平成29年度
地域公共交通シンポジウム in 中部
「網」の崩壊を食い止める
～「公共交通空白時代」の到来に備えるには～
（17/11/02）

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

公共交通サービスの スパイラルアップ ー地域を支える「網」を しっかりと張るためにー

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

最近直面した事例（某市。私は地域公共交通会議委員）

- 駅を中心に放射状の路線バス網
- 他市に行く路線がいくつかあり、大半は地域間幹線（国県補助）
  - 御多分に漏れず利用者数は漸減
- フィーダー補助路線はない
  - コミバスはあるが、限定した地域で運行

- 他市（の周辺部）に行くある路線について、自市内の最終集落から先を「半年後に」廃止するという意向が事業者から出された
  - 自市内は2停留所が廃止になるが、周辺に人家はなく利用者数も僅少

→ 皆さんが担当者ならどう対応しますか？

実際の対応案はこうだった

- 地域公共交通会議で、事業者の廃止意向と市の対応案を報告
  - 廃止予定の2停留所の利用状況調査結果（事業者提供）を示す（利用者は僅少だった）
  - 今後、地元向けの（廃止を前提とする）説明会を開催し、納得していただく
  - その上で、再び地域公共交通会議を開いて廃止を了承してもらい、30日後以降に廃止

→ こういう対応で妥当と思いますか？

どこがおかしいのか？

- そもそも、2停留所の乗降データだけで判断できるのか？
  - 利用は少なくなったとはいえ、他市の周辺地区と結ぶ伝統ある路線。以前は高校通学も多かった
  - 当然、全線のOD調査結果くらい示すべきだろう
  - また、他市の対応案も知りたいところ（特に、その周辺地区から自市へのルートはどう確保するのか？）

→ そこで、そういう情報を出してほしいと発言したが、市は全く持ち合わせていなかった。他市の協議状況や意向も不明

→ 事業者もデータを出すことができなかったが、路線状況の概要を「口頭」で説明した（利用が極めて少ない。別ルートで安いコミバスを走らせており、それを使う人が多くなった、など）

それにしても、こういう基礎的なデータ・情報も出さないで、地域公共交通会議でロクな議論もせず認めさせようというのは、とても地域公共交通を「守り」「育てていく」態度には見えない

そこで、さらに衝撃の事実が・・・

市 「運輸支局が地域公共交通会議で協議するように言うから議題にした」

- ✓ そもそも、現行の道路運送法では、事業者が予定日6か月前に廃止届を運輸局に出せば自動的に廃止にできる（2002年の需給調整規制廃止、いわゆる「規制緩和」）
- ✓ しかし、それだと代替策の（必要性も含めた）検討ができないので、まずは都道府県が設置する協議会に申し出て代替策を検討してもらい、それが決まったら廃止を了承して30日後に廃止、というスキームができた（廃止即空白を防ぐセーフティネット。これがあるので、廃止はそれほど進んでいない）
- ✓ 現在は、都道府県協議会から市町村地域公共交通会議へ協議の場を委任することが多くなっている（これ自体は妥当）
- ✓ それなのに「国に言われたのでやる」という態度だから、こういう会議の立て付けしかできない（単に手続きを速くする方便に使われている？）

しかし、もっと根本の問題が・・・

- そもそもこの路線は、1年前までは国庫補助を受けた地域間幹線だった
- しかし、（県の協議会を経て）国庫補助落ちし、その結果、減便・休日運休となったにもかかわらず、そのことが地域公共交通会議で全く情報提供されていなかった
- 通常なら、国庫補助落ちした時点で存続の危機なのだから、そこから議論を行うべき。いや、国庫補助路線のうちに議論しておくべき

こんなことでは、地域の足を守ることなんかできるわけない！

（なお、県の委員は欠席・・・）

結局、何が問題か？

- 地域間幹線について、沿線市町村の地域公共交通会議で協議どころか情報提供さえも何ら行われていなかった。その結果、「補助落ち」という重要なサインも見逃された
- 地域間幹線について、沿線自治体間で情報共有や協議をすることもできていなかった（いたかもしれないが、地域公共交通会議委員にそういう情報は一切提供されていない。県の協議会ではいったい何を議論していたのだろうか？）
- そもそも、その地域間幹線がどんな役割を期待されているかも不明確で、「昔から走っているから」「国庫補助が出るから」残っていたのではないか？

地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省

平成27年度予算要求事項

○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築
・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件

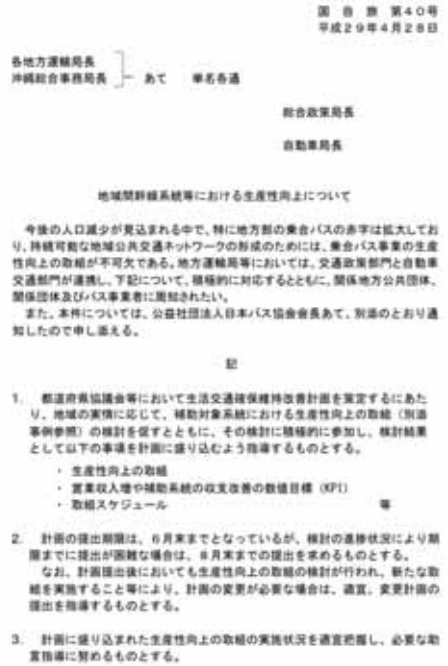
「交通圏」の単位で考える必要

事業仕分け・政策コンテストを経て、2011年度に大変革（旧制度は全廃）

国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」

→ それ以上は、地域で頑張る必要

活用のポイントは「言いなりにならない」「妥協しない」



国自旅第40号
平成29年4月28日

各地方運輸局長
沖縄総合事務局長　殿　　事務連絡

総合政策局長
自動車局長

地域間幹線系統等における生産性向上について

今後の人口減少が見込まれる中で、特に地方部の乗合バスの赤字は拡大しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、乗合バス事業の生産性向上との取組が不可欠である。地方運輸局等においては、交通政策部門と自動車交通部門が連携し、下記について、積極的に対応するとともに、関係地方公共団体、関係団体及びバス事業者に周知されたい。
また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 都道府県協議会等において生活交通確保維持改善計画を策定するにあたり、地域の実情に応じて、補助対象系統における生産性向上の取組（別添事例参照）の検討を促すとともに、その検討に積極的に参加し、検討結果として以下の事項を計画に盛り込むよう指導するものとする。
・生産性向上の取組
・営業収入増や補助系統の収支改善の数値目標（KPI）
・取組スケジュール　等

2. 計画の提出期限は、6月末までとなっているが、検討の進捗状況により期限までに提出が困難な場合は、8月末までの提出を求めるものとする。
なお、計画提出後においても生産性向上の取組の検討が行われ、新たな取組を実施すること等により、計画の変更が必要な場合は、適宜、変更計画の提出を指導するものとする。

3. 計画に盛り込まれた生産性向上の取組の実施状況を適宜把握し、必要な助言指導に努めるものとする。

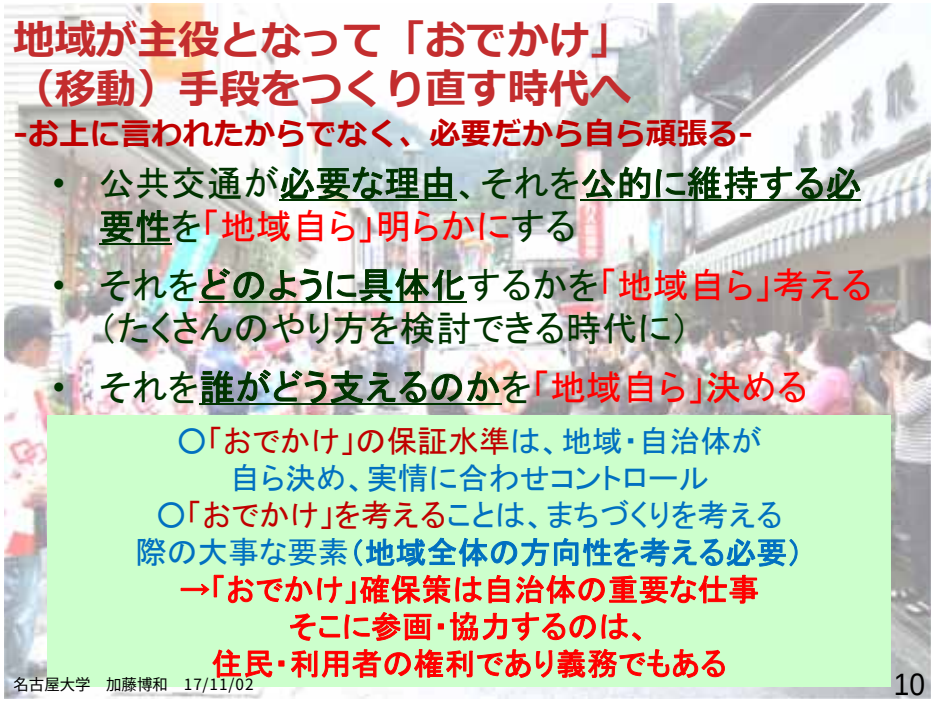
国自旅第40号(2017年4月28日) 地域間幹線系統等における生産性向上について

- こんな通達が出てくるということを、地方は「恥」と思わないといけない
- 地域間幹線補助は地域の足を守るためにずっと続いてきたが、いまや他に説明ができないような状況に陥っているということ
- もういいかげん、自分たちでどうやって改善していくか考えるべきなのに、いまだに先ほどのような体たらくが決して例外ではないというのでは・・・

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務
（地域公共交通活性化再生法４条、2007年）

1. 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
2. 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
3. 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
4. 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

この法律ができて10年もたつのに、なぜ、まだできないのでしょうか？



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

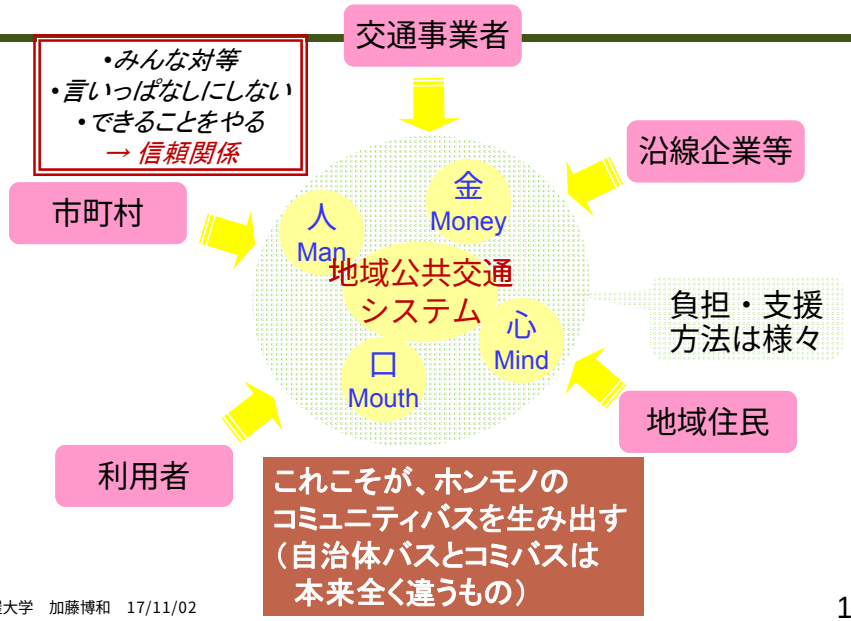
「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる

京成バスシステム　柏井線
（千葉県市川市）

まさに、一般路線バスが「コミュニティバス」のようになり、地域の主体性もバスサービスも向上した

- 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
- 団体・事業者に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（市川市公共交通協議会）、連携計画策定。総合事業実施（国庫補助を活用）
- 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

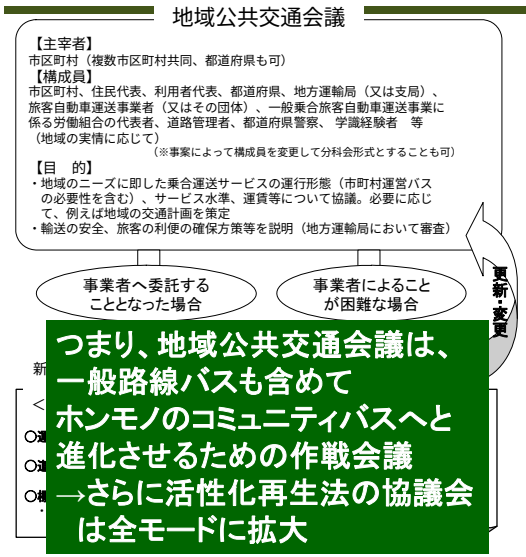
みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



「一所懸命」の中身

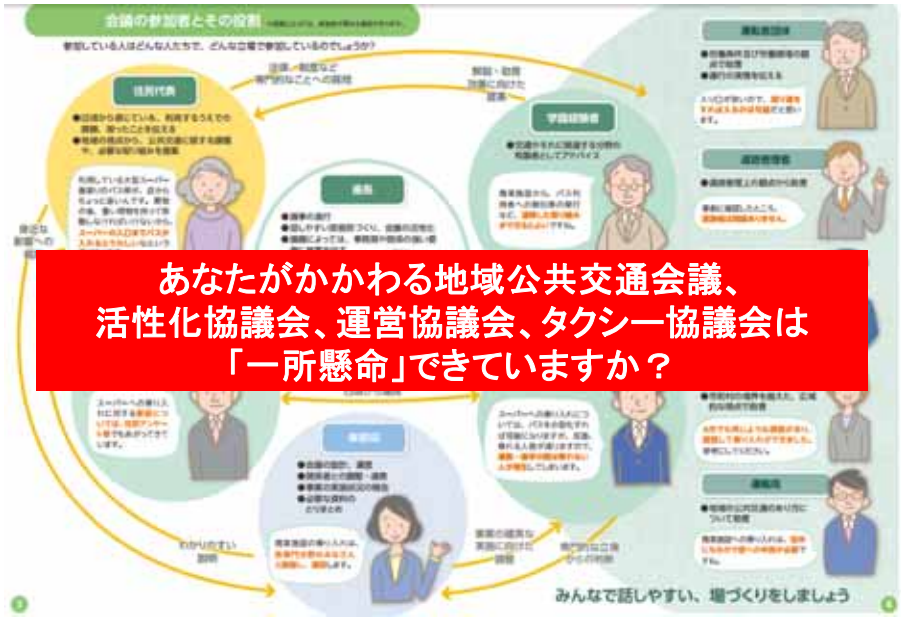
- 意識の共有
  - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
  - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
  - 役割分担
  - 連携協働
  - 適材適所
  - PDCA・・・目的明確化、目標設定、モニタリング、情報開示、評価、カイゼン

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」



「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」も可能に
- しかし一番大切なのは・・・「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと（法的には一般路線とコミバスで何ら差はない）



**あなたがかかわる地域公共交通会議、
活性化協議会、運営協議会、タクシー協議会は
「一所懸命」できていますか？**

中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」
https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

あってはならない「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない（のでシャンシャンにしたい）
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形（広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ）で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない（開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外）
6. 傍聴者がいない（開催のPRをしていない）
7. 住民・利用者代表がしゃべらない（しゃべりやすくする工夫をしていない）
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない（バスは会議室でなく現場を走っている）
9. コミバスやデマンドしか扱わない（事業者路線は話題にもしない）
10. 規定の委員しか集めない

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！
本会議開催は大変だが、幹事会・部会や書面協議も併用し、
公開原則（傍聴・議事録公開等）も活用して実りある会議を心がけるべき

なぜ地域公共交通網形成計画（活性化再生法５条）をつくらなければならないのか？

- 「国がうるさいから」「補助がもらえるから」は論外として・・・

そもそも「計画」とは？・・・

ある「こと」を行うために、あらかじめその方法や順序などを考えること。また、その考えの内容、もくろみ。

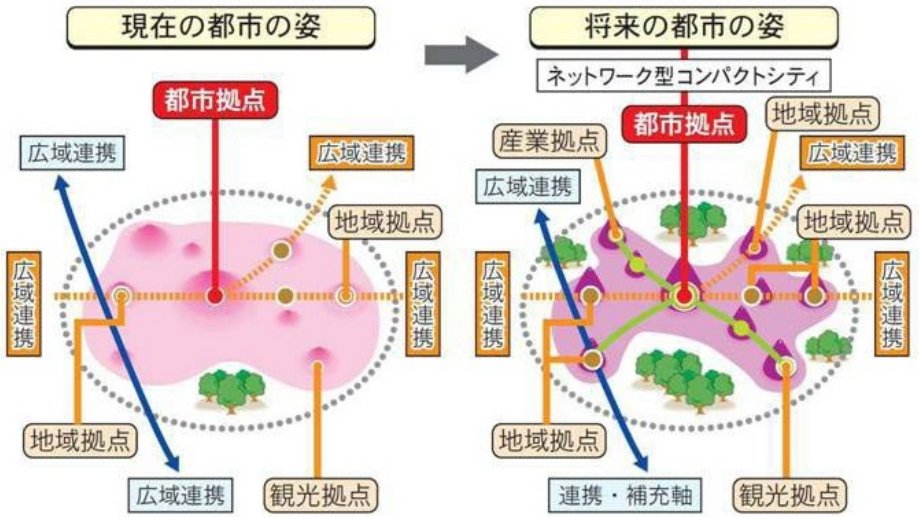
- みなさんのところの網形成計画はそういう内容になっていますか？　あるいは、しようとしていますか？

まちづくり/おこしに貢献できる「おでかけ」ネットワーク＝「地域公共交通網形成」

- **地域内：だれでも安心して暮らせる地域**
  「生活」支援・・・地域主導？
  – クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ（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

- **地域間：だれでも楽しくお越しいただける地域**
  「交流」支援・・・自治体主導？
  – 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
  → 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

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



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（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
   - 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

間違いだらけの計画策定から抜けだそう！

1. 公共交通をよりよいものとするために、計画（戦略）は必須。場当たりでは対応できない。そして「遺言」でもある
2. シンプル・イズ・ベスト。箇条書きなどで簡潔に。メリハリをつける
3. 調査結果を本文にだらだら書かず、ミッションを中心に据える
4. なぜ公共交通に取り組むのか、その目的をはっきり書く。それを計れる数値目標を挙げ、モニタリング体制をつくる
5. 公共交通網形成計画なのだから、「どんな網を」「どのように」形成するのか書く
6. コミバスだけ、デマンドだけ、3セク鉄道だけでは「網」の体をなさない
7. 計画は関係者の合意事項。協議会で意識共有し、みな共感できる内容を
8. 自分たちができる、やらねばならないPDCAを、スケジュールベースで書く

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

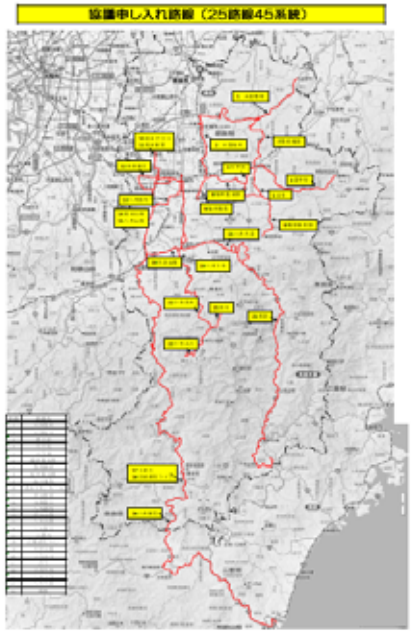
- 中身が何もない役立たずの図。これをどう具体的に実施するかを書かないと無意味
- 具体的には、年間スケジュールと評価プロセスを書くことで明らかにできる（つまり、PDCAそれぞれをいつどのようにやるのか）
- 議会の予算審議や確保維持改善事業申請・評価など決まりきった手続によってかなり決まってくるはず

※網形成計画や再編実施計画は5年間変えられないと勘違いしている人が多いが、だったらPDCAのお題目は何なのか？

評価は非常に大事

- **一貫性が重要**：内部での評価方法と、確保維持改善事業など補助事業での評価方法を別個にするのはありえない（二枚舌。作業も増える）。それ以前に、「自分たちが補助をもらっている路線」しか評価しないなど論外
- **結果も手法も公開**：そもそも、自分たちがどういう評価を行い、それによってどう改善を図っているかを公に（市民にも、利用者にも、国にも）表明することに意味がある（公共交通に対する自分たちの考え方をアピールすることにほかならない）
- その意味で、運輸局の第三者評価も（活用できる内容なら）活用しなければもったいない

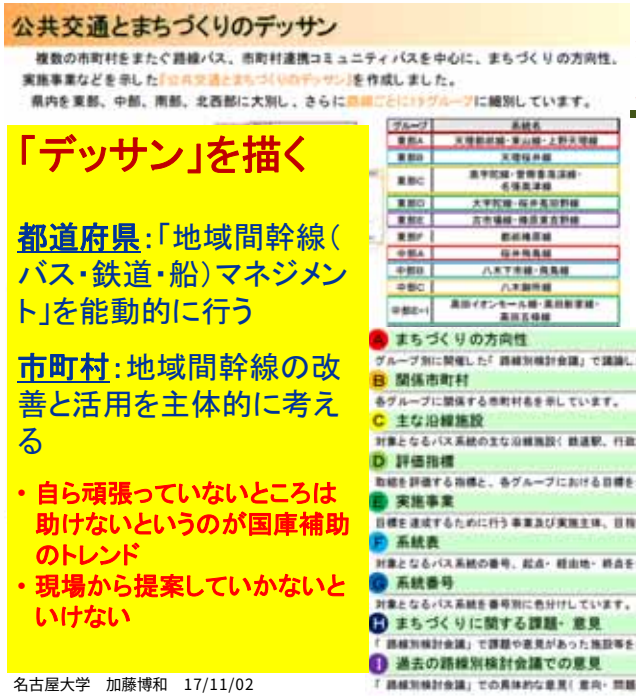
※評価方法の具体は、言うまでもなく網形成計画に書いておく（確保維持改善事業の評価においても参照）



あの奈良県さえも・・・

- 全国で最もバス利用者の減少が遅かった県（路線維持のことを考えなくてよかった）
- しかし、ドル箱であった北部ベッドタウン路線が少子高齢化の直撃を受け、事業者が赤転
- 県南部25路線45系統（地域間幹線補助路線）が維持困難と、事業者が2014年10月に表明（規定の補助を得てもなお3億円以上の欠損）
- 維持する必要があるか？　あるとすればどのように維持するか？　残された検討・対応時間は2年（2016年9月まで）

→ **事業者の捨て身の問題提起を県が受け止め、市町村を主導**



「デッサン」を描く

都道府県：「地域間幹線（バス・鉄道・船）マネジメント」を能動的に行う

市町村：地域間幹線の改善と活用を主体的に考える

- **自ら頑張っていないところは助けないというのが国庫補助のトレンド**
- **現場から提案していかないといけない**

奈良県地域公共交通網形成計画

2016年3月策定

地域間幹線バス路線を県・市町村・事業者で抜本見直し

都道府県の関わり

1. 鉄道網の維持改善と、地域間幹線バス網計画（鉄道網の補完、高校・総合病院への足の確保など）
2. 各地域での一体的な路線網維持・再編（市町村界での分断を防ぐ）
3. 市町村の計画策定の支援、相互調整

- **市町村でできないことをやる**
- **広域（生活圏）での公共交通の品質確保に努める**

適切な評価が「網」をスパイラルアップさせる

1. 評価とはウエメセでも押しつけでもなく、自分たちがよりよくなるために行う
2. 評価プロセスを関係者で共有するのが大事。特に地域・現場の参画が必要
3. 網全体と、それを構成する各路線・サービス、それぞれの評価が必要
4. 各路線・サービスについては、全体の網にどう貢献できるか（乗継など）も考慮に入れる
5. 定量指標が望ましいが、地域で共有できるなら定性的な評価もあってよい
6. 評価のプロセス・指標・目標は網計画に明示する
7. 協議組織をきちんと活用する
8. 情報公開を徹底する
9. 運輸局が提供する評価システムもうまく活用する

加藤博和　検索

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

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

facebook: buskato

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、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！

（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