

名鉄電車利用促進大会  
(12/08/12, 西尾市幡豆ふれあいセンター)

## 「残す」から「活かす」へ！

～地域が鉄道を支え、鉄道が地域を支える！～

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

## 高校生・中学生の皆さんへ

- ◆ 今日はありがとうございました。皆さんのアツイ気持ちがよくわかりました。

さて…

- ◆ 高校を卒業しても、西尾・蒲郡線を使ってくれますか？
- ◆ 今の西尾・蒲郡線で満足していますか？

## 西尾・蒲郡線の現状

-昔とは状況が一変-

- ◆ 昭和50年代以降利用者減少が続き、ローカル線に
- ◆ 西尾～吉良吉田間の利用者数は近年増加に転じた
- ◆ しかし、蒲郡線区間は減少が止まらず、危機的
- ◆ 現状の利用者数では、鉄道として存続が困難なレベル
  - ◆ 西尾～蒲郡間：支出は収入の3倍
  - ◆ 蒲郡線区間：そのさらに倍程度悪いと推定される

## 吉良吉田～蒲郡間の輸送人員の推移

-どこが減っているのか？-



## どこに狙いを定めればよいか？

- ◆ **通学**: 駐輪場整備などで、親の送迎や自転車に移行させない  
少子化で分母は減っていく
- ◆ **通勤**: エコ通勤奨励(月1回でよい)  
兵庫県豊岡市: 市職員の率先行動 民間へも波及
- ◆ **その他**: 主婦等の買物、高齢者の通院・用事、外からのレジャー(こどもの国? 温泉?)  
既にクルマに乗っている人を改心させるのは容易でない(例: 親御さん? 今日クルマで来た方?)  
高校を卒業して、クルマに乗れるようになっても、  
皆さんは電車に乗ってくれますか?  
(クルマに乗れる人も乗ってくれないと間に合いません)

## 本日お考えいただきたいこと

-「やる気」ありますか?-

- このままでは、特に蒲郡線は(経営を見直しても)存続困難
- 存続させるには、利用を増やし、経費を落とし、それでも残る赤字を税金等で埋めていかないといけない、という現実  
そこまでの意味があるか?
- しかし・・・公共交通の衰退と地域の衰退は連動する  
(注: 鉄道廃止が地域を衰退させるという意味ではない)
- 他力本願では公共交通も地域も衰退は止められない
- 鉄道という「極めて贅沢な交通機関」を残していくためには、地域自らが本気にならないとムリ
- そのことが、地域が生き残っていけることにも直結する  
今が「変わる」(最後の?)チャンス!
- マジな話、皆さん、西尾・蒲郡線は必要ですか?  
必要なら自分たちで何とかする気はありますか?

## 今までは幸せな時代だった?

- 偶然にも? 大災害が少なかった
- 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない

生産は安定的に確保されることが前提で、  
その分配が問題とされた時代  
(民vs公、資本vs労働、都市vs地方)

震災とともに、これらの前提がすべて崩れ去った!!  
(気付いていなかっただけという話もあるが・・・)



## 「国破れ、山河敗れて バス走る」

ガレキの中、  
路線バス・乗合タクシーは  
地元民を乗せ走っていた  
急にできるわけではない



Photo M.Fukumoto

## 地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」

(宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- 事業主体：稲井地域乗合タクシー運行協議会(地区住民代表による協議会)、  
運行主体：三陸タクシー(委託)
- 定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- 運賃・市の補助金とともに、地域の大半(9割程度)の世帯が協賛金を拠出し維持
- 月1回の協議会で運行内容を検討

路線バスの時と比べ便利に  
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き  
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ  
その上、経費も削減

身の丈にあった「おでかけ」手段を  
地域自らが「つくり」「守り」「育てる」  
ことで、まちづくり(そして復興!)に  
もつながら(=地域力)  
しかし、これは大変な手間がかかる  
地域がここまでやる気になれるか?



名古屋大学 加藤博和 12/08/12

8

## 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)
- ◆ 同時に、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、なくなってしまふ(事業者任せではダメというかムリ)
- ◆ 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、要領よく体现する必要がある(地域・利用者に何が出来るか?)

名古屋大学 加藤博和 12/08/12

9

## 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・・・  
「おでかけ」できなければ、生活は、できないか大幅に制限される
- ◆ 「つながっている」「いざというとき使える」という安心感
- ◆ クルマが使えない人は生きていけないという世の中で本当にいいのか?

だれでも乗れる「おでかけ」手段は  
QOL(生活の質)を保障し、  
PPK(ピンピンコロリ)も確保(歩かないと不健康)  
「おでかけ」確保・維持はインフラ?  
行政任せでいいのか?  
そもそも、今の公共交通等が「おでかけ」手段として機能しているのか?(むしろクルマが保障?)

名古屋大学 加藤博和 12/08/12

10

## クルマはたしかに便利だけれど・・・

1. **モビリティ・ディバイド(移動制約者)解消**  
・・・クルマが使えるかどうかで、暮らしぶりが全く違う  
送迎してもらえばよいとはいえ、自力で通学・通院できないような人にも地球にもつめたい地域が生き残れるわけがない
2. **クルマに頼った社会構造の行き詰まり感**  
・・・クルマによるコミュニティ分断  
「乗合」の新たな付加価値 「コミュニティバス」の由来  
運転していると周りが見えない
3. **地域づくりと大きく関係**  
・・・中心市街地空洞化と郊外スプロールで「無個性」に  
個性(地域らしさ、景観、風土)を保つことで、IT時代にも  
わざわざ行く気が起こる場所となり、賑わいが生まれる  
さらに、移動制約者が外出できることで地域活性化にも
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

だから「だれでも乗れる」公共交通は必要。  
しかし、1~4は「外部経済効果」(代金を払ってもらえない)  
市場原理ではうまく供給できない。

名古屋大学 加藤博和 12/08/12

11

## 鉄道・バスなどの地域公共交通は「インフラ」

- ◆ モータリゼーション進展で地方部はマイカー1人1台時代
- ◆ 現在、多くの地方路線が、運賃だけで運営するのは困難
- ◆ しかし、運賃を払わない人たちにも恩恵を与えている(外部経済効果)
- ◆ したがって、それらの人たちが支えることに参加するしくみが必要(一番簡単なのは税金投入)
- ◆ 公共交通は商売(営利事業)から政策(公益事業)へ
- ◆ **住民・NPO・行政の参画 何ができるか?**

## 「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

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  
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…)

## 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)

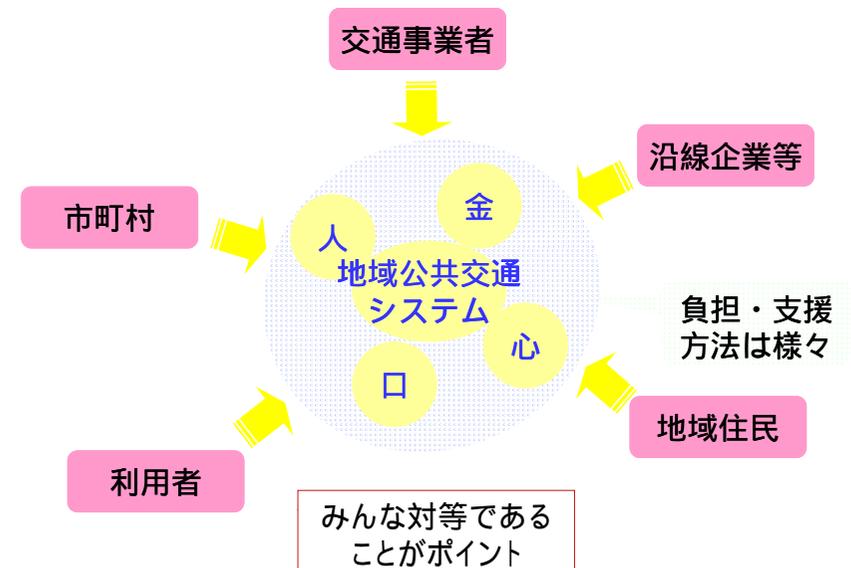


2002.10.27出発式

- 事業主体: NPO法人生活バス四日市(地元住民+沿線企業)
- 運行主体: 三重交通  
費用: 運賃(1)  
+ 沿線企業・病院の協賛金(6)  
+ 市の補助金(3)

- 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われない新しい発想(NPOが事業主体となる公共交通の許可、市の助成制度新設につながる)
- 住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された

## みんなで「一所懸命」支える



## 支える(負担する)方法

### 人：人材抛出

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

### 金：資金抛出

運賃（委託費）の支払  
 運賃以外の提供（協賛金、寄付など）

### 口：意見を言う

建設的な意見  
 エゴ的な意見  
 苦情

### 心：意識を持つ

存在を意識し、現状を認識  
 存在は意識

やれることをそれぞれやる。それらをうまく組み合わせる。



- 無償の試験運行時は1日70人程度の利用
- 有償化後も減少せず、むしろ増加（**裏金効果**）
- 停留所増加や路線見直しを漸次実施
- 現在は1日100人程度



Photo <http://www.etokbc.jp/>

## 「一所懸命」成立の前提条件 -「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**

「心」を共有できる人たちが集まり行動できる  
**「場」の必要性** 自治体・NPOの役割

## 長野電鉄屋代線(2012年4月1日廃線)

- ◆ 1922年開業(90年の歴史)。千曲川の東岸を走る「河東線」
- ◆ 長野市中心部に向かう路線でないため、利用者が減少
- ◆ 2009年「長野電鉄活性化協議会」(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会)設置。利用促進のための活動や社会実験が展開
- ◆ しかし、利用は伸びず、2011年2月に廃線が決まる(協議会で多数決の結果)

•公的支援や観光需要掘り起こしなど、存続のためにもう少しできることはあったかもしれない。  
 •しかし、地域ニーズと合わない以上、早晩行き詰まることは明らかだった  
 •しかし、これで終わったわけではない。**代替バスで鉄道利用者を逃がさないことはもとより、(鉄軌道では困難な)地域ニーズに即した公共交通網にどう転換していくか？**



廃線処理を敗戦処理に終わらせないために・・・

- 便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野中心部方面への路線も新設
- 所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫
- 運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持）

地域住民が主体的に検討に参加

廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」

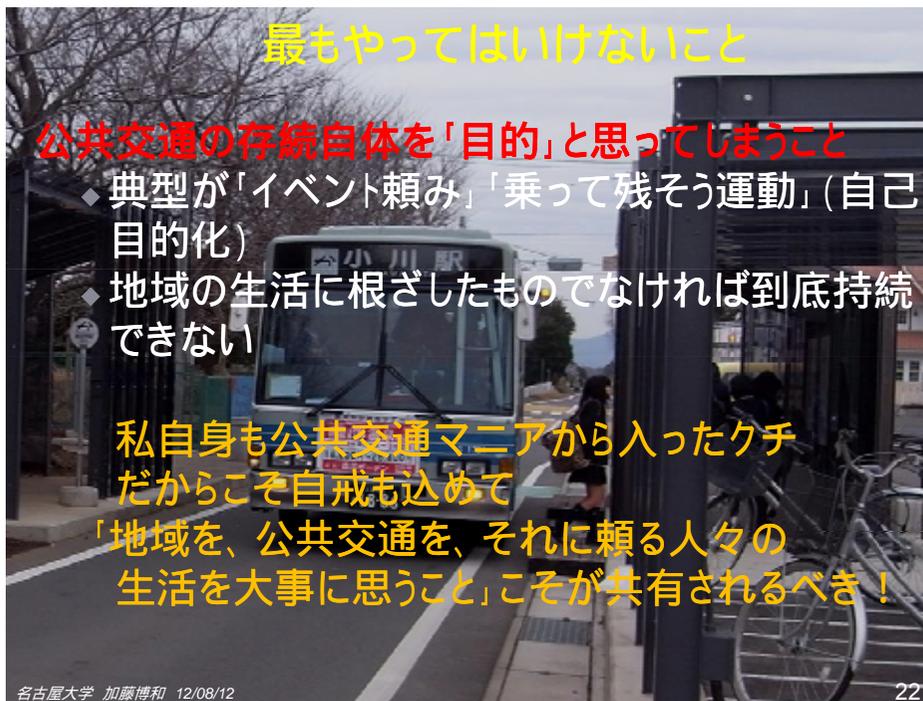


和歌山電鐵株式会社常務執行役員  
兼貴志駅スーパー駅長  
「たま」女史

「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・・・

- 「動物」や「アテンダント」だけでは守れない
- 基本コンテンツ (ダイヤ・駅・車両および他モードとの連携) の抜本的改善による利便性向上を基盤とした、**地域での存在感醸成**

(廃止か否かではなく) 再生するか否かは紙一重の差  
地域が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？



最もやってはいけないこと

公共交通の存続自体を「目的」としてしまうこと

- ◆ 典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」(自己目的化)
- ◆ 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない

私自身も公共交通マニアから入ったクチ  
だからこそ自戒も込めて

「地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うこと」こそが共有されるべき！

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走らせたり、欠損に対して補助金を出す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」「つくり」「守り」「育てる」ことの重要性

## 鉄道を守り育てながら地域を守り育てる

自分たちがほしいのであれば、  
自分たちが先頭に立って頑張るのは当然！  
しかし、間違っても、鉄道を守ること自体が  
目的になってはなりません！

1. 「心」:意識を持つ(なぜ必要か？ 何をしなければならぬか？)
2. 「人」:利用する。利用してもらえるような活動をする
3. 「金」:利用増加に資する取り組みに寄付・協賛する。どこから取ってくる
4. 「口」:改善策を出す。宣伝する

そのキーワードは・・・

「残す」から「活かす」へ

## 地域公共交通づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

鉄道やバスは、限られた地域に大部分の便益をもたらす  
それをよりよいものとするためには、地域の主体的な参画が必須(与えられるものと考えてはいけない)

地域ニーズの把握をきっかけに、たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すかが最も重要

(「それを走らせること」自身を目的とすべきではない)

そのためには、地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まないといけない。そのプロセスを経験することで、まちづくり・むらおこしの手がかりをつかむことができる

いい地域公共交通づくりは、地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、ひいては持続可能な地域をつくり出す

これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」  
「鉄道を活かしていく」とは、まさにこういうこと(文化?)

## 世界では交通まちづくりへの取り組みが熱い！



過度の自動車依存からの脱却を図るために、公共交通見直しによる魅力向上と、それと連動するまちづくりの見直しを、「政策」として強力に推進

それが都市を再生する効果を目の当たりにし、市民の支持(当選)につながる好循環へ

日本では富山が先行  
「どうしようもなかった」既存鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化  
冴えなかった路線が、  
まちの軸として誇れる存在に  
コンパクトシティ施策を展開  
公共交通を「利用促進」「存続」  
だけで語るのはレベルが低い



## 考えてみてください

1. この地域のいいところは何ですか？
2. この地域の悪いところは何ですか？
3. どうすれば、いいところを活かし、悪いところをカバーできますか？
4. そのために鉄道をどのように活かしますか？

## 西尾・蒲郡線のいいところ

- ◆ ゆったり移動できる(学生はマナーを守ること！)
- ◆ 景色もけっこういい
- ◆ ダイヤ的には、へたなコミバスよりずっと便利
- ◆ 日中は30分ヘッドで分かりやすい(西幡豆発吉良吉田方面は毎時0・30分！)
- ◆ 名古屋に行くのにけっこう速い  
クルマしか乗らない人でも、  
月1回くらい使っても悪くはない  
では、どうやって使えばよいのか？

## 西尾・蒲郡線の悪いところ

- ◆ 昔は沿線観光地だらけだったのに、今は…
- ◆ 残っている観光地にも行きづらい(例:こどもの国)
- ◆ 地元の人にとっても、使い方が思い浮かばない
- ◆ 駅の存在感が街で感じられない
- ◆ 駅で降りても何もなしどこにも行けない
- ◆ 駅施設が弱すぎる
- ◆ ワンマンで余計遅くなった(乗り方も面倒)

## 「乗りたくなる」ために、自分たちに何ができるか？

- ◆ 駅や駅前を面白くする。みんなの集まる場所、地域コミュニティの中心にする
- ◆ 駅への道しるべを設置する
- ◆ フィーダー(端末)交通を整備する。レンタサイクル
- ◆ ボランティア駅員を募る。そこで何か名物を売る
- ◆ 具体的な活用方法を考え、それをまとめた「おでかけ活用帳」を各地域でつくる
- ◆ エコ通勤に取り組む
- ◆ 観光とうまく結びつける(施設・イベントと連携、企画きっぷなど)
- ◆ より実質的な支援組織をつくる。事業を行い、そのための補助をとりに行く(欠損補助しかないのはナンセンス)

## そもそも、総合計画・地域計画で どう位置づけているのか？

- ◆ 精神論や「お祭り」では残りません
- ◆ 外来客に頼るだけでは、他の地域に勝てません(地ビールや温泉と同じ)
- ◆ 地域にとってどう大事なのか、地域としてどのように残し活かすかが、理念としても方法論としてもきちんと書き込まれている交通計画を、自治体は持っているのでしょうか？
- ◆ そして、西尾・蒲郡線の価値を高め、それを中心としたまちづくりをすることについて、総合計画や都市計画でどのように位置づけ、記述しているのでしょうか？
- ◆ ぜひ中高生の皆さん、新しい発想で考えてください

## 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

(岐阜県恵那市、中津川市阿木地区) H22年度国土交通大臣表彰

- ◆ 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・賑わい創出を図る
- ◆ 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」

## 公共交通＝「乗合」のよさ

- ◆ ソーシャルキャピタル(地域力)
- ◆ コミュニケーション(人間は人の間にいる)
- ◆ 共助(お互い様)

経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によって個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」「人間らしさ」そして「ふるさと」を取り戻すために…  
だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とする公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ことによって、「ふるさと」をよくしていくことこそ、日本をよくすることではありませんか！

## 「みんなの思い」を集めて走る 鉄道・バスは残っていける

- ◆ 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
- ◆ 従業員の思い: やりがいがあり苦しくない職場

そのために大事なのが、

- ◆ 意見を言い、議論し、取組に参加し、評価することで、よりよいものに改善を進めていける「場」づくり
- ◆ 人任せにせず、できる範囲で「行動」すること



## 百回の陳情より 一回の利用

とりあえず形は残ったとしても、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

36

## みなさんに今ぜひお願いしたいこと

みなさん自身が、応援や運動、お勉強を今すぐ卒業し西尾・蒲郡線を中心とした地域公共交通システムを（残すためだけでなく）活かす「共同経営者」になろう！

- ◆ 「地域の」「地域による」「地域のための」移動手段を自分たちで「つくり」「守り」「育て」ていこう！
- ◆ 分かりやすく気軽に使えるものにしよう！
- ◆ 人（住民・観光客）を呼び込もう！
- ◆ 手段にこだわらず、目的にこだわろう！
- ◆ 「人」「金」「心」「口」のうちムリせず出せるものを出そう！
- ◆ どうすれば使い倒せるかを考え、何でもやってみよう！
- ◆ 公共交通を、地域のことを考えるきっかけにしよう！

そうすれば、きっといい地域になり、いい鉄道になります！

名古屋大学 加藤博和 12/08/12

37

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>

名古屋大学 加藤博和 12/08/12

39