

## 自治体は(そして局・支局は) どのように公共交通政策に取り組みばよいか? ~持続可能な地域をつくり出すために~

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准教授  
 加藤 博和

## 生活を支える「おでかけ」(移動)

-ライフラインとしての公共交通-

- ◆ 仕事、コミュニケーション、物資調達…  
 移動できなければ、生活できないか、大幅に制限
- ◆ 「つながっている」「いざというとき使える」という安心感

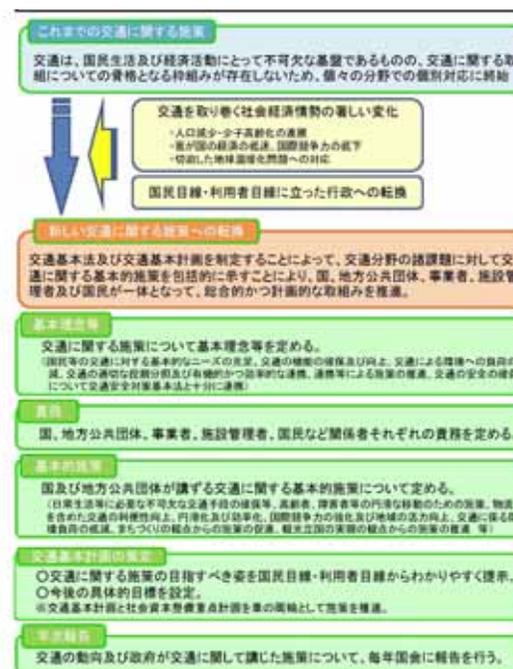
だれでも乗れる公共交通は、  
 平時でも生活を保障する役割  
 最小限の移動手段確保は「インフラ」?  
 その確保は国・自治体の仕事?  
 しかし、今使ってもらえていないものを、  
 そのまま漫然と走らせていてもしかたない!

## バスは日本語で「乗合自動車」 乗り合っていないければ動くカラ箱に過ぎない

- ◆ 「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ウチにも…」  
 公共交通は単なるステータスシンボルではない
- ◆ 「地球環境に優しい乗り物?」  
 利用されなければ逆効果
- ◆ 「移動制約者(交通弱者)のためには必要?」
- ◆ 「要望も多いので、とにかく全域を走らせる」

バス・鉄道は数ある交通手段の一種に過ぎない  
 中でも不公平な手段(ガルの福祉)。ほかにもいろいろ方法がある

手段や見た目にこだわらず、まず存在意義  
 (公的補助を投入する意義)をはっきりさせる



## 交通基本法

人々が変わり、心の通う社会をめざして

2011年3月8日  
 法案が閣議決定

<基本理念>

- ・ニーズ充足
- ・機能確保・向上
- ・環境負荷低減
- ・役割分担・連携
- ・安全

<取組>

- ・関係者一体で総合的・計画的取組推進
- ・国民・利用者目録

・一丁目一番地?  
 「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断  
 ・自治体交通計画も削除される

## 本日お考えいただきたいこと

- 公共交通はなぜ必要なのでしょうか？
- なぜ自治体・地域・NPOが取り組まないといけないのでしょうか？
- そして、どのように取り組めばよいのでしょうか？

## 廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」



和歌山電鐵株式会社常務執行役員  
兼貴志駅スーパー駅長  
「たま」女史

「かわいい」と言っている場合ではない！  
何と、駅長・役員は猫でも務まる時代に・・・

- 「たま」や「アテンダント」だけで守れたわけではない
- 基本コンテンツ(ダイヤ<頻度・速度>・駅・車両および他モードとの連携<バス、P&R、サイクルトレイン>)の抜本的改善を基盤とした、地域での存在感醸成

廃止されるか再生するかは紙一重の差  
その路線に存在意義を見だし、  
自分たちで守ろうとしたかどうか？

## 地域公共交通をめぐる状況の変化

- ◆ 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)
- ◆ 法令や補助・支援制度も、「地域主権(地方分権)」を前提とするものに変化しつつある
- ◆ 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
- ◆ 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

## ハイパー・モータリゼーション下での 地域公共交通の存在意義

1. **モビリティ・ディバイド(移動制約者対応)**  
…クルマが使える人/家族・近所に頼る人/  
頼れない人で、暮らしぶりが全く違う
2. **クルマに頼った社会構造の行き詰まり感**  
…「乗合」の新たな付加価値  
「コミュニティバス」という名の由来
3. **地域づくりと大きく関係**  
…少子高齢化・人口減少・経済成熟社会への対応  
移動制約者が外出できることで地域活性化に
4. **地球環境・エネルギー面からも必要に**  
…「乗合」による環境負荷削減・省エネ

いずれも市場原理ではうまく供給できない(外部経済効果)  
公共交通は「商売」でなく「政策ツール」の時代  
「欠損補助」(受動)から「政策投資」(能動)への転換迫る

## 「おでかけ」環境整備は 持続可能な地域づくりの必須条件である！

- ✳ 過度なクルマ依存はキケン
  - + クルマが使えなければおでかけできない  
人のみならず地球にもつめたい、寂しげな地域
- ✳ 人口減少・高齢社会・・・Quality Of Life(QOL)確保が重要に
  - + QOLが低い地域は人口流出し、生き残れない
- ✳ 交通システムが充実していることが、高いQOLの一条件
  - + だれでもある程度の移動サービスが享受できることで、社会参加機会が増え、地域が活性化
  - + クルマ社会では「まち」が形を失い、「いなか」の景観も破壊され、地域の魅力が失われる
- ✳ 交通システムの整備は、都市・地域の生き残り戦略の一環として必要(都市計画、そして総合計画の重要な柱として)
  - + むしろ、自治体・地域にとってコントロール可能な「権利」  
(「おでかけ」可能性の保証水準は、地域自ら決めるべき)
  - + ただし、従来の交通システムの温存を意味しない

## 「お客様のニーズ」を見ない自治体

～「成功」とは何か？～

- ◆ 市町村運営バス(コミュニティバス)路線の役割で重視する項目 <市町村アンケート(中部運輸局、2009) >
    - ◆ 1位: 公共交通空白地対応
    - ◆ 2位: 廃止代替対応
    - ◆ 3位: 移動制約者対応、目的・機会確保対応
- 「公共交通空白地」「廃止代替」・・・お客様を見ない、まさに供給者側の自己満足発想
- 「移動制約者」・・・コミバス運行で対応できるか？
- 福祉とは、生活交通とは、住民が保証されるべき機会・QOLとはどのようなものがきちんと考えられていない
- その結果、後になって、利用者数や収支率で評価するという勘違いに陥る

## いったい、お客様をどう考えているのか？

-この体たらくで「おでかけ」を税金をもらって担うのはムリ-

### まさに「供給者目線」



< 中国地方某市 >

< 関東地方某市 >

- 「車庫」に行きたい方はどの程度おられるのでしょうか？
- 駅前という絶好のPR場所でこういうネガティブ表示をする神経っていったい・・・

- 停留所も先行も運賃もバラバラ。一見さんお断り？
- 市の勧誘で新規参加が生じ、路線が増えても、無秩序ではどうしようもありません・・・

## 「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)

- 「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)  
公営交通に代わるスキーム  
事業収支に煩わされない政策
- 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

自治体による公共交通確保策のスタンダードに  
現在では全国の半数近くの市町村が運行  
しかし、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・・・)  
ところで、コミバス = 自治体運営バス？

地域住民組織が運営・運行。これぞ真の「コミュニティバス」？

## 水尾自治会バス

(京都市右京区嵯峨水尾地区、1966年より運行)



- 運賃(一般・1乗車)250円で、定時定路線運行
- 2003年3月に旧80条許可取得(それまでは…)

- 地域住民: 世帯負担金(1,000円/世帯・月)を負担
- 市: 運行費補助(年100万円を上限?)

• 約30世帯、150人弱の山間集落。JR嵯峨野線保津峡駅まで4km

• 「移動困難者のおでかけ確保は行政の仕事」という説もあるが…

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)

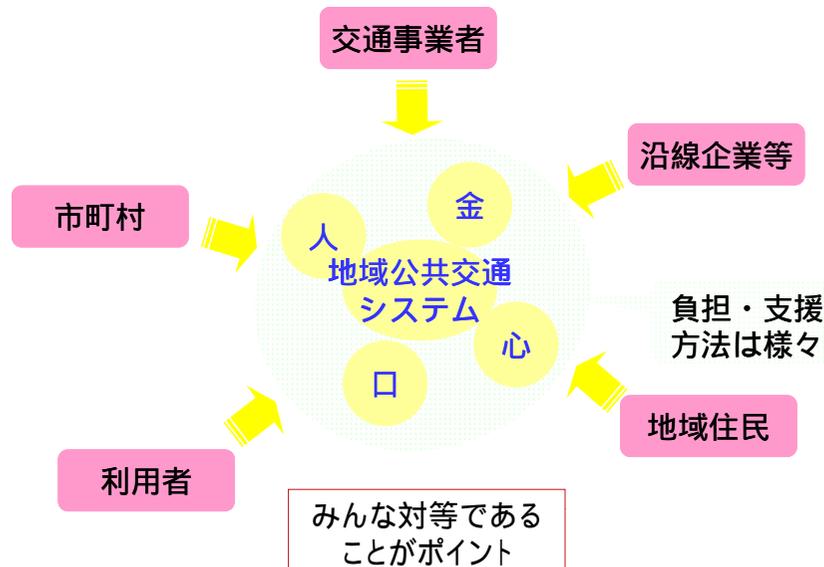


2002.10.27試験運行

- 企画・運営: NPO法人生活バス四日市(地元住民 + 沿線企業・病院)
- 運行: 三重交通: 旧21条許可(03.4.1より)
- 費用負担: 運賃1(利用者) + 協賛金6(企業・病院) + 公的補助3(市)

- 発案から半年もたたずに運行にこぎつける
- 既存の枠組みにとられない新しい発想(公共交通運営NPO、市が新しい助成制度をつくる)
- 住民・沿線企業や病院・市・交通事業者のココロが共有された

## 『共』：みんなで「一所懸命」支える



## 支える(負担する)方法

人：人材拠出

運営：運行内容の企画・立案  
 運行：運転・運賃收受  
 支援：ノウハウ提供  
 応援：運行への協力・広報・営業

金：資金拠出

運賃(委託費)の支払  
 運賃以外の提供(協賛金、寄付など)

心：意識を持つ

存在を意識し、現状を認識  
 存在は意識

口：意見を言う

建設的な意見  
 エゴ的な意見  
 苦情

## 地域公共交通維持において 避けては通れない「負担」の問題

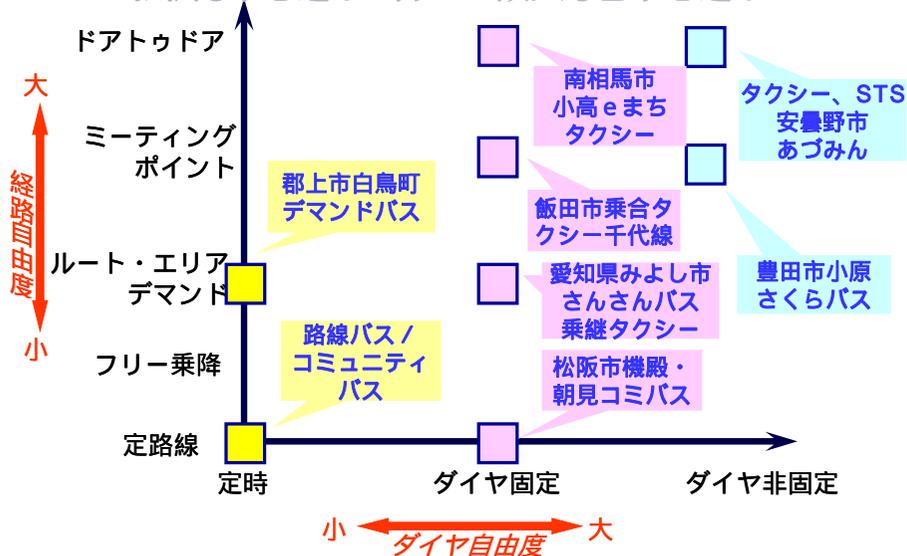
- ◆ 赤字路線を維持する以上、だれかが尻ぬぐいしなければならないことを自覚すべき
- ◆ 地域公共交通維持 (= サービス品質保証) への公的負担は「健康保険」のシステムと同じ
- ◆ 一般に、コミュニティバスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助が必要  
(住民1人あたり数千円) **保険料**
- ◆ コミュニティバスを安い運賃で利用する  
(ワンコイン<100円>運賃など) **自己負担**
- ◆ **保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか(多くは自己負担が1~3割程度)、そもそもこれだけの負担をしてバスを運行する意味があるのかについての議論が必要**  
**これこそ「評価」の意味**

## 「一所懸命」が有効な理由

- ◆ 地域公共交通をよりよいもの(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**
  - ◆ 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(「お願い」意識からの脱却)
  - ◆ 与えられるものと考えてはいけない
  - ◆ 負担の意味を問い直し、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  
**グループインタビュー(膝詰め)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)

## 「適材適所」を実現する輸送手段

～弘法も筆を選ぶ 料理の鉄人も包丁を選ぶ～



見た目は5人乗りタクシー、しかし、サンバイザーを下ろすと5人乗りバスに早変わり  
「いこまいCAR」

(愛知県江南市、名鉄西部交通委託)  
2002.1.5試行運行開始、2004.10.1本格運行開始



通常のタクシー車両を活用し、低コストで高頻度(30分  
ヘッド)の乗合サービスを提供(増車も容易)

## 7人乗りで交通空白をカバー 乗合タクシー「ミゴン」

(愛知県小牧市・桃花台ニュータウン付近、あおい交通運行)2003.3.27運行開始



Photo M.Fukumoto

夕方・夜:団地内の短距離輸送(300円) → 黒字は困難(現在は廃止)  
深夜:路線バスの代替輸送(終電の24時台まで、900円) → 黒字  
バスでもタクシーでも埋められない「交通空白」をカバー  
都市部にも「空白」はある

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

20

## 地域住民と自治体の協働で成立した「半」デマンド乗合バスサービス 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)08.7.14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 11/06/22

21

## 過疎地有償運送の実例

- 過疎地とは、バス・タクシー事業者が  
(補助を出しても)相手にしてくれない地域のこと -

- ◆ 富山県氷見市「ますがた」(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)
- ◆ 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)
- ◆ 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会):地区内運行。昼の通院・買物便と夜の路線バス接続帰宅便(当初計画されていた鉄道駅への乗り入れはできず)
- ◆ 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

浜松市や鳥取市など、過疎地有償運送の立ち上げ・運行への補助制度をつくる自治体も増加。連携計画に位置付ける自治体もある

ただし、バス形態で、市町村が支援してくれるのであれば、市町村有償運送の方が有利な場合がある(会員制にする必要がなく、外来者も使える)

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

22

## 公共交通とSTSを組み合わせる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る再編
  - + 市町村有償(巡回バス)・・・学生・一般の集中需要
  - + 過疎地有償・・・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)



Photo 中川村役場

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

23

## 「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

主体間の利害関係を調整する  
コーディネーター

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性

## 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

豊橋市北部地区「柿の里バス」  
(10/10/04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月運行開始
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」あららぎ号03年11月運行開始(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月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 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路線運行開始
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」, 07年11月運行開始
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス「東部東山線」, 08年7月、「北部線」, 10年10月運行開始

## おでかけ環境の「コーディネート」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

### •公共交通・福祉交通戦略の確立(この2つは「対」)

公共交通戦略は「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  
福祉交通戦略は「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり  
移動手段確保の「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」)

### •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(新たな交通秩序の確立)

### •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

## 「おでかけ品質」の保証

-見た目に惑わされず、「地域にとって何が必要か?」を起点とし「何を提供しているか」を明確に示す公共交通デザイン-

### ◆ 定住: 「公共交通空白解消」(仕様)から「生活保障」(性能)へ

- ◆ よくあるコミバス・デマンドのような「とにかく各地をカバーしている」から脱却せよ
- ◆ 「この地域では、クルマがなくても最低限以上の生活はできる」と言える路線網デザイン・サービス水準  
(例) 高校通学(部活)が可能、総合病院通院が可能、大規模商業施設・商店街での買物が可能、県庁まで日帰り可能、など  
**ヘビーユーザー・地域住民向けの集中的PR**

### ◆ 交流: よく行くところへはだれにとってもスムーズで分かりやすい

- ◆ 主要区間は早朝から深夜までそれほど待たず乗れ、一見さんでも容易に利用でき、運賃も分かりやすい、意外と速い(看板路線)
- ◆ バス・電車通りを軸としたまちづくり、交流の促進、低炭素移動の実現  
(例) 電車の始発・終電に対応し、7-21時は15分ヘッド運行、など  
**自動車・自転車利用者からの転換を促す広域的なPR**

住民・利用者への「アウトカム」(PRのポイント)を  
明確・明快にうたえるような公共交通網をつくりだす!

## 単なる鉄道維持でなく、バスとの連携によって地域の移動を保障 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会

(恵那市、中津川市阿木地区)

- ◆ 鉄道線: 駅の新設 (大規模商業施設)
- ◆ バス: 駅での接続に配慮したダイヤ。地域全体で、高校通学・総合病院通院・商業施設への買物を保証することに留意
- ◆ 駅: 医院・レストラン等を入れ、集客・収入増・賑わい醸成を図る
- ◆ イベント: 住民への普及啓発と、観光客の呼び込みの二方面作戦で地域活性化を図る
- ◆ 案内: 公共交通マップ・HPから、駅・停留所・車内掲示へ展開
- ◆ 地域参画: 利用促進・観光利用の部会で具体策を検討。地域別に「暮らしに役立つ公共交通を考える会」を立ち上げ



Photo 恵那市役所



まるで地域が共同経営しているかのような体制

法定協議会・地域公共交通会議は「取締役会」

## 「最低保障」と「上乘せ運行」

-浜松市総合交通計画の考え方-

- ◆ 最低保障・・・どの地域も救ってもらえる
  - ◆ 全域<人口10人以上の集落>に生活に必要な最低限の移動手段を提供<週2回各2便>
  - ◆ 地域の参画を前提としない(必要性が高くても地域が盛り上がるとは限らないため)
  - ◆ 幹線交通(鉄道・バス)との結節点まで運行し、広域移動にも利用できる
- ◆ 上乘せ運行・・・地域がやる気を出せば便利にできる
  - ◆ 地域で協議会をつくり、運行コンテンツを検討することで、最低保障より充実したサービスを認める
  - ◆ セダン型タクシー車両によるデマンド運行を最小として、需要に応じて様々な運行方式を選択できる
  - ◆ 市も補助するが、地域の一定以上の負担(運賃+協賛金等)を求める。基準達成できなければ減便もしくは車両小型化

## 広報宣伝(おしつけ)から モビリティ・マネジメント(意識共有)へ

- ◆ ターゲットを明確にする
  - ◆ 公共交通を必要とする人(例えば高齢者)
  - ◆ 使いそうな人(例えば主婦)
  - ◆ 使ってほしい人(例えば通勤者)
- ◆ それぞれに合った公共交通の設定(ダイヤ・路線等)  
それぞれに合ったPR(利便性&使うことによる社会的効果)  
地域別通学・通院時刻表の作成  
高校生への定期券購入の勧め  
公共交通の大切さや、各自の貢献可能性について啓発
- ◆ PDCAを回す  
利用者増大、貢献意識醸成 利便性向上への原資  
これが広義のモビリティ・マネジメント(しくみまで変える)

## 地域が主役となって 「おでかけ」手段をつくり直す時代へ

- × 単にコミュニティバス・自治体バスを走らせたり、運行欠損補助を増額するという意味ではない
- × 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を明らかにする
- × それをどのように具体化するかを考える(たくさんのやり方を検討できる時代に)
- × それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、地域公共交通を  
「考え」「つくり」「守り」「育てる」  
地域公共交通会議と法定協議会の意味

## 地域公共交通会議による「協議路線」(新4条)

- ◆ **地域が欲しいと思えば国の基準を超えられる!**
  - ◆ 運賃・停留所・ダイヤ設定や事業者選定の自由度と、許可手続きの簡略化を保証(旧21・80条と同等)
    - これは、コミバスかどうかは関係なく受けられる(そもそもコミバスの定義は不明確)
    - 一般路線 / 廃止代替 / コミバスという従来区分を無意味化
- ◆ **協議路線(地域が必要と考える路線)か否か?」のみに一本化**
- ◆ **みんな(採算路線も含め)協議路線になってしまう?**
  - ◆ **それこそ真のねらい**
    - ◆ 4条一般路線の見直しにも活用可能(隠れた大きな狙い)
    - ◆ 事業者にとっても、自治体・地域に喜ばれ(て乗客も増やせ)る停留所増加や経路変更が容易になるメリット
    - ◆ 合併自治体(旧自治体間は主に一般路線で結ばれる)での公共交通戦略実現ツールとしての活用も期待

## 地域公共交通会議の効率的な進め方

- ◆ **幹事会(作業部会)の活用** <現場代表・事業者・市町村担当者・学識者等>
  - ◆ 詳細を検討し、本会議で公共交通戦略や事業コンセプトが議論できる環境をつくる(道路管理者・交通管理者との調整は別途個別に)
- ◆ **各地区部会の活用**
  - ◆ 利用者・住民との意識共有を図る場をつくる
- ◆ **本会議:活性化・再生法定協議会や有償運送運営協議会との併催**
  - ◆ 地域における移動手段確保策を包括的に検討し、戦略・事業計画づくりと事業実施の主体となる

## 地域公共交通会議の活用例 -コミバスだけいじって喜んでいませんか?-

- ◆ **H市:スクールバス・無償福祉バスも含めた検討**
  - + 路線バス・コミバスも含めて市内生活交通ニーズにきめ細かく対応
- ◆ **M市:各地区が運営協議会を設けて運行する路線の協議**
  - + 運営協議会を立ち上げないと路線を引かない(立候補方式)
  - + 協議会代表がオブザーバーとして参加し、定期的に路線の状況や地域の取り組みを報告
- ◆ **T市:路線バス・定期船を一元的に見直し**
  - + 路線・ダイヤ・運賃制度改善(路線バスのままコミバス化)
  - + バス・船の連携強化。連携計画として実施
- ◆ **T町:民営バスとコミバスの連携策を協議**
  - + 乗継可能なバス停を新設し、行ける地域を広げる
  - + 公共交通空白地域解消のため、民営バスの停留所増設を協議し実現
- ◆ **K郡:3町村一体となったバス網の見直し**
  - + 町村営バスが相互乗り入れし、乗換不要に
  - + 高校通学・病院通院可能性が広がる
  - + 民営バス・タクシー・有償運送も含め、域内移動全体をマネジメント

中部管内では地域公共交通会議の多くが法定協議会も兼ねる

## 情報公開原則の重要性

- ◆ **PDCAを実質化する**
  - ◆ 単なるコミバス・自家用有償運送許可の手続きの場ではない
  - ◆ 目的を明確化し、それに見合った評価をシステム化しておく
  - ◆ 協議案件があるときだけ開催するのは間違い
- ◆ **現場の状況をモニタリングし意思決定の参考にするしくみも合わせて必要**
  - ◆ 現場委員は、本当に現場を知っている人でないと意味がない(実質的な利用者代表・住民代表・運転者代表の参画)
  - ◆ 住民・利用者に対する情報開示のシステムを工夫すべき(広報・HPはもちろん、停留所や車内に掲示するなど)
- ◆ **委員に緊張感を持っていただく**
  - ◆ 不勉強な発言や独善的な意見を防ぐ
  - ◆ 学識者の役割が問われる(議論のリード)

## 地域公共交通会議方式の弱点

- バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)  
これでも大半のことはできる  
ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力
- 公共交通計画・戦略の策定が任意  
場当たりの開催になる懸念
- メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)  
出てきてもらわないと協議にならない

## 地域公共交通活性化・再生法での改善

- バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)  
これでも大半のことはできる  
ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には(法的には)無力  
**鉄道再生や鉄道・バス連携には無力**  
**「地域公共交通特定事業」として多モードに展開**  
**「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化**
- 公共交通計画・戦略の策定が任意  
場当たりの開催になる懸念  
**「地域公共交通総合連携計画」策定を規定**
- メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)  
出てきてもらわないと協議にならない  
**公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務**  
**非常に強い権限が付与(むろん、議会には勝てないが)**

## 連携計画への支援策 「地域公共交通活性化・再生総合事業」 -もともと3年間で終わる予定だった-

- ◆ **協議会が補助を受ける(事業主体となる)**
  - ◆ 法定協議会は独自の予算を持つ  
国の補助と市町村等の負担金を合わせて連携計画を実施
- ◆ **3カ年の時限つき(立ち上げへの補助)**
  - ◆ 補助金でなく「アイデア料」(これからの国庫補助の主流)
- ◆ **自治体の裏負担を前提としない**
  - ◆ 様々なメンバー形態や負担方式(つまり、アイデア)が可能  
国補助がないから予算決算はゼロ円、というのはみっともない

## 「連携」の意味

- ◆ **関係者間の「連携」**
- ◆ **モード・路線間の「連携」**
- ◆ **生活圏内の地域間の「連携」**

「バラバラでは公共交通は機能しない」  
これこそ、活性化・再生法のエッセンス  
まちがっても、連携計画は、補助をもらうために  
つくるのではない!

## まちや施設と「連携」する

「運ぶこと」だけ考えていては利用してもらえない  
「どのような人をどのように運んで喜んでもらうか？」の発想  
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」  
協議会に参画していただくこともありうる



名古屋大学 加藤博和 11/06/22

## 連携計画の第三者評価に見る 自治体間の格差

- ◆ コミバスや3セク鉄道だけでなく、地域公共交通全体を作り直す
- ◆ モードの種類にこだわらない
- ◆ ネットワークづくりを指向している
- ◆ 関係主体(規定メンバーだけでなく、本当の意味での)が実質的に「連携」「協働」している(事業参画している)
- ◆ 自治体単位でなく生活圏単位で検討している
- ◆ 利用者・住民にうまく参画してもらっている
- ◆ 目的、方法、そして評価・見直しの考え方が一貫している

地域特性を考慮し、顧客のニーズに応える  
(利用者数が多く、満足度が高く、公的補助も正当化しうる)「ソリューション」がつかれるか?

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

## 地域公共交通活性化・再生諸制度は 事業者・組合を育てるためのものでもある

- ◆ 運ぶだけ(既存ビジネスモデル)なら付加価値ゼロ
- ◆ しかし、地域公共交通を役に立つものにするための「適材適所」「一所懸命」「コーディネート」「品質保証」は、現場の参画・協力・誘導あってこそ可能
- ◆ そして、今でも、基幹公共交通の多くは鉄道・バス事業者が主に担っている
- ◆ **そこにこそ、交通事業者の今日的付加価値がある！**
- ◆ **これに貢献できる活動をしてこそ、組合は職場・雇用を守り、地域を守ることができる！**  
企画提案力・サービス力が、運行受託や企画提案が採択されるための源泉(付加価値)に  
(補助の手続きが面倒だからやらないなんてとんでもない話)

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

## 運輸局・支局の活躍の場は豊富にある！ ソリューション提案力と営業力を磨け！

交通問題では、「もともと付き合いがないのでできない(思いつかない)」ことも多い(主体間のコンフリクト<齟齬>)

そういうところにこそチャンスがある。ビジネスモデルを提案すべき現場はいくらでもある  
4協議会という主戦場も用意された  
(忙しくなったが、こんなチャンスはなかなか得られない！)  
待っていても仕事は来ない。営業活動が大事

そして、皆さんには、現場の声を、(現場が分からない)霞ヶ関に届けるという重要な役割も期待されています！  
(とりえず、確保維持改善事業をどう役に立つものにするかが喫緊の課題ですね！)

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

# 「おでかけ」確保に関する制度体系の要点

-既にいろいろできるようになっていた-

- × **地域公共交通活性化・再生法**: 競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援(コミバス・デマンド普及ではない)
- × **改正道路運送法**: 地域が支えうる支線・端末モード整備への支援と福祉交通政策ツールの確立  
現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に  
これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに  
資する交通計画・戦略を自由な発想で考える
- × 「固定観念に満ちた現状を追認する場」でなく「自治体の公共交通・STS政策の合意と実現の場」としての4協議会  
みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- × 「連携計画」によって、地域間「アイデア」競争が活発化  
より魅力的で持続可能な地域づくりのツールとして  
交通サービスが位置付けられる

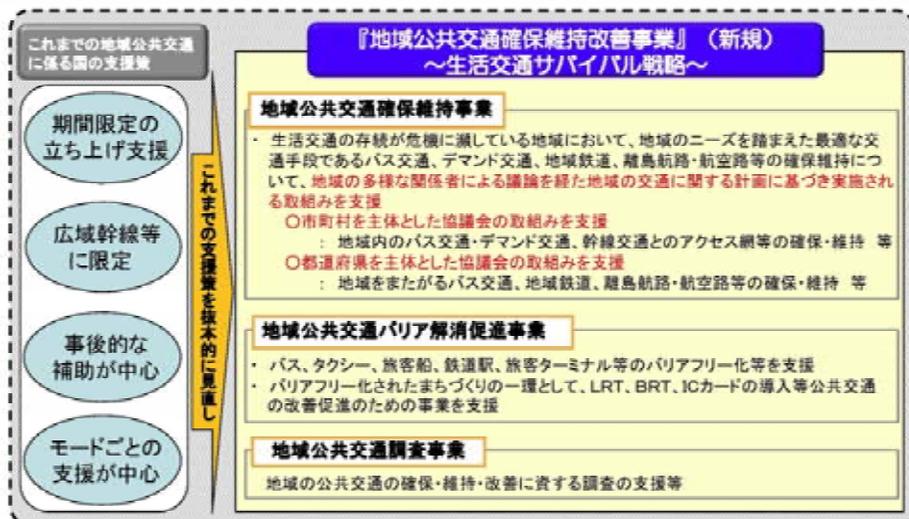
# 実は都道府県の地域協議会は 法定協議会と同じくみ・機能を持っていた!

## <実態>

- ・ 国の補助要件に合う路線を「3カ年計画」にリストし、国県補助  
路線維持理由が不明確。各市町村・地区の想いと不整合

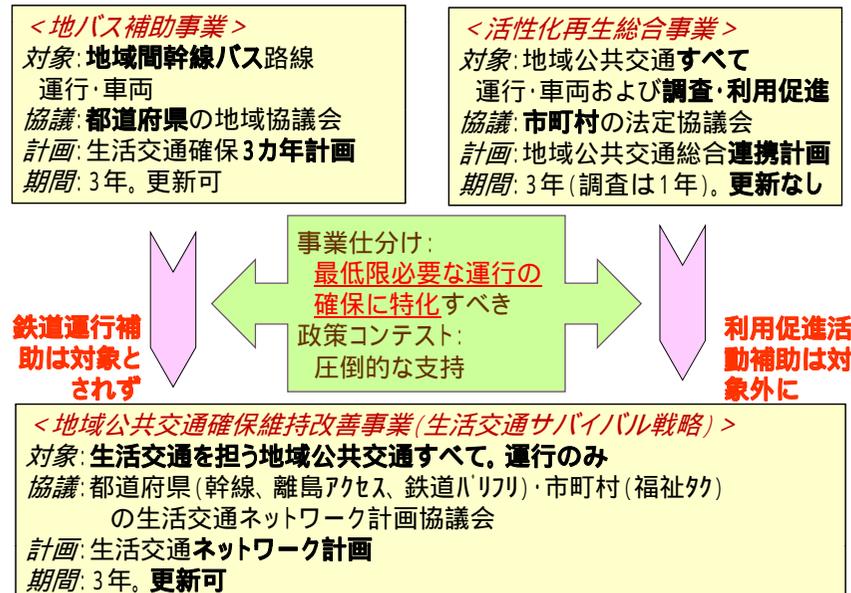
## <本来>

- ・ 県は「3カ年計画」で、必要と考える路線網を指定  
連携計画に相当
- ◆ 指定路線の維持・サービスレベル確保に対して、県単補助など支援措置(これにも特別交付税措置<8割>)
- ◆ それが国の補助要件にも合えば、国が欠損の半額を協調補助してくれる(すなわち、**国県補助ではなく県国補助**)  
総合事業(計画事業<3カ年>)に相当  
ちゃんと議論すれば、広域幹線を生まれ変わらせることが可能  
「3カ年計画」は県のバス政策実施の本丸  
(国の基準に倣う必要なし<ポリシーがないから活用できない?>)



**23年度から、公共交通への国庫補助制度も大変革(旧制度は全廃)**  
国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」  
(それ以上は、地域で頑張る必要)

## 旧制度と新制度の違い



## 新制度「地域公共交通確保維持改善事業」 の概要(バス関係)

- ◆ **生活交通ネットワーク計画を策定することで補助  
が得られる**
  - ◆ **地域間幹線系統**：市町村(合併前)をまたぐ路線  
都道府県協議会で協議(地バス路線+ )
  - ◆ **地域内フィーダー系統**：幹線に結節する支線  
市町村協議会で協議。上限あり  
乗合タクシー・デマンド・NPO有償も可
- ◆ **計画策定組織**
  - ◆ 都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管  
理者等からなる協議会(本来は、交通基本法に基づく協  
議会であったはずだが、現法案ではその規定がない)
- ◆ **運行事業者の立場**
  - ◆ 企画競争その他競争性のある方法によって協議会が選定
  - ◆ 補助金は事業者が申請  
幹線系統(旧地バス路線)のコミバス化を意味

## 新制度への対応

- ◆ **法定協議会・・・そのままよい**  
(関係自治体、交通事業者、国が参加していることが前提)
  - ◆ 生活交通ネットワーク計画の策定が可能  
総合事業補助がなくなるから廃止などとんでもない
- ◆ **連携計画・・・そのままよい**
  - ◆ 連携計画の策定・実施・見直しが協議会の役割
  - ◆ 連携計画のうち、国の補助要件に合うものを切り出して、生活交通ネットワーク計画をつくればよい(事務局と事業者の仕事)  
連携計画の方が包括的であり、法定計画でもある  
間違っても、国の補助要件に合う路線を  
ムリヤリつくるようなマネをしてはならない  
計画事業3年間を経たところは、連携計画の見直し  
(第2次連携計画策定)をやるべき

**要するに、まじめに頑張ってきたところは  
今まで通りでお願いします！**

## 公共交通活性化・再生の5カ条

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
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・自律型への脱皮
4. **組織化**
  - ◆ 場づくり: 連携・協働
  - ◆ 方向性: 調整(コーディネート)・企画
5. **カイゼン**
  - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
  - ◆ 利用者視点に徹底して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

## 再度ご確認願います！

- **目的は明確ですか？**
- **方法はその目的に適していますか？**
- **主体的に行動する仲間が集まり、意識を共有して取り組む体制をつくっていますか？**
- **制度に翻弄されるのではなく、制度を使いこなすことができますか？**

## みなさんにぜひやっていただきたい5つのこと

1. 「おでかけ」の足確保による魅力ある地域づくりを基軸に置く
2. 真の「地域公共交通会議」を開く
3. 真の「連携計画」をつくる
4. 真の「コミュニティ交通」をつくり出す
5. みんなが支えたいくなる「ネットワーク」へ育てていく

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

52

## バスは会議室でなく現場を走っている

基本は、「地域にとって必要な公共交通サービスを現場・利用者起点で考え、つくり出す」意欲と行動制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携・協働ソリューションが提示できる「仕事人」こそが必要！

- ◆ 制度・政治の混乱をチャンスに変え
- ◆ 旧弊な固定観念を打破し
- ◆ 公共交通悲観論・役割終焉論を排除し
- ◆ 格差社会で苦しむ自治体や住民に「楽しい公共交通」づくりを胸張って提案し実現できる
- ◆ それこそが地域を、そして日本を救うきっかけとなる！

そう、仕事人は、あなたなのです！

名古屋大学 加藤博和 11/06/22

53

加藤博和

検索

**E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)**

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ない情報を重点に提供

## （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

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