

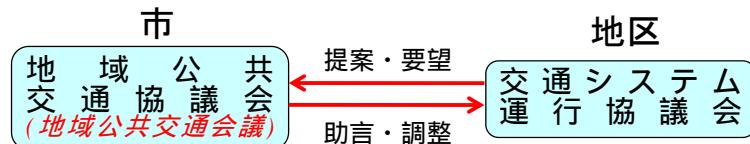
# 地域で支える公共交通が 地域を支え、 地域を持続可能とする ～その力は自治体が握っている～

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  
加藤博和

## **地域公共交通コーディネートの仕組例 -三重県松阪市（1市4町新設合併）：「立候補」方式-**

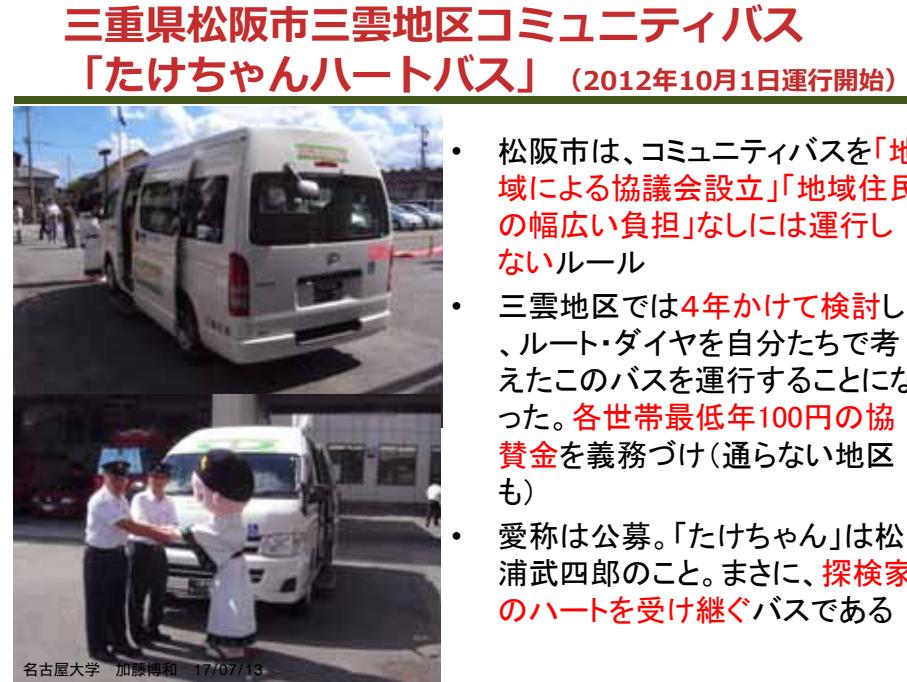
## 過去：要望型

地区・公共交通を走らせてほしい・・・・・陳情・要望  
責任・費用負担: 行政頼み・・・・・補助金ありき  
企画・運営: 行政主導・・・・・住民・利用者はクレイマー



### 現在：參画型（協働事業）

地区：公共交通を走らせたい・・・企画書作成、参画者（沿線住民+企業・病院等）の自主的組織化  
責任・費用負担：地区も分担・・・利用者（運賃）+地区（協賛金・運営協力等）+行政（コーディネート、サポート）  
企画・運営：地区と行政が相談して決める・・・市全体の地域交通戦略に照らして調整し、認証



- 松阪市は、コミュニティバスを「地域による協議会設立」「地域住民の幅広い負担」なしには運行しないルール
  - 三雲地区では4年かけて検討し、ルート・ダイヤを自分たちで考えたこのバスを運行することになった。各世帯最低年100円の協賛金を義務づけ(通らない地区も)
  - 愛称は公募。「たけちゃん」は松浦武四郎のこと。まさに、探検家のハートを受け継ぐバスである

名古屋大学 加藤博和 17/07/1

松阪市運営バス 平成28年度 利用者数及び事業費等集計

＜地元負担20%がボーダー＞

- 運賃: 10%
  - 協贊金: 15%
  - 国庫補助: 36%
  - 市負担: 39%

中運賃収入等は運賃のほか、図書券・監禁金・広告収入等（廃止代替バス）

※JR東日本バスの利用者数及び事業費は、国の地方バス対策補助制度に合わせて平成27年10月～平成28年9月末までの実績。

協贊金

## 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)



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

- ◆ **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**: 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

4

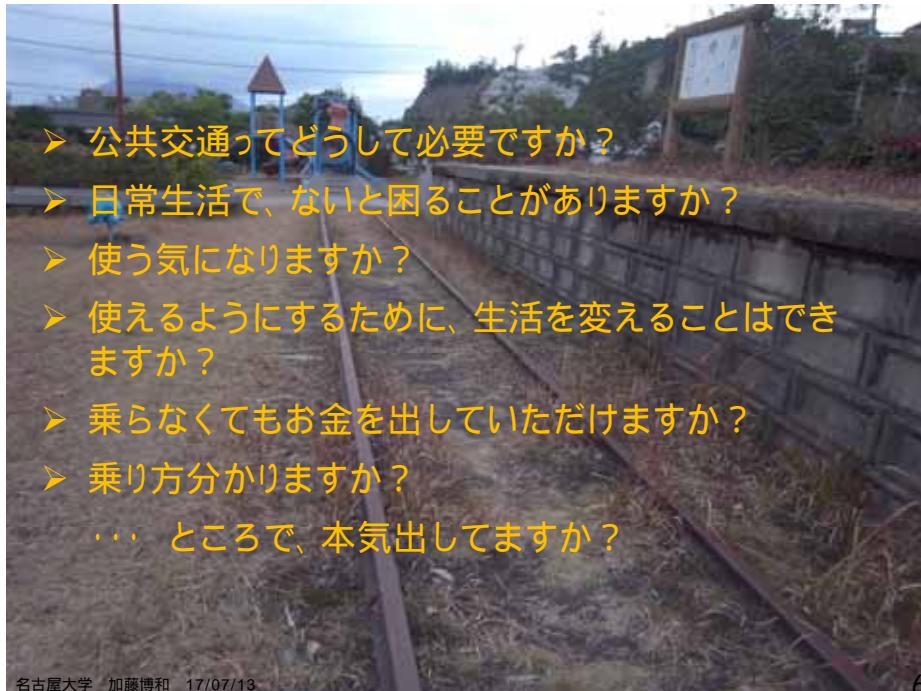


名古屋大学 加藤博和 17/07/13

## 百回の陳情より 一回の利用

- 50年前から分かっている人はいた
- 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
- 改善されないまま残れば、将来もっと深刻な形で問題が再燃する
- 当事者意識を持つことが大前提
- 「使わないけど残せ」では話にならない

5



6

- 公共交通ってどうして必要ですか？
- 日常生活で、ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- 使えるようにするために、生活を変えることはできますか？
- 乗らなくてもお金を出していくだけですか？
- 乗り方分かりますか？
- … ところで、本気出してますか？

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

## 廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



名鉄岐阜600V線区  
(2005年4月1日廃線)

近年はJR西日本・三江線が廃線決定。これ以上、呼び出されないことを切に願うが…

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

存続運動の時にいた外の人たちは、廃線が決まった瞬間いなくなる。そこで「廃線処理投手」として呼び出される

桃花台新交通ピーチライナー  
(2006年10月1日廃線)



7

## そもそも「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)

## 「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、けっこう歩かなければいけない

#### ● 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

- クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要
- そうでないと、体が弱ってPPKにならないし、免許返納できないため事故リスクが高まり、残念な余生になってしまい（健康寿命が短縮）

## 「おでかけ」できることの大切さ

自由に動けるクルマ等がなくても…

- ・だれかに乗せてもらえばいい？
- ・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、のはいいが、  
「おでかけ」が自由にできない、というのは健全か？  
**クルマがないと基本的な「おでかけ」ができない  
＝「消滅決定地域」**

そして、「おでかけ」しやすくすることは、  
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ  
**だから「地域主体」がいいに決まっている！**

## 乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

#### ● 乗合交通機関は、同一方向にまとまった交通需要がないと存在し得ない。

（交通需要）＝（目的地の魅力）×（交通手段の便利さ）

※定時定路線は「線」がにぎわう

フルデマンドは「点」のみにぎわう

#### ● 乗合交通機関のないまちとは？

- 魅力ある（つまり、「にぎわい」のある）場所がない（あるとすればクルマでは運びきれない）

- 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る（運転手は景色を見ないので）

「公共交通が維持できない」＝「にぎわいがない」  
＝「個性がない」＝「まちが衰退する」

## 地域公共交通政策に臨む際に るべき態度は、ここ15年で激変

地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった（規制緩和による、**内部補助<事業者の帳尻合わせ>からの解放**）

同時に、法令や補助・支援制度も、「**地方分権**」を前提とするものに変化してきた

- その方が、やる気があるところはいいものができる
- 国ではとても抱えられない。現場から遠くいい案も出せない

➢ ほうっておくとジリ貧（何でもそうだが）。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう（**事業者任せでは限界**）

そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体現する必要がある（**地域・利用者に何ができるか？**）

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

12

## 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は、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**

– そのかわり、バス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**  
(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**  
→ **保険料(公的補助等)や自己負担(運賃)を払ってもらえる「ありがたいと思っていただけるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めることがとても大事**  
(この中身を議論するのが地域公共交通会議・法定協議会、合意結果を書いたのが地域公共交通網形成計画<後述>)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

14

## 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

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

13

## 「楽しく」「ありがたい」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、行き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

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

15

## まちや施設と「連携」する

今や「運ぶこと」だけ考えていては利用してもらえない  
「どのような人を、どこに、どのように運んで喜んでもらうか？」  
昔は都心・駅前だけ見ていればよかったが…

家からバス停までの距離・待ち時間は不利だが、  
大規模施設のバス停位置は自家用車より有利となりうる  
**まち・施設との連携は「商品」(ライフスタイル提案)**  
特典や共同イベントなどでシナジー効果発揮



これは、事業者だけでも自治体だけでもできない

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

16

地域住民・地元企業主体のNPOによる路線バスサービス

## 「生活バスよっかいち」

(2002.11.1運行開始)



2002.10.27出発式

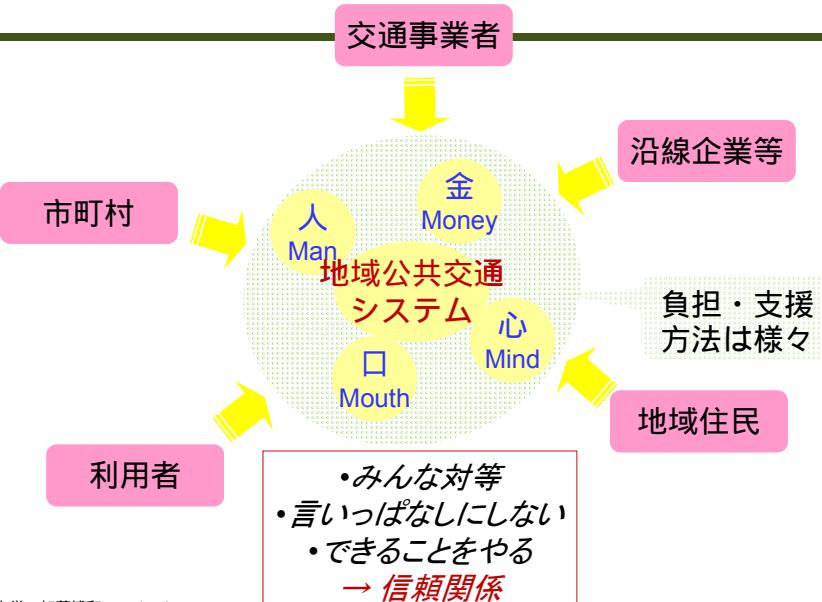
- 事業主体:NPO法人  
生活バス四日市(地元  
住民 + 沿線企業)
- 運行主体:三重交通  
費用:運賃(1)  
+ 沿線企業・病院の  
協賛金(6)  
+ 市の補助金(3)

- 発案から半年弱で運行にこぎつける(当初は無償、後に旧21条)
- 既存の枠組みにとらわれない新しい発想(NPOが事業主体となる公  
共交通の許可、市の助成制度新設につながる)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された
- 有償化後、利用者が増える(賽銭効果)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

17

## 地域のみんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

18

## 「一所懸命」が有効な理由

地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域の  
主体的な参画が必須

- 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
- 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
- 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
- 「お願い」意識の脱却、「与えられる」から「つかみとる」へ
- 負担の意味を問い合わせ直し、効果を最大化するよう自ら努力

地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った  
地域公共交通がつくり出される

- 住民意識はアンケートだけでは分からぬし、アンケートだけでは意識変化につながらない  
グループインタビュー(膝詰め、説明会ではなく懇談会)の重要性
- 「マイバス」意識の醸成 活動を通した地域活性化へ
- 適材適所に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

19

## 「一所懸命」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～



公共交通を必要とする  
地域住民の願いや活動  
理解し下支えする自治体  
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  
だけでは言葉が全然通じない  
インタプリター(言葉が通じるよ  
うになればコーディネーターへ)

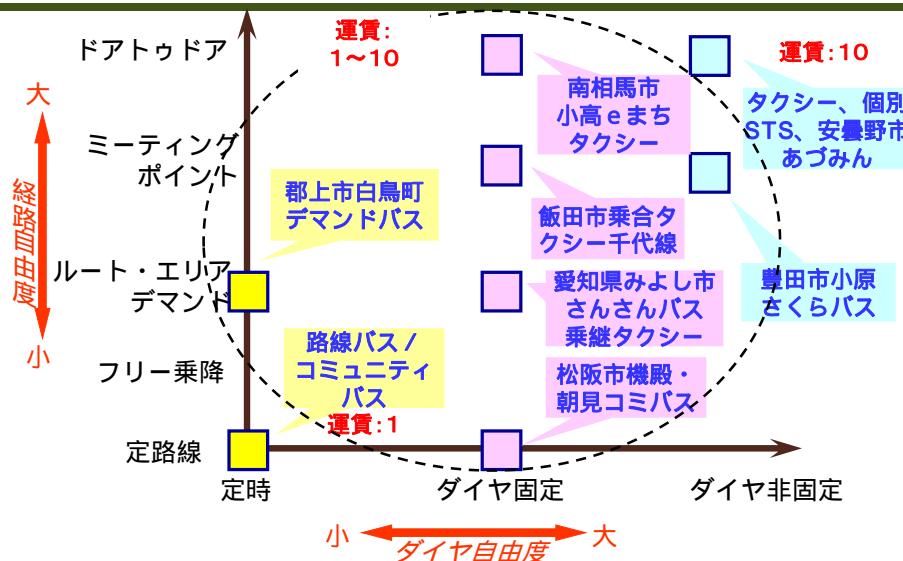
意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性  
それがないとキーパーソンも活躍できない

行政：やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

20

## 「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-



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

22

## 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

【主査者】 市区町村（複数市区町村共同、都道府県も可）

【構成員】 市区町村、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)

(事業によって構成員を変更して分科会形式とすることも可)

【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  
ことになった場合

事業者によること  
が困難な場合

新4条に基づく乗合事業者による運送  
(新21条コミバス等含む)  
<事業認可又は事業計画変更認可>

運賃認可の届出化

道路管理者・警察への意見照会の簡便化

標準処理機関の短縮  
・路線変更認可の迅速化 等

79条(旧80条)に基づく  
自家用自動車による  
有償運送(市町村運営バス)  
<登録(更新制)>

輸送の安全・利便の確保

・一定の講習の修了（運転者）  
・運行管理体制、事故処理体制  
・運送の対価の表示義務 等

事後チェック

・事業改善命令、行政処分 等

更新・変更

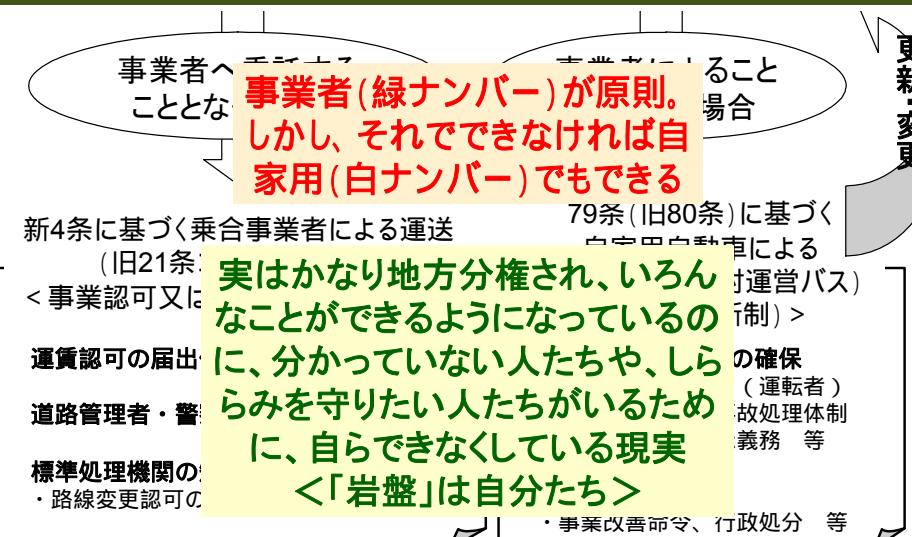
名古屋大学 加藤博和 17/07/13

### 「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」も可能となる
- ・しかし一番大切なのは…  
「一般乗合路線ならなんでも認定できる」こと

21

## 限られた地域資源をいかし「おでかけ」 確保のため、できる人ができる事をやる



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

23

地域にある資源・公共交通とSTSを組み合わせて交通システムを構築  
**長野県中川村 生活交通確保事業**  
(村直営+NPO過疎地・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て再編  
+ 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…高齢者等  
+ 福祉有償…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(ただし撤退してしまった)



24

地域公共交通会議および法定協議会は法的に必要なセレモニーという侧面もありますが、一番大事なのは

「ステークホルダー（利害関係者）会議」  
すなわち「一所懸命の場」  
だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、**利用者代表**、**運転者代表**、道路管理者、交通管理者、その他

- 関係者が一堂に会する
- 目的を共有する
- どう実現するかを遠慮せず議論する
- 決まったらみんなで協力して走る

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

25



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](https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf)

26

**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きみこそ「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

これこそ「網形成計画」<後述>に書くこと

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

27

## 兵庫県 豊岡市役所の取組

- 率先してバスを利用（まず市長）
  - 公共交通計画…路線を4段階に区分
    - 全但バス<事業者路線>
    - イナカー<市、郊外線>
    - コバス<市、市街地循環>
    - チクタク<地域主体>
  - 路線存廃の基準を明確化
  - 情報公開とPDCA(見直し)
- 市役所の覚悟が住民の本気を呼ぶ

名古屋大学 加藤博和 17/07/13



28

## まち/むらづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」品質を保証する地域公共交通網

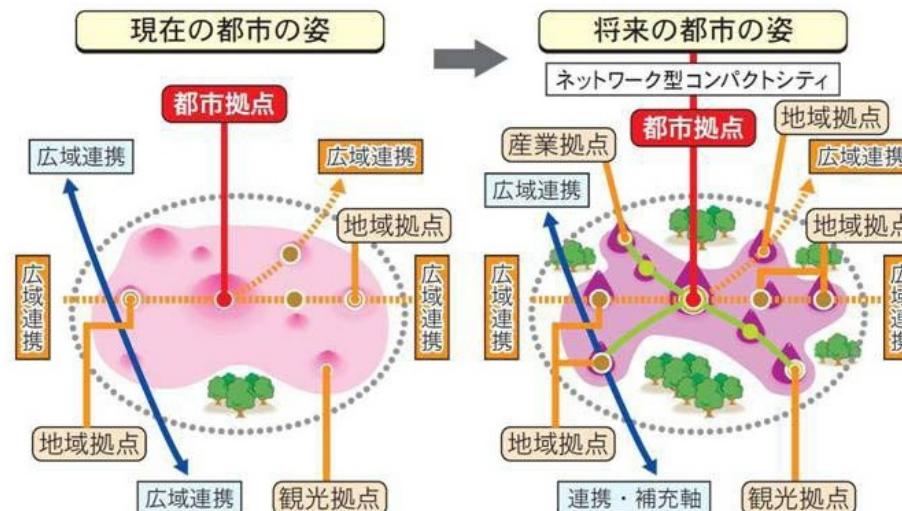
- だれでも安心して暮らせる地域:「生活」支援
  - クルマを使えない人にも、生活に最低限必要なおでかけ(通学・通院・買物等)移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境  
→ 「空白を埋める」から「暮らしていく」へ
- だれでも楽しくお越しいただける地域:「交流」支援
  - 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス  
→ 「走っている」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

この2つをごちゃごちゃに考えてはダメ  
それぞれをどう満たし、両立できるかが大事

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

29

## 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 17/07/13

30

## 「小さな拠点」と地域公共交通はセット



名古屋大学 加藤博和 17/07/13に活用

31

## 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

### ○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

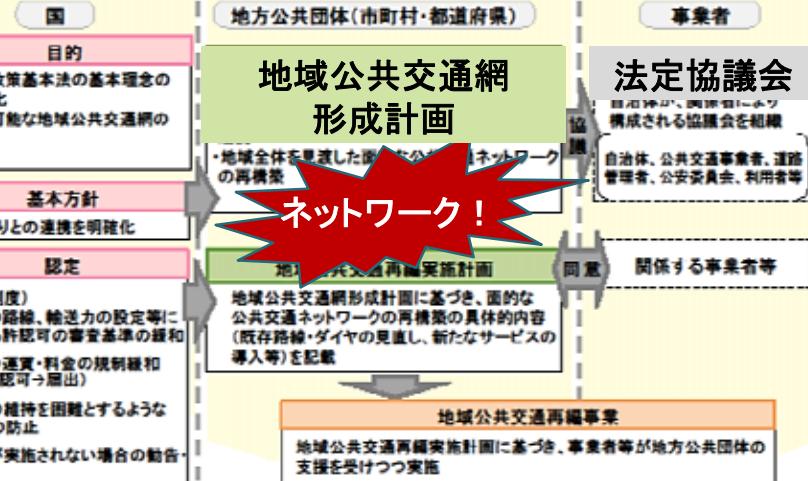


名古屋大学 加藤博和 17/07/13

32

## 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 17/07/13

33

## いったい、何のために 「地域公共交通網形成計画」をつくるのか？

- ・要は、利用者・住民に喜んでいただける、地域の価値を高めることができる公共交通が実現できればいい話
- ・それに寄与してこそ計画をつくる意味がある
- ・ミッション(やること)を書かないとダメ <要検討事項リストではなく検討結果を書く>
- ・単に書いただけの計画は時間と力ネと紙のムダ  
  
**公共交通網をデザインすることは、  
地域住民の生活をデザインすること**
- ・協議会は計画を策定し、実行するための組織(諮問機関ではない。だから予算も持てる)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

34

## 合併せずとも、公共交通は郡内一体で考える 北設楽郡公共交通活性化協議会

(愛知県北設楽<きたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村)

もともと各町村営バスと路線バスがバラバラ  
合同で「地域公共交通総合連携計画」策定  
(2回の改定を経て現在は網形成計画に)

**北設楽郡地域公共交通システム**  
「おでかけ北設」を確立

### 品質保証

- 通学・通院・買い物移動を域内全集落で確保

### ネットワーク

- 「総力戦」:JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タクシー、自家用有償運送をすべて扱う

- 「コーディネート」:幹線・支線(端末)の定義とダイヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バスの相互乗入実施。ゾーン制運賃導入

- 「適材適所」:各路線・地域への運行方法割り付け

### プランディング

- バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ

- 公共交通が地域を支えているという安心感

人口9,200人  
面積553.2km<sup>2</sup>  
人口密度16.6人/km<sup>2</sup>  
(せたな町に近い)



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

35

## 北設楽での大きな成果

### 郡内唯一の高校と総合病院の維持に貢献

- 東栄町:進学者数1位が隣県の佐久間高校(浜松市天竜区)から郡内の田口高校(設楽町)へ
- 豊根村:高校通学不可能から田口高校通学可能となり、自宅生が出現 → 都市部からの移住促進へ
- 田口高校:単独校として存続し、遠方からも通学あり(逆に寮の存続が厳しい)。特別支援学級も新設。郡内全中学との一貫教育も実現 ※佐久間高校はこの4月に分校化
- 東栄病院:郡内唯一の病院として利用増加。郡内診療所との連携体制も構築

公共交通整備で重要生活施設を維持  
合併していないからこそ地域公共交通で連携

### 本日皆さんにお伝えしたかったこと

- 地域公共交通は見るものではなく使うものである
- 地域公共交通は「地域の」「地域による」「地域のための」ものである
- 地域のみんながチームとなり、心を合わせ取り組む体制が必要である
- 地域公共交通づくりは地域づくりである
- そのような地域公共交通に貢献できる鉄道は鉄道として生き残れるし、貢献できない鉄道を残せば地域公共交通が滅びる

## 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」と言うのはなし
2. 総合的なネットワーク形成  
→ 鉄道単体だけで考えない
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

### 根拠のない、2つの「鉄道神話」

1. 鉄道廃止代替バスは乗客を大きく減らす?  
→ 単に廃線をぬって走るだけなら減るに決まっている  
→ 廃線を機に、公共交通網を大きく見直さないとダメ
2. 鉄道が廃止されると地域が衰退する?  
→ 「自らで鉄道を維持しようとする気がないような地域だから衰退する」が正解  
→ 鉄道があってもなくても、衰退する地域は衰退するし、しない地域はしない  
→ 利用されていないものならなおさら関係ない

結論:鉄道は神棚に飾って並んでいても全くありがたくない。  
。地域づくりのための「高級な」道具であり、自ら率先して「守り」「育て」「活かす」もの

## 鉄道は「贅沢な」交通機関

- ・ 「高速」「定時」「大量」が得意(その反対は不得意)
- ・ しかし「力ネガかかる」「自由度が低い」  
→利用者が少ない線区には向かない(改善策が限られる)し、費用効率性も低い  
**※公共交通の存在意義を事業採算性で評価してはならない(事業収益以外に、社会に多様な便益をもたらすから)。ただしその大半は地域内に帰着するし、便益は概ね利用者数に比例する**
- ・ カバーできる地域・人が限られる  
→「ザルの福祉」。鉄道だけでは「おでかけの足」は守れない  
(駅アクセス。地域公共交通網充実の必要性)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

40

## 地域の状況や移動ニーズ（生活スタイル）に合わない路線設定では存続が難しい

- ・ 駅の位置が悪い(高校、総合病院、商業施設、その他集客施設の多くは遠いところに立地。一方、バス停は近くにある)
- ・ P&Rも考えられていない(駅へ乗り入れる道路も貧弱なことが多い)
- ・ 高速走行できない(高速道路の延伸は進む)
- ・ 災害にも脆弱  
→ 特に鉄道は自由度が低く費用がかかるので、対応が困難

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

41

## 地域公共交通をJRが担うことの問題

### -地域で自己改善のメカニズムが全く働かない-

- ・ 『モラルハザード』 地域が維持に責任を感じない、あるいは手を出せない  
➢そもそも、自治体では手に負えない財政規模、ノウハウ
- ・ 内部補助が成り立たないと回らない  
➢新幹線や大都市で乗ってくれるたくさん的人がいるおかげで、ローカル線が維持できるしくみ  
➢ただ、冷静に考えると、その負担ルールの妥当制に疑い  
→2000年鉄道事業法改正による需給調整規制廃止(規制緩和)で内部補助を否定された(地域が責任を持つ必要)  
→しかしJRは例外(三島会社はそれではもたないので、経営安定基金で経営の独立性を確保しつつ下支え)

北海道…内部補助が可能となるための収益区間が皆無  
ところが、地域は維持に対する主体性が極めて低い  
これでは国(すなわち道外)からの支援も正当化しづらい

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

42

## 「適材適所」

### 全国のローカル鉄軌道が迫られる「選別」

- ・ 自家用車・バス等にはマネできない「高速」「定時」「大量」輸送を活かせる場で、おトク感をいかに出すか?  
→無料P&R。待たずに乗れ、信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー線と完全結節  
→クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市間100km/h、都市内20km/h)、30分ヘッド(特急60分ヘッド)は必要  
→この実現に、相応の補助や優遇が公的に担保されることが重要  
(多くの地域で、運賃のみでは実現困難)
- ・ そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせるか?  
→「単純並行の代替バス」とせず、地域にとって本当に必要な公共交通網を全体的に直すことが必要  
→どうしても残すなら、観光路線しかありえない(大井川鐵道など)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

43

## 多くの鉄軌道廃止代替バス検討に見る 「役に立たない固定観念」

- ・鉄軌道存廃問題は、その線区が時代に取り残された結果
- ・しかし、代替バス化によって乗客が更に減少する例が多い
- ・これをもって、「鉄道廃止・バス化は公共交通確保の観点から見て失敗であった」「バスではしょせん鉄道の役割をカバーできない」と結論すること自体が噴飯もの
- ・鉄道存廃論議が、時代から取り残されていた鉄道中心の地域公共交通網をリニューアルするチャンスであることに気付かず、「とにかく鉄道存続」「鉄道代替バス」という固定観念にとらわれ、ニーズとかけ離れた路線網を再設定することこそが本質的問題
- ・代替バスの路線・ダイヤ設定は、鉄道時代の反省を十分に生かし、各主体の移動ニーズ変化に配慮しつつ、バスの特性(鉄道との違い)を理解した上で行う必要

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

44



45

## しかし、代替交通をじっくり 検討するのはかなり困難

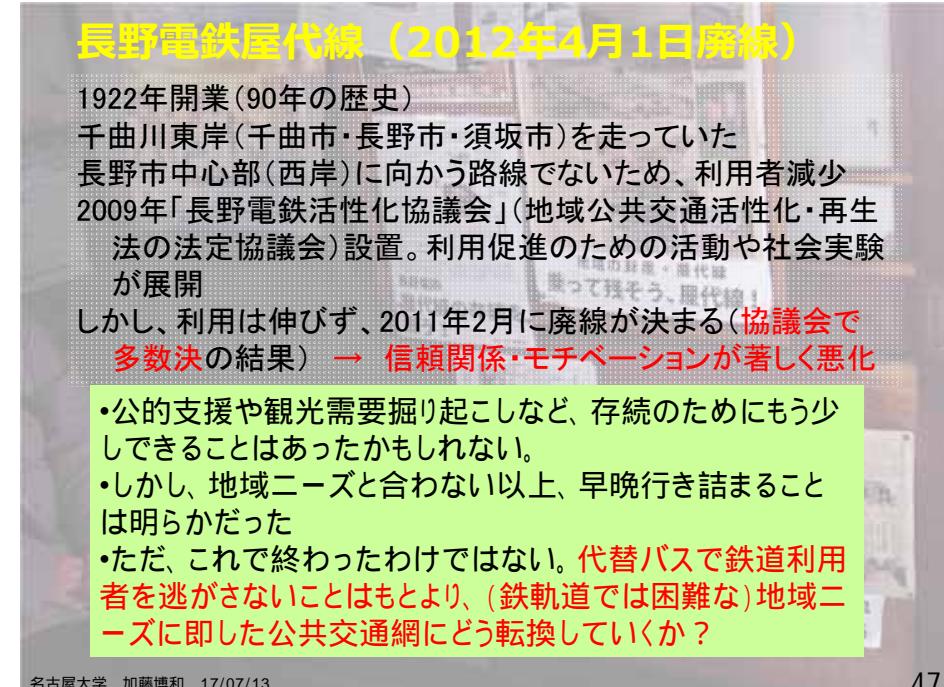
- (1)代替交通手段検討時間の不足
- (2)代替交通手段検討手法の不在
- (3)代替交通関係者の低いモチベーション
- (4)自治体・行政間の考え方の違い

日頃から「有事」に備えておかないといけない！

ところが、鉄道存廃を「我が事」と考えていない  
地域・自治体は、日頃からの取組もおろそか  
そのため、存廃決定後の動きもトンチンカンに

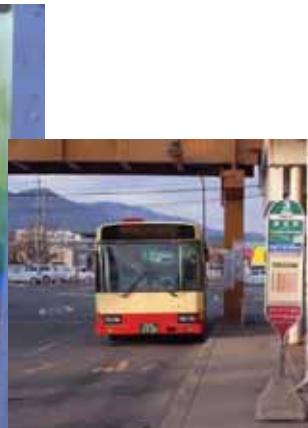
名古屋大学 加藤博和 17/07/13

46



名古屋大学 加藤博和 17/07/13

47



- ・便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野中心部方面への路線も新設
- ・所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫した
- ・運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持）

地域住民が主体的に検討に参加

ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

48



49

## 最もやってはいけないこと

### =鉄道存続自体を「目的」と思ってしまうこと

- 鉄道は高価な、豪華なもの
  - 大量輸送でないと効果が出せない
  - 需要が少ないのであれば、他の方法で安く提供可（だから、国の補助対象外）
  - しかし、存続が目的となってしまえば、これらのことすべて忘れてしまう
  - その典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」
  - 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない（観光は水物）
- 本当に、地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うなら、これからが本番！  
万が一廃止決定となつたとしても、それでやる気がなくなるなどもってのほか！（それこそが地域を衰退させる原因）

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

50

キーワードは・・・



51

## 時間が全くない中で・・・

- 10路線13区間！ 1,237km！ 同時多発！
- JR西・東は1路線ずつ順番に廃線しているが、JR北にその余裕はない(2020年度末までに手元資金枯渇見込み)
- 多くの例では、廃線が固まると線路・車両メンテナンスをあまりしなくなる(→存続が決定してもその後が大変)

残す意味があるかどうか？

残せる力が地域にあるか？

残すならどう残すか？

残さないならどう代替するか？

どう「急いで熟議」「急いで行動」するか？

## JR北海道の路線を考える際の留意点

以下の両者をごちゃごちゃにせず吟味すべき

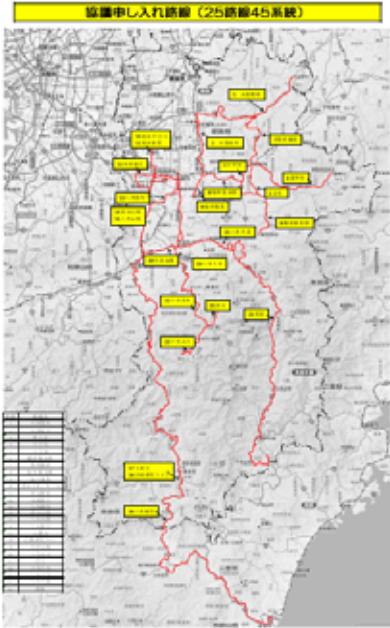
- 幹線輸送(旅客・貨物)
    - どちらかというと道・国が主体となる話題(トップダウン)
    - 対:高速道路(バス)・航空機
  - ローカル輸送(旅客)
    - どちらかというと市町村が主体となる話題(ボトムアップ)
    - 対:バス・乗合タクシー・オンデマンド交通
- こういった整理の中で、上下分離・公有民営など(すなわち役割分担)の議論も可能となる

## 幹線としての重要性を追求するなら・・・

- 他モードに比べた優位性を確保するためには、いまの速度では戦えない。最高速度200km/hを視野に(線形改良・重軌条化・踏切除却・駅削減・信号システム置換・高性能車両導入など)
    - これは大規模投資が伴う
    - 中途半端になったことでいまの苦境を招いた
  - 利用僅少区間では主要駅のみ残して普通列車を廃止。地域輸送はバス等に任せ、駅の結節点・拠点化を推進
- (貨物も走る)新幹線に近づく必要

## 鉄道で重要なのは、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
  - 域内での公共交通の品質確保に努める



## 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(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、事業者が赤軒
- 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1年半  
→ 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(国が、事業者が、などと言っていても時間の浪費だと理解)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

56

## 公共交通とまちづくりのデッサン

複数の市町村をまたぐ路線バス、市町村連携コミュニティバスを中心に、まちづくりの方向性、実施事業などを示した「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成しました。県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、さらに路線ごとにグループに編別しています。



- 都道府県は「地域間幹線(バス・鉄道・船)マネジメント」を能動的にやることが求められる
- 地域間幹線国庫補助の見直しも必至になっている。補助率切り下げにただ文句を言っているだけでは済まない(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)

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

## 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

- まちづくりの方向性
- 各グループに開催した「路線別検討会議」で議論したまちづくりの方向性を示しています。
- 関係市町村
- 各グループに開催する市町村名を示しています。
- 主な沿線施設
- 対象となるバス系統の主な沿線施設(鉄道駅、行政施設、病院、学校、観光地、商業施設)を示しています。
- 評価指標
- 路線を評価する指標と、各グループにおける目標を示しています。
- 実施事業
- 目標を達成するために行う事業及び実施主体、目指す効果と事業の実施期間を示しています。
- 系統表
- 対象となるバス系統の番号、起点・駐車場・終点を示しています。
- 系統番号
- 対象となるバス系統を番号毎に色分けしています。
- まちづくりに関する課題・意見
- 「路線別検討会議」で課題や意見があった施設等を赤枠で囲っています。
- 過去の路線別検討会議での意見
- 「路線別検討会議」での具体的な意見(意向、問題、アイデア等)を示しています。

57



## 鳥取県東部地域公共交通網形成 計画 (法定計画、2017.3策定)

JR、若桜鉄道<輸送密度500人台>、バス(日本交通・日ノ丸自動車・町村営)、タクシー、公共交通空白地有償運送  
従来は全くバラバラ  
「まとまり」「つながる」網づくり



「歴史的和解！」あれだけ仲が悪かった人たちが、話ができるようになって、心を合わせて、地域のくらしを支える「おでかけ」手段を死守！  
これこそ「地方創生」の芽生えではないのか？

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

58

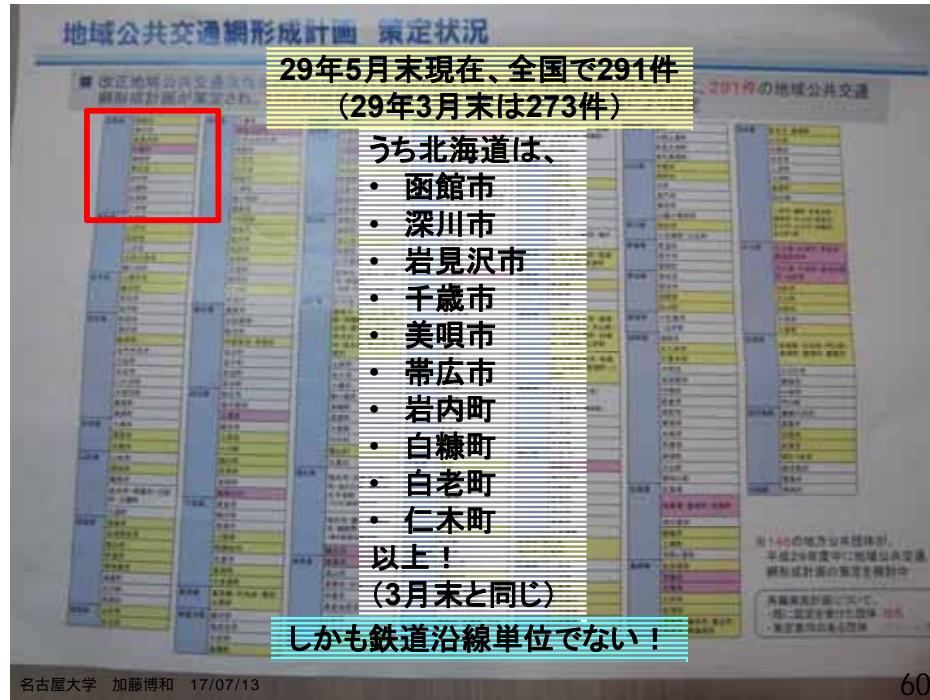
## 地域公共交通網形成計画つていつつくるの？ 今でしょ！

- 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
  - つくれないで、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り、どう連携していくか？(一所懸命、組織化)

鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね？  
これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが…

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

59



60



## 長野県上田市

- ◆ 長野県第3の市。人口16万人弱
- ◆ かつては民営鉄道網があったが、1973年に全廃方針。地域の熱意で、1路線(別所線)のみ、公的補助で存続

もちろん、地域公共交通網形成計画も策定し、国のメニューも使いな

- ◆ その後、かごがら、自治体が主導となって「おでかけの足」をガッチャリ守る体制

地域各層の支援体制が充実。経営も地域主体に

鉄道線の輸送人員は2010年度以降増加に転じる  
バスも上限運賃制で増客狙う

名古屋大学 加藤博和 17/07/13



61

## 地域公共交通づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

地域公共交通は、沿線の限られた地域に大部分の便益をもたらすそれ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最も重要（「それを走らせること」自身を目的とすべきではない）
- 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」「鉄道を活かしていく」とは、まさにこういうこと（文化！）
- そのことが分かっているなら、当然「自分で」やりたいと思うはず
- 「お願い」しているヒマがあつたら、「自分で」やってみたらどうか
- そこそが「たけちゃんのハート」ではないか？

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

62

## 楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる ～自治体の覚悟の違いが、レベルの差をどんどん広げている～

「おでかけ」しやすくすることは、  
地域をいきいきわくにするための方法の1つ  
それには「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

- 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
  - それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、地域の豊かさを増進させるサービスを提供するのが公共交通網の存在意義
  - そういう公共交通網をつくるためには、地域の様々な主体が「一所懸命」に取り組まなければならない
  - その取り組み自体が、地域を盛り上げる原動力につまり、地域公共交通を頑張ることで、地域をよくできるこの大事なことを他人任せにしているようでは、地域をよくできるわけがないし、だれも助けてくれない

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

63

今ならまだ間に合います！

北海道の皆様が、鉄道網を自らの手に取り戻し、自らが考え、適材適所を考えて取捨選択し、活かすことで、地域の役に立つ公共交通網を再生させること、その中で、必要な鉄道が残り活かされ、持続可能な地域をしっかりと支えるありがたい存在にしていくことはきっとできます。

もちろん、私も支援します！

名古屋大学 加藤博和 17/07/13

64

## （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>

加藤博和



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ぬ情報を重点に提供

### 【告知】

今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」

(<https://zenkokuforum.jimdo.com/>)

開催決定！

10/28(土)・29(日)に、昨年と同じ東洋大学白山キャンパスで開催

全国各地で「くらしの足」確保のため頑張っている方が立場を越えて一堂に会し、知り合い、仲間になる会合です。

皆様ぜひ、手帳にこの2日間を入れてください。