

役に立つ公共交通を 地域が主役となって作り出すために ～制度改正の大波にもまれることなく うまく乗りこなそう～

(平成23年度「地域公共交通確保維持改善事業」対応版)

2011年6月14日
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

•公共交通はなぜ必要なのでしょう？

•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？

「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！

- × 本当に、クルマに頼る社会・地域で大丈夫か？
 - + クルマが使えなければおでかけできないのは、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IQOL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

公共交通活性化・再生の5カ条

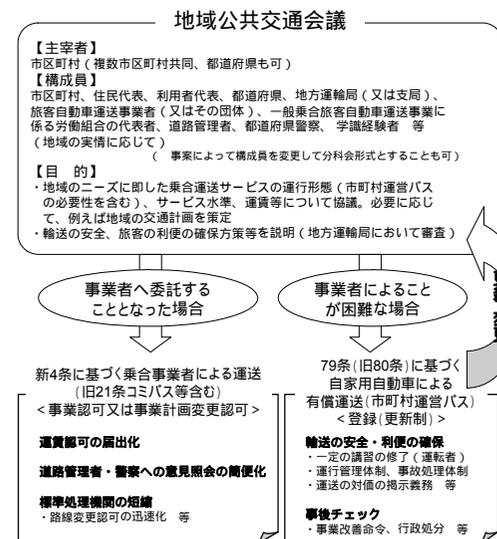
1. 目的の明確化
 - ◆ 公共交通は、持続可能なまち・人づくり、地球環境対応の手段
 - ◆ 現場・利用者起点
2. 適材適所
 - ◆ 固定観念に縛られず、地域の顕在・潜在ニーズを「澄んだ目」で見ると見る
 - ◆ 前例・迷信・外見・他地域の優良事例や自慢話に惑わされない
3. 一所懸命
 - ◆ 地域の、地域による、地域のための「地産地消」型交通
 - ◆ お願ひ型・評論型から参画型・自律型への脱皮
4. 組織化
 - ◆ 場づくり: 連携・協働
 - ◆ 方向性: 調整(コーディネート)・企画
5. カイゼン
 - ◆ 目的が明確であれば、評価基準も明確なはず
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと

地域が主役となって 公共交通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
- ◆ 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」「作り」「守り」「育てる」
地域公共交通会議と法定協議会の意味

地域公共交通会議とは？



「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を協議し認定することで、各種許可が簡略化・弾力化（運賃・路線設定・使用車両など）
法的には運賃設定の緩和のみ
そもそも、総括原価方式（経費＋適正利潤から運賃設定）は、欠損補助路線（公的に存在意義があると認められた路線）では成立していない。
デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
（これらも欠損補助なしではほとんど成立し得ない）

地域公共交通会議の「弱点」

- バス・タクシーしか協議対象にならない（道路運送法上の組織のため）

ただし、これでも大半のことはできる
鉄道再生や鉄道・バス連携には無力

- 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・再生法の「利点」

- バス・タクシーしか協議対象にならない（道路運送法上の組織のため）

ただし、これでも大半のことはできる
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
（日本版LTP: Local Transportation Plan）

- 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



3つの「連携」

- ◆ 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」

要するに「バラバラではダメ」ということ
 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!

連携計画への支援策 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

- ◆ 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

ちなみに、都道府県の地域協議会も 法定協議会と同じくみ・機能を持つ!

- <実態>
- ◆ 国の補助要件に合う路線を「3カ年計画」にリストし、協調補助
 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?>)

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての責務となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終結

交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- 人口減少・少子高齢化の進展
- 我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- 切迫した地球環境問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への方向

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念

交通に関する施策について基本理念等を定める。
国民等の交通に対する基本的ニーズの充実に、交通の確保の確保及び向上、交通による環境への負荷の軽減、交通の安全の確保並びに有難かつ効果的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全基本法第十八条二項。

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本方針

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。
日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性の向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化並びに地域の活力向上、交通に関する環境負荷の軽減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進、等。

交通基本計画の策定

○交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 ○今後の具体的な目標を設定。
交通基本計画と社会資本整備重点計画を連動して施策を推進。

報告制度

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

交通基本法

人々が交わり、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・利用者目線

民主党マニフェスト
における法案の
一丁目一番地？
「移動権保障」盛り込み
は時期尚早と判断

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

**『地域公共交通確保維持改善事業』（新規）
～生活交通サバイバル戦略～**

地域公共交通確保維持事業

- 生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保維持について、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを支援
 - 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 地域内のバス交通・デマンド交通、幹線交通とのアクセス網等の確保・維持 等
 - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
 - ： 地域をまたがるバス交通、地域鉄道、離島航路・航空路等の確保・維持 等

地域公共交通バリア解消促進事業

- バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナル等のバリアフリー化等を支援
- バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の改善促進のための事業を支援

地域公共交通調査事業

地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

これまでの支援策を本格的に見直し

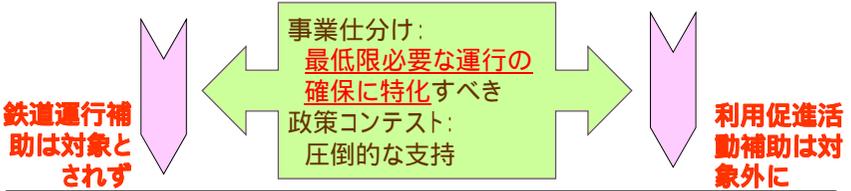
- 期間限定の立ち上げ支援
- 広域幹線に限定
- 事後的な補助が中心
- モードごとの支援が中心

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)
地域にとって最低限必要な移動手段の確保を国が支援
(それ以上は、地域で頑張る必要)

旧制度と新制度の違い

< 地バス補助事業 >
 対象: 地域間幹線バス路線
 運行・車両
 協議: 都道府県の地域協議会
 計画: 生活交通確保3カ年計画
 期間: 3年、更新可

< 活性化再生総合事業 >
 対象: 地域公共交通すべて
 運行・車両および調査・利用促進
 協議: 市町村の法定協議会
 計画: 地域公共交通総合連携計画
 期間: 3年(調査は1年)、更新なし



< 地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略) >
 対象: 生活交通を担う地域公共交通すべて、運行のみ
 協議: 都道府県(幹線、離島アクセス、鉄道ハリリ)・市町村(福祉夕)
 の生活交通ネットワーク計画協議会
 計画: 生活交通ネットワーク計画
 期間: 3年、更新可

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

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！**

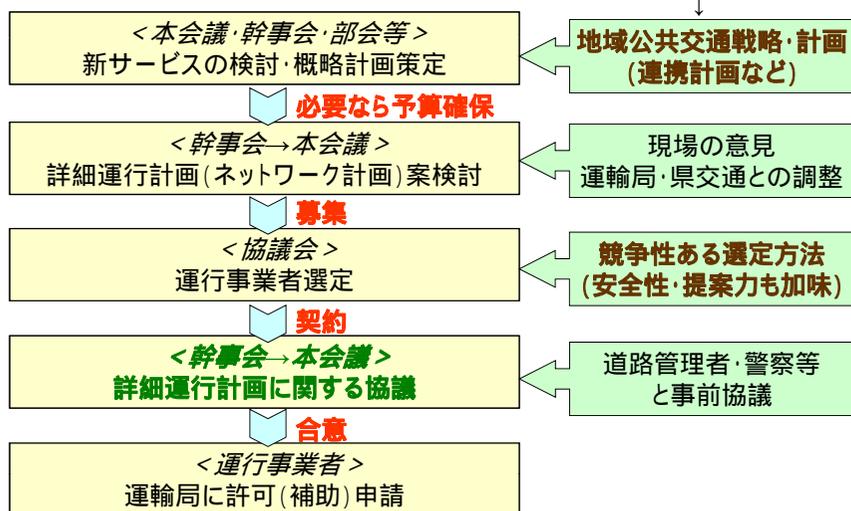
地域公共交通会議の 「スーパー協議会」化が必要

以下の4つの会議の機能を併せ持つ

- ◆ **地域公共交通活性化・再生協議会(法定)**: 連携計画の策定と**実施**
- ◆ **生活交通ネットワーク計画策定協議会**: ネットワーク計画の策定
- ◆ **地域公共交通会議(法定)**: 公共交通確保方法の決定(事業者・路線)
- ◆ **有償運送運営協議会(法定)**: 自家用有償運送による移動手段確保の決定(特に過疎地有償について)
地域公共交通に関するありとあらゆることが
ワンストップで議論できる！
個別・詳細の問題については、部会・幹事会等で検討

「スーパー協議会」の進め方

総合計画・都市計画マスタープランなど



協議会運営における留意点

- ◆ **地域公共交通の「取締役会」**
 - ◆ 傍観者や評論家では困る！ 参画し貢献していただかないとつぶれる！
 - ◆ 地域公共交通戦略を議論し、実現する場に
 - ◆ 関係者が一同に会することを生かす発想を
 - ◆ 総合事業がないから予算ゼロでは情けない。構成員が持ち寄って自主事業できるよう努力(特に利用促進事業)
- ◆ **現場委員の参画を意味あるものに**
 - ◆ 利用者・住民代表、運転者代表こそ主役
 - ◆ 部会・地域検討会などで実質的な議論ができるようにする
 - ◆ 車内や駅・ターミナル・停留所等での情報提供と意見募集

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

自治体地域公共交通担当者様に 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

加藤博和

検索

E-Mail: 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。

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>