

平常時でも災害時でも 頼りになる公共交通網を 地域自らつくり出すために 一日頃から気に掛けていれば、 肝心なときに頼りになる

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
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
加藤博和



百回の陳情より 一回の利用

(誰かに助けてもらって)とりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はないし、守っていくこともできない
将来もっと深刻な形で問題が再燃する
当事者意識が大事

「使いやすく
それゆえに多くの方に
乗り合っていただけ
困ったときでも支えてくれる
地域公共交通づくり」は
今後の日本が生き残っていく
ためにとっても重要なもの
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている



「国破れ、山河敗れて バス走る」

東日本大震災:ガレキの中、
路線バス・乗合タクシーは
地元住民を乗せ走っていた
公共交通が被災地の生活を支える



Photo M.Fukumoto

地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- 事業主体：稲井地域乗合タクシー運行協議会(地区住民代表による協議会)、
運行主体：三陸タクシー(委託)
- 定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- 運賃・市の補助金とともに、地域の大半(9割程度)の世帯が協賛金を拠出し維持
- 月1回の協議会で運行内容を検討

路線バスの時と比べ便利に
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ
その上、経費も削減

身の丈にあった「おでかけ」手段を
地域自らが「つくり」「守り」「育てる」
ことで、まちづくり(そして復興!)に
もつなげる(=地域力)
しかし、これは大変な手間がかかる



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：ぎふっこバス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、「形整」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

東日本大震災後のバスの活躍

詳細はこちらを参照(加藤博和、福本雅之：東日本大震災直後における路線バス事業者の対応に関する調査研究、交通科学、Vol.43、No.1、pp.4-10、2012.12)

- 電気も暖もとれ、無線もある
- 被害を受け、通信・燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送(物資運び込みも)
- クルマを失った人の移動手段として機能(避難所・仮設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど)
- 鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う

地震発生時、多くのバス運転士が、バスを運転して逃げた(自家用車でなく)ので、その後も走れた
「公共交通だから当然!」と

しかし、もともとバスが走っていない地域ではサービス提供ができなかった(しなかったのではない)

今後の重要な対応策(私見)

1. 日常の利用を増やし、できる限り路線網を残していく(営業所を維持できるレベルで)
 - そうでないと、災害時に活用できない
2. 営業所を減災拠点と位置づけ整備
 - 今後、特に地方部では「公設民営」
 - 災害危険性の少ない地区に設置
 - 燃料タンク強化・大型化、自家発電、避難スペース・備蓄、無線、ヘリポート
 - その上で、日頃から集まれる場所として整備
3. リアルタイム情報提供システムの整備
 - 使用可能車両の有効活用のための適正割り当てと、利用者への運行情報提供
4. 自治体との関係構築
 - 日頃からのコミュニケーション構築が根本
 - 地域防災計画等で災害時の行動をあらかじめ合意



総力を挙げて輸送確保
日頃の蓄積が活かせる

日頃当然あるものがないこと
の恐ろしさを知る

名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的発展教育研究センター (SusCoBe) プレゼンツ
トークセッション
「巨大災害で孤立した街を救うため、
公共交通を至急確保せよ！」

昨年7月、西日本を襲った大水害
山と海に囲まれた奥市は陸路での外との行き来が困難に・・・
この孤立状況を打開すべく関係者が立ち上がり、力を合わせ、
そして「災害時BRT」は走り出した！
巨大災害発生後の移動手段確保は、被災者の生活維持や、復興に大きな影響を
及ぼします。西日本大水害後の奥市でのスピーディな取組は、日頃からの関係者間のコ
ミュニケーションや、IT技術もローテクも使えるものは何でも使うという柔軟性のたまもの
でした。その詳細を、最前線を取り組んだ当事者が、名古屋で、語ります！



講演：呉工業高等専門学校
環境都市工学分野 教授
神田佑亮氏
クローズド「中部はその時動けるか？」
神田佑亮氏 + 加藤博和 (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)

日時：2019(令和元)年7月29日(月)14:30-17:30 (終了後、交流会を予定)
場所：名古屋大学東山キャンパス 理学南館 坂田・平田ホール
申込・問合せURL：<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/talk-kure.html>
※参加は無料です(交流会参加、どなたでも参加いただけます)
主催：名古屋大学大学院環境学研究科附属持続的発展教育研究センター
共催：名古屋大学防災連携研究センター、公共交通マーケティング研究会
名古屋大学交通系中道連絡局、愛知県、中部バス協会、中部鉄道協会、中部タクシー協会連合会、中部
交通バスターミナルセンター、ぐらしの足さみんまで考える全国フォーラム実行委員会

東日本大震災後に活躍したバスも ほとぼり冷めると・・・

被災地では・・・

- 仮設住宅地域では重要な足
- しかし多くの地域でクルマに戻ってしまった

東京では・・・

- 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
- 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

地域公共交通には以前から
「静かな津波」が押し寄せていた！

YUTETSU BUS
夕張鉄道株式会社

お知らせ
会社案内TOP 会社概要 沿革 営業所 お知らせ

2014/08/17 江別地区ダイヤ改正のご案内

いつも弊社バスをご利用いただき誠にありがとうございます。
さて、**乗員不足**より江別地区ダイヤ改正を**9月1日**（月）に行うこととなりました。
ご不便をおかけいたしますが、何卒ご理解いただけますようお願い申し上げます。
尚、**時刻表はたまだ作成中**です。
今後も、皆様のお足を守るため鋭意
お願い申し上げます。

平成26年8月吉日 夕張鉄道株式会社

◆時刻表ができたのは数日前、そして
壊滅的な大減便
◆夕張地区の委託路線(利用が少ない)
は補助路線なので維持しないといけ
ない。そこで江別地区(採算路線)を
大幅カット

「最後の公共交通」タクシーさえ 地方部では急速に消えつつある

全国 地域 社会 政治 経済 国際 スポーツ 文化 47リポート

紀勢交通、今月末でタクシー廃業 紀北町内唯一の事業者

2016.12.20 8:00 中日新聞



JR紀伊長島駅前で客待ちする紀勢交通のタクシー 紀北町内唯一のタクシー事業者だった紀勢交通(東長島)が廃業を決め、十二月末で姿を消す。人口、飲食店の減少により需要が低迷、経営を続けることができなくな... [記事全文]

タクシーは知らない
うちになくなる
全国の地方部でどんどん
タクシーは廃業している

自動運転の見通し



- 単独走行(専用路走行)なら現状で何ら問題なく走れる
- 現実に市中で走るのはまだまだ課題だらけ

(蛇足:先の自動運転試乗は、時間雨量3mmを越えたため大幅短縮となる)

しかしいつかはその時代が来るし、(運転者が足りないの)来ないと大変なことになる
その時、人は本当に不要になるのか?

「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 軌道法による軌道事業者
 - 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)

地域公共交通の「あいうえお」

- あ りがたい(あることが難しい)
- い きがいづくり(健幸)
- う んてんいらず(安全安心)
- え んのしたのちからもち(肝腎かなめ)
- お でかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

私見卓見

OPINION

「自動車がないと移動ができず生活が成り立たない」。大都市部などを除く日本のこの現状を変えることが、超高齢社会を乗り越えるために不可避であると考えている。

高齢者の運転で起きた悲惨な事故が報道され、「不安なので運転をやめたいが、その後の生活を考えるとできない」という高齢者が多くいる。一方、はたから見るとんでもない運転をしているのに「運転には自信がある」と勘違いしている高齢者も多々いる。

こういう方々に運転を控えていただければ、自動車を使わずとも生活が不自由にならない社会にしていける

名古屋大学大学院教授
(公共交通政策) 加藤博和

「卒車」できる社会へ

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

現状では、大都市部以外はムリ

「Sustainable」で「Resilient」な国土・都市の予想解：「コンパクト+ネットワーク」 国土交通省「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 19/07/25



都市・国土計画の問題！

でもどんどん住宅を建てていいところだった

クルマが使えるからここに住めた

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

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

〇立地適正化計画の作成

- 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画(「立地適正化計画」)を作成することができる。
- 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - 居住誘導区域(居住を誘導すべき区域)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - 都市機能誘導区域(居住に関連する施設の立地を誘導すべき区域)及び市町村が講ずべき施策等

コンパクト！

①区域内に誘導すべき施設... 民間事業者による都市計画...
 ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする
 ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等

生活サービス機能の計画的配置を図るエリア
 公共交通
 地域公共交通活性化再生法改正との連携(調和規定)

まとまった居住の推進を図るエリア

名古屋大学 加藤博和 19/07/25



LRT (Light Rail Transit: 軽快電車システム)・BRT (Bus Rapid Transit: 快速バスシステム) は定時性・速達性に優れるが、カバーできる範囲が狭く、「フィーダー交通の充実とその接続」が重要に

乗継保証

- 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
- 時刻表・出発情報で明示
- 幹線の定時性確保が重要
- 遅延情報の共有 (接続待ち、車間連絡等)

幹線・支線運行の適正化

- 需要に見合った頻度・サイズ (幹線: 専用道・レーン、連節バス、支線: タクシー車両導入、オンデマンド化)

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」

災害に遭っても
大丈夫なように!

• 地域内: だれでも安心して暮らしていける

「日常生活」支援・地区(住民等)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、交流できる

「社会生活」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

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

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常)
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

- 公共交通維持のために、例えば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(つまり乗らない人も負担)
(住民1人あたり数千円) **保険料(特別交付税8割)**
 - そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる
(例えばワンコイン<100円>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?**
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

最近の法制定・改正 (2013~15年)

実はいろいろできるようになってきている。でも知られていない

交通政策基本法 (2013年12月)

- 国の交通政策を規定。理念法(モットー)

地方分権一括法による道路運送法改正 < 自家用有償運送の地方への事務・権限移譲 > (2015年4月)

- 移譲(登録・監査等)自体はほとんどメリットがない
- 同時に行われた **自家用有償運送制度の見直し** が大きな意味(移譲希望せずとも享受できる)

タクシー特措法改正 (2014年1月)

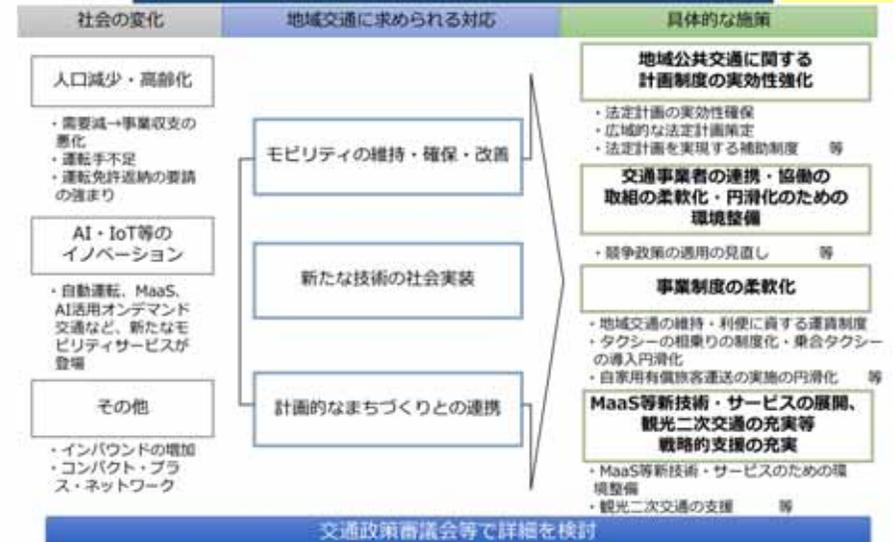
- 地域公共交通と位置づける(その役割を果たす義務が生じる)ことと引き替えに減車・運賃改定を可能に
- 公共交通としてのタクシーの適正化・活性化を地域の協議会で議論

地域公共交通活性化・再生法改正 (2014年11月)

- 最重要な法律
- 改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視(連携計画 網形成計画)
- バスは、自治体と事業者が合意すれば自治体に実質権限移譲(再編実施計画)

あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく ニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現

R1.6.25
提言公表



岐阜県白川町・東白川村 (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)がJR白川口駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった



- しかし、運転手が定員の半分しか確保できず、2016年4月から大減便、休日全休
 - 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
- こういう地域は今後続出**

地域公共交通がない = 消滅決定地域

- 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も多い(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
 - そして、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)

(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

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

→「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

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

「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)のままえられる(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)

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・

**地域公共交通は超高齢化日本を救うきっかけになる?
しかし長年続いてきた「負のスパイラル」**

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
- 事業者 「利用が少なくでは経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」

それぞれがこう思っているだけでは、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(つまり「正のスパイラル」)に転換できるのでは?

「コミュニティバス」は救世主となったか？



Photo M.Fukumoto

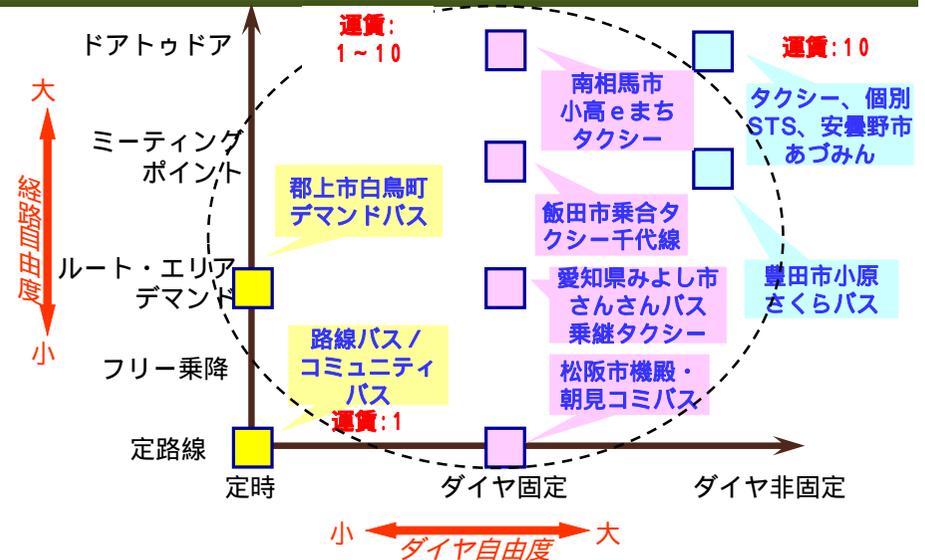
東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)
2016.5に累計4,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域
自治体による公共交通確保策の標準に

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…)

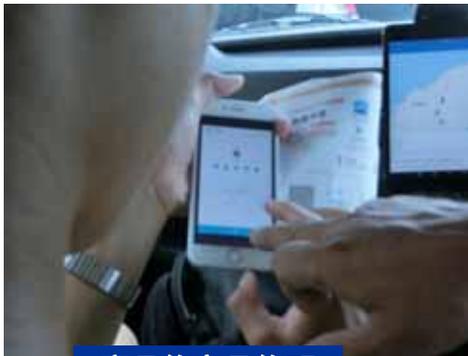
- 「企画・運営」と「運行」の分離
自治体 : 企画・運営(委託)
交通事業者: 運行(受託)
- 交通事業者の言いなりでない
- 公営交通のように事業収支に煩わされることがない
- それによって可能となった新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、小型バス、100円運賃
- 旧弊な路線バスの概念を覆す
- 地域に合った公共交通を実現

「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 -



京丹後市と言えば・・・



京丹後市丹後町

NPOの皆様のご苦労には頭が下がるが、この種の活動自体は全国各地で先行的取組が多数ある(の)にどうしてみんなそんなに注目するのか？

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(自家用車ライドシェア)
スマホ予約・クレカ決済のみであったが、現在は電話予約・現金払いも可能!



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(おろご)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に利用。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

人口減少・超高齢化で日本の最先端を行く地域では
ボランティア運転手による移動手段確保が
10年程度しか維持できないことが判明



シンギュラリティー につぼん 第1部 未来からの挑戦④

マイカー志向を人々を乗せる... 高経費責任(CEO)の... 提供することになった...

ライドシェア 地域を救うか



ライドシェアに取り組み自治体が増えている... 北海道 中標津町... 愛知県 豊橋市... 京都府 京丹後市... 兵庫県 豊岡市... 広島県 三次市...

謝礼は「グレー」... 高齢化が進む北相模... 町民から北にバスを約4時間半は17年3月から...

世界に広がるライドシェア企業... Lyft 米国の約40都市で展開... Uber... 加藤博和 19/07/25

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

「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

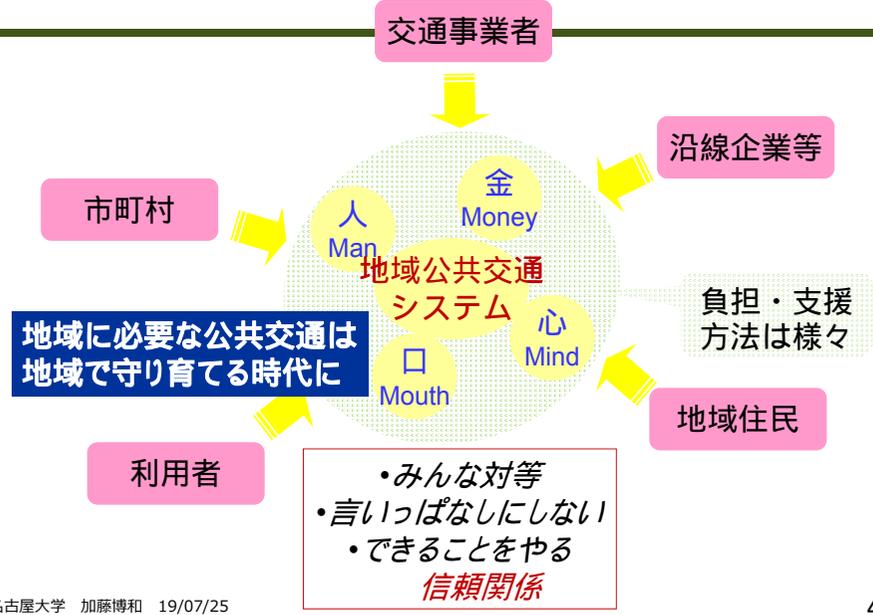
(愛知県豊橋市)



- 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>に昼間帯乗り入れ、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

これがホンモノのコミュニティバス (自治体バスとコミバスは全く別物)

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる





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

高齢化が急速に進む「オールド・
ニュータウン」で住民協議会が
企画・運営(運転ボランティアも住民)



「いいじ里山バス」 公共交通空白地有償運送 (岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)



「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

- 2016年10月3日運行開始
- 人口700人弱。2016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
- 運賃は域内100円、中学校まで300円、バスとの乗継割引あり

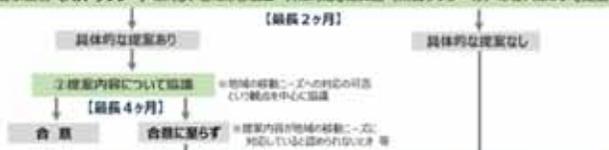
バス・タクシーの活用を検討するため、まずはバス・タクシー事業者、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求めること

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

① 交通事業者(バス・タクシー)に対し、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について提案を求める

バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して、最長4ヶ月協議を行い、合意に至らない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合には、バス・タクシー事業者によることが困難であることについて、協議が調ったものとみなすこと

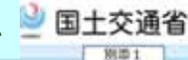
① 交通事業者(バス・タクシー)に対し、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について提案を求める



交通事業者(バス・タクシー)によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

国土省「自家用有償旅客運送ハンドブック」より

グリーンスローモビリティとは 2019年度、車両購入や調査への国庫補助開始



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...窓がない開放感が乗って楽しい

【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
 - 1) 駐車場から施設まで
 - 2) 施設から施設まで
- ④ 地域ブランディング
 - 1) 「地域の顔」として





福山市・鞆の浦で 4月よりグリスロタクシー 運行

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

48

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」

地域公共交通会議

- 【主宰者】市町村(複数市区町村共同、都道府県も可)
- 【構成員】市町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(又はその団体)、一般乗合旅客自動車運送事業に係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等(地域の実情に応じて)
- 【目的】地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明(地方運輸局において審査)

事業者へ委託することとなった場合

事業者によることが困難な場合

つまり、地域公共交通会議は、
一般路線バスも含めて
ホンモノのコミュニティバスへと
進化させるための作戦会議
→さらに活性化再生法の協議会
は全モードに拡大

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

49

「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)



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.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

50

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

「地域公共交通網形成計画」にはこれを書く

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

51

地域公共交通網形成計画策定状況（令和元年5月末現在）



名古屋大学 加藤博和 19/07/25

全国で515件(1741市区町村)

52

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

福井駅前～清水地域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・交通事業者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分ヘッド(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。
- 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



名古屋大学 加藤博和 19/07/25

53

利用者（ニーズ）起点でのカイゼン

見える化



魅せる化



見直す化

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

54

「見える化」公共交通に気付いてもらう



情報を整理し要領よく伝えることで訴求力を高める

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

55

「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる

バスを使って
もっと便利に

いまま、バスがお得です!!

環境に、健康にやさしい、
新しいバス生活をはじめるよ!!

300円
50%OFF

500円
50%OFF

このへちま料理バスバック

はちまが蕎麦と海苔のバスバック

・八戸市および周辺地域では、
上限運賃・中心街ターミナル整備・
バス案内改善に加え、「行先との連携」
によるおでかけ提案も進めている

「見直す化」公共交通をどんどんよくしていく！

京都市バス もっと便利に! 大快革!!

2014. 3.22 START!

■ 事業規模の拡大で「攻めの経営」を推進。更なる増客を目指す。

車両数 764両 → 788両 走行キロ 81.4千km → 84.0千km

1 次々にやってくる! 最新車種の導入によりさらに快適に!

2 地下鉄をはじめとする 各種公共交通機関との連携を強化し、乗客の利便性を向上させます!

3 通勤・通学も充実! 通勤・通学時間帯に合わせたダイヤの運行!

4 地域の皆様と一緒に暮らす 地域・ダイヤの最適化!

5 さらにお得なバス乗車券の導入!

6 利便性向上に向け、路線の 変更や延長を行います!

7 さらにお得なバス乗車券の導入!

8 市バスとの相互乗り入れを 積極的に行い、地域へ拡大します!

利用者に訴求するキャッチフレーズを意識したコンテンツ見直しとメディアでの訴求。「便利になったな!」と思わせる。

「マーケティングが公共交通を救う!!」
より使いやすく分かりやすい公共交通への進化を目指し、今、立ち上がる!!

公共交通マーケティング研究会

長年運営してきた日本の地域公共交通が、いま見直されつつあります。しかし、多くの方に利用されるようになるためには、現状のままではダメで、路線やダイヤも、PRのしきりも、大きく見直していかなければなりません。また、ITや自動運転といった新しい技術もうまく活用していく必要があります。

問 題 として、「公共交通改革」のために必要なノウハウが関係者間で広く共有され、レベルが向上される機会が極めて少ないことです。各自が勝手にバラバラに取り組んでいるだけでは、公共交通サービスが社会の期待に応えることはできません。

そ こ で長年有識者は立ち上がりました! 日本の地域公共交通にも足りないのは「マーケティング」だと考えました。すなわち、ニーズを把握し、それを満たすサービスを提供することを可能にするビジネスモデルをつくりあげ、絶えず改善していく活動です。それを関係者みんながアットナな立場で集まって勉強し、現場で実践し、結果を出すための「場」として、「公共交通マーケティング研究会」を発起しました。

公 共 交通事業者の皆様、そして事業に関与する(したい、しなけれならぬ)皆様が、「マーケティング」の発展を促し入れてよりよい公共交通をつくるべく活動できるように、ノウハウや現場の情報交換と情報発信、そして現場の改善と社会へのインパクト波及を目的とします。この発想にご賛同いただける皆様、ぜひ一緒に取り組んでいきましょう!

活 動 会員は明確には定義しない予定で、行事の参加も自由です。すべての行事は毎回、参加者の持ち寄りで行うこととし、参加費等はその都度変化します。企画・運営は、アドバイザーのご指導ご協力の下、ボランティアで参加する幹事(立派な大歓迎)が行っています。

研 究 会 年6回(約2か月おき)、全国各地で行う予定です。毎回トピックを決めて集中的に勉強や議論をし、理解を深めるとともに、それぞれの現場での活用を考えます。

アイデathon合宿 年1回程度、全国のどこかに行き、そこでの公共交通について参加者で問題を洗い出し、対応策をみんなで提案します。当該地域・事業者がその提案を取り入れることはもちろん可能(したがって誘致も大歓迎)です。参加者が自身の現場に持ち帰って活用することもできます。

<https://trans-market.jimdofree.com/>

統合型予約配車決済システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリ(決済含む)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、決済もできるシステム
→ 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

検討の背景・必要性

- 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- 一方サービス面では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方でも変えられる。
- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要である。

地域横断的な取組

| MaaS相互、MaaS-交通事業者間のデータ連携の推進 | 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化 | まちづくり・インフラ整備との連携 |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 連携データの範囲及びルール整備 <ul style="list-style-type: none"> オープン化すべきデータ(協議領域のデータ)とそれ以外のデータ(競争領域のデータ)の区分を早急に明確 データ形式の標準化 <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励 API仕様の標準化・設定の必要性 <ul style="list-style-type: none"> セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有のAPI仕様を標準化 データプラットフォームの実現 <ul style="list-style-type: none"> 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現 交通事業者へのフォードリンクの仕組みや地域産業との連携促進も検討 災害時の情報提供等データの公益的利用 <ul style="list-style-type: none"> 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提供されるよう設計 | <ul style="list-style-type: none"> 事前確定運賃について <ul style="list-style-type: none"> 利用者の予測可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入 サブスクリプション(定額制)について <ul style="list-style-type: none"> 利用ニーズに合ったきめやかなサービスの導入を奨励 ダイナミックプライシングについて <ul style="list-style-type: none"> 実証実験を通じて社会受容性の確認から検討 臨時点のMaaSに関する法制上の整備 <ul style="list-style-type: none"> サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意 MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討 <ul style="list-style-type: none"> MaaSの適正運用と事業者の負担軽減のために法令を含む制度のあり方を検討 決済について <ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援 | <ul style="list-style-type: none"> 都市・交通政策との整合化 <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画や地域公共交通戦略計画等、都市・交通政策との整合がとれたサービス設計 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成) <ul style="list-style-type: none"> 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成) <ul style="list-style-type: none"> 自動車走行に対応した道路空間の基準等を整備 まちづくり計画への移動データの活用 <ul style="list-style-type: none"> MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備 まちづくりでのデータ活用方法を整理 |
| <p>新型輸送サービスの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証実験に対する支援 自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討 | <p>その他の取組の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> 競争政策の見直し 人材育成 国際協働 | |

地域ごとに異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」の5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理

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)



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らず、同業にわたって、安心して暮らすことができるように、従来の移動手段を確保することを目的として「白川・東白川地域公共交通戦略計画」を策定しました。 実証運行を経て、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

- ◆だれでも気軽に出かけられるしくみ◆
 - 乗車バス「白川町乗車」と「白川東白川線」を運行
 - 乗車バスに乗り換え「予約バス」を白川町内各地から運行
- ◆高校生が自宅から通学できるしくみ◆
 - 行きは朝7時発、帰りは夜19時発までのバスに合わせ、乗車バス「白川東白川線」と「予約バス」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)

| | | |
|---|--|---|
| <p>乗車バス</p> <p>白川町乗車、白川東白川線の2路線です。 定時定額で運行します。 予約は不要です。</p> | <p>予約バス</p> <p>町区内、町外に遠征、病院・施設への送迎ができます。 乗り換え場にて白川町乗車に乗り継ぐことができます。 予約が必要です。乗車料を事前に申し込んでいただきます。 予約から利用できます。</p> | <p>予約乗車</p> <p>白川町・下流村等へ、朝(行き)と夜(帰り)に運行しています。 予約が必要です。乗車料を事前に申し込んでいただきます。 予約から利用できます。</p> |
|---|--|---|

皆さんにお伝えしたいこと

- 「おでかけの足」がまともでないところは真っ先に人口減少し滅びる！
- 「おでかけの足」を「地域自ら」先導して「作り」「守り」「育てる」のは今や当たり前！
- 「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！
- そして、日頃からそういう取組を全体で行うことができ、意識が共有されている地域がsustainableでresilientとなる！

そのために、皆さん、前を見て進みましょうよ！

地方議員が地域公共交通政策に臨む際に心得るべき六箇条

- 公共交通施策が地方公共団体の「重要課題」であることを深く認識する
- 地域公共交通施策を審議し決定することの「責任と役割」を理解する
- 地域公共交通は専門性・地域性が強く「模倣は通用しない」ことを理解する
- 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する
- 地域公共交通の問題は「地域の課題を凝縮」していることを認識する
- ぜひ地域公共交通の応援・支援に「参画」していただきたい

半田市地域公共交通条例 (2016年5月制定、愛知県内初！、議員提案)

1. 目的
2. 定義
3. 基本理念
4. 市長の責務
5. **議会の責務**
6. 市民及び自治体の役割
7. 事業者の役割
8. 公共交通事業者の役割
9. 地域公共交通会議の開催
10. 地域公共交通に関する基本施策
11. 市民等への支援
12. 国等への要請等
13. 国等との連携
14. その他

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

64

条例が掲げる「地域公共交通に関する基本施策」

1. 市民にとって**分かりやすく利用しやすい効率的な**地域公共交通網の再編に関する事。
2. 地域公共交通の**定時性**(設定された発着時刻に従って運行することをいう。)の確保及び**速達性**(目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。)の向上に関する事。
3. **市民及び事業者の参画**を促すため、持続可能な地域公共交通の環境整備に関する事。
4. 各公共交通機関又は公共交通機関と自動車、自転車等との**円滑な乗継ぎ**の確保に関する事。
5. 自動車を**運転することができない市民**が、地域内で日常生活及び社会生活を営むために必要となる**移動手段の確保**に関する事。
6. **自動車の過度な利用を控える**こと及び地域公共交通を積極的に利用することについての教育及び意識の啓発に関する事。

2018年10月1日、ついに抜本的再編！

名古屋大学 加藤博和 19/07/25

65

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
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>