

# 立地適正化計画と地域公共交通網形成 計画の連動はどうすればできるのか？

－充実した公共交通網が  
都市域コンパクト化の導火線となるために－

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

野方バス広場(東京都中野区)  
商店街の中に小さな広場があり  
バスターミナルがある  
こんな拠点が全国にできるとよい  
(これぞトランジットセンター)



名古屋大学 加藤博和 18/07/05

## “Think globally. Act locally.”

- 一応、土木屋です！ -

### Think globally(本業): 低炭素交通・都市の追求

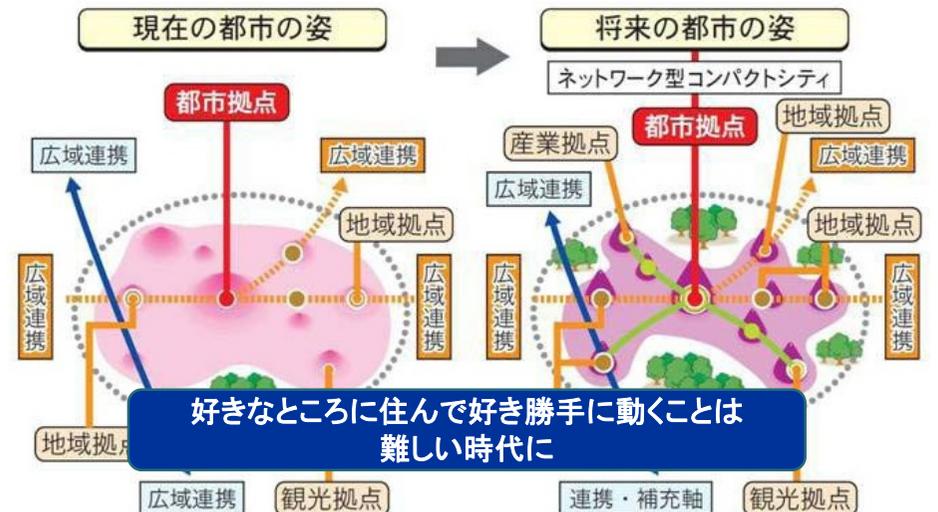
- 「地球へのやさしさ」の定量評価手法開発
- 都市空間構造の評価
- 自治体のGHG削減計画策定支援
- 低炭素革命を果たさなければ、交通システムは  
社会の中で生き残れないのではないかという危機意識

### Act locally(副業): 地域公共交通づくりへの参画

- 危機に瀕した鉄道・バスの立て直し
- 自治体・事業者・地域住民との協働によるソリューション創出
- 「地域公共交通プロデューサー」として現場で改善活動に携わる

常に「クルマ社会」のことを考えてきた

## 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

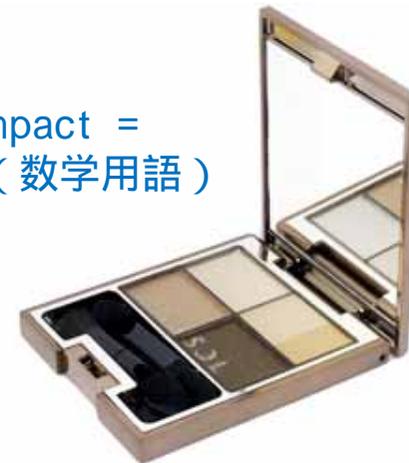


## コンパクトシティとは？

- ・「都市」と「非都市」とを明確に分ける(「線引き」)
  - 空間的に明確な区別(メリハリ)。土地の「チカラ」を引き出す(土地生産性を極大化)
  - 都市と非都市、それぞれに合った投資  
1箇所に集中するという意味ではない
- ・「都市」をなるべく狭くする(密度を高くする)
  - 空間・インフラの有効活用
  - 長持ちし風格あるインフラ・建築物群(「ストック化」)
- ・「都市」の中はなるべくクルマを使わせない
  - クルマは空間の有効活用を阻害し、環境・安全面でも劣る
  - バリアフリー・ユニバーサルデザイン

## コンパクト？

Compact =  
完備性 (数学用語)



- ・ 中心市街地活性化(再開発?)・商業振興策と勘違いしている人が少なくない
- ・ 完備であるからこそ意味がある(トリップ長が短く、公共交通・徒歩が便利)

## 本日考えたいこと

- ・ 今後必須である「都市域コンパクト化の実現とその効果最大化」に資する公共交通網形成のための計画の立て方
  - 長期で都市域集約を進めるために公共交通がどうあるべきかを念頭に置く
  - その上で、現在から将来までの住民・来訪者ニーズを把握し、それに応えるための網をどうつくっていくかを、「暫定案」を試行錯誤しながらよりよいものにしていくための道筋を考え、それを計画に書く
  - 国の公共交通に関する制度も、このような方針を支えるものであることが必要(先に言っておくと、現行制度にはいくつか問題がある)

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



「持続可能性」Sustainability  
-将来のために、今少し我慢すること-  
クルマはどうか？

## 世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を「政策」として強力に推進  
市民の支持も得られる

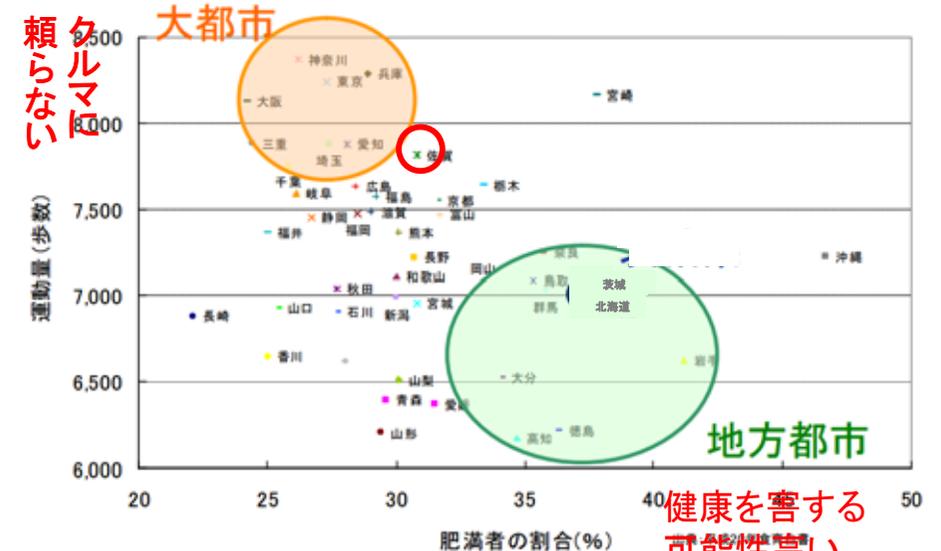
日本では富山が先行  
既存の「どうしようもなかった」鉄道をLRT(Light Rail Transit)化(富山ライトレール)  
→ まちの軸として誇れる存在に  
→ コンパクトシティへ展開  
カギは「乗る公共交通」



名古屋大学 加藤博和 18/07/05

8

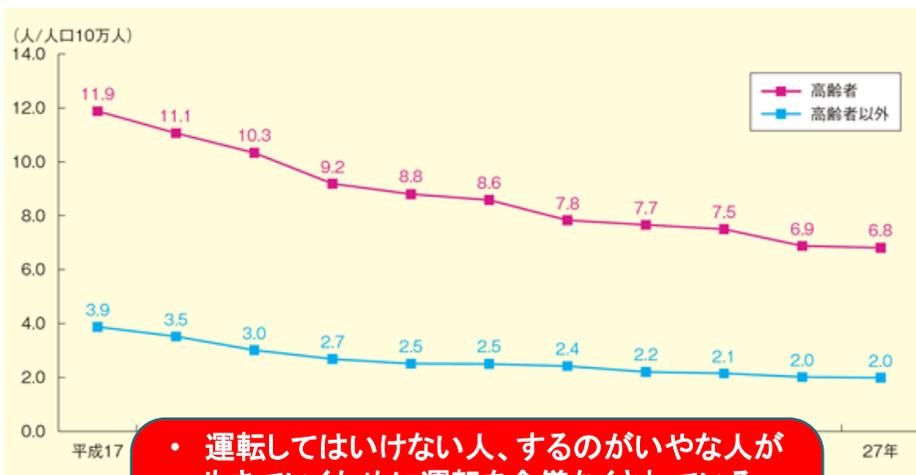
## 田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから



名古屋大学 加藤博和 18/07/05

9

## 人口10万人当たりの高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



- ・ 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
  - ・ 自動運転の一般化は2030年代以降
- ・ 安心して免許返納できる、運転できなくても暮らしていける社会づくりが急務

名古屋大学 加藤博和 18/07/05

10

## クルマに頼りすぎない社会 公共交通が「健幸」を実現！？ 「健康」+「幸福」

- ・ 高齢化社会における公共交通の役割(クロスセクター効果の1つであるという仮説)
- ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする(予防)
- ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる(緩和)

名古屋大学 加藤博和 18/07/05

11

## 「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)

## 「おでかけ」できることの大切さ

- 自由に動けるクルマ等があれば大丈夫？
- 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、のはいいが、  
「おでかけ」が自由にできない、というのは健全か？

「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  
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：必要など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のが公共交通事業

## 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)  
※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高い
- 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」=「にぎわいが無い」  
=「個性がない」=「まちが衰退する」

# 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

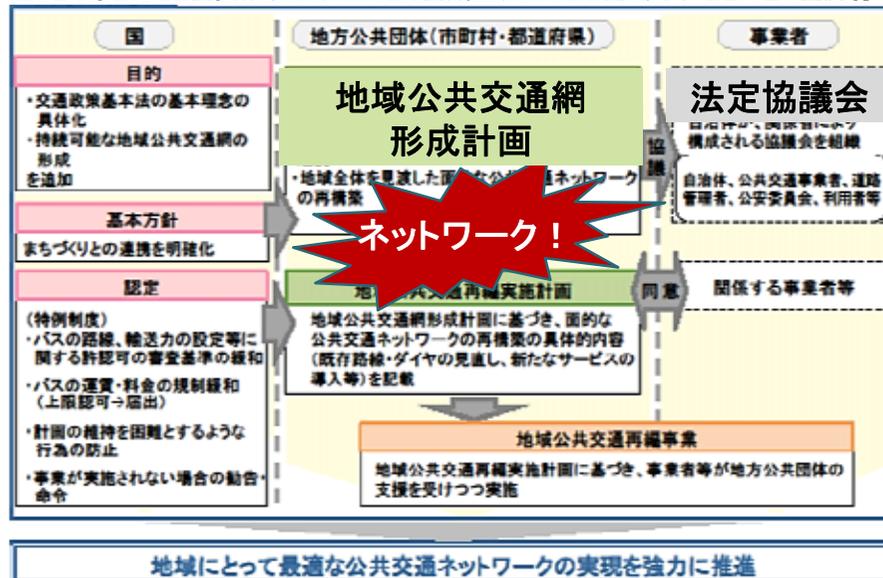
# 改正「都市再生特別措置法」

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



# 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



# 低炭素・低費用で魅力的な都市・交通システム 実現のための「長期」スパイラル

＜交通戦略(網形成計画)＞  
 コンパクト化を誘導しうる交通ネットワーク  
 公共交通・非動力交通の充実

ライフスタイルも変化

＜都市計画マスタープラン・立地適正化計画＞  
 公共交通を有効に機能させるコンパクト化  
 公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・  
 40年計画で頑張ればよい(その間に建物は半分以上建て替わる)  
 でも、現場では全然かみ合ってません!

## 都市計画と公共交通は一緒に考えるべきだが 一緒に考えてはいけない

- **スピード感(時間の流れ)がまるで違う**
    - 網形成計画は「短期」・特に自動車運送では臨機応変な見直しが可能。目の前の人を救うことが求められる
    - 立地適正化計画は「中長期」・10年でも目に見える成果は出ないかも。二世代先を見通す必要
  - **計画のあり方がまるで違う**
    - 公共交通は毎日が試行錯誤・網形成計画は「解法」
    - 都市計画は試行錯誤できない・立地適正化計画は「解」
- 「都市計画を遂行するために公共交通計画がある」と考えてしまったら、公共交通は直近のニーズに  
応えられない。よって、(都市域集約に貢献できるような)魅力を獲得できない

## 乗る路線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？
  - そのためにどんな「おでかけ」を担保すべきか？
- **基本コンテンツを磨き上げる**
  - **系統、ダイヤ、乗降施設、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イス

利用促進のための「売り」のつくり方・  
見せ方を考えることと連動する

## 公共交通サービスの7要素

### <基本コンテンツ>

1. 系統(行先・経由)
2. ダイヤ
3. 乗降・乗継施設
4. 車両

### <+3要素>

5. 運転者
6. 宣伝広報・案内
7. 運賃

## 公共交通は「不便」でなく「不安」

- 本当に不便な場合も多い
- しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- しかしそれゆえに、自家用車より便利で分かりやすいこともあるのに、それが認識されていない
- たまに使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる

→ 「分かるようにする」ことが重要。  
その企画をどう組み、情報をどう出すか？  
「全く知らない、興味もない人」を想定する

# 日帰り路線バスパック

《出張ビジネスマンに人気 短時間で十勝観光》

**バスで10分**

「ばんえい十勝・とかちむら」バスパック

出発でここだけの観光、必見です！

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/500円・小人/350円

【観光地】 ばんえい十勝・とかちむら

大人/1,300円・小人/750円

【観光地】 ばんえい十勝・とかちむら

大人/1,300円・小人/750円

【観光地】 ばんえい十勝・とかちむら

大人/1,300円・小人/750円

**バスで10分**

「真鍋産園」バスパック

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,000円・小人/500円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,750円・小人/900円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,750円・小人/900円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,750円・小人/900円

# 日帰り路線バスパック

《社会見学・歴史・芸術 に関心のある方へ》

「愛の園から幸福へ」バスパック

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,000円・小人/500円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,000円・小人/500円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,000円・小人/500円

「ワイン城とDCTaarden(KEDA見学)」バスパック

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,400円・小人/900円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,400円・小人/900円

【観光地】 湯元温泉のひととち

大人/1,400円・小人/900円

## 「魅せる化」公共交通って便利そう！と思わせる

京都市バス もっと便利に! 大改革!!

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! 主要路線の増便により1日1回増便

2 地下鉄を結びこめる 電車との乗り換えが便利に

3 夜間・深夜も充実! 1日24時間の運行体制を構築

4 観光客にも優しい! 観光客のニーズに応じた運行体制を構築

5 地域の皆様と一緒に! 地域・企業との協力を推進

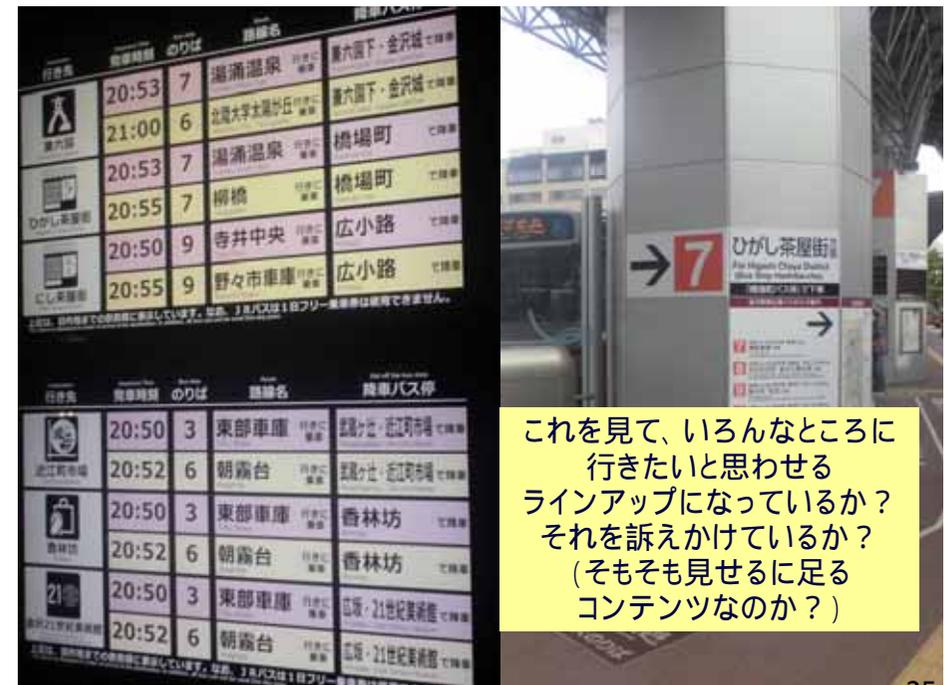
6 利便性向上に! 路線の拡充や経路の最適化を行います!

7 対応しやすい乗車への配慮

8 自バスの向一歩前進を 目指し、地域へ大きく貢献!

バスの利便性向上を大々的にアピール。いかにも便利になったな!と思わせる

<http://www.nis-hitetsu.jp/bus/rensetsibus/>



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？(そもそも見せるに足るコンテンツなのか?)

## 常に利用者目線：ターゲットを明確に

- TPOに応じたコンテンツ設定を考える  
時間帯(Time)、場所(Place)、場合(Occasion)
- コンテンツをどうメディアに載せるか？
- 必要な情報を厳選し、キャッチーに提示するには？(キーワード、コピー、...)  
CMや通販番組など、参考になるもの多数

- いまの路線網の「魅せ方」を変えるだけでもかなり改善の余地があるが、それだけでは間に合わないことも
- 「魅せ方」を考えることから、路線網を見直すことにつながる場合も(岐阜市の例)

## 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

## 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

## みんなで「一所懸命」つくり守り育てる

交通事業者

これこそが、ホンモノの  
コミュニティバスを生み出す  
(自治体バスとコミバスは本来全く違う)

市町村

沿線企業等



負担・支援  
方法は様々

地域住民

利用者

- **みんな対等**
  - **言いつばなしにしない**
  - **できることをやる**
- **信頼関係**

## 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)



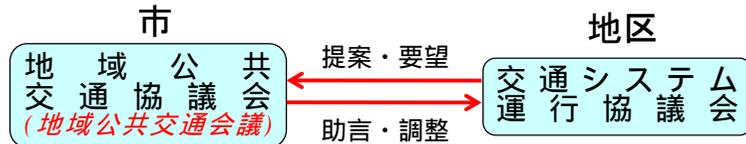
- ◆ 名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「蕨原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市: 「比叡」03年11月(09年4月有償化)、「神戸」18年7月
- ◆ 松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆ 豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市: ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、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

## 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：参画型（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

## 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

これこそ「網形成計画」に書くこと

試行錯誤を続け、幹線路線バス+フィーダーデマンド交通へ

## 岐阜県輪之内町



・2003年4月：路線バスでアクセス不便だった近隣市(大垣・羽島)への路線を新設  
 ・ **国県補助を活用(地域間幹線)**  
 ・ 両系統は乗継可能なダイヤ

・2007年11月：他自治体と共同で維持してきた旧21条バスの廃止に伴い、コミバスの町内路線を新設  
 ・ **地域公共交通会議を活用**  
 ・ 幹線系統と連携

・2010年10月：町内路線を再編し、町コミュニティバス2路線を運行開始。1路線は安八町・海津市平田に乗り入れ  
 ・ 町外の集客施設へアクセス

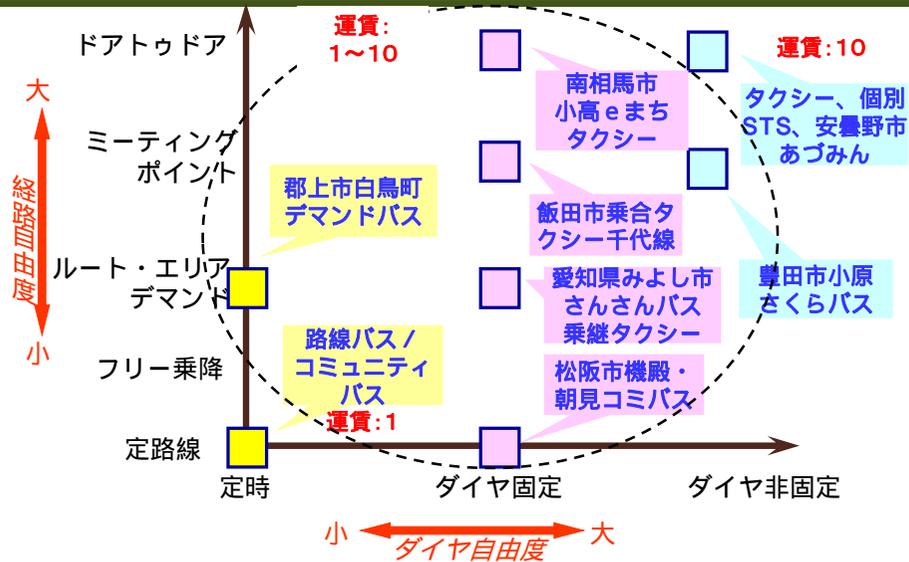
・2015年1月：町コミュニティバス町内線を廃止し、デマンドバスに変更  
 ・ **羽島方面、安八・海津方面も昼間はデマンド化**

## 幹線・支線網形成のポイント

- ・ 全域をコミバス・デマンドで埋めるのは非効率・悪平等
  - 他地域とつながる「**幹線**」を利便性の高いものとして維持(通勤・来訪を視野に)
  - 地区内の「**支線**」は、地区内需要に配慮しつつ、幹線とも路線・ダイヤ的に結節させる
  - **結節確保が生命線**。運賃・ダイヤ・案内のシームレスを確保。結節点はそれ自体が必要を生む施設に併設するのがよい(中核商業施設・生涯学習施設が好適・・・公共交通と相性が良く、QOLも高める)
- ・ 幹線が民営、支線がコミバスという仕分けは必ずしも成立しない
  - 幹線は利用者が多いので民営で残っていることが多いが、「**性能保証**」のために補助やコミバス運行が必要かもしれない

# 「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 -



# 市街地・小地域・端末における低速交通の可能性

～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



## 例「MAYU」(eCOM-8)

- 電動。最高速度19km/h。9人乗り
- 全国各地で実証実験。観光のほか、公共交通空白・不便地での運行も実施中
- 「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外の間のコミュニケーションにも資する(乗っていてめっちゃ楽しい)
- フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる
- 地域で支えるスキームが好適
- 電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

# 「小さな拠点」と地域公共交通はセット



# 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

## 2006年改正道路運送法でできた、公共交通「地方分権」の要「地域公共交通会議」

### 地域公共交通会議

- 【主宰者】**  
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となった場合

事業者によることが困難な場合

更新・変更

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

### 「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ステークホルダー会議

- ・ **「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.twb.mlit.go.jp/chubu/min\\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf](https://www.twb.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(PRL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、そういう内容にしようとしていますか?

## 地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年5月末現在)

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2018年5月末までに、418件の地域公共交通網形成計画が策定され、23件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

**30年5月末現在、  
全国で418件(1718市町村)  
(29年3月末は273件)**

**中部5県 63/177**

## これは速いのか拙速なのか？

- 「交通政策基本計画」(交通政策基本法に基づく国の法定計画、2015年2月閣議決定)  
この中に書かれた、地域公共交通関連の数値指標の1つ  
**“地域公共交通網形成計画の策定総数”**  
**【2020年度 100件】**  
 → 2016年度初めに突破し、いまや300件超
- 国の審議会であった発言「粗製乱造ではないか？」  
みなさんどう思いますか？

## 特に留意すべき点

- 単に書いていただけなら時間とカネと紙のムダ
  - 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。それに寄与してこそ計画をつくる意味がある
  - ミッションを簡潔・明瞭に(調査結果などを本文に長々と書くべきでない。概要版がむしろ重要)
  - 今後の検討事項リストではなく検討結果としての施策の中身を書く。(今後の検討事項を書いてあるだけなら、計画策定してはいけない！「検討」はNGワード)
  - だれが読むのかを意識する(地域の人たちが読めて納得でき行動できる)
  - 担当者の「遺言」(政策の継続性)。これを見たら新入りでも担当ができるよう、後々までマニュアルとして使えるものに
- 以上がもしできていないなら、実行計画をきちんとつくるか、具体の検討を行った上での網形成計画の改定を行うこと！
- (これらは、コンサル任せでなく事務局が書かないといけないこと！)

## 間違いだらけの計画策定から抜けだそう！

- 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。そして担当者・コンサルの「遺言」でもある
- 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
- 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
- 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
- 調査は(顕在)需要を調べるのではなく、(潜在)ニーズをどう引き出すかを調べる
- 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
- 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
- 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



既存の網形成計画では、「一番大事な」この部分が決定的に軽視されている

本来、計画は場当たりの対応を防ぐためにある

- 中身が何もない役立たずの「NG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「一所懸命」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
- 担当者が異動しても大丈夫

## コンパクト化に資する地域公共交通網とは？

- 某市の例：マニュアル通り、立地適正化計画と網形成計画を同時策定。駅・主要停周辺に立地集約を目指す
- しかし、それらの駅・主要停は1時間に1本程度しか運行していない。そんなところにはだれも集まらないし、集めて何の意味があるのか？
- つまり、コンパクト化で大事なのは、網全体ではなく、中大量輸送を行う「軸」
- 特に中核市・特例市クラスで、「幹」をしっかりと決め、育てるのが重要
- よって、「**地域公共交通特定事業**」が重要だが、実際全然使われていないし、奨励もされていない(交通政策基本計画にも何ら言及なし。2015年活性化再生法改正<産投活用>も空振り。国はやる気あるのか?)

## 地域公共交通特定事業 (活性化再生法2条5) ～現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念～

### 軌道運送高度化事業(LRT)

- より優れた加減速性能を有する車両を利用
- 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化

### 道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)

- より大型のバス(連節バス等)を利用
- 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化

### 海上運送高度化事業

- より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用

### 鉄道再生事業

- 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
- 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

### 鉄道事業再構築事業(後で追加)

- 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
- 自治体が下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

上記3特定事業計画こそ、コンパクトプラスネットワーク推進の「本丸」である



LRT・BRT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」および「準幹線整備」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)

## 蛇足ながら、 ここまででわかりだと思いたすが・・・

- LRT＝新型(低床)路面電車
- BRT＝連節バス
- コミュニティバス＝自治体運営バス

→すべて誤訳かつ誤解

この程度の認識では、コンパクトプラスネットワークなどできるわけがない

## TOD(Transit Oriented Development) 型コンパクトシティの利点

1. 集約地区の交通利便性が高くなるため、自主的に人が集まるようになる(土地利用規制だけで集約しようとするとう不満が高くなる)
2. 公共交通利用者が増加し、その効率性・採算性が向上する
3. 公共交通依存となるため、長距離トリップも低コスト・低環境負荷となり、交流人口を効率的に増加させることができる

## 地方部における地域公共交通網形成は？

- 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要  
→ 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければならない(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- それ以外の路線(フィーダー)は「集約地区での」(単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」)幹線との結節によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、シビルミニマムの公共交通(オンデマンド等?)が担保される必要

## 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」に書き、書くだけで終わらせない！～

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・クリエイター」
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
  - ◆ 失敗を恐れるのではなく、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

## 「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り返し、いきいきしたものに変わっていきこう！

- 住民の思い：必要なおでかけが確保された生活環境
- 自治体の思い：豊かで魅力的な地域
- 事業者の思い：存在意義があり、収益も出る事業運営
- 運転者の思い：やりがいがあり苦しくない仕事場

これらを全部実現することができる、  
**「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支える**  
**「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を**  
**「みんなで守り育てる」体制**

そのために大事なのが「現場起点」

(自治体担当者や交通事業者のよりどころであり、それをサポートするコンサルタントのよりどころでもあるはず)

何十年先までも持続可能な地域にしていくために、コンパクトプラスネットワークをじわりじわりと進めながら、その動きを支えつつ、いま困っている方々にありがたがっていただける移動手段をつくりだすことが、あなたにはできるはずですよ！ みんながそれを待っていますよ！

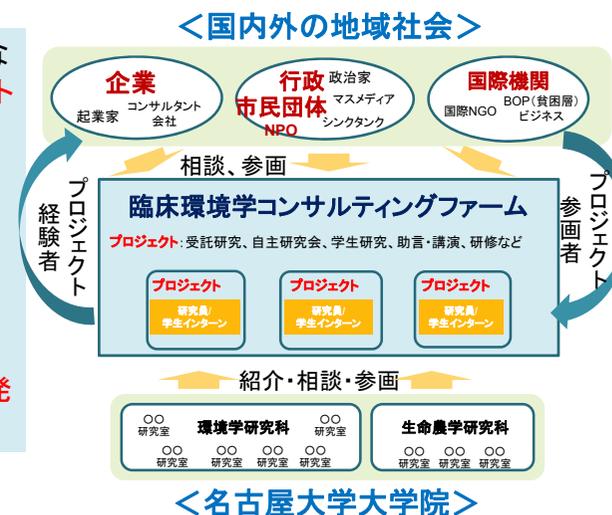
## 臨床環境学コンサルティングファーム

-社会と大学研究者との「お見合い」の場-

- 企業・行政、市民などの皆様のワンストップ相談窓口！

- 地域と大学の共同研究・協力活動を創り出す場！

- 新たな環境人材の育成とキャリア開発の機会！



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](mailto: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がありますので、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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>