性が大きく異なる

化石燃料に依存しないことがとても大切

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 16

幹線・支線のメリハリをつけることで、利便性を高めながら費用・資源効率を高める **清水グリーンライン** 

(福井市、京福バス運行)2011.10.1運行開始

従来:福井駅前と清水地域との間に幾つかのバス路線があり、経路が異なる上、いずれも本数が少なく、欠損も大きかった そこで県が市と協力して路線を大再編

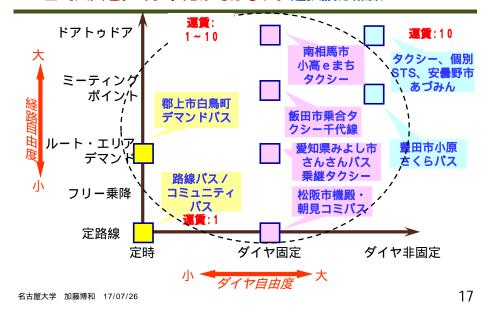
幹線:大規模小売店舗「清水プラント3」を終点とし、福井駅前と結ぶ。30分へッド(地域間幹線として国県補助)地域内:乗合タクシー「ほやほや号」を運行(昼間デマンド)清水プラント3で接続。

更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続 乗継拠点:プラント3は乗降スペースとともに待合所を整備

バスを乗継させるのは難しい。 結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい 問題は、幹線から地域内支線のダイヤ・接続が分からないこ とと、車内でデマンド予約ができないこと

### 「適材適所」を実現する輸送手段

-コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数-





名古屋大学 加藤博和 17/07/26 名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### まちや施設と「連携」する

今や「運ぶこと」だけ考えていては利用してもらえない 「<u>どのような人を、どこに、どのように運んで喜んでもらうか?</u>」 昔は都心・駅前だけ見ていればよかったが・・・

> 家からバス停までの距離・待ち時間は不利だが、 施設のバス停位置は自家用車より有利となりうる 駐車場渋滞も顕在化 路線バスにとって有利 ライフスタイル提案 まち・施設との連携は「商品」 特典や共同イベントなどでシナジー効果発揮



20

# (明) 「小さな拠点」と地域公共交通はセット (明) 「小さな拠点」では「日中で コミュニティバスなどにより 文連手段を確保 (明) 無理主義を信頼したものが (明) ないます。 (明) により、著らしの安心と未来の希望を育む 名古屋大学 加藤博和 17/07/26 におり 21

### 公共交通を「くるり」と変える

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

- 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・口先でなく「本当のニーズ」を探り出す
- 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?

# 地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ10年で激変

- 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった(規制緩和)
- 同時に、法令や補助・支援制度も、「**地方分権**」を前 提とするものに変化しつつある
  - その方が、やる気があるところはいいものができる
  - 国ではとても抱えられない。現場から遠くいい案も出せない
- ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう(事業者任せではダメというかムリ)
- そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よ〈体現する必要がある(地域・利用者に何ができるか?)

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 23 名古屋大学 加藤博和 17/07/26 23 23

### 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
  - 八 道路運送法による一般<mark>乗合旅客自動車</mark>運送事業者 及び**一般乗用旅客自動車**運送事業者
  - 二 (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
  - へ (略)

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

24

# 「いまは乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」

### という声をよく聞きますが・・・

- ◆ 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
  - クルマはカーナビ·オートマ·パワステ·衝突軽減ブレーキで半自動。
  - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう 歩かないといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バス を利用できるのか?
  - バス停まで歩けるか? ダイヤを調べられるか?

結論:クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。 つまりその時が自由に外出できなくなる時

- クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要 月一回でいいので乗れるように。「当事者意識」が大事 <sup>名古屋大学 加藤博和 17/07/26</sup>

25

### ハイパーモータリゼーション下での バス・鉄道の見込み客への訴求の考え方(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

### 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)

- ■: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<u>主体的</u> <u>に</u>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<u>質の向上</u>、地域公共交通の利用を容易にするための<u>情報提供·充実</u>

### 「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始) 運行主体: 光タクシー



- Photo M.Fukumoto
- •谷底に商店街、急斜面に住宅地
- 高齢化進展、クルマが使えない環 境(車庫なし、道路狭隘)
- このままでは商店街も住宅地も衰退 クルマに頼らずいつまでも住んでい

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

タクシー事業者が地域に運行を提 案し、市も協力

地域・事業者・市の「三位一体」

地域:運営委員会を組織し、運行 形態検討、利用促進、協力金負担 事業者:運行計画立案、コスト削 減、サービス改善

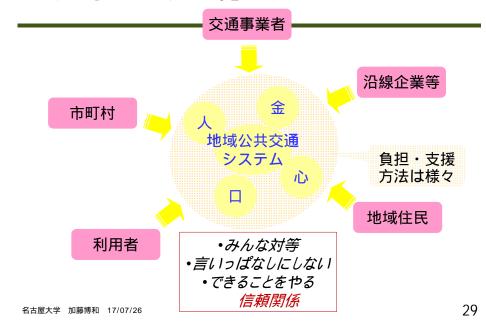
市:住民と事業者との調整、運行 への助言・支援(立候補方式)

乗合タクシー(運賃当初100円、後に 150円)による高頻度・地元密着型 運行で住民の支持を得る

商店街は、中心部にバス待合所を 擁し、すぐ隣の大規模ショッピング モールに負けず賑わいを保つ

ける「低炭素なまち」へ!

### みんなで「一所懸命」支える



# 「地域の」「地域による」「地域のための」 だれもが「おでかけ」しやすい環境づくり

- 単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、 路線バスの欠損補助をするというのでは表面的
- 「おでかけ」が必要な理由、それを公的に維持する 必要性や水準を明らかにする
- それをどのように具体化するかを考える
- それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、「おでかけ」のことを 「考え」「つくり」「守り」「育てる」重要性 = 「一所懸命」になれる「場」づくり、そして「行動」へ

### 乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

• 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) x (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」=「にぎわいがない」 =「個性がない」=「まちが衰退する」

30 31 名古屋大学 加藤博和 17/07/26 名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 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

「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

### これこそ「網形成計画」に書くこと

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 公共交通確保維持改善 5つの鉄則

~答えは現場にある!現場にしかない!~

- 1. 目的の明確化
  - ◆ 公共交通は持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
  - ◆ 現場·利用者起点。公共交通担当者は「ライフスタイル·クリエーター」
- 2. 適材適所
  - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在·潜在ニーズを「澄んだ目」で見る
  - ◆ 前例·迷信·外見·他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
- 3. 一所懸命
  - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
  - ◆ お願い型·評論型から参画型·自律型へ。担い手を生み出す
- 4. 組織化
  - ◆ 場づくり:連携・協働、必要十分な構成、行動が生まれる仕掛け
  - ◆ 方向性:調整(コーディネート)·企画···「戦略」確立が必要
  - ◆ バラバラではダメ。ネットワークでないと機能しない
- 5. カイゼン
  - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
  - ◆ 徹底して現場·利用者起点に立つことこそよりどころとなる
  - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと
- ◆ 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき 8古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 地域公共交通コーディネートの仕組例

-三重県松阪市(1市4町新設合併):「立候補」方式-

過去:要望型

地区:公共交通を走らせてほしい・・・陳情・要望 責任・費用負担: 行政頼み・・・・・補助金ありき

企画・運営: **行政主導・・・・・・**住民・利用者はクレイマー

地域 公共交通協議会 提案・要望

地区

助言・調整

交通システム運行協議会

現在:参画型(協働事業)

(地域公共交通会議)

地区:公共交通を走らせたい・・・企画書作成、参画者(沿線住民+

企業・病院等)の自主的組織化

責任・費用負担:地区も分担・・・<mark>利用者(運賃)</mark> + <mark>地区(協賛金・</mark> **運営協力等)** + 行政(コーディネート、サポート)

企画・運営:<mark>地区</mark>と行政が相談して決める・・・市全体の地域交通戦略に照らして調整し、認証

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

32

34

33

### まち/むらづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」品質を保証する地域公共交通網

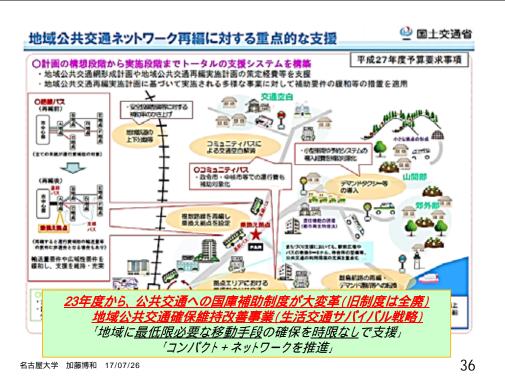
- だれでも安心して暮らせる地域:「生活」支援
- クルマを使えない人にも、生活に最低限必要なおでかけ( 通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや 徒歩環境

「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

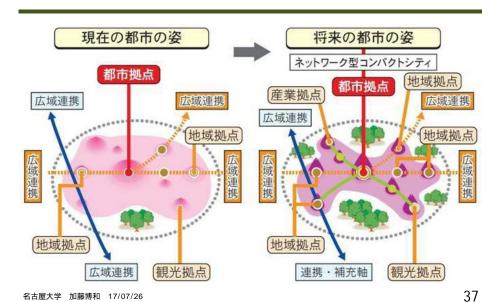
- だれでも楽しくお越しいただける地域:「交流」支援
  - 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやす い公共交通サービス

「走っている」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

この2つをごちゃごちゃに考えてはダメ それぞれをどう満たし、両立できるかが大事



### コンパクト+ネットワーク・・まとまり、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」

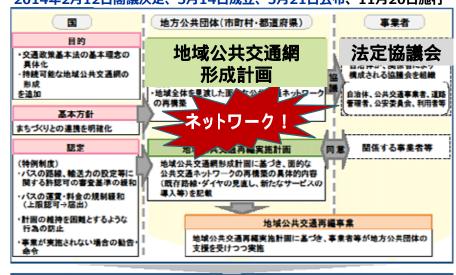
名古屋大学 加藤博和 17/07/26

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



### 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



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

38 名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 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)

### -改正前の取組の不十分な点を踏まえて-

1. 地域戦略との一体性

役に立たないものを「残せ」と言うのはなし

2. 総合的なネットワーク形成

鉄道単体だけで考えない

3. 多様なモードの組み合わせ

適材適所の交通機関を導入し、互いに結びつける

4. 広域性

単独市町村での検討は必要だがそれだけでは不十分

5. 住民等関係者の連携

地域全体で熟議し、必要なことに連携して取り組む

6. 数値化した目標設定と評価

あることでどんな効果があるか科学的・客観的に評価

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 40

### 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」
  - 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、場当たり的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?
- 何を書〈のか?(テスト必出事項!)
  - なぜ地域公共交通が必要か?(目的)
  - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか?(適材適所)
  - そのためにだれが何をやるか?(一所懸命、組織化)
  - 計画の進行をどう確認し見直すか?(カイゼン)
  - 担当者の「遺言」(政策の継続性) できる限り短く!



### 地域公共交通特定事業(2条5)

~現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念~

### 軌道運送高度化事業(LRT)

- より優れた加減速性能を有する車両を利用 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

### 道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)

- より大型のバス(連節バス等)を利用

交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

### 海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

### 乗継円滑化事業

接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等<u>(廃止)</u>

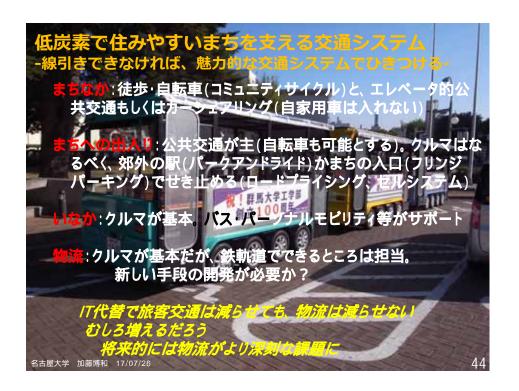
### 鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

### 鉄道事業再構築事業(後で追加)

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善 自治体が下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 名古屋大学 加藤博和 17/07/26 43



合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える

### 北設楽郡公共交通活性化協議会

もともと各町村営バスと路線バスがバラバラ 合同で「地域公共交通総合連携計画」策定 北設楽郡地域公共交通システム 「おでかけ北設」を確立

### 品質保証

- 通学・通院・買物移動を域内全集落で確保 ネットワーク

- 「総力戦」: JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タ クシー、自家用有償運送をすべて扱う
- 「コーディネート」: 幹線·支線(端末)の定義とダイ ヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バスの相 互乗入実施。ゾーン制運賃導入
- 「適材適所」: 各路線・地域への運行方法割り付け

### ブランディング

- バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ (ですり)
- 公共交通が地域を支えているという安心感



名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### **三** 鳥取県東部地域公共交通網形成 計画(法定計画、2017.3策定)

JR·若桜鉄道·バス(日本交通·日/丸 自動車)、タクシー、公共交通空白地有 従来は全くバラバラ 償運送



あれだけ仲が悪かった、意思疎通ができなかった人たちが、話ができ るようになって、一所懸命になって、地域のくらしを支える「おでかけ」 これこそ「地方創生」の芽生えではないのか?

名古屋大学 加藤博和 17/07/26

### 楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる

~自治体の覚悟の違いが、レベルの差をどんどん広げている~

「おでかけ」しやすくすることは、 地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ それには「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

**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 それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上 し、地域の豊かさを増進させるサービスを提供する

そういう公共交通網をつくるためには、地域の様々 な主体が「一所懸命」に取り組まなければならない その取り組み自体が、地域を盛り上げる原動力に

つまり、地域公共交通を頑張ることで、地域をよくできる この大事なことを他人任せにしているようでは、地域を よくできるわけがないし、だれも助けてもくれない

47

## 「おでかけの足」のデザインは、持続可能な 「まちづくり・むらおこし」デザインの入門編

地域内にほとんどの便益をもたらす「地域のおでかけの足」 をよりよいものとするためには、<u>地域の主体的な参画</u>が必須 (与えられるものと考えてはいけない。)

地域ニーズの把握をきっかけに、たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すかが問われる

(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)

そのためには、地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで 取り組まないといけない

いい「おでかけの足」を<u>地域自ら</u>デザインすることで「おでかけ」を 楽しくできれば、地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、誇れる景観を創り出し、そしてふるさとを持続可能とすることができる これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」

### ぜひみなさんも「今日から」始めませんか!

名古屋大学 加藤博和 17/07/26 48

# (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

### 加藤博和



E-Mail: 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

### 【告知】

今年も「〈らしの足をみんなで考える全国フォーラム」

(https://zenkokuforum.jimdo.com/)

### 開催決定!

10/28(土)·29(日)に、昨年と同じ東洋大学白山キャンパスで開催

全国各地で「〈らしの足」確保のため頑張っている方々が立場を越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会合です。

皆様ぜひ、手帳にこの2日間を入れておいて 〈ださい。