

地域公共交通活性化・再生セミナー
～交通基本法と今後の地域公共交通のあり方～
(11/01/24, 近畿運輸局)

住民・地域目線で地域公共交通を
「つくり」「守り」「育てる」方法
～制度変更の大波をうまく乗りこなそう～

名古屋大学大学院環境学研究科
加藤 博和

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？

「泰平の眠りを覚ます上喜撰・・・」
-地域公共交通に迫る「黒船」-

- ◆ 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)
- ◆ 利用者は減ってきているが、存在意義がなくなったわけではない
- ◆ 減った理由は、モータリゼーション・少子高齢化だけではない。世の中の変化に事業が対応できなかったことも大きい
- ◆ しかし、事業者・国がふがいない・・・それを真に必要とする、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に立ち返り、真剣に考え、要領よく体现する必要がある

交通基本法

政府与党：23年成立を目指す

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 移動権保障による活力のある社会の実現 - 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。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を確保・活用し、活性化、自立化を図る。 - 都市部にある交通施設や乗り物の利用効率を向上させる。 - 人々の知恵と創意を結集し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。	② 地域の協働を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化 - 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい関係を構築し、その実現に向けた持続可能な施策を推進することが基本。「計画→実施→評価→改善」のPDCA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・再編が必要。 - 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取組を支援し、一層充実させること。 - 交通分野において、事業者が移動困難者を支え合う「良助」の視点を加え、国も地方も「良助」の取組を大膽に充実すべき。
--	--
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 世界の最先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成 - 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「思いやり」あるまちづくりを、経済的負担、まちづくり負担、経営負担などを軽減。 - 地球温暖化対策等の自動車削減の取組に当たっては、環境負荷の少ない交通機関や自動車に転換。 - 長期的には、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、新たな市場の創出、経済成長へ。	② 電気自動車の大規模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 - 電気自動車の大規模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新しい個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の連携・統合に貢献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…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携
 - 交通網の充実により、人々がたくましく暮らす「賑わい」のある「住んでよい、訪れてよい」魅力あるまちづくり、地域おこし。
 - 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「企業活動」に当たっては、住居圏の中心部での交通ルールの整備を含めた総合的な導入を目指す。
 - あらゆる角度から「幹線交通網の拠点性」を行い、総合的な交通体系の構築によって政策を推進。

一丁目一番地「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断？

「おでかけ」環境整備は、魅力的な(したがって持続可能な)地域づくりそのものである！

- ✳ **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ず、まともに生きていけない地域でいいのか？
 - + 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)が重要な価値観**
 - + 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
 - 外出できるようになり、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

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」の担い手になれるのか？



＜中国地方某市＞

- ・「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・・・



＜関東地方某市＞

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

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

第25回近畿バス事業者大会(2004.10.13、京都)

1. **お客様を待たせることを当然と思っている**
(しかも多くの場合、待つ環境は劣悪。劣等感さえ感じる)
2. **遅れるのはしかたないとしても、お断りやおわびがありません**
(嫌な気持ちになったお客様は二度と戻ってこない)
3. **従業員の方が偉そうにしていることが多い**
(中年男性の座ったままの対応は自然とそう見える。運転手とお客様との圧倒的な情報格差。お客様はドキドキしながら乗っている。営業所が「営業」所になっていない)
4. **降りるまで値段が分からないことが多い**
(回らないすし屋よりひどい。運賃が上がるたびにドキドキするスリルを味わう)
5. **お客様や現場の不満がほとんど改善されていない**
(「言ってもムダ」状態。労働集約型産業の強みを生かせず)
6. **わざと隠しているのではないかと思うくらいPR下手**
(「メニュー」であるはずの停留所掲示が見にくく分かりにくいのはなぜ。お客様は勝手に集まってくると思っている?)
7. **社長が自社商品を使っていないことが多い**
(競合他社どころか自社路線さえ説明できなくて恥ずかしくないのか?)

※ **そして何よりも致命的なのは「普通の商売では考えられないことばかりなのに、バスの場合『これで当たり前』とみんなが思い込んでいる」こと**
この体たらくでは、地域公共交通の今日的役割が担えないのは当然

「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…

真の「コミュニティ」バスとは？

- ・路線バス…公共交通事業者の一存
- ・よくあるコミュニティバス…自治体の施策(単なる自治体運営バス)
→ いずれもトップダウン → **利用者・地域のモラルハザード**
- ・利用者・地域の顕在・潜在ニーズが汲み上げられ組織化されることで「身の丈に合った」「オーダーメイドの」地域公共交通システム形成

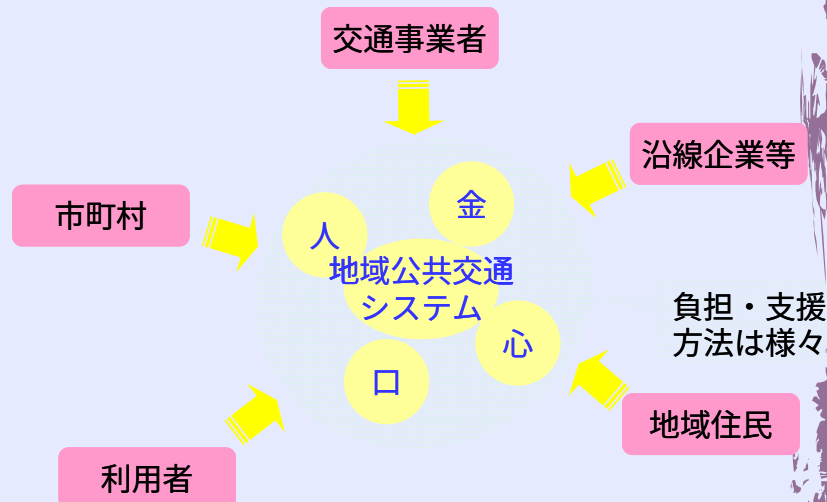
それを必要と考える地域住民たちや
NPO等、そして利用者が**起点**となった取り組み

お願いしてつくってもらふ地域公共交通から
自らつくり上げる地域公共交通へ

支えるのは「公(public)」「私(private)」から
「**共(communit**y)」へ

※広域・大規模な路線では容易ではないが、利用者・地域起点の発想は必須

『共』：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：資金抛出

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

「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
- ◆ 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)

「一所懸命」の条件

～「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

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

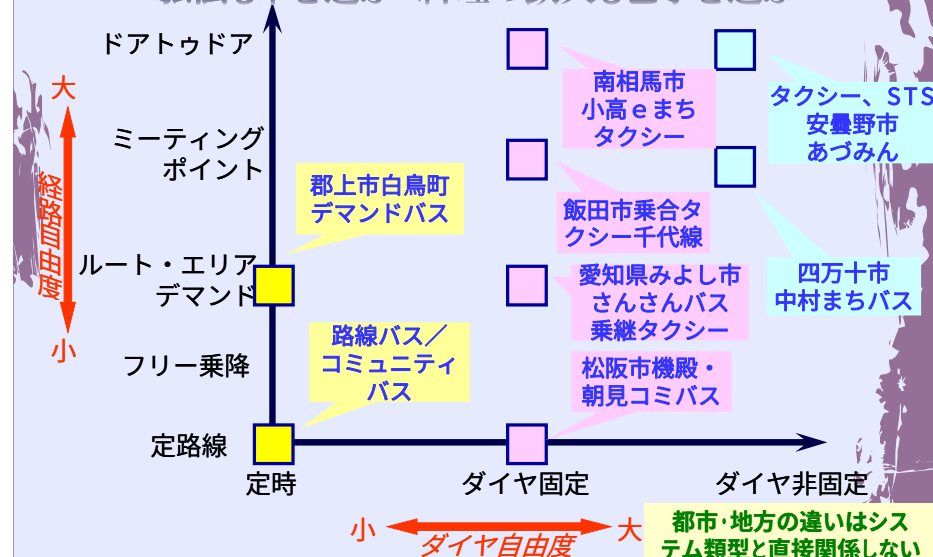
豊橋市北部地区「柿の里バス」
(10/10/04運行開始)



- ◆ 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

「適材適所」を実現する輸送手段

～弘法も筆を選ばず 料理の鉄人も包丁を選ばず～



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楽なことが多い(会員制にする必要がなくなり、外来者も使える)

組み合わせはいろいろ

- ◆ 車両:鉄道・連節バスからベロタクシーまで
- ◆ 運行方式:定時定路線から予約即応型ドアツードアまで
- ◆ 運営方式:公営・民間事業者自主運営からNPO・住民組織運営まで(受委託による企画・運営と運行の分離もあり)

例えば・・・

- ◆ バス事業者が4人乗りタクシーによる定時定路線乗合運行
- ◆ NPO法人がバス車両を用いたミーティングポイントデマンド運行

※自由な組み合わせを適材適所に配置・展開する「妙」
※さらに、そうやって各地様々に供給されるようになった
路線・サービスを「パッチワーク」のようにうまく組織化する必要

組織化の「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(プロデュース機能)

- 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」のための基準づくり
- 「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」)

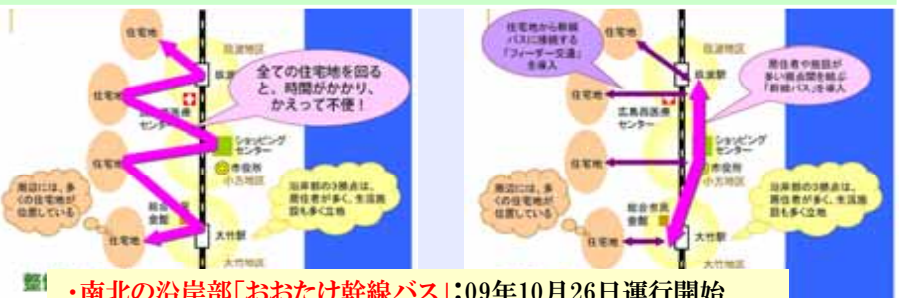
・ネットワークの維持発展

- 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

幹線・支線の役割分担とネットワーク 広島県大竹市の連携計画



・南北の沿岸部「おおたけ幹線バス」:09年10月26日運行開始

- ・中心部の主要施設(駅・公共施設・店舗)を結ぶ
- ・40分ヘッドの高頻度

・東の海と西の山「フィーダー交通」(バス・乗合タクシー・航路)

- ・幹線との結節を考慮
- ・地域で「考え」「つくり」「守り」「育てる」体制、それを市が支援

・検討実施

- ・法定協議会が軸。各路線の検討組織と連動

「移動手段確保」「まちづくり支援」「市民参画」によるネットワークづくり

公共交通とSTSを組み合わせて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て再編
 - + 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 11/01/24

20

協調によって経費減と乗客増を同時達成！ 八戸駅⇄中心街間共同運行 (市営バス・南部バス、08年4月1日より)



- ◆ 運行間隔を調整し、交互に運行
- ◆ 共通定期券を発行
- ◆ 八戸駅のりばを事業者別から行先別に変更
- ◆ 中心街のりばの名称を分かりやすく整理
- ◆ 案内システムの整備(バスマップ、案内板、行先番号)
 - 運転手から、「客の取り合いがなくなり、運転が安全になった」という驚きの感想が・・・

※10年4月より深夜乗合タクシー「シンタケン」運行で新幹線最終に接続

名古屋大学 加藤博和 11/01/24

21

「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、クルマがなくてもある程度の生活はできる」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！**

名古屋大学 加藤博和 11/01/24

22

公共交通・福祉交通の地域主権を 実現する「場」・・・4協議会

- ◆ 地域公共交通会議(06年改正道路運送法)
- ◆ 有償運送運営協議会(同上)
- ◆ 地域公共交通活性化・再生法定協議会(07年地域公共交通活性化・再生法)
- ◆ タクシー協議会(09年タクシー適正化・活性化法)
 - 市町村単位で立ち上げ可能
 - 現場委員も含めたステークホルダー会議
 - 公開原則とPDCAサイクル
 - 議決によって運行の基準が緩和(一種の「特区」)

※使いこなせるかどうか、市町村の戦略(意識と能力)が問われる。「運輸局に言われてつくった」は言語道断！
・・・とはいえ、かなり高級な道具？

名古屋大学 加藤博和 11/01/24

23

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)

→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

※補助制度の根本的変更が迫られる(今般の変更につながる)

◆ 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
- + 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

「適材適所」「一所懸命」を実現する 協議会とするために

◆ 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・NPO有償運送許可の手続きの場ではない。関係者が一同に会することを「前向きに生かす」発想を
- ◆ 手続き簡略化・弾力化のおまけ(つまり分権化)もある

◆ 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。(従来は協議会マターでもあまり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いただく

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)

→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

→「**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**

「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」**

→ 協議会への参画も必要な場合あり



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」がつくれるか？

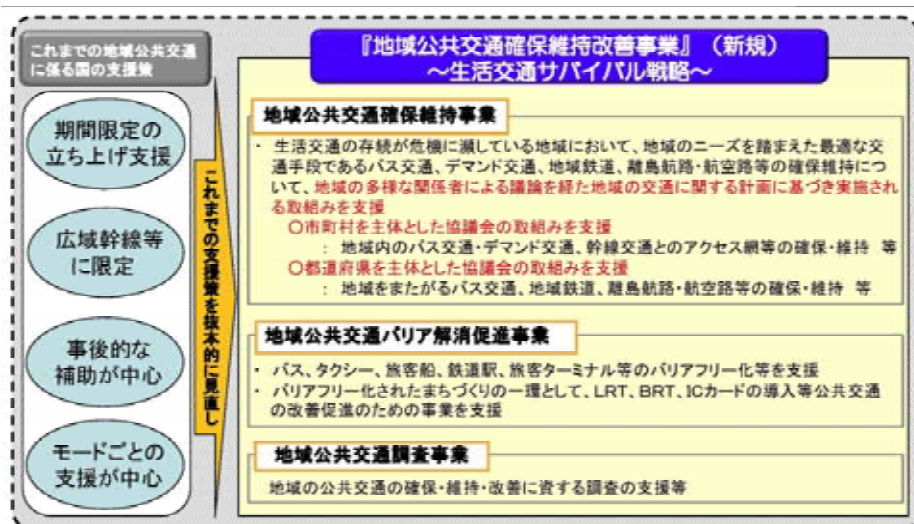
地域公共交通活性化・再生諸制度は 事業者・組合を育てるためのものでもある

- ◆ 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

「おでかけ」確保に関する現制度体系の要点

-既にいろいろできる-

- ※ **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**



23年度から、公共交通への国庫補助制度も大変革(現制度は廃止)
 国の補助要綱に縛られない、本当の意味で地域が必要とする
 路線網を「地域主権で」つくりことができる覚悟があるか？

「退路は断たれた！」

~「生活交通サバイバル戦略」を利用し生き抜け！~

- ◆ **バス等の国庫補助基準が緩和**
 - 補助基準に合えばよい(地域ニーズに合っているかは二の次)という発想から、**地域ニーズを満たすために補助をどうかしこく使うかという発想への転換が必至**
 - **市町村内路線(支線)も対象**。デマンドやNPO有償、タクシー等も視野に
- ※ **オリジナルの計画なくして補助なし**
- ◆ **協議会がないと補助を受けられない**
 - ステークホルダーが連携し意識共有して計画・戦略を立て、公共交通をネットワークとしてとらえることを迫る(法定協議会があれば対応可)
 - 幹線と結節しない支線は国の支援が得られない
- ※ **バラバラや人任せでは助けてもらえない**
- ◆ **「欠損補助によって維持する事業者路線」という中途半端なスキームがなくなる**
 - 協議会や自治体・地域が事業主体となる「協議路線」と、事業者が自主的に運行する路線とに二分
 - **広域幹線(地バス補助路線)も県協議会路線となりコミバス化**
- ※ **事業者は、受託(やらされている)や欠損補助(やってあげている)の発想を捨て、自治体・地域との協働(参画している)というスタンスをとり、現場を担当すること「ならでは」の付加価値を出すことで存在し続けられる**

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？

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
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと

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。

※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@genv.nagoya-u.ac.jp

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