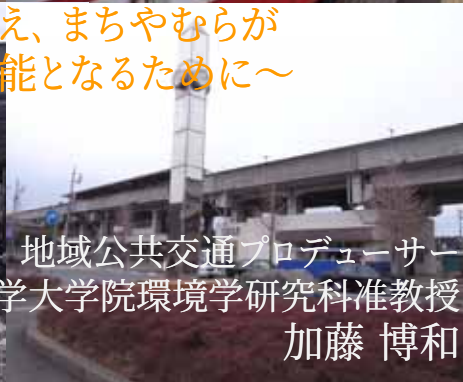


茨城県公共交通活性化会議
公共交通シンポジウム (2012/02/16)

地域に必要な「おでかけ」手段を 地域自らつくり出す方法

～震災を乗り越え、まちやむらが
魅力的で持続可能となるために～



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

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

→ 役所に税金を払ってれば、
それなりに公共サービスをやってくれた

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・・・)

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

1



「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

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

2

地域住民組織による運営・運行の「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
○一方、経費は削減

→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、大変な手間がかかる



名古屋大学 加藤博和 12/02/16

3

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

→ だれでも乗れる「おでかけ」手段は
平時でも生活を保障する役割

→ なくてはならない「インフラ」？

→ どうやって確保・維持・改善するのか？
「インフラ」なら、行政任せでいいのか？

交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築	
1) 移動権の保障による地方の振興と地方の発展 - 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障し、このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、新交通手段の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化、自家用と公共の交通手段の最適な組合せ(バスとタクシー)を再構築。 - 道中にある交通施設や乗り物の「アクセシビリティ」を高め、高齢者、障害者、子ども、外国人など、誰もが安心して利用できる交通手段を確保することが必要。例えば、乗降支援技術(RCT)を活用したマンダ型交通サービスなど新しい交通手段を活用。	2) 地域の振興を促し、先住民の公共交通の維持、再生、活性化 - 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が緊密に連携し、その関係に基づき持続可能な交通を構築することが必要。「計画-実施-評価-改善」のサイクルを通じて不断に改善し、 - 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実し再構築が必要。 - 国の補助制度を充実するとともに、国が関与し地域の協議会の自主的な取組に対して一段と支援する仕組みへ。 - 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の理念に加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進	
1) 都市の中心部を低炭素化する交通体系、まちづくりの推進 - 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的課題、安全・安心対策、無暗黙のルールを踏まえ、 - 地域振興と公共交通の発展を促進する観点から、公共交通の少ない交通環境や自動車に配慮。 - 高層ビル、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな交通手段の創出、経済成長へ。	2) 電気自動車の大量普及に向けた技術革新と充電施設の整備 - 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一元的に推進。 - 電気自動車と新たな個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちと持続可能な交通網の構築	
交通網の充実により、人々がたくましく暮らし、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。	

民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
その「一丁目一番地」・・・「移動権保障」



交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

かなりの検討を経て、
2011年3月8日に法案が
閣議決定、国会提出

その間に・・・

・「移動権保障」は
時期尚早と判断
・自治体交通計画の
規定も削除

「震災」「ねじれ」の中、
優先順位の低い法案と
見なされ、継続審議が
続く・・・

地域が主役となって

「おでかけ」手段をつくり直す時代へ

-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

- ◆ 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を「地域自ら」明らかにする
- ◆ それをどのように具体化するかを「地域自ら」考える
(たくさんのやり方を検討できる時代に)
- ◆ それを誰がどう支えるのかを「地域自ら」決める

○「おでかけ」の保証水準は、自治体・地域が
実情に合わせコントロール可能 (地域自ら決めるべき)

○「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える
ことの大事な要素 (地域全体の方向性を考える必要)

→「おでかけ」政策は自治体の重要な仕事

「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「**おでかけ交通**」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体: 光タクシー



Photo M.Fukumoto

- ・谷底に商店街、急斜面に住宅地
- ・高齢化進展、クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- ・このままでは商店街も住宅地も衰退

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

- ◆ タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- ◆ 地域・事業者・市の「三位一体」
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- ◆ 乗合タクシー(運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- ◆ 商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ

8

本日お考えいただきたいこと

-「公共交通利用促進」の大切さを自覚し、普及する取り組みを進めるきっかけとする-

1. 公共交通はなぜ必要なのでしょう？
2. 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？
3. そして、地域・事業者・自治体はどのように取り組めばよいのでしょうか？
4. 新しい制度をどのように活用すればよいのでしょうか？

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

9

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>)の抜本的改善による利便性向上を基盤に、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？

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

10

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うちにも・・・」
 → 公共交通を単なるステータスシンボルと見るのか？
- ◆ 「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(ザルの福祉)。ほかにもいろいろ方法がある

「残すためだけに乗る」のは極めてナンセンス
 「どんな人を乗せたいのか？」

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

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

11

南紀広域バス「熊野古道漣流荘線」

(三重県熊野市・御浜町、三交南紀交通委託)2003.7.19運行開始

※熊野市紀和町(05年11月1日合併)
人口1,700人、老年人口比率54%
熊野市中心部までクルマで40分



一番のテーマ: 高校生が自宅通学できるか?

公共交通整備で地域消滅を食い止める!
(県がリードした路線でもある)

12

地域公共交通づくりは

「まちづくり・むらおこし」の入門編

限られた地域に便益をもたらす「地域公共交通」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問われる
(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)
- 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」
※旧態依然とした既存システムの温存(延命)を意味しない!

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

13

なぜわざわざ人が動かないといけないのか?

- ◆ 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」は、地域を魅力的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
(例) 総合病院への乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか?

- ◆ 病院しか行くところがない。でかける口実がつかれない
- ◆ 公共交通づくりは、集まれる場所づくりとセットであるべき(ショッピングセンター・商店街、生涯学習施設、温泉、コミュニティカフェなど)

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

14

世界では交通まちづくりへの取り組みが熱い!



交通体系再編、過度のモータリゼーション脱却をからめたまちづくりを「政策」として強力に推進
市民の支持も得られる
(首長・議会選挙で勝てる公約)

日本では富山が先行
きっかけ: 既存の「どうしてもなかった」鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化(富山ライトレール)
→ 冴えなかった路線が、まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開



名古屋大学 加藤博和 12/02/16

15

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

・・・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

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、
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

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

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ためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

地域による路線バス運行は
「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
→ **基本は、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**

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」
考え直さないと見捨てられる

駅で列車を降りて・・・

(注)背景の写真はイメージです

- ◆ バスのりばへはどちらに行けばいいのかわからない(南口に出たらバスは出でらず、北口が正解だった)
 - ◆ バスのりばにたどり着いたが、ポールがたくさんあって、行きたいところに行く便はどこから出るのかわからない
 - ◆ 案内所を探すのも一苦勞(行ってみたら「その路線は別会社だからわからない」と言われた)
 - ◆ どのバスに乗ればいいのか、時刻表や方向幕を見てもよくわからない
 - ◆ 運転手さんに聞いたら「行くよ」「違う」とぞんざいに言われた
 - ◆ 降りる停留所を間違えないか心配で落ち着かない
 - ◆ 降りようとしたら整理券をとっていなかった。札しか持っていなかった
 - ◆ そして帰りに、停留所がどこか分からず困った
「・・・もう二度とバスはいやだ・・・」
- 各段階で案内方法を見直せば、かなりのところは解決できる

「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)

- 「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…)

「お客様のニーズ」を見ない自治体

- ◆ 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」…発想はよいが、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
- ましてや、利用者数や収支率(営業係数)、住民参加状況を「供給の条件」にするのは全くの誤り(供給方法ならわかるが)

あってはならない「出発式」

1. 一般に広く案内しておらず、偉い人しか来ていない
2. 住民が参加できる催しをしない
3. 参加者に時刻表・路線図等を配らない
4. 首長や社長が路線のセールスをプレゼンしない
5. 終わったら片付けに入る(お客様の案内をしない)
6. 来賓がクルマで帰る

住民参画・意識共有・利用促進の絶好の機会を逃してどうするのか？
周年記念や〇〇万人突破イベントも好機
(それが新しい祭りとなった地域もある)

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…

「与えられる交通」から「つかみとる交通」へ

◆与えられる交通: トップダウン

事業者主導では、生活必需不採算路線は適正供給されない
行政主導では、現場の切実さが忘れられ、「上から目線の公平」に陥ることが多い
→ 事業者・自治体は、「自信がない」ことをカミングアウトすべき

◆つかみとる交通: ボトムアップ

「必要だから何とかしなければ」から出発
→ 「地域の」「地域による」「地域のための」
身の丈に合った(適材適所の)交通を「一所懸命」につくる
ただし、地域はそれほど民主的ではない
- リーダーが行動の必要性を感じない
ノウハウがなく、活動を支援する仕組みも不備
→ 地域にこだわる「地縁組織」と、
目的にこだわる「NPO的組織」の相互補完が必要

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

24

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(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「心」が共有された

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

25



- ・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(賽銭効果)
- ・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

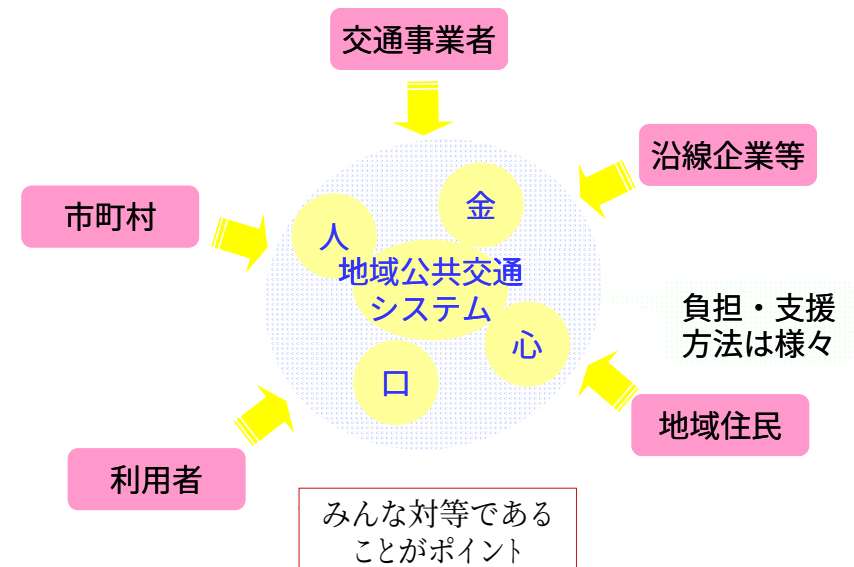
名古屋大学 加藤博和 12/02/16

26



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

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 12/02/16

27

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。

「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-



- 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

「心」を共有できる人たちが集まり
行動できる「場」の必要性

キーパーソンはどうしたら出てくるか？

- ・目的意識
- ・段取り
- ・明るいコミュニケーション
- ・大胆にして慎重な行動（ここまでは個性）
- ・その人が動きやすくなるような地域の素地

- キーパーソンは立場を問わない
- だれでもなれる可能性があるが、
どれだけ頑張ってもなれない
- ここに自治体の役割がある

「場」づくり（ルール、協議組織、ノウハウ）

※キーパーソンを祭り上げて、いいものが広まった試しはない
キーパーソン（+その卵）を孤立させないことが重要

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

松阪市嬉野地区「おおきんバス」
(11/08/29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」コスモス号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、「嬉野」11年8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

過疎地有償運送の実例

-道路運送法で「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-

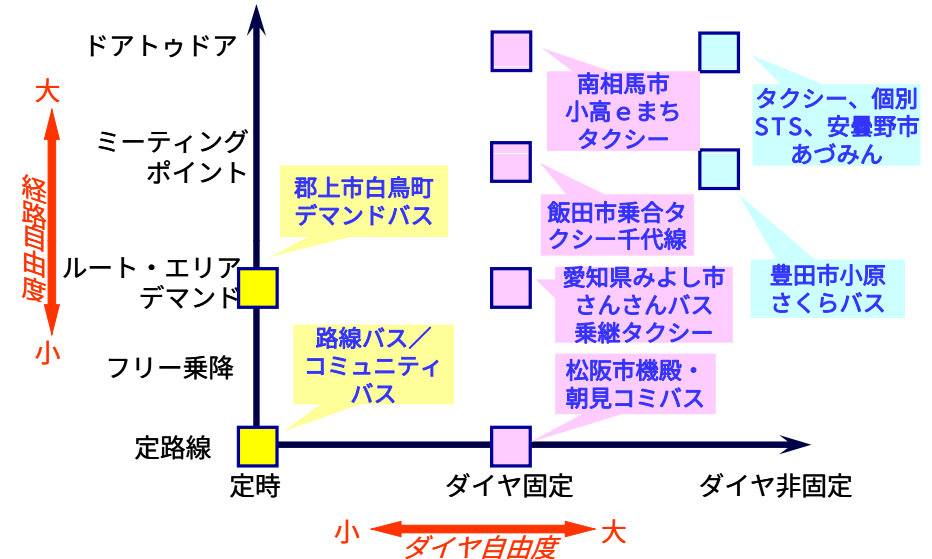
- ◆ 富山県氷見市「ますがた」(NPO法人八代地域活性化協議会):マイクロバスによる会員制乗合運行。市中心部へ直行。収支が読める利点
- ◆ 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」(北飛騨商工会):クルマを持つ住民がボランティア運転手となりタクシー的輸送。運転手の高齢化が懸念
- ◆ 神戸市北区「淡河(おうご)ゾーンバス」(NPO法人上野丘さつき家族会):福祉施設の空き車両で地区内運行。昼の通院・買物便と夜の路線バス接続帰宅便
- ◆ 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」(NPO法人フロンティア清沢):乗用車で路線バスフィーダーデマンド輸送
- ◆ 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」(NPO法人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)

「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-



セダンタクシーが、サンバイザーを下ろすと4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(乗り切れない場合の増車も容易)
- ・2007.4.1より、この定期便に加え、予約便(ドアツードア、4社)も運行
- セダンタクシーでも「乗合」で効率輸送が可能

6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

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 12/02/16

36

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

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

37

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)

- ◆ **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」

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

38

公共交通活性化・再生の5カ条

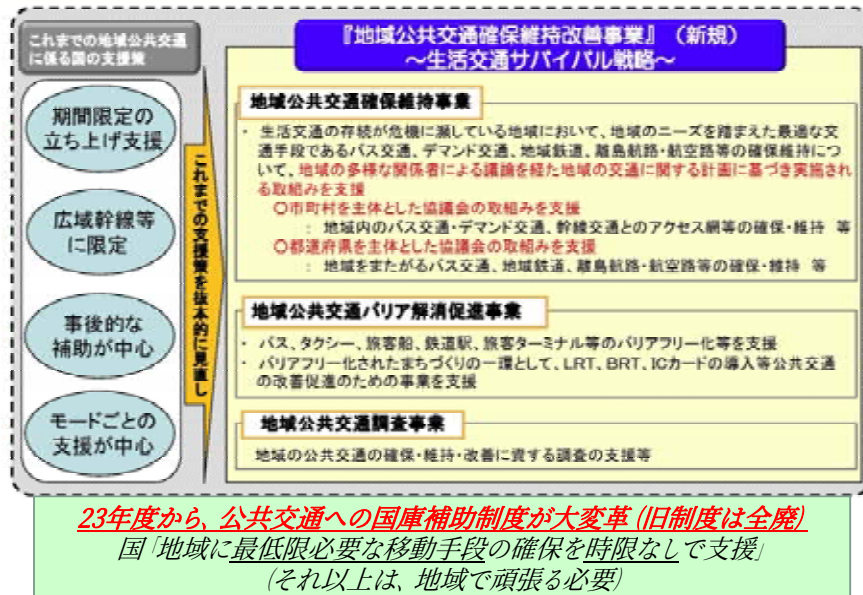
～答えは現場にある！現場にしかない！～

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」で見ると
 - ◆ 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、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

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

39

「活性化・再生」から「確保・維持・改善」へ



ハシゴを外された「サバイバル戦略」

-すなおに従うと自動的にいい公共交通ができればいいのだが・・・

- ◆「移動権保障」を掲げた交通基本法をサポートするための財源として提案
- ◆しかし、現段階では位置づけが明確でない
- ◆もともと想定されていた予算規模（数千億円）・性格（一括交付金）からかけ離れている
- ◆補助要件・手続きが現場から見て非合理的で、支援が非常に中途半端
- ◆モード間の縦割りもそのまま

ならば、新制度にどう対応すればよい？

～実は、今までどおりでよい～

1. (地域公共交通活性化・再生法定協議会を兼ねた) 地域公共交通会議をフル活用する
 - ◆ 特区制度（地域事情に合わせて国のスタンダードを乗り越えられる）
 - ◆ 地域公共交通に関するありとあらゆることをワンストップで議論
 - ◆ 予算を持ち、独自の事業ができる
 - ◆ 現場委員参画と公開原則、評価のしくみを活かしPDCAを回す（**ジャンジャンは無意味**）
 - ◆ 部会・幹事会などをつくることで、**効率的かつ闊達に議論**する場をもつ
 - ◆ 各地域の公共交通運営協議会にも参加してもらう
 - ◆ 年4回は開き、宿題も出す（**委員は評論家でなく取締役**）
2. 地域公共交通総合連携計画を策定し実施する
 - ◆ 補助要件などにとらわれず、**包括的・マルチモードな計画**をつくる（**コミバスやデマンド交通計画ではない**）。調査事業も活用可
 - ◆ できる限り、協議会参画団体には1個以上の事業を担当してもらう
 - ◆ **既に計画事業を終えたところは、第2次計画を策定し移行する**
 - ◆ 住民提案制度も活用する
 - ◆ **＜ここだけ追加＞連携計画の実実施計画の1つとして、生活交通ネットワーク計画を策定する（いきなりネットワーク計画をつくってはダメ！）**

地域公共交通活性化・再生諸制度は 交通事業者・労働組合の活躍を期待している

- ◆ 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、公共交通の基幹は鉄道・バス・タクシー事業者が担っている
- ◆ **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！**

→ 現場に立脚した企画提案力・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

再度ご確認ください！

- 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？

震災後の公共交通の活躍

- ◆ 鉄道は大被害
- ◆ 一方、バスはフレキシブルに活用
 - ◆ 電気も暖もとれ、無線もあるバスは重宝
 - ◆ 被害を受け、通信手段や燃料確保に苦しみながらも、直後から避難・救援輸送（物資運び込みも）
 - ◆ クルマを失った人の移動手段として機能（避難所・仮設住宅アクセス、入浴バスなど）
 - ◆ 鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う。貸切バスも活用（鉄道は復興計画が固まらないと鉄道復旧困難）
 - ◆ 春休みであることがラッキーだった（始業式後に通常タイヤに戻す対応が多かった）

震災によってわかった公共交通の重要性

- ◆ 従業員の高いモラル（乗客安全確保、自家用車を捨てバスで避難）
- ◆ 平常時から機能していないと役に立たない（事業者の存在、運行体制、住民の認知）
- ◆ バス・タクシーは自由度が高いが、事前の備えが重要（停電時の運行是非、運行再開優先度、運行状況の周知方法、燃料・通信確保）



BCP策定（必要な運行を安全に確保、車両の活用、営業所の防災拠点化、行政との連携）

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」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」ことこそ本流ではありませんか！

バス・鉄道は会議室でなく現場を走っている

「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」
意欲と行動が渴望されている！

ヒョーロン家、クレマー、お勉強好きは
掃いて捨てるほどいる

しかし、地域の状況を理解し、制度をうまく活用し、
ソリューションが提示でき、現場でそれを実現して
いける「仕事人」は絶対的に不足

- ◆ 混乱に翻弄されるのでなく現場の状況を的確に捉え
- ◆ 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
- ◆ 住民・地域に「楽しい公共交通と地域づくり」を
胸張って提案し、巻き込み、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！

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。

「心」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

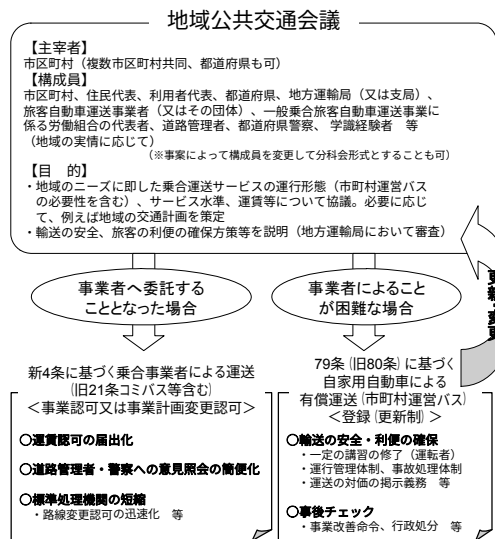
以下、付録として、
現行制度に関する解説を付けます

あってはない 「地域公共交通会議」「法定協議会」のもち方

1. 協議事項があるときしか開かない
2. 事前に委員への資料配布をしない
3. 傍聴者がいない
4. 住民・利用者代表がしゃべらない
5. 開催通知や決定事項を実際の利用者に分かる形（
停留所や車内など）で提示していない
6. コミバスやデマンドしか扱わない（事業者路線は話
題にもしない）

※地域公共交通会議と法定協議会は兼ねることが可能（設置
要綱の目的のところにそう書けば）。一般には兼ねておいた
方がいろいろ便利

使いこなしていますか？ 地域公共交通会議



名古屋大学 加藤博和 12/02/16

52

「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）**
※実は、上限認可運賃より高い運賃設定もできる

○**デマンド運行、タクシー車
両利用**も、地域公共交通
会議を経ることで可能に

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）** 可否か？」が本質
- ◆ **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
 - ◆ 事業者路線を地域路線（みんなが一所懸命になれる）に脱皮させるべき

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

53

地域公共交通会議に対する誤解の典型

- ◆ **コミバス新設・改編のための会議？**
 - ◆ 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つくればよい
 - ◆ **路線バスの自由な見直しにこそ効果を発揮する会議**
 - ◆ コミバスと路線バスを別個に考えていても力が出ない。路線バスとの競合を協調に変えるための場
 - ◆ 鉄道や船なども議論してよい（法的な位置づけがないだけ）
 - ◆ コミバスしか扱わないとすれば、公共交通網に対する自治体の責任を果たしていると言えない（運賃やサービスレベルの格差、両者間の齟齬があっているのか？）
 - ◆ まちがっても、コミバス・デマンド交通をつくるためのアリバイ・セレモニー会議ではない！
- ◆ **開くのが面倒。前のほうが楽だった？**
 - ◆ 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
 - ◆ 各市町村の実情に応じて楽に運営する方法はある（共同開催、幹事会等活用、他の協議会との一元化、など）

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

54

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）

名古屋大学 加藤博和 12/02/16

55

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)
 - そ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)
 - そ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
 - 「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)

地域公共交通特定事業

-多モードへの展開・頭をやわらかく-

- ◆ 軌道運送高度化事業(LRT)
 - ◆ より優れた加減速性能を有する車両を利用
 - 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- ◆ 道路運送高度化事業(BRT、オムニバスタウン)
 - ◆ より大型のバス(連接バス等)を利用
 - 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- ◆ 海上運送高度化事業
 - ◆ より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ◆ 乗継円滑化事業
 - ◆ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- ◆ 鉄道再生事業
 - ◆ 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
 - 計画策定の間、廃止予定日が延期できる
- ◆ 鉄道事業再構築事業(後で追加)
 - ◆ 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善

現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念



連携計画への支援策 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

-結局、お金がもらえないと進まない?-

- ◆ **協議会が補助を受ける(事業主体となる)**
 - ◆ 法定協議会は、連携計画策定・実施のため独自予算を持つ
国補助と市町村等負担金を合わせて実施
※これを使うと運輸連合(全事業者共通・通し運賃)も可能に
- ◆ **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」(計画の内容と実施状況で査定)
 - ◆ 使途の自由度高い(自治体・地域のやる気をかき立てる)
※もともと3年で終了予定。短期間で自治体のレベルを上げること
を狙う
- ◆ **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、というのは変

「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!

合併せずとも、公共交通は郡内一体で、関係者が連携してよくしていく

北設楽郡公共交通活性化協議会

(愛知県北設楽<きたしたら>郡設楽町・東栄町・豊根村)

従来の3町村の地域公共交通会議・有償運送運営協議会を合併し(各町村分科会を設置)、さらに法定協議会の機能を付与して、非常に強力な組織に

連携計画:北設楽郡地域公共交通システム

「おでかけ北設」の確立

- ◆ **ネットワーク**
 - ◆ 「総力戦」:JR飯田線、豊鉄バス、各町村営バス、タクシー、自家用有償運送をすべて扱う
 - ◆ 「コーディネート」:幹線・支線(端末)の定義とダイヤ・路線のルール設定。幹線では町村営バス相互乗入実施
 - ◆ 「適材適所」:各路線・地域への運行方法割り付け
 - ◆ 「シームレス」:結節点の案内表示・待ち環境整備
- ◆ **品質保証**
 - ◆ 通学・通院・買物移動を地域全域で確保
- ◆ **ブランディング**
 - ◆ バス停看板統一。総合時刻表。ゆるキャラ
 - ◆ 公共交通が地域を支えているという安心感醸成



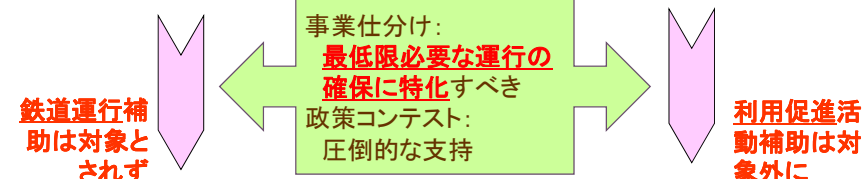
旧制度と新制度の違い

<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。バスは運行のみ
協議:都道府県(幹線、離島アクセス、鉄道バリエーション)・市町村(福祉的)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

地域公共交通確保維持事業(陸上交通) の概要

- ◆ **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+α)
 - ◆ **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
※バスだけでなく乗タク・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)の県コミバス化を意味

確保維持改善事業の活用にかかる問題点

1. **生活交通ネットワーク計画およびその協議会に関して**
 - ◆ モード間でバラバラ、国の補助対象となる路線しか載せない「補助要望路線・事業リスト」のどこがどうネットワーク計画なのか?
 - ◆ 多くの種類の協議会があり、わけがわからない
 - ◆ 活性化・再生法が廃止されたと勘違いし、法定協を廃止した自治体まで出る始末(廃止されたのは総合事業だけ)
2. **路線バス補助に関して**
 - ◆ 幹線補助は旧態依然。より悪い路線を生み出す可能性あり
 - ◆ 都道府県協議会が相変わらず機能していない。しかも、幹線での都道府県協調補助が不要となり、既往の補助を引き上げる動きも
 - ◆ フィーダー路線の補助対象基準が無意味に厳しく、最低限必要な路線とは何かという問いかけに全く答えていない
3. **鉄道への支援が限定的**
 - ◆ 運行費補助が対象外(並行バス路線は運行補助可能性あり)
 - ◆ 廃止を奨励?
 - ◆ これでは、大量・高速輸送という鉄道の特性を活かした、移動制約者以外も乗る気になる公共交通はできない

新制度への対応方法(といっても・・・)

活性化・再生総合事業がなくなり、確保維持改善事業が
できたばかりの話(法定協議会も連携計画もそのまま)

- ◆ **法定協議会・・・そのままでもいい**
 - ◆ 生活交通ネットワーク計画の策定もそのまま可能
※総合事業補助がなくなるから廃止などともない
- ◆ **連携計画・・・そのままでもいい**
 - ◆ 連携計画の策定・実施・見直しが協議会の役割
※連携計画の方が包括的であり、法定計画でもある
※総合事業補助がなくなるから廃止・棚上げなどともない
 - ◆ 補助制度を気にせず、地域の状況にすなおに向き合って、包括的な連携計画を作成するとよい(協議会でよく議論する)
 - ◆ そ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)
※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
※連携計画の策定・見直しに調査事業も使える

(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・コンサルタント・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@env.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>