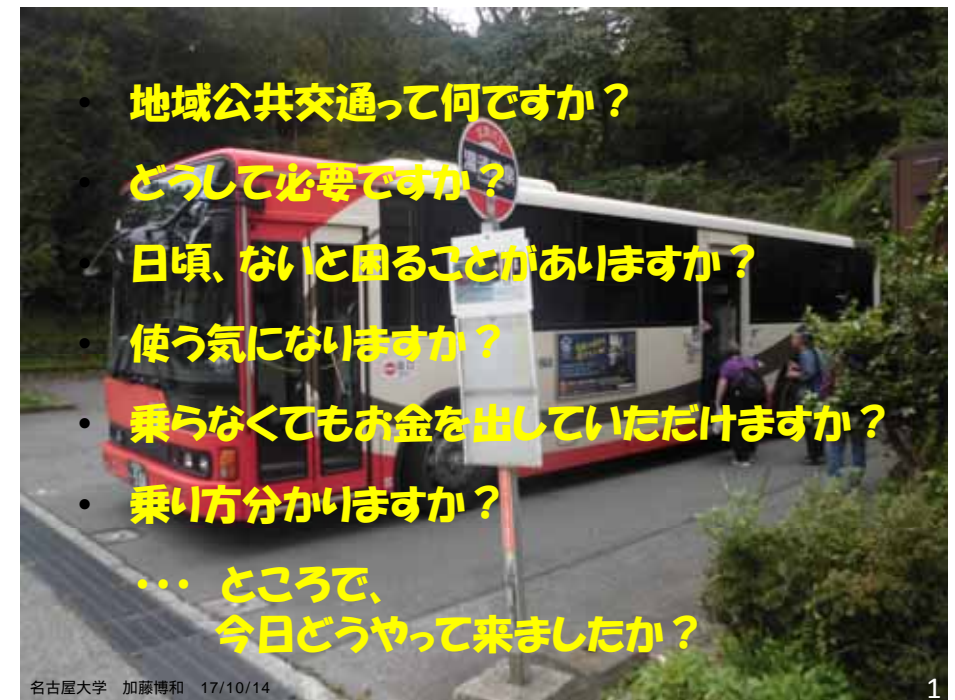


## 地域公共交通をみんなで 「守り」「育て」「活かす」ために ～住民・交通事業者・自治体の 三位一体がカギ！～

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  
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

## 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

## 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

- 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**

**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**

## ぶっちゃけ、不採算で担い手不足の公共交通を ムリして走らせる必要はあるのか？

「乗らないけど、何となくあった方が…」

「隣のまちでも走っているからうちにも…」

**乗合自動車、乗り合っこそバス、ステータスシンボルでない!**

「地球環境に優しい乗り物？」

**ガラガラなら逆効果**

「交通弱者のためには必要？」

**むしろ不公平な手段(「ザルの福祉」)。数ある交通手段の「一種」に過ぎない!**

地域公共交通は目的でなく手段  
利用されありがたがられるものでなければ  
存在意義(税金投入意義)はない

**どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)?**

## 「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!**

- 月1回でもいいので、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(練習しておかないと必要になった時に使えない)

## 地方部の地域公共交通は崩壊寸前

乗合バス:輸送人員は最盛期の1970年に比べ全国で6割減(地方の県では9割減も)。しかし運行距離は1割増  
地方のほとんどの事業者が赤字。公的補助に依存

### 【理由】

以前・・・「モータリゼーション」「少子化」「過疎化」  
最近・・・「運転者不足」「燃料費高騰」「車両費増加」

いままで長年、事業縮小と利用者減少の  
「負のスパイラル」が続いてきた結果

## みんな勝手なことばかり言っている間に・・・

- ・利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
- ・事業者 「利用が少なくて経営できないし、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、いい方向に転換できるのでは？



## 全但バス神鍋高原線（兵庫県豊岡市）の例

2007年9月:全但バス、路線の大幅撤退意向を表明(経営危機)

2008年10月:予定路線の一部について休止(全運行量の3割)。神鍋高原線は市単独補助路線として存続したが、朝7時台の便を廃止(低利用率)、乗客減が加速

2011年10月:市補助による、2年半の「上限200円バス」実験開始。通勤通学対応便を増便。住民・沿線施設を巻き込んだ利用促進運動を展開

<利用者3割増。高校通学:0人 40人

運行補助は年200万円弱増も、小中生への通学定期補助が年300万円弱減となり、市全体で年100万円強支出減>

2014年7月:市が10月から3年間の実験継続を表明

「バス会社の心に点火！」

面倒かもしれないけど、儲かるわけでもないけど、  
地域や自治体とともに取り組むことで地域をよくできる  
これこそ公共交通事業の醍醐味

## 渴望される「成功体験」

- 「乗客は減って当然」という思い込みこそが一番の敵
- 暗い話ばかりで待遇も悪い企業に若者が入るわけがない。運転者不足解消は「前を向く業界」にならないとできない
- 利用が減るほど税金が還付されるという「負け犬根性」からどう脱却するか？



- エコルカード(学生用全線乗り放題定期券)だけで、九州全体でのバス利用者数を増加に転じさせたN社
- 戸別訪問・対象別案内パンフ・バック販売で顧客を掘り起こしたTバス
- 企業向け定期券割引で増益しペアを実現したF交通
- 自治体とのコラボで増客を達成し「対前年比プラスという数字を入社30年で初めて見た」と素で感動したH交通役員

## 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と呼ぶ

## トリガー方式



資料) 金沢大学

- 目標を定めて期間限定で取り組む
- これによってみんながやる気になれる
- 金沢は全国に先駆けてこれをやった実績がある(実は先進的)

## 地域公共交通を「くるり」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・口先でなく「本当のニーズ」を探り出す
- 安全を大前提に、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
- それで収益を、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？**

## 一見さんお断り？



系統図が難解。時刻表・  
方向幕とも対照できない  
まさに「供給者目線」



## 「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？  
「全く知らない人」を想定する

## 「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？(でかける口実がつかれない？)

(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

- 「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけではない
- 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

## 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、  
施設のバス停位置は自家用車より有利となりうる  
駐車場渋滞も顕在化 路線バスにとって有利

**ライフスタイル提案** まち・施設との連携は「商品」  
特典や共同イベントなどでシナジー効果発揮



# 「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

「普通の路線バス」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・事業者にも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

# みんなで「一所懸命」づくり守り育てる

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全く違う)

市町村

沿線企業等



負担・支援  
方法は様々

利用者

地域住民

- みんな対等
  - 言いっぱなしにしない
  - できることをやる
- 信頼関係

# 「一所懸命」の中身

- 意識の共有
  - 公共交通を自ら「作り」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
  - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
  - 役割分担
  - 連携協働
  - PDCA
  - 適材適所

## 「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
  - 負担の意味を問い直し、適当な負担で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作り出される
  - 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない(自覚・覚悟を生まない)
    - グループインタビュー(膝詰め、説明会でなく懇談会)の重要性
  - 「マイバス」意識の醸成 活動を通じた地域活性化へ
  - 適材適所に完成形はない(自立的なPDCAサイクルの必要)

## 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

## 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)

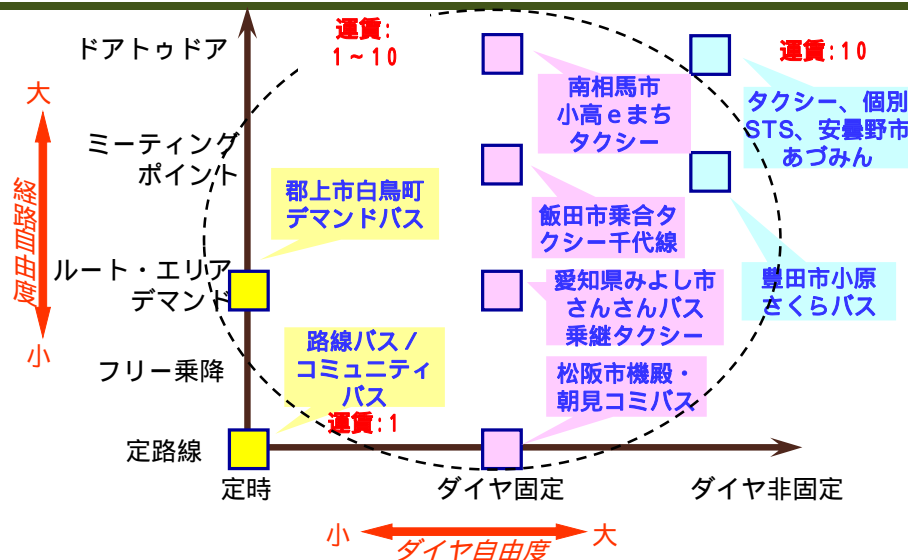
それを誰がどう支えるのかを「地域自ら」決める

「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

## 「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-



## 「一所懸命」の条件

～「新しい公共」は待っていてもできない～



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**  
 主体間の意思疎通を図り  
 利害関係を調整する**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**が必要に)

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  
 事業者: まさに新しいビジネスチャンスの宝庫。「困り込み」も

名古屋大学 加藤博和 17/10/14

28

## 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



名古屋大学 加藤博和 17/10/14

- ◆ 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

29

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

従来: 福井駅前と清水地域との間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。

更に地域主体型乗合タクシー「殿下かじかポッポー」も接続  
 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

バスを乗継させると幹線・支線とも利便性を向上できるが、乗継が面倒になる。結節点はそれ自体目的地になるようなところが望ましい。



名古屋大学 加藤博和 17/10/14

30

## 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**

名古屋大学 加藤博和 17/10/14

31



## 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 17/10/14

32

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

- 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」(自治体担当者のよりどころ)**

- 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、しかししかしこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

**さあ、スタートです！現場であなたができることはあります！  
体がうずうずするでしょう！明日でなく今日から動きませんか！**

名古屋大学 加藤博和 17/10/14

33

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>