

「おでかけの足」を地域自らが 「考え」「つくり」「守り」「育て」 「活かす」 ～自治体はその「要」にある～

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
加藤博和

地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年12月末現在)

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2018年12月末までに、439件の地域公共交通網形成計画が策定され、29件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

全国で439件(1741市区町村)
大阪は？

名古屋大学 加藤博和 19/01/21

1

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？
 - 何を書くのか？(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！

2

「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)

クルマさえあれば自由に動けるから、いらないですか？

3

地域の「おでかけ」を保障する地域公共交通づくりは「地域づくり」の「肝腎かなめ！」

「沈黙の臓器」

- ・ 日頃は多くの人々が、そのありがたさを意識しない
- ・ それが機能しなくなったとき初めて、重大さに気付く
- ・ しかし、多くの場合、その時は手遅れ
- ・ 日頃から気に掛けていないと、取り返しがつかなくなる

自称「地域公共交通」の大半は・・・2つの「バイ」

ショーバイ(商売)路線

- －「採算性」が大事
- 事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ

アリバイ路線

- －「あること」が大事
- 自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ

互いに全くてんでばらばら

- どちらも「地域公共交通」ではない！
- 本当の「地域公共交通」・・・「ありがたがっていただけの公共交通」はどうすれば作り出せるか？



岐阜県白川町・東白川村
(世界遺産の白川郷<白川村>ではない)

- ◆ 山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営、町村全額補助)がJR駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった



- ・ しかし運転士が定員の半分以上か確保できず、2016年4月に大減便、土休日は全面運休に
- ・ 2つの谷で高校通学不可能に
- ・ タクシーも1台しかない
- ・ すでに県内トップの人口減少。町内唯一の高校も閉校

カギは「子ども」

白川町で「夏休みに」「小中学生の」バス運賃を1乗車50円均一にした(通常は数百円)。その結果、一番多かった利用目的は何か？

「コンビニに行く」

こういう「自由に動きたい」という子どもの思いに鈍感では、子どもたちはどんどん故郷を後にしてしまうのではないのでしょうか？

地域公共交通衰退は地域を衰退させる

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出すること多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
- いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)

- 一番大事なのは、子どもが自由に動けること
- 子ども1人でも友達同士でも使える移動手段が必要
- ※もちろん、高齢者や来訪者にとっても必要
- (3Kサポート:高校生・高齢者・観光客)

「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・・・

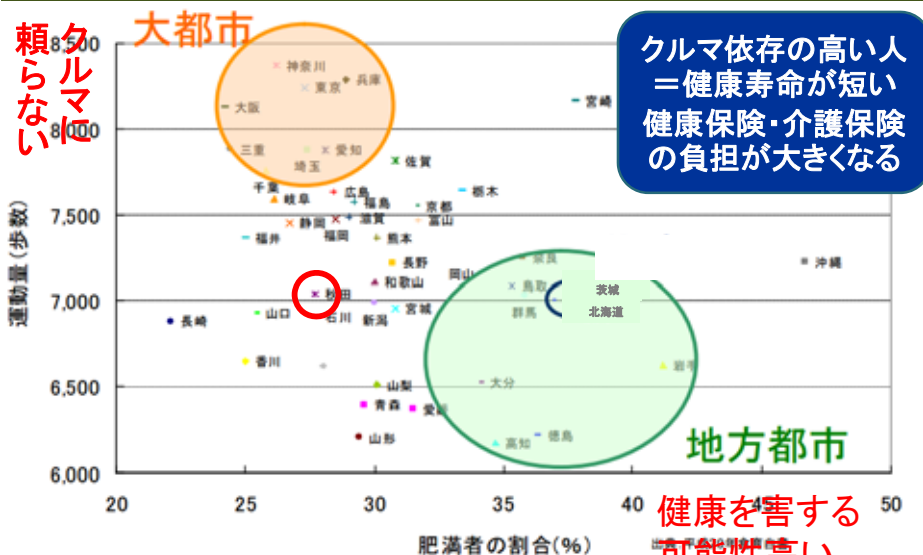
- 公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
- そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

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

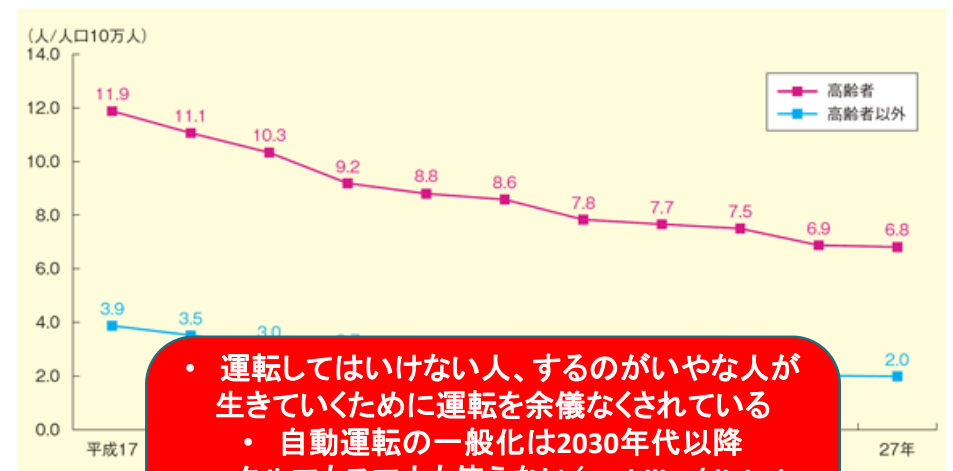
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
- クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
- そうすれば、年老いても健幸(健康+幸福)のままでいられる(PPKにもなる)

(ここが一番の狙いどころ。ここを掘り起こすと大きく変わる)

田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから



人口10万人当たり的高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



- 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
 - 自動運転の一般化は2030年代以降
- クルマもスマホも使えない(mobility/digital devide)人を見捨てる社会になるのか？
- 運転できなくても暮らしていける(安心して免許返納できる)社会づくりこそ急務

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



魅力に乏しく無個性
クルマはいても
人がいない「まち」

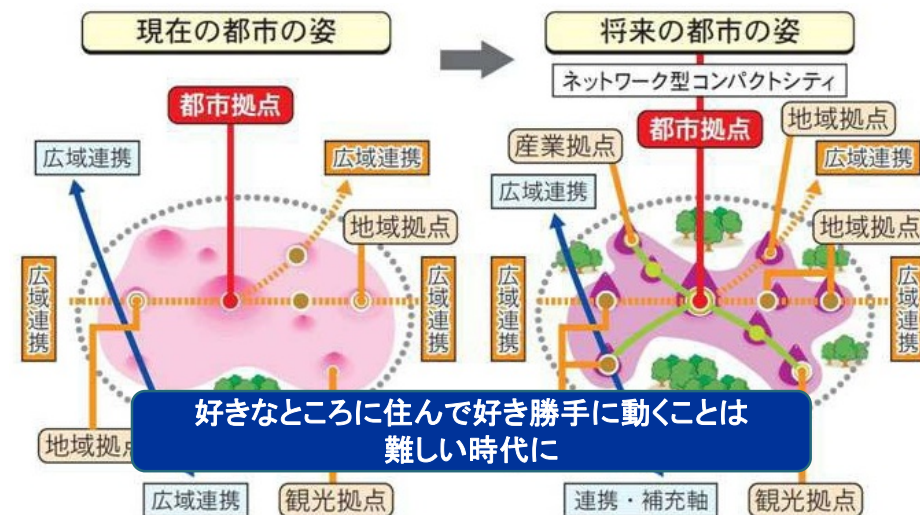
みんな勝手バラバラ
に動いていたらまち
はこうなる
人口減少・超高齢社
会の中で生き残れる
のか？



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

12

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



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

13

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



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

14

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



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

15

(クルマがなくても)「おでかけ」できること それが、地域公共交通の「一番の」存在意義

- ・クルマがあれば地域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、そしてリアル地域を「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「乗る気になるか？」

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「どこに行きたいか？」

→「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てこそ存在し続けられる

「乗って楽しい」「降りても楽しい」 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？(でかける口実がつくれない？)

(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

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《出張ビジネスマンに人気
短時間で十勝観光》

バスで10分

「ばんえい十勝・とかちむら」バスパック

世界でここだけの観光、必見です！

【乗車料金】通常700円のところ
大人/500円・小人/350円

2017/4→2018/3 十勝バス

日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術
に関心のある方へ》

バスで10分

「愛の園から幸福へ」バスパック

恋人の聖地で幸せに！

【乗車料金】通常1,000円のところ
大人/1,000円・小人/500円

**地域と一緒に
「乗って楽しい」
「降りても楽しい」
商品をたくさんつくることが有効**

バスで10分

真鍋庭園

日本最大級の357haの「さくら」

【乗車料金】通常1,000円のところ
大人/1,000円・小人/500円

【乗車料金】通常1,750円のところ
大人/1,750円・小人/900円

バスで10分

「ワイン城とDCTsarden」KEDA見学

十勝ワインといえばここ。バスからワイナリーを堪能できます。またドリアムアマンなら見逃さないDCTsarden/KEDAです！

【乗車料金】通常1,400円のところ
大人/1,400円・小人/900円

「需要」と「ニーズ」の把握が重要

需要: 顕在化しているもの(行っているor行いたい)

→ アンケートが有効

ニーズ: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)

→ 膝詰め(グループインタビューやワークショップ)

が有効<利用が少ないところは特に>

調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちををはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう

→ ニーズとその充足方法が見いだされる

いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ

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、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」とする
(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」とする
(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



The screenshot shows the Nagoya City Bus website. The main heading is '運行情報' (Operation Information). Below it, there's a section for '西02系統 臨時ダイヤの運行について' (West 02 System Temporary Schedule Operation). It mentions that due to the influenza outbreak, the temporary schedule is being implemented. A table shows the schedule for 2019/01/21, with columns for the year and the date. The table lists the route '西02系統 上石神井駅~西沢駅 (平日のみ)' and provides the schedule for 2019/01/21. A green box on the right contains the text: 「今日のできごと!」 運転手不足でインフルエンザ流行に対応できない状況に (Today's event! Situation where we cannot respond to the influenza outbreak due to shortage of drivers).

今のやり方では今後、 日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務は特にひどい)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

ぶっちゃけ、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)?

「コミュニティバス」は救世主となったか？

形から
入るのはダメ！



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2016.5に累計4,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域

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・・・)

- 「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

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
 - 事業者「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

地域みんなで気にかけて、
地域みんなで取り組むことが大事

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

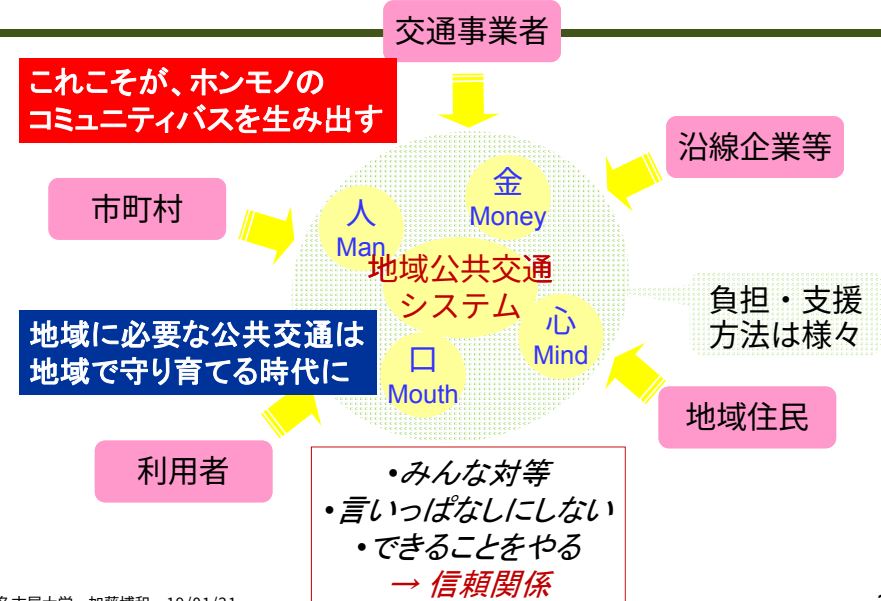
豊鉄バス レイクタウン線

(愛知県豊橋市)



- 豊橋鉄道大清水駅(終日15分ヘッド)から南に2～3kmの住宅団地。坂はない
- 自動車メーカー社員・家族が主に居住
- 利用者減のため存続困難に
- 地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入(自治会の補助)や利用促進の取組
- 事業者も路線見直し(さらに南のレイクヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター<豊橋南プラザ>に昼間常乗り入れ、団地内フリー乗降)など)
- 市はこれら活動をバックアップ
- 危機に陥って10年近く経つが現在も存続

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる

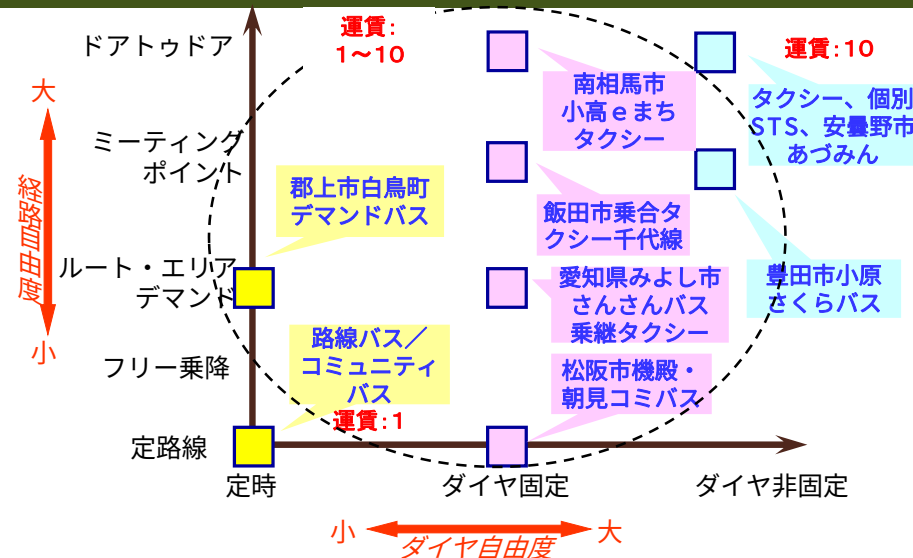


「一所懸命」の中身

- 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

「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 -



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

- ・イメージキャラを作成。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
- 「マイバス」を守り育てることで、地域を守り育てる

「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～



- ①公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- ②理解し下支えする自治体
- ③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
- ④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

交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

自ら動かないとできない！
しかし、自分だけではできない！

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)、「神戸」18年7月
- ◆ 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: ギふっこバス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、16年9月1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、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月



瀬戸市菱野団地 住民バス

(菱野団地コミュニティ交通
運行協議会、2018年8月6日
運行開始)



短距離移動を気軽にできる
方法が高齢化社会では必要

運行スキームは検討の末
住民協議会による無償運送に



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(乗っていてめっちゃ楽しい)
- フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる
- 地域で支えるスキームが好適
- 電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

電動カートin輪島



商工会議所が主導し、高齢者と観光客をターゲットに
社会福祉法人によるまちなかでの施設整備と連携

40

グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ① **Green**...CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ② **Slow**...時速20km未満なので観光にぴったり
- ③ **Safety**...速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ **Small**...小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤ **Open**...窓がない開放さが乗って楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、
自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

① 地域住民の足として

- 1) バスが走れなかった地域
- 2) 高齢化が進む地域
- 3) お年寄りの福祉増進
- 4) 既存のバスからの転換
- 5) 将来的に自動運転可

② 観光客向けのモビリティとして

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用

③ ちょこっと輸送

駐車場から施設まで
施設から施設まで

④ 地域ブランディング 「地域の顔」として



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

41

おでかけ環境の「調整」「組織化」

「欠損補助」「委託運行」でない『自治体の主体的役割』

・「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

これらを書き留めるのが「地域公共交通網形成計画」

42

試行錯誤を続け、幹線路線バス+フィーダーデマンド交通へ

岐阜県輪之内町



・2003年4月:路線バスでアクセス不便だった近隣市(大垣・羽島)への路線を新設

- ・ 国県補助を活用(地域間幹線)
- ・ 両系統は乗継可能なダイヤ

・2007年11月:他自治体と共同で維持してきた旧21条バスの廃止に伴い、コミバスの町内路線を新設

- ・ 地域公共交通会議を活用
- ・ 幹線系統と連携

・2010年10月:町内路線を再編し、町コミュニティバス2路線を運行開始。1路線は安八町・海津市平田に乗り入れ

- ・ 町外の集客施設へアクセス

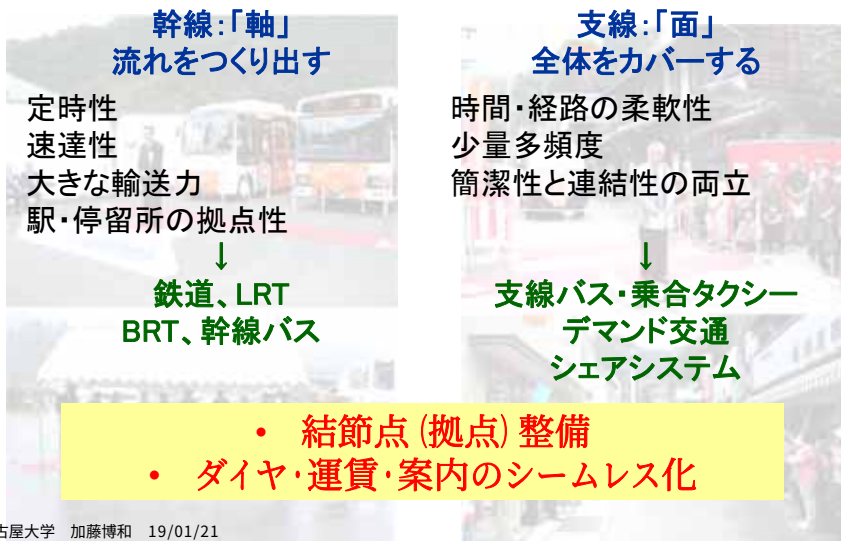
・2015年1月:町コミュニティバス町内線を廃止し、デマンドバスに変更

- ・ 羽島方面、安八・海津方面も昼間はデマンド化

名古屋大学 加藤博和 19/01/21

43

ポイントは「メリハリ」と結節！ 幹線・支線の分化と階層ネットワーク (ただし好例は僅少。慎重に！)



統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で提示し、必要に応じて**配車**してくれるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能(相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい(通してもよい)

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能



実際の活用例

PDCAサイクルの図が最後にあると 網形成計画は台無しになる



既存の網形成計画では、「一番大事な」この部分が決定的に軽視されている

本来、計画は場当たりの対応を防ぐためにある

- 中身が何もない役立たずの「**NG図**」。これを**どう具体的に実施するか**を書かないと無意味
- 具体的には、**年間スケジュールと評価プロセスを書く**ことで明らかにできる(つまり、PDCAそれぞれをいつどのように「一所懸命」やるのか)
- 議会の予算審議や確保維持改善事業申請・評価など決まりきった手続によってかなり決まってくる
- 担当者が異動しても大丈夫

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」「走らせろ」はなし
2. 総合的なネットワーク形成
→ コミバス・デマンド・三セク鉄道だけで考えない
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

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- ・路線バス事業者
 - ・タクシー事業者
 - ・住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー
(もちろん、どなたでも使えます)



名古屋大学 加藤博和 19/01/21

身近で便利な公共交通を目指して 白川町・東白川村の新しい公共交通がよいよスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが円滑にわたって、安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。
策定運行を経て、平成30年10月から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。



おでかけ しらかわ・ひがししらかわ

◆だれでも気軽ににお出かけできるしくみ◆

○路線バス「白川中央線」と「白川東白川線」を運行

○道路バス「白川中央線」と「白川東白川線」を白川町内各地域から運行

◆高校生が自宅から通学できるしくみ◆

○行きは朝7時前、帰りは夜11時前までの2本に合わせ、道路バス「白川東白川線」と「白川中央線」を運行することで、白川町・東白川町内全ての地域から高校通学が可能

「白川中央線」を運行することで、白川町・東白川町内全ての地域から高校通学が可能

バスの種類 (どなたでもご利用できます)



道路バス

白川町・東白川村の主要路線です。定期定額で運行します。予約は不要です。



予約制バス

町内・地区内の諸団・病院・施設への移動ができます。乗り降ぎ場所にて白川中央線に乗り継ぐことができます。予約が必要です。乗客数を要確認してください。自宅から利用できます。



Jリ線経路

「白川町・東白川村」の「白川中央線」と「白川東白川線」に運行しています。予約が必要です。乗客数を要確認してください。予約制バスと同様に自宅から利用できます。

皆さんにお伝えしたいこと

1. 「おでかけの足」がまともにならないところは真っ先に人口減少し滅びる！
 2. 「おでかけの足」を「地域自ら」先導して「つくり」「守り」「育てる」のは今や当たり前！
 3. 「おでかけの足」づくりを「地域みんなで進める」ことで地域は魅力的になる！
- 蛇足:そういう地域しか、もう国は助けることができなくなった！

そのために、皆さん、何かしましょうよ！

名古屋大学 加藤博和 19/01/21

地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則 ～これを「網形成計画」に書く！～

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・クリエイター」
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(網形成)
 - ◆ 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
 - ◆ パラパラではダメ。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
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、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

名古屋大学 加藤博和 19/01/21

「おでかけ」=「人をつなぐ」という 仕事は超高齢社会の根幹

- ・ ソーシャルキャピタル(地域力)
 - ・ コミュニケーション(人間は人の間にいる)
 - ・ 共助(お互い様)
- 経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によって個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」「人間らしさ」「きずな」を取り戻すために・・・
- だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とし、人間らしい生活を提供する公共交通ネットワークとコンパクトなまちを「つくり」「守り」「育てる」ことこそ本流ではありませんか！

名古屋大学 加藤博和 19/01/21

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](#)

"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。

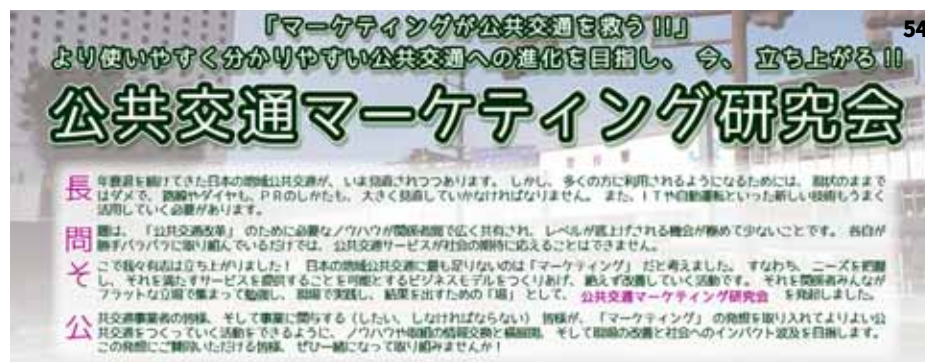
※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※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>



第一回研究会「名古屋場所」

テーマ：「顧客志向を意識した駅・バス停における案内提示の方法を考えよう！」(仮)

1/6時点での
情報です

- ・駅・バス停で利用者が戸惑わず、また来ていただける、他の方にも広めていただけるような、**分かりやすい情報提供・案内の方法**をテーマとします。
- ・マーケティングの観点から、案内提示はどうあるべきかについて解説します。
- ・ネット活用やスマートバス停など、動的情報提供のあり方も扱う予定です。
- ・**実際のよい事例・悪い事例**を参加者が持ち寄り、多様な手法・アプローチを題材としながら、ワークショップ形式で、現場での実践を考えていきます。

日程：2019年2月23日(土)午後、場所：名古屋大学東山キャンパス 環境総合館