

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2 0 1 3 『移動の問題』を本音で語り合おう、知り合おう(13/11/24)

白熱!!討論!!

いつまでも安心して暮らしていける 魅力的な地域を支える公共交通を 「つくり」「守り」「育てる」 トリガー(引き金)とは?

> 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 加藤 博和

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

"当たり前"では全然ない! 「なぜ地域公共交通は必要か?」

- ◆「公共交通」があると、地域は、住民は、どう変わるでしょうか?
 - ◆ 実はあってもなくてもほとんど変わらない?
- ◆「公共交通」を守り育てるためにはどれだけのお金と 手間がかかりますか?
 - ◆ ありがたみがわかないので安ければ安い方がいい?
- ◆ いま地域を走っているバス・鉄道は「公共交通」と言えますか?
 - 実は全然その役割を果たしていない?
 そもそも、必要な「公共交通」とはどのようなもので、 どのように支えていけばいいのかについて、 地域でまともに話し合ったことがない?

(その場が地域公共交通会議等、方法がPDCA)

なぜ「おでかけ」確保(地域公共交通充実、移動制約者対応)がうまく進まないのか?

答えは簡単

「やる気がない」

「なぜやらないといけないかわからない」

「必要だと思っても人ごと」

必要性がわかっていて、自分がやらないと どうしようもないと知っていれば、やろうとするでしょう 制度やお金がどうであっても・・・

「世の中に必要なことをやるのにどうして邪魔が入るか」 制度も財源も、それなしにやろうとした 地域や事業者があったからこそできた 地域公共交通会議、連携計画、特定事業、 地域協働推進事業・・・

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

1

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

どちらも「地域公共交通」ではない!

2

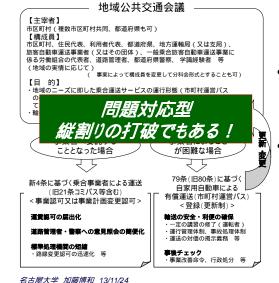


あってはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

- 1. 年間予定がな〈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(停留所や車内など)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(PR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(<u>事業者路線は話題にもしない</u>)
- 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!

使いこなしていますか?地域公共交通会議 -「運輸局に言われてつくる」というだけではもったいない-



「市町村の乗合公共 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を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)

路線バスよりかなり安い運賃 (コミバス)、デマンド運行、 タクシー車両利用が可能に 知られている

しかし、対象は乗合許可路 線全部(一般路線バスも含 めて)

知られていない?

5

地域公共交通総合連携計画って いつつくるの? 今でしょ!

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
 - ◆ コミバス・デマンドだけでな〈、一般路線バス・鉄道を含めた 包括計画として策定するべき
 - ◆「戦略」「役割分担」「PDCA」
 - ◆ 生活交通NW計画(路線網のうち国庫補助対象のもの)、地域協働推進事業計画(MM·PR等)は連携計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 担当者の「遺言」(政策の継続性)
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」 要するに「バラバラではダメ」
- ◆「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織
 - ◆ 取締役会。全参画者が事業に実質的に取り組む必要
- ◆ 現場委員(住民・利用者・運転者)をできるかぎり活性化する バス事業者や住民からでも連携計画の提案ができる 85月度大学 加藤便和 13/11/24

名古屋大学 加藤博和 13/11/24 6

7

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)



- ◆ 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
- 大きな増客効果が現れ、 補助不要にまで回復

10

地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況(全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし・・・ 金(国庫補助)の切れ目が縁の切れ目? 計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない・・・ 地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

9

やろうとすればやれるのに やらないのでは地域が浮かばれない

- ◆確かに、現行制度は問題ありまくり
 - ◆ 理念が欠如
 - ◆ 各ステークホルダーの役割分担が不明確
 - ◆ 財源が不十分
 - ◆ やる気やスキルに左右される(地方分権の宿命)
 - ◆ 頑張ることへのインセンティブがない
- ◆ しかし「制度がダメなこと」を「やらない理由」にすることはあってはならない
 - ◆ 勉強していない方に限ってこういうことをおっしゃる
 - ◆ 地域にとって必要ならばどうあろうともやらないといけない
 - ◆ 自分たちで補ってやれることもある(国の制度になると悪平 等? eq. 舞鶴市)
 - ◆ そういった地域の取組が積み上がって国の制度がつくられるべき(バスは会議室でなく現場を走っている)

交通政策基本法案

(11/1閣議決定、 11/15衆議院通過)

第十六条(日常生活等に 必要不可欠な交通手段の 確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定

名古屋大学 加藤博和 13/11/24



名古屋大学 加藤博和 13/11/24

法律・制度が変われば解決するのか?

すれば苦労はない

「やらされる」・・受け身だからそうなる 「やりたいことがある」から「制度をかしこく使う」へ できてからが勝負!

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

12

公共交通を「くるい」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〈本当のニーズとは?
 - ◆ 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 どうすれば「くるり」できるのか? ^{名古屋大学 加藤博和} 13/11/24

13

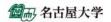
公共交涌確保維持改善 5つの鉄則

~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」
- - ◆ 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
 - ◆ 取組を広〈知ってもらうための「戦略」
 - ◆ 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

二法協議会(地域公共交通会議+法定協議会)を **地域公共交通確保維持改善のセンターに!**

- 事業主体となれる(会計を持てる)
 - ◆「連携計画の策定・実施」が協議会の役割そのもの
 - ◆ そのため独自予算を持つことができる これと、地域公共交通会議における運賃設定を同時に使うと、 運輸連合(全事業者共通・通し運賃)も可能に
 - ◆ メンバーはできる限り1つ以上の事業の実施へ参画が望ましい (実施主体が自治体と事業者ばかりなのはダメな連携計画)
- ◆ だれが負担してもよい
 - ◆様々なメンバー形態や負担方式(つまり、アイデア)が可能 国補助がないから予算決算はゼロ円、というのは変 ましてや廃止するなどナンセンス
 - ◆ 予算を直接支出しないものでも、協議・報告が望ましい



加藤博和

検索

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

「おでかけ」環境整備は 持続可能な地域づくいの必須条件である!

- * 本当に、クルマに頼る社会・地域で大丈夫か?
 - + クルマが使えなければおでかけできないのは、人のみならず地球にもつめ たい、寂しげな地域
- * 人口減少・高齢社会・・・Quality Of Life(QOL)確保が重要に
 - + QOLが低い地域は人口流出し、生き残れない
- * 交通システムが充実していることが、高いQOLの一条件
 - + だれでもある程度の移動サービスが享受できることで、社会参加機会が増え、地域が活性化。ご老人も元気に(PPK実現)
 - + クルマ社会では「まち」が形を失い、「いなか」の景観も破壊され、地域の魅力が失われる
- * 交通システムの整備は、都市・地域の生き残り戦略の一環として 必要(都市計画、そして総合計画の重要な柱として)
 - + むしろ、自治体・地域にとってコントロール可能な<u>「権利」</u> (「おでかけ」可能性の保証水準は、**地域自ら決めるべき**)
 - + ただし、従来の交通システムの温存を意味しない

地域公共交通は「滅びの道」に入った!

- ◆ 利用者減少が止まらない!
 - ◆ 対応1:経費節減

既に極限。給与削減ばかりで従業員のやる気も出ない事業改善検討どころか、基本的な安全性や 人員の確保に懸念(関越道事故はその結果)

◆ 対応2:サービス切り下げ

利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に

◆ 一方で安全性やサービスレベルへの要求は 強まるばかり!

> 公共交通の仕事は「やりたくない」「やれない」 利用者が減少しているのに、 それをまかなう人員さえ確保できない状況に 「担い手がいなくなること」による 地域公共交通の破綻が現実になりつつある 必要なお金が事業者や運転手に支払えていない

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

17

19

みんなが集まれる場所 (公共交通の行き先となる)はありますか?

- ◆ 病院?
 - ◆確かに病院乗り入れは公共交通「勝利の方程式」だが・・・
 - ◆ 必要だけと、本当の意味で行きたいの?
 - ◆ 送迎を頼みやすいから行っているんじゃないの?
- ◆ ショッピングセンター、市(マーケット、縁日)
- ◆ コミュニティカフェ、飲食、酒場、買い食い
- ◆ こども広場・児童館
- ◆ 図書館·生涯学習施設
- ◆ 駅・バスターミナル

特に用は決まっていなくても、行くと楽しい場所 公共交通整備と一緒につくり出すのが大事

地域が主役となって「おでかけ」 (移動)手段・機会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

20 名古屋大学 加藤博和 13/11/24

バス・鉄道は軽油・雷気だけでは走れない 「みんなの想い(soul)」あってこと走る

◆ 住民の想い : 必要なおでかけが確保された生活環境

◆ 自治体の想い : 豊かで魅力的な地域

◆ 事業者の想い : 存在意義があり、収益も出る事業運営

◆ 運転手の想い : やりがいがあり苦しくない仕事場

「みんなが安心して暮らしていける地域を支える 公共交通を自ら守り育てる」体制

そのために大事なのが「現場起点」

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

- ◆ 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、かしこく「行動」すること

「おでかけ」手段づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

限られた地域にほとんどの便益をもたらす「地域公共交通」を よりよいものとするためには、地域の主体的な参画が必須 (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。そのプロセスを経験することで、まちづくり ・むらおこしの手がかりをつかむことができる

いい地域公共交通づくりは、地域住民のライフスタイルを変え、 魅力を高め、ひいては持続可能な地域をつくり出す

これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」 地域自らが公共交通をよくする取り組みが、 地域をよくすることにつながる

名古屋大学 加藤博和 13/11/24

公共交通=「おでかけ」のよさ

◆「地域力」「お互い様」「人間は人の間にいる」

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」そして「ふるさと」 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 とする公共交通を自分たちで「つくり」「守り」「育て る」ことこそ本流ではありませんか!

閉塞した住民・地域に「安心でいきいきわくわく できる公共交通と地域づくり」を胸張って提案し、 巻き込み、実現できる、それこそが地域を、そ して日本を救うきっかけとなる!

22

23

21

◆ 公共交通の大切さについて「意識」を共有すること