

地域公共交通会議の 仕組みと活用方法について (07/07/24版)

人と環境にやさしい『持続可能な』交通のかたちを明らかにし、
実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する!

名古屋大学大学院環境学研究科准教授
地域公共交通プロデューサー
加藤 博和

kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/index.htm>

(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。

自治体担当者・運輸局・学識経験者等、地域公共交通会議運営に関わる方々におかれましては会議運営等に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や地方運輸局における制作者による講演・講義において使用したプレゼン資料からの抜粋ですが、それら機関の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 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

1

地域の「現実」に ついていけなかった制度

- 道路運送法: バス・タクシーの運行について規定する法律
- 地域公共交通確保のための様々な試みの多くが、道路運送法本来の規定と異なる例外的措置に基づいて運行されてきた
 - 21条バス: 貸切乗合
(本来、貸切バスは乗合運送をしてはいけない)
 - 80条バス: 自家用(白ナンバー)有償運送
(本来、白ナンバー車は運賃をとってはいけない)

道路運送法は事業者の管理を目的としており、
地域公共交通政策を実現するものではないことが問題
これは、2002年規制緩和でも何ら変わらなかった

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

2

06年道路運送法改正の概要

目的に「道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供」が追加

商売のコントロール法規から、交通政策のコントロール法規へ
地域交通政策は自治体、輸送の安全確保は国という役割分担を明確化
従来は「法の想定外」だった以下2項目を規定

- 1.乗合事業は(旧80条を除き)4条に一本化 詳細:施行規則で規定
 - 例外規定の21条は臨時的運行以外やめる。乗合DRT(路線不定期運行・区域運行)やプティバス(乗合タクシー、10人以下)も4条に
 - 地域(自治体・住民・NPO等)が必要と考える公共交通については、市町村やその連合体による協議組織(地域公共交通会議)設置により、運賃設定・路線新設・事変・廃止手続きを簡略化…いわゆる「新4条」
- 2.自家用有償(旧80条)を法的に位置づけ 詳細:法79条で規定
 - 登録制とし、自治体だけでなくNPO法人等にも認める
 - 福祉有償・過疎地有償の法的位置づけを明確化(市町村の施策の一環)
 - 市町村80条バスも合流(「市町村運営有償運送」)

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

3

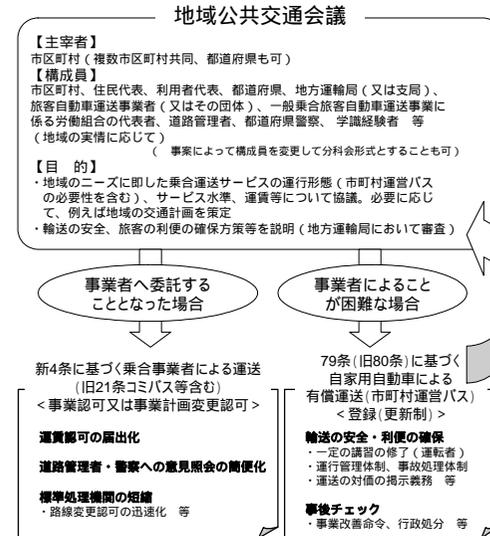
改正道路運送法の目玉： 「地域公共交通会議」とは？

市町村が地域公共交通の ガバナンスをとるための組織

つくらなければいけないわけではなく、
活用したい自治体だけがくればよい
地域公共交通会議が面倒なのではなく、
旧21条・80条が「いい加減」であった
まちがっても、コミバスをつくるための
アライアンス会議ではない！

活用するか否か？ 市町村の意欲と目的意識が試される
そして、県と運輸局・支局の存在意義が問われる

地域公共交通会議



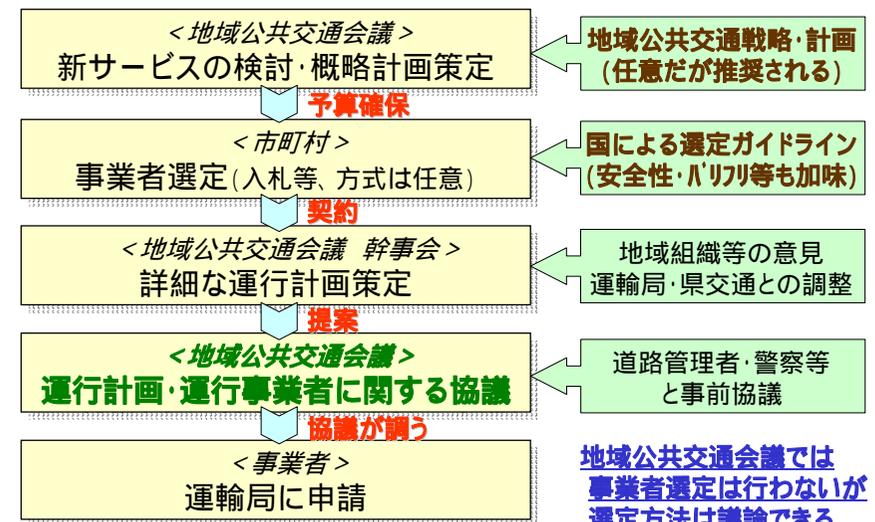
「市町村の乗合交通は
市町村が自ら決める」
ためのツール

- ・地域内の生活必需不採算路線
（運賃では採算がとれないが地
域として必要）を対象
・現在でも多くの自治体が類
似組織を持っており、それを
移行できる
- ・広く地域公共交通全体のあり方
を考える場としても活用可能
（地域公共交通活性化・再生法
の「新協議会」によって多モード
へ展開可能）

「協議路線」（新4条）

- ・地域が必要と思えば国の基準を超えられる！
-地域公共交通会議で協議した路線については、運賃（協議運賃）・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）
新たに4条許可対象となったプティバスと「路線不定期運行」「区域運行」（デマンド）は、地域公共交通会議の議決が必要（過疎地、離島を除く）
80条乗合（従来は地域協議会で協議）は、新79条「市町村有償運送」として地域公共交通会議でも協議可能に
4条 / 21条 / 80条、あるいは一般路線 / 廃止代替 / コミバスという（区分の根拠もなく、現場としてはどうでもよい）従来区分を無意味化。「協議路線か否か？」のみに一本化
補助制度の根本的変更が迫られる
- ・みんな（採算路線も含め）協議路線になってしまう？
・それでもよいのではないか
・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進行プロセスと 運行事業者選定との関係



会議運営に関する補足

地域公共交通会議をつくらなくても、大半のことは可能(あくまでも、つくるとおまげがある組織であって、つくらなければいけない組織ではない)

既存のコミバス検討会議等から地域公共交通会議に衣替えるためには、会議要綱に「道路運送法上の地域公共交通会議であること」を盛り込み、メンバーにも必要な人を追加する(特に道路管理者・警察の委員は必須)。Kaigi名称を変更する必要はありません。

地域公共交通会議は単一市町村～都道府県の単位で組織できるが、もっとも都合がよいのは「日常交通圏単位での設置」。

地域公共交通会議の本会議は協議路線の事業計画・事業者変更の場合に開催が必要。それ以外の詳細検討においては、メンバーを自治体実務担当者や事業者、住民・利用者代表などに限定した幹事会やWGで議論した方が効率的。

地域公共交通会議では事業者選定は行わない。「事業者選定の方針」を審議することは可能。なお、国土交通省が示す「事業者選定ガイドライン」(総合評価方式)を参考にして、価格のみでの決定をしないようにするのが望ましい。

当然ながら、市町村議会の議決は地域公共交通会議の議決に優先する。つまり、地域公共交通会議で議決しても市町村の予算がつかなければ実現できない。したがって、審議の順序は以下のようなものが望ましい。

1. 地域公共交通会議で「概略計画と事業者選定の方針」を決定
2. 議会に案として挙げ、予算を議決してもらう
3. 市町村が事業者選定
4. 地域公共交通会議で「詳細計画と担当事業者」を決定

地域公共交通会議の開催時期は、運行開始までの各種手続きが間に合うように行う必要あり(運輸局・支局が示す「標準処理期間」に注意)

協議路線については、路線・ダイヤ等が変更されなくても、事業者が変更になる時には地域公共交通会議での議決が必要(特に新規事業者の場合、期間に要注意)

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

8

地域公共交通会議の実施例

-岐阜県飛騨市-

- 06年11月9日に会議開催
全国初の協議路線決定(12月1日運行開始)
＜神岡鉄道廃止代替手段確保のため＞
 - 市内巡回バス(旧21条)の再編 協議路線
 - 一般路線バス(4条)の系統新設 協議路線
 - スクールバス混乗(無償)による鉄道代替手段確保 議決は要しない

● 会議での問題点(議事録より)

- 会議の趣旨を理解していないための誤解が多数
- いきなり説明 協議という形になったことへの抵抗
切迫している廃止代替バスについてのみ議決。来年度実施を予定している市バス計画の変更や県補助路線の見直しについては次回改めて協議

会議の意義・進め方・効力、委員に求められるスタンス、会議の活用方法などについての周知(マニュアル策定や講習会開催など)が急務

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

9

地域公共交通会議を機能させるためには？

-場さえつくれば万事うまくいくなら簡単だが・・・-

- 現状では委員が想定通り動いてくれない
 - 委員や、自治体担当者・地域で公共交通に取り組む人向けの「研修システム」が必要(単発の配布物や講演会では不十分、現場実習が必要)
- 許可弾力化・簡略化以外のメリットを設ける
 - 補助制度との連動が必要(特に県単)
 - 地域協議会(退出、国県補助)との関係
- 「適材適所」「一所懸命」「コーディネート」の支援
 - 会議運営(自治体の公共交通政策立案・実施)にも、地域活動/事業者レベルアップにも必要
 - 運輸局・支局の役割? 学識経験者? の役割?

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

10

地域公共交通会議運営における留意点

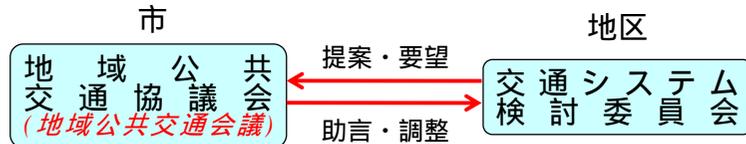
- 地域公共交通戦略を議論し、実現する場に
 - 単なるコミバス許可のセレモニーの場ではない。関係者が一同に会することを生かす発想を
 - 手続き簡略化・弾力化のおまげ(つまり分権化)もある
 - 都道府県の地域協議会マターである、既存4条路線の「退出」「公的補助」についても議論すべき場
- 情報公開原則を武器に
 - PDCAのためには、住民・利用者が理解していることが前提条件としてあるべき。(地域協議会でもうまく周知されているとは言えなかった)
情報開示のシステムを工夫すべき(広報・HPはもちろん、停留所や車内に掲示するなど)
 - 現場の状況をモニタリングし意思決定の参考にするしくみも合わせて必要
- 現場委員の参画を意味あるものに
 - 利用者・住民代表、運転者代表に何をしゃべってもらうか?
 - 各地区の交通システム代表にも出ていただく(次ページ)

名古屋大学 加藤博和 07/07/24(無断転載禁止)

11

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-



従来：要望型

地区：公共交通を**走らせてほしい**・・・陳情・要望
 責任・費用負担：**行政頼み**・・・補助金ありき
 企画・運営：**行政主導**・・・住民・利用者はクレイマー

今後：参画型（協働事業）

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
 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（コーディネート、サポート）
 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

地域公共交通会議・有償運送運営協議会を意味あるものにするには？

・「現状追認の場」から「自治体の公共交通・STS政策の合意と実現の場」への転換

- 自動車や既存の公共交通でまかなえていないニーズはどの程度あり、どのような内容なのか？
- そのニーズはどのような交通手段で汲み取ることが費用効率的（適材適所）か？
- その交通手段はどのように供給されるべきか？（事業者／行政／NPO等、公的補助や有償運行の是非）
- 対価（運賃）は適切か？
- 生活交通・福祉交通をみんなで生産的に議論する場にしたい（2協議会は車の両輪。分担と連携が必要。さらに、地域公共交通活性化・再生法の「新協議会」は地域公共交通会議の延長上にある）
- そのためにも、専門家・運輸局等による「**適材適所**」のソリューション提供が必要

おわりに：せっかくの会議ですから有効活用しましょう

地域公共交通会議は、今までの会議とは全く異なり、強力な機能を持っています。しかし、あくまでもツールでしかありません。市町村が地域公共交通のガバナンスをとるための組織単なる諮問・助言機関ではなく、ここでの議決が今後の地域の公共交通のあり方を決めます！

「面倒くさい制度ができた」

「こんな制度は機能しない」と言われることもあります・・・

- 地域公共交通戦略の内容と具体的な実施方法を関係者で議論できる場
 - 手続き簡略化・弾力化のおまけもある（よりよい地域公共交通実現のためいろいろな方法が使えるようになります）
 - 現場（利用者・住民代表、運転者代表）の参画と公開原則によるPDCAサイクル活用するか否か？ 市町村の意欲と目的意識が試される
- 公共交通活性化を通じた地域活性化を共通目的として、関係者各位の真摯な参画と議論をお願いいたします。

Think Globally! 一所懸命
 適材適所 Act Locally!
 Nagoya Univ. HAYASHI, KATO, & ALPKOKIN Lab.

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仕事できることを期待しております！

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