

名古屋大学大学院環境学研究科 環境
持続的発展教育研究センター

くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2016
(東洋大学、16/10/29)

『くらしの足』概論

-あたまをやわらかくして
お勉強・お願い・ヒーローンから
「元気な」行動へ-

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
加藤博和



岐阜県白川町・東白川村(白川郷<白川村>ではない)

- ◆ 4つの谷を1日数便のバス(民営)がJR白川口駅まで走り、主な集落から通院通学や来訪が可能だった

- ・ しかし、運転手が定員の半分しか確保できず、4月から大減便、休日全休
 - ・ 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
どうしたらいいですか？
皆さん助けられますか？
- 名古屋大学 加藤博和 16/10/29



1



坪沼乗合タクシー「つぼぬま号」

(仙台市太白区、KM仙台タクシー運行<4条乗合、協議路線>)

- ・ 坪沼地区は市南西端の山間部。約120世帯、500人
- ・ 2006年5月、既存路線バス廃止に伴い運行開始(これがないと全くの公共交通空白地区)
- ・ 地域4町内会が設立した「坪沼乗合タクシー運営協議会」が運営。地域のほぼ全世帯約120世帯が加入
- ・ 定期的に役員が集まり、運営状況や利用促進企画等を検討。見直しを適宜実施
- ・ 小中学生通学と域内移動を確保(小学校は2014年度末で閉校)。路線バスとの乗継も可能
- ・ 1乗車400円(回数券・通学定期券あり)。年3,500人ほどの利用。市民センター・診療所に行く人が多い

医療だと地域の医院・診療所が
1次医療だが、
なぜ公共交通だと末端のサービスが
2次・3次交通なのか？

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)
- ◆ 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

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

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！**

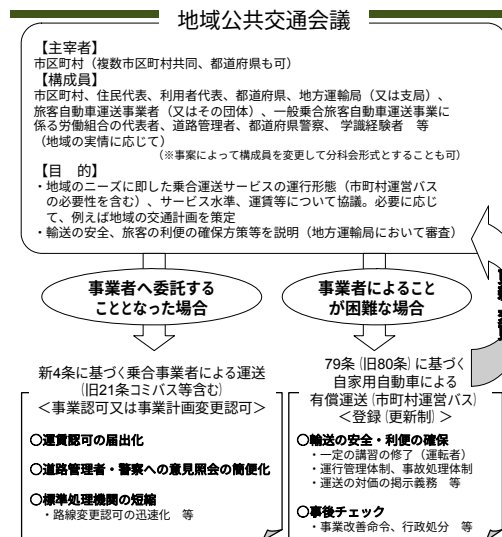
持続可能な地域公共交通網形成に関する 努力義務（活性化再生法<2007年施行> 4条）

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

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

8

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」



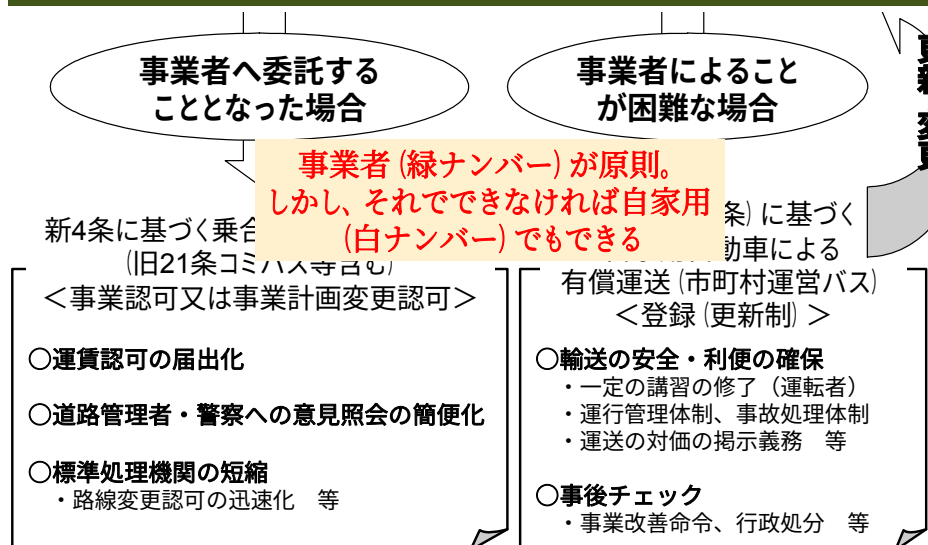
名古屋大学 加藤博和 16/10/29

「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・路線設定・使用車両など）
- ※事業者路線にも使える（総コミバス化が可能）
- ※デマンド運行・タクシー車両利用も位置付け
- ・地域公共交通網全体のあり方を考える場として活用可能
- ・住民・利用者・運転手委員の参画や情報公開原則を活用し、現場の意見を政策に反映

9

限られた地域資源をいかし「くらしの足」 確保のため、できる人ができることをやる

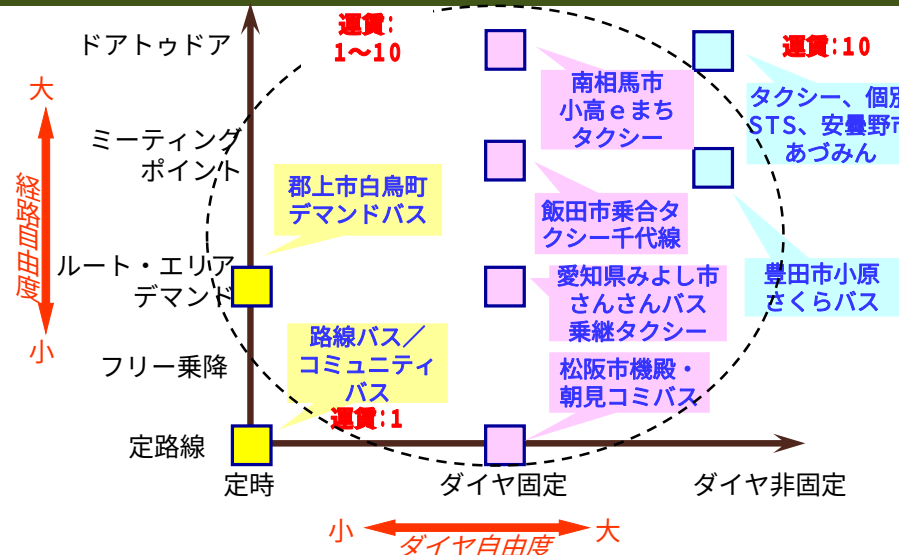


名古屋大学 加藤博和 16/10/29

10

「適材適所」を実現する輸送手段が選べる

-地域公共交通会議（＝特区！）であらゆる方式が可能に-



名古屋大学 加藤博和 16/10/29

11

長野県中川村 生活交通確保事業

(村直営+NPO公共交通空白地/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**<建設会社が設立したNPO>・・・高齢者等
- + **福祉有償**<社協>・・・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(しかし撤退してしまった)



Photo 中川村役場

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

12

公共交通空白地有償運送(旧:過疎地有償運送)の実例

- 「公共交通空白地(旧:過疎地)」とは、タクシー・バス事業者が(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- ・ 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会):クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送を担う(運転手の高齢化が懸念)
- ・ 富山県氷見市「さすがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行(会員制だが収支が読める利点)
- ・ 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会):地区の福祉施設車両の間合い利用。昼の通院・買物・行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- ・ 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢):乗用車で路線バスフィーダーデマンド輸送
- ・ 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人がんばらまいか佐久間):全町NPOによるタクシー的輸送

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

13

自家用有償運送制度見直し(2015.4)

「有償運送は緑ナンバーを原則。それでは確保できないサービスを白ナンバーで確保」の大原則は堅持した上で..

- 協議会では「**利便**」確保策を協議する原則を徹底
 - ・ 自治体または事業者または利用者・地域団体が「**運送確保計画(必要性/対象者/対価/想定事業者・団体)**」を協議会に提出し必要性・妥当性を協議
 - ・ バス・タク事業でそれができるか検討し、できなければ原則認める。その観点から**運送対象者を緩和(会員以外に範囲を広げることが可能に)**
 - ・ 担い手は市町村・NPO等のほか、地域の(法人格のない)任意団体にも認める
 - ・ 「安心」「安全」は協議会が責任を負わない(地域公共交通会議と同じ)
 - ・ 過疎地→公共交通空白地 に呼称を変更。地域公共交通会議での協議を推奨

緑ナンバーと白ナンバーが力を合わせ「**くらしの足**」確保!

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

14

「いいじ里山バス」

(岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)

- ・ 2016年10月3日運行開始
- ・ 人口700人弱。昨年度初めて出生ゼロに
- ・ 幹線道路を通るのみで、高原に散在する集落に住む高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)
- ・ ドアツードアで、地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡(乗継ぎ割引あり)の2つの役割
- ・ 自治会が運営し、住民が運転
- ・ 誰でも利用できる

- ・ 「ラスト・ワン・マイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう
- ・ しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

15

京丹後市といえば・・・



名古屋大学 加藤博和 16/10/29

16

平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型 通称「丹タウ」

EV乗合タクシー

自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ。
EV乗合タクシーに停留所はありませんので、
対象地域内ならどこへでも。
安心・安全・快適に目的地までご案内します!

通称「丹タウ」
お出がけの時はお気軽にご利用ください

予約制

乗車できるエリア

乗車できないエリア

運行日時 年中無休・予約制 (土曜日のみ、年末年始は要予約です。)
午前8時30分～午後5時30分

運賃 お一人様 500円 (網野町内・久美浜町内)
小学生以上・乗車運賃の半額 (本サービスは保護者同伴で無料)
※網野町・久美浜町を超えて乗車される場合は、
区域外乗車として1回車内250円がかかります。
※グループ予約は、
乗車人数10人以上・乗車回数10回以上・乗車人数20人以上の場合に適用されます。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

EV乗合タクシー(丹タウ)の 代行・補送サービス

買い物代行 乗車料 15分ごとに400円
買い物や代物の支払い・商品の配達まで乗車サービスが代行いたします。
※お乗車の際は遠慮なく、乗車できる乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。
※お乗車の際は、お乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。

見守り代行 乗車料 別途見積り
1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物やゴミの回収など、見守り・安全確認をいたします。

送迎代行 乗車料 15分ごとに400円
利用者がドアまでお預かりし、本の配達・送迎を代行いたします。
※お乗車の際は遠慮なく、乗車できる乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。
※お乗車の際は、お乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。

病院予約代行 乗車料 15分ごとに400円
診療券をお預かりし、診療部屋の申込みを代行いたします。

小荷物補送サービス 乗車料 15分ごとに400円
忘れ物・荷物・食料などの小荷物や少量貨物を補送サービスいたします。
※お乗車の際は、お乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。
※お乗車の際は、お乗車エリア内(乗車エリアの範囲)で目的地を指定いたします。

- 乗合許可では客貨混載がもともと可能 (道路運送法82条)
- 「乗合」交通は乗合許可 (区域運送)
- だからデマンド交通で上記サービスが可能
- 「規制緩和」とは、空車時も貨物運送が可能となったこと

→過疎地での「タクシーの事業」のモデルへ

名古屋大学 加藤博和 16/10/29
17

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

17

太平の眠りを覚ます上喜撰
たつた四はいで夜も寝られず？

- ・「ライドシェア」という黒船の到来
 - ー 過疎地を皮切りに、将来的には都市部にも？
- ・「違法性が強い」からといって拒絶できるのか？
 - ー 必要性があるサービスが供給されないなら現行制度を変えるべき？
まずは特区から？
- ・タクシー業界がいままで、地域の足を守るために一体何をしてきたか？
 - ー 法律に縛られていることもあるが、地域のニーズをきちんと考えてこなかったことが問われている
 - ー ただあればいいわけではないし、そもそもないところも増えてきた
- ・地域のニーズに対応することが唯一の「防衛策」
 - ー 安全安心は当然で、それだけでは戦えない
 - ー 「公共交通としての役割を果たす」ことが求められる
 - ー そのためこそ、地域公共交通会議やタクシー協議会はある
 - ー その内容が、網計画やタクシー地域計画に書かれるべきこと
 - ー そして「(近年大きく変化した)制度の理解」「その活用」がとても大事

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

18

いまや、かなりのことができるようになってい
 ・ ・ ・ ただし、自分たちが動けば、だが ・ ・ ・

- ・ 地域公共交通会議によって、バスとタクシーの間のモードが自由自在に。さらに客貨混載も可能に
 - ・ 公共交通空白地有償運送 (旧: 過疎地有償運送) によって、「バス・タクシー事業が対応できない地区」で自家用車ライドシェアが可能に
- いずれも「2006年道路運送法改正」によって可能になっていた
(加藤は10年間同じことを言っているという陰口があるが、言うのは簡単、やりきるのは時には命がけ)
- 「地域を住みやすくするために、地域が心を合わせ、使えるものは使う」というスタンスに立ってきた地域はどんどん進化
(この期間、例えばタクシー事業はどう進化したか?)
- 一方、いまだに「2002年以前」「2006年以前」の発想しか持たない『化石のような人たち』の何と多いことか… (お願いばかりで自らやろうとしない、現行でできるのに特区を申請、逆に会議にあげることを妨害、合理的理由なく不同意…)

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

19

果てしなき、地域と事業者の距離の遠さ -くだらないしがらみにこだわっている場合なのか？-

- ・ 事業者が地域で頼りにされていない
- ・ 事業者が地域ニーズに応えられていない
- ・ 地域が緑ナンバーの意味を認識していない
- ・ 地域が事業継続の難しさを理解していない

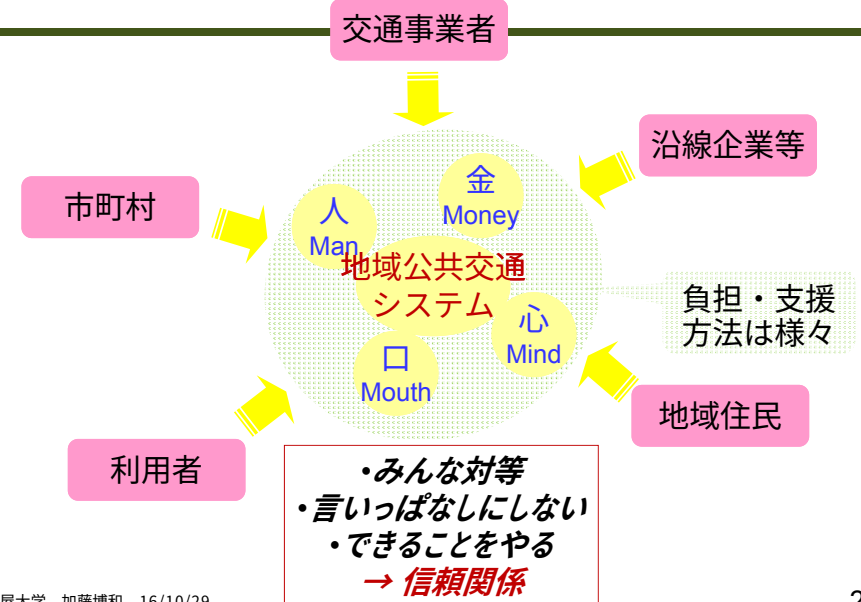
→ 要するに「意思疎通の不足」

そして「せっかくある制度・技術の未理解」

→ 結果、既存秩序と無関係なくみが出てくる

これを打破し、地域の「おでかけの足」をどう確保するかについて、今日・明日で考えていただきたい

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



「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)
→自治体担当者・有識者の役割

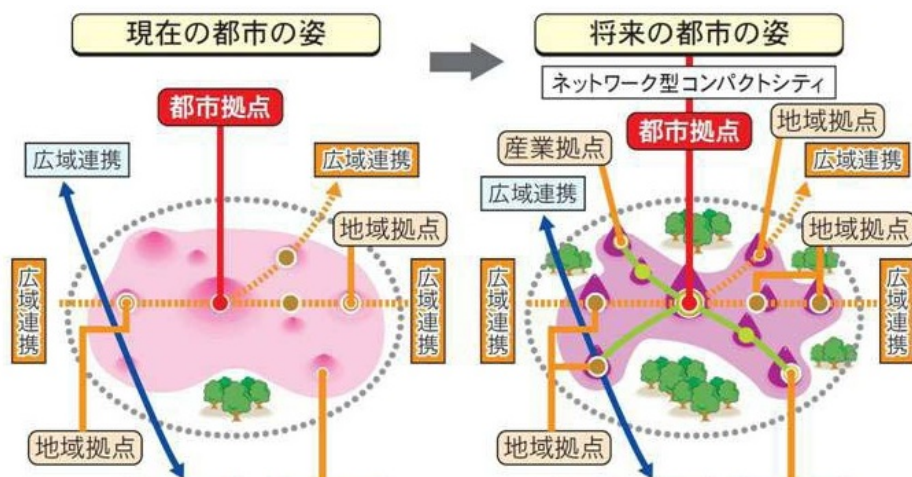
意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う



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://www.ttb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

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



経済成熟・超高齢化社会を生き延びるために必須！

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

24

「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 16/10/29

25

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

これらこそ「網形成計画」に書くこと

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

26

公共交通事業者に必要な3つの力

-自称しているだけではむしろ「害」-

- ・企画力
 - 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
 - 固定観念を覆す新たな商品開発
 - 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
 - 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション
- ・提案力
 - 「一皮向けた」商品のPR
 - 新企画の仕掛け役
 - 地域活性化への取り組み
 - 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案
- ・サービス力
 - 「心地よい移動」をどう提供するか

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

27

今後重要となるキーワード -世の中どんどん進化している！-

- ・ 情報基盤整備 (IoT、そして自動運転)
- ・ マーケティング
- ・ 基本コンテンツデザイン
- ・ モーダルコネクト
- ・ 意識共有・合意形成
- ・ サービス内容の訴求手法
- ・ コミュニティビジネス
- ・ 安全・安心・安定を支える技術

「地域の」「地域による」「地域のための」 公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

1. 目的の明確化
 - ◆ 地域の課題に即した「おでかけの足」を考える
 2. 適材適所
 - ◆ 身の丈に合ったオーダーメイドなものを
 3. 一所懸命
 - ◆ みんなが方向性を共有し役割分担して実働
 4. 組織化
 - ◆ 地域の様々な活動と同期
 5. カイゼン
 - ◆ まずやってみる。そして常に気につけ、磨き上げる
- そして、「現場・利用者起点！」
答えは現場にあり、現場にしかない！



さあ、楽しく、前向きに
話をしましょう！

加藤博和

検索

<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コミバス・DRT導入、路線バス改編、鉄道存廃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！

(白熱討論に使用したプレゼン資料)

まちづくりに貢献できる 「くらしの足」ネットワーク（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**
 - －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

公共交通網は「おでかけ」を通じた 「ライフスタイルの提案」

- それによってどんなくらしができるか？ してほしいか？
- それを実現するためにどのような基本コンテンツが必要か？
 - 4つの基本コンテンツ：系統（起終点・経路・停留所）、ダイヤ、乗降・乗継施設、車両
- 限られた資源でそれがどの程度達成できるか？
- それを、ターゲットとなる皆さんに認識し、利用してもらうためには何をしなければならないか？
 - モビリティ・マネジメント
 - その前に、案内の見直し



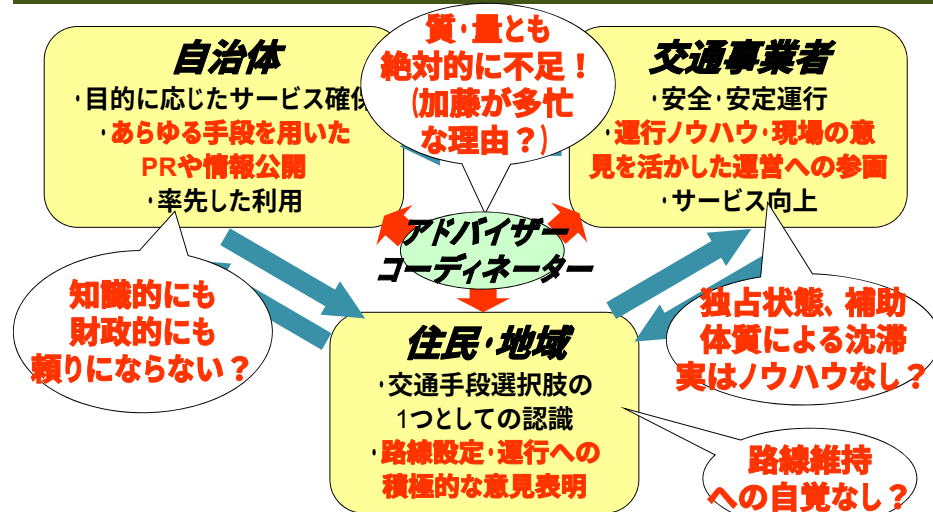
広島駅前のバス案内

「魅せる化」
これを見て、いろんなところに行きたいと思わせるラインアップになっているか？
それを訴えかけているか？

乗る路線・サービスをどうつくり出すか？ －「一見さんお断り」から脱却するために－

- **ターゲットを明確化する**
 - －その人たちにどんな生活をしてほしいか？ 楽しんでもほしいか？
 - －そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- **4つの基本コンテンツを磨き上げる**
 - －系統（起終点・経路・停留所）、ダイヤ、乗降・乗継施設、車両で決まるサービスレベル
 - －それを「お値打ち」と思わせる運賃設定
- **分かりやすく、おしゃれで、心に響く訴えかけをする**
 - －利用者の立場に立ったインタフェース

「一所懸命」（三位一体）が いい路線をつくり育てる、といっても・・・



名古屋大学 加藤博和 16/10/29

36

「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)
→自治体担当者・有識者の役割

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

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

37

公共交通事業は「運送業」から 「ライフスタイル提案型産業」へ

- ・ マーケティング・リサーチ
- ・ 顧客満足(CS)
- ・ 商品開発・企画
- ・ 広報宣伝
- ・ モニタリング・改善・PDCA、・・・

→ サービス業では当たり前の言葉。

しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない
技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議

運ぶこと自体に付加価値はない
「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う
コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない
(「地域に根付いた」事業体であることが付加価値を生み出せる)

名古屋大学 加藤博和 16/10/29

38

(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>