

地域公共交通網形成の 必要性と方向性 — 連携中枢都市圏の枠組を 意識して —

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

- 公共交通ってどうして必要ですか？
- ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- お金を出していただけますか？
- 乗り方分かりますか？

… ところで、
今日どうやって来ましたか？



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
「まず自分から行動する」

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- ・ 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…」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、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？

地域みんなで気にかけて、
地域みんなで取り組むことが大事

トリガー方式

-やってみなくちゃわからない-



- ・ 目標を定めて期間限定で取り組む
- ・ 達成できなければ終わり
- ・ これによってみんながやる気になれる
- ※ 「打率」が低いのは当然。見直せばよいだけ

金沢の公共交通は、全国的に見ても レベルが高い・・・が・・・

バス中心の路線網であるがゆえに・・・

- ・ 自由度は高いが、複雑で分かりづらい (軸が明確でない)
- ・ 定時・速達・大量輸送の面で鉄道に劣る
- ・ 収益性が高いため、公共性から見た検証が十分と言えない
- ・ 郊外はクルマ社会

地域公共交通の必要理由を明確化し、
それを満たすものにしていく努力が必要

「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」の大半は「自称」 そして、2つの「バイ」

- **ショーバイ (商売) 路線**
 - 「採算性」が大事
 - 事業者路線 (補助路線含む) の多くはこれ
 - タクシー事業は典型
- **アリバイ路線**
 - 「あること」が大事
 - 自治体路線 (コミュニティバス) の多くはこれ
 - デマンド交通は典型
- 本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたがっていただける公共交通」はどうすればつくり出せるか？
- 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない、**対等の立場でいっしょになって走らせる路線 (パートナーシップ、協働)**
- みんなが乗り合うことで効率的 (お値打ち) になる。流れをつくり出す。そして楽しくなる

「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…)

名古屋大学 加藤博和 18/07/27

- ・「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

8

四国初の「住民主導型地域公共交通」

「応神ふれあいバス」(徳島市)

(2011年12月6日運行開始、

事業主体: 応神ふれあいバス運行協議会、運行主体: 東丸タクシー)



Photo 徳島市役所



名古屋大学 加藤博和 18/07/27

9

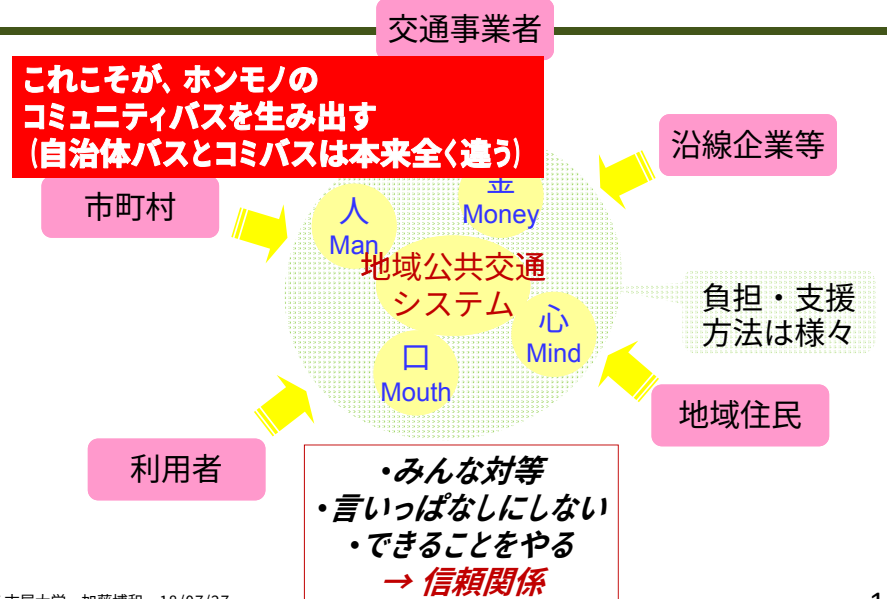
応神ふれあいバスの路線図(各ルートは1日4往復)



名古屋大学 加藤博和 18/07/27

10

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 18/07/27

11

「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)

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 18/07/27

12

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 18/07/27

- ◆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

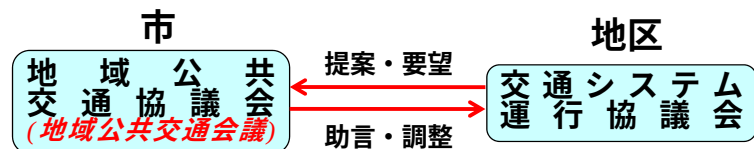
13

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

- ①地区: 公共交通を走らせてほしい・・・陳情・要望
- ②責任・費用負担: 行政頼み・・・補助金ありき
- ③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)

- ①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
- ②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(コーディネーター、サポート)
- ③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

名古屋大学 加藤博和 18/07/27

14

地域住民と自治体の協働で成立した、9人乗りの「半」デマンド乗合サービス

松阪市機殿・朝見地区コミュニティバス

(事業主体: 松阪市、運行主体: 三交タクシー) 2008.7.14運行開始



Photo 松阪市役所



- ・地区の運行協議会
: ルート・ダイヤ等
検討、
利用促進活動
- ・市: 費用負担

・田園の中に数十戸単位の集落が十数カ所バラバラに点在。しかも、集落内の道路は狭く通り抜け不可

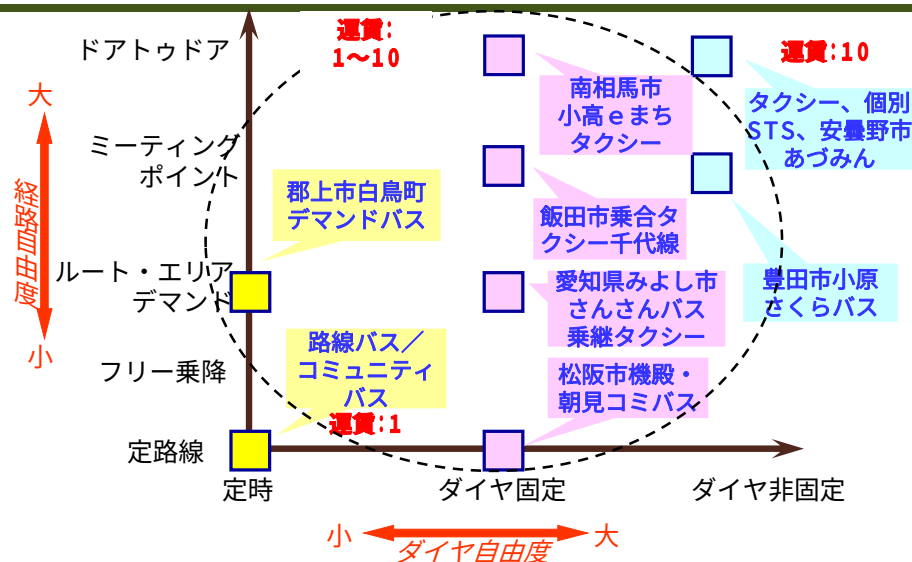
・地区と市との話し合いの結果、定時定路線とデマンドを組み合わせた運行とする
(定時定路線部分はなるべくまっすぐ走り、デマンド部分はそこから飛び出した部分を運行)

名古屋大学 加藤博和 18/07/27

15

「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 -



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

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

これこそ「地域公共交通網形成計画」(後述)に書くこと

(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

「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

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じと思えばよい

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

そもそも、公共交通は「赤字」が世界の常識

- － 「路線バスを運行するために、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」とする
(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」とする
(例えばワンコイン<100円>運賃など) → **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

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)

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
道線を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」



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」



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)

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

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

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃、車両、便数は統一
(高校生が通学、部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成
(旧役場でP&Rも)

旭地域バス
07.10.1運行開始

- ・各地域(旧町村内など)の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル(基本コンテンツ)・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

28

ポイントは「メリハリ」と結節！
幹線・支線の分化と階層ネットワーク
 （ただし好例は僅少。慎重に！）

幹線：「軸」
流れをつくり出す

定時性
速達性
大きな輸送力
駅・停留所の拠点性

**鉄道、LRT
BRT、幹線バス**

**支線：「面」
全体をカバーする**

時間・経路の柔軟性
少量多頻度
簡潔性と連結性の両立

支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

- ・ 結節点 (拠点) 整備
- ・ ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

29

「小さな拠点」と公共交通はセット

集落

例) 「小さな拠点」づくりに伴ってコミュニティバスなどにより交通手段を確保

集落

集落

集落

例) 道の駅に農家レストラン、特産品直売所、コミュニティスペース、なども併設

道の駅

例) 周辺集落や市街地とつながる生活交通の拠点づくり

診療所

例) 廃校舎を美術館、デイサービスセンター、体験宿泊施設などに活用

旧変場庁舎を公民館、図書館など一基併用

金融・郵便

IB校場庁舎

スーパー跡地

旧小学校

ガッソンスタンド

例) スーパー跡地の施設を複合コンビニ、農産物直売所などに活用

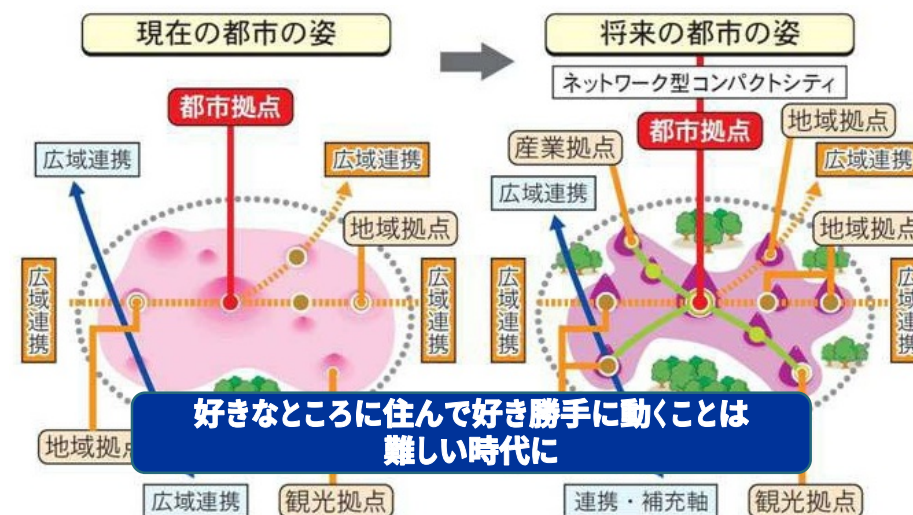
小学校区など複数の集落が集まる地域において、廃校舎などの既存施設を活かし、生活サービスや地域活動をつなぐ「小さな拠点」づくりにより、暮らしの安心と未来の希望を育む

名古屋大学 加藤博和 18/07/22に活用

30

30

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



31

日本の都市は 「ダイエット」「シェイプアップ」が必要

人口増加期：「だらしない拡散」

スクラップ＆ビルド(使い捨て)
都市域の無秩序な拡大
土地利用の無駄使い
→ 持続不能社会



人口減少期：「かしこい凝集」

各地域の身の丈に合った空間形成
土地利用の最適効果の発揮
→ 持続性社会へ

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

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



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



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年6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6月末までに、422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

都道府県	策定済計画数	認定済計画数	再編実施計画数
北海道	1	0	0
青森県	1	0	0
岩手県	1	0	0
宮城県	1	0	0
秋田県	1	0	0
山形県	1	0	0
福島県	1	0	0
茨城県	1	0	0
栃木県	1	0	0
群馬県	1	0	0
埼玉県	1	0	0
千葉県	1	0	0
東京都	1	0	0
神奈川県	1	0	0
新潟県	1	0	0
富山県	1	0	0
石川県	1	0	0
福井県	1	0	0
山梨県	1	0	0
長野県	1	0	0
岐阜県	1	0	0
静岡県	1	0	0
愛知県	1	0	0
三重県	1	0	0
滋賀県	1	0	0
京都府	1	0	0
大阪府	1	0	0
兵庫県	1	0	0
奈良県	1	0	0
和歌山県	1	0	0
徳島県	1	0	0
香川県	1	0	0
愛媛県	1	0	0
高知県	1	0	0
福岡県	1	0	0
佐賀県	1	0	0
大分県	1	0	0
熊本県	1	0	0
鹿児島県	1	0	0
沖縄県	1	0	0
計	422	23	0

石川県はわずか1件!

地域公共交通網形成計画（活性化再生法5条） っていつつくるの？ 今でしょ！

・地域公共交通政策の「憲法」

- これをつくらないで、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？
- 地域にとって必要な公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
- よって、コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般の路線バス・鉄道・タクシー（・自家有償運送）を包括した計画として策定すべき（すべて再編しなければならないという意味ではない）

・「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（だから会計がある）

- 諮問機関ではなく実施本部
- 計画で「戦略」「役割分担」「PDCA」を明記 → 目的と評価指標も明確に
- 関係者（全委員＋α）がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき（つまり、具体の各取組の実施主体に委員全員の名前がある）

第2次金沢交通戦略における バス路線の段階的再編に関する記述

具体的な取組

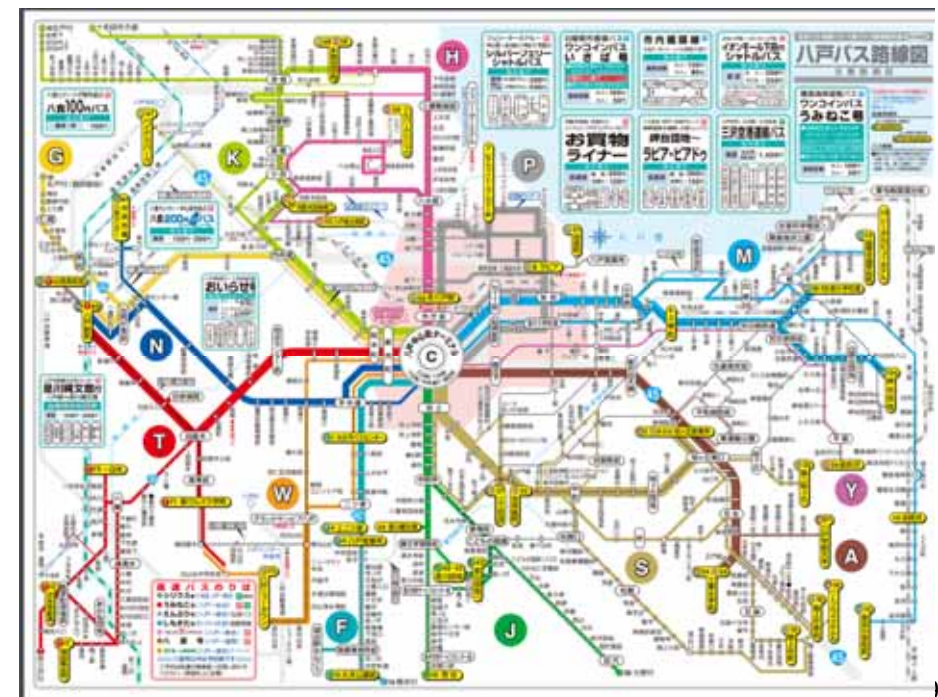
- 公共交通重要路線の強化：一定の利用が見込まれ、高水準の公共交通サービスを確保し、より一層の利用促進を図る路線を公共交通重要路線と位置づけ、運行頻度の向上・定時性の確保に取り組む。
- 郊外からまちなかへの快速バスの強化：郊外からまちなかへの公共交通による利便性を高めるため、速達性を高めた快速バスの運行を強化する。
- バスと鉄道との乗継の改善：バスと鉄道の乗継混雑を減らし、公共交通全体の利便性を高め利用促進を図るために、ダイヤの接続や待合環境の整備に取り組む。
- バス路線再編のプログラムの策定、実施運行：上記取組を盛り込んだ地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画などバス路線再編のプログラムを戦略期間前期に策定し、当期には実施運行を通じて利便性向上を高めながら段階的にバス路線を再編する。

具体的な取組	実施主体				実施目標	
	行政	交通事業者	企業等	住民	前期（H28-30）	後期（H31-34）
・公共交通重要路線の強化 （運行頻度の向上・定時性の確保等） ・郊外からまちなかへの快速バスの強化 ・バスと鉄道との乗継の改善 ・バス路線再編プログラムの策定、実施運行					バス路線再編のプログラムを策定	バス路線再編を段階的に実施

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-

- 地域戦略との一体性
→ 役に立たないものを「残せ」「走らせろ」はなし
- 総合的なネットワーク形成
→ コミバス・デマンド・三セク鉄道だけで考えない
- 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
- 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
- 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
- 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



八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像

この図は、八戸市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像を示しています。主要な駅と路線は以下の通りです。

主要駅: 八戸駅、八戸駅前、八戸駅前西口、八戸駅前東口、八戸駅前南口、八戸駅前北口、八戸駅前西口、八戸駅前東口、八戸駅前南口、八戸駅前北口。

主要路線: 八戸駅前西口線、八戸駅前東口線、八戸駅前南口線、八戸駅前北口線、八戸駅前西口線、八戸駅前東口線、八戸駅前南口線、八戸駅前北口線。

表: 駅名と路線番号

駅名	路線番号
八戸駅前西口	1
八戸駅前東口	2
八戸駅前南口	3
八戸駅前北口	4
八戸駅前西口	5
八戸駅前東口	6
八戸駅前南口	7
八戸駅前北口	8

[illegible]

いま、 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よう!!

バスを使って
もっと便利に

バス利用のバス通票が
毎乗あたり

上限300円

50円刻み
初乗り150円

バス利用をつなぐバス通票が
毎乗あたり

上限500円

50円刻み
初乗り150円

チケットの事前購入は不要です。(バスを乗車する際に運転手からクーポンを受け取るだけ!)

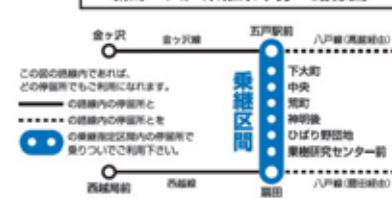
ごちのへいの料理バスバック

ほしかわ hanyū とごちのへい
バスバック

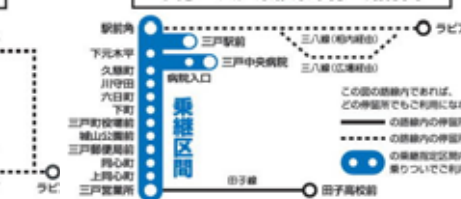
ごちのへいの料理バスバック

[illegible][illegible]

新郷・八戸乗継乗車券 路線図



田子・八戸乗継乗車券 路線図



[illegible]

合併せずとも、公共交通は域内一体で考える 南信州地域交通問題協議会

(長野県南信州地域<飯田市と周辺13町村>)

- 2008年1月 民営バス事業者が10年3月末の一般路線総撤退意向を表明
- 2008年3月 15市町村(当時)で活性化再生法定協議会設立
- 2009年3月 「南信州地域公共交通総合連携計画」策定
- 2014年3月 第二次連携計画策定
- 2016年3月 地域公共交通網形成計画へ改定

地域内各市町村営バスの共通ルールを確立

ネットワーク

- 幹線(鉄道含む)・准幹線・支線(オンデマンド含む)で階層的にカバー。接続ダイヤの確保
- 小村をサポートし補助金確保

品質保証

- 飯田市への通学・通院・買物移動を地域全域で確保

ブランディング

- 総合時刻表
- 共通路線番号を付与



The map illustrates the bus network in the Nan-Shinshu region, centered around Matsumoto City (飯田市). It shows various districts: Northern (北部), Western (西部), Southern (南部), and Eastern (東部). Key locations include Matsumoto Station (飯田駅), Matsumoto Airport (中部国際空港), and several smaller towns like Utsunomiya (宇治村) and Tsurumai (鶴舞). The map also highlights specific bus lines and transfer points, such as the Shinjyō Line (新井線) and the Shinjyō Line Extension (新井線延伸).

図 3-8 連続的に高付く価値を生み出す公共の役割

②高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築

主要駅周辺等の地域の拠点整備を推進するとともに、二次交通の充実、公共交通の利用促進等広域的公共交通網の構築に取り組む。

事業実施年度(計画年度)	開業年度	路線
コミュニティバスの相互乗り入れ	1 路線 (2015 年度(2017 年度))	2 路線 (2020 年度)

長期的効果

多岐駅周辺部の高度化

地域の拠点性向上に向けて、多岐駅周辺部の高度化を推進するとともに、二次交通の管内充実を図り、近郊都市における地域拠点とのつながりを強化する。

【主な事業】

- 観光客等の増加に対応するため、交通ハッシュェェを多岐駅周辺部に設置するなど、二次交通等の管内体制を整備する。

実施年度	2014(2016)	2015(2017)	2016(2018)	2017(2019)	2018(2020)	計
乗客 (千人)	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500	32,500

効果・効果の事業等

多岐駅周辺部における高度化を推進するとともに、二次交通の管内体制を整備する。
事業実施に必要な費用を自己負担する。

関係都市の役割分担

長崎市の拠点整備を推進するとともに、二次交通の充実に関連して取り組む。

石川中央都市圏ビジョンにおける公共交通に関する記述

八戸と比べると・・・

長崎市の役割	広域的公共交通網の構築					
事業概要	多岐駅周辺部における多岐ハッシュェェの導入を見据えて、広域的公共交通網の構築に取り組む。 【主な事業】 - 駅心軸における新しい交通システムの導入に向けて、段階的な条件整備を進める。 - コミュニティバスの相互乗り入れなど、広域における交通ネットワークを充実させる。					
実施年度	2014(2016)	2015(2017)	2016(2018)	2017(2019)	2018(2020)	計
乗客 (千人)	22,700	23,700	24,700	25,700	26,700	123,500
効果・効果の事業等	新交通：社会資本整備総合交付金（Ⅰ、Ⅱ） バス：地域内フローター・民間路線バス整備補助金（Ⅰ、Ⅱ）					
関係都市の役割分担	駅心軸において、新しい交通システムの導入に向けた条件整備を行うとともに、コミュニティバスの相互乗り入れなどを推進し、広域交通ネットワークの充実を図る。 事業実施に必要な費用を自己負担する。	多岐駅周辺部における高度化を推進するとともに、二次交通の管内体制を整備する。	長崎市の拠点整備を推進するとともに、二次交通の充実に関連して取り組む。	八戸と比べると・・・	八戸と比べると・・・	八戸と比べると・・・

金沢都市圏で網形成計画をつくる意義： おでかけサービス保障のための共通ルールづくり

- 幹線・支線（品質保証・接続、市町間路線づくりへ発展）
- コミバスを含めたマップ
- 共通乗車券
- おすすめコース（できればパック商品造成）
- 施設・組織との連携

→ みんなのチカラで公共交通ネットワークづくり
→ 互いの弱点を補完し共存共栄

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

1. 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
2. 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
3. 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
4. 地域公共交通の「現場を知る」ことを実践する
5. 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
6. 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. 市民及び自治区の役割
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

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。

公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～答えは現場にある！現場にしかない！～

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**
 - ◆ 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**

「バスは会議室でなく現場を走っている」

「百回の陳情より一回の利用」 「百間は一乗にしかず」

- とにかく、**自分のお金で乗り、自分の目で見、自分の肌で感じる**ことなしに議論は始められない
- 公共交通に正解はない。教科書も存在しない。頼んでもやってもらえない。ましてや講演で教えてもらえたら大間違い
- **正解は地域のみならず、全国に発信するもの**
(国の制度や著名な成功事例は、半分合っているが半分間違っていると思うくらいがよい)

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 18/07/27

52

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>

【告知1】

交通エコロジー・モビリティ財団では、地域で交通と環境に関わる課題を解決できる人を増やすために、自治体の実務担当者などを対象として、現場見学、グループワーク、有識者との意見交換などを盛り込んだ体験型の人材養成研修会を開催します。加藤も講師を務めます。

9月3日(月)～5日(水)の3日間、福井県を研修地域として実施します。

<http://www.estfukyu.jp/training2018.html>

【告知2】

今年も「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」やります！

10/27(土)・28(日)に、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々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。地方議員の皆さんもたくさんお越しになります。加藤も出演します。

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