

土木学会第41回土木計画学研究発表会(2010.6.5~6)

日本における 地域公共交通活性化・再生の 取り組み状況に関する中間的整理



名古屋大学大学院環境学研究科
加藤博和・福本雅之

公共交通はなぜ必要なのでしょう？

なぜ自治体・地域が
取り組まないといけないのでしょうか？

そして、どうすればうまく
確保できるのでしょうか？

名古屋大学 加藤博和 10/06/06

1

2000年代、地域公共交通をめぐる情勢は 大きく変貌した

1940~90年代: 国の許認可 + 事業者の内部補助

- 自治体や地域が意見を挟む余地なし
- 改善への取り組みが起こりえない
- 欠損補助・空白解消・廃止代替など「対策」の発想



2000年代: 自治体(特に市町村)が主役の時代へ

- 国の権限縮小、事業者間競争
- 自治体による推進を支援する制度枠組が整備
- 補助から事業主体へ、まちづくりのための「政策」として位置づけ

「交通基本法」は総仕上げ？

名古屋大学 加藤博和 10/06/06

2

研究の目的

(交通基本法を意識し)

地域公共交通の現状に関する課題を整理

- 10年間の地域公共交通の流れの概括
- 地域公共交通活性化・再生法(07年10月施行)の活用状況の整理

名古屋大学 加藤博和 10/06/06

3

地域公共交通の技術革新と制度変更

運送事業、国の管理	鉄軌道/バス/タクシー	事業者が運営・運行
00・02年 需給調整規制廃止 (規制緩和)	95年 武蔵野市ムーバス (コミュニティバス)	95年 武蔵野市ムーバス (企画運営と運行の分離)
06年 改正道路運送法 (地域公共交通会議)	02年 小高e-まちタクシー (デマンド交通)	02年 生活バスよっかいち (地域による運営)
07年 活性化・再生法 (連携計画、総合事業)	06年 富山ライトレール (LRT)	06年 和歌山電鐵 (公設民営、運営委員会)
11年? 交通基本法 (移動の権利)	??年 ?	??年 ?
自治体の交通政策	ありとあらゆるモード	地域が運営主体に

再生しつつある鉄道の「ツボ」

- 和歌山電鐵
- えちぜん鉄道
- 三岐鉄道北勢線
- 高松琴平電気鉄道

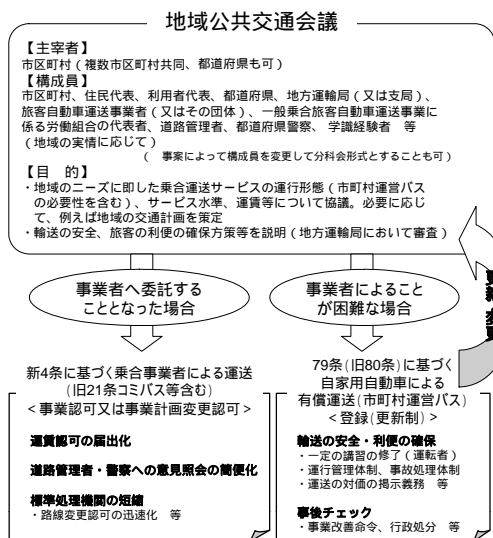


和歌山電鐵株式会社
執行役員兼貴志駅ス
ーパー駅長「たま」氏()

- 「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>)の抜本的改善を基盤とした、地域での存在感醸成と参画の場づくり

廃止されるか再生するかは紙一重の差<「格差」>
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?(これが共助?)

06年改正道路運送法の目玉：地域公共交通会議



「市町村の公共交通を市町村が自ら決める」ための場(ガバナンス)

- 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)
 - デマンド・プティバスも位置付け
 - 運賃設定が総括原価方式から負担検討(自助/共助/公助)へ
 - 事業者路線にも使える(総コミバス化が可能)
- 地域公共交通網全体のあり方を考える場としても活用可能
- 住民・利用者・運転手委員の参画や情報公開原則を活用し、現場の意見を政策に反映

4 協議会：公共交通・福祉交通の地域主権を実現する「場」

- 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。…とはいえ、かなり高級な道具…
4つがバラバラではしかたない(例: タクシー協議会で、連携計画に基づいて自治体委員が発言できるか?)



活性化・再生法の活用状況

- **地域公共交通特定事業・新地域旅客運送事業**
 - 活用まだ少ない(軌道1<富山環状化>、鉄道再構築3<福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道>、新地域1<日光・水陸両用車>)
- **地域公共交通活性化・再生総合事業**
 - 3年間で全国市町村の約1/4が活用
 - 単独市町村ではバスのみ、複数市町村では鉄道のみが多い
 - 複数モード対象は約1割
 - 合併市町村は非合併市町村の倍近く活用
 - タクシーは10年度から対象となったがほとんど知られていない
- **法定協議会**
 - バス対象では地域公共交通会議を兼ねた設置が多い
 - 既存組織からの移行も見られる
 - 他の補助制度を利用するために設置されない場合も(総合事業のために設置することが一般的)

総合事業の認定件数の推移(10年5月26日現在)

	08年度	09年度	10年度
調査事業 (連携計画策定)	168	114	82
計画事業 (連携計画実施)	81	259	351
前年度調査事業から計画事業に移行しなかった件数		20	15
前年度計画事業を継続しなかった件数		2	20
前年度調査事業を経ず計画事業を開始した件数		44	16

- 地域公共交通に関する計画策定と協議会設置が飛躍的に進む
- 「連携計画策定 実施」のプロセスもおおむね順調
- 一部、総合事業を継続しないところもある(補助申請をしていないだけのところも含む)

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
- 関係主体が実質的に「連携」「協働」している(事業参画している)
- 自治体エリア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、そして評価・見直しの考え方がはっきりしている

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、地域のQOLも保障することで、公的補助も正当化しうる)
「ソリューション」がつけられるか?

活性化・再生法活用における課題

(1) 活性化・再生法の目的と市町村の考え方との乖離

特定事業・新地域事業 vs 総合事業
複数市町村・モード vs 単一
競争力確保 vs 移動制約者対策

(2) 地域公共交通政策の目的・目標とPDCAサイクル

上位計画・関連計画で位置付けなし
評価方法や協議会の持ち方に問題

(3) 都道府県の役割

改正道路運送法、活性化・再生法では無視
広域・幹線バス、鉄道が穴に

(4) 現場・地域の参画や意見反映

意見反映や情報公開が不十分
市町村・事業者以外の主体の参画と連携にも課題

まとめ：交通基本法に向けて

- 「新しい公共」：現場の参画。自治体の体制・意識と住民ニーズとの格差を埋めるべく活動する地域組織・NPOの支援（制度・資金）・・・根本は自助/共助/公助のバランス
- 「活性化・再生法の第一ターゲット」：基幹公共交通整備促進（クルマへの競争力向上+バリフリ）へのインセンティブ
- 「総合事業の主な活用先」：自家用車を使えなくとも移動・生活できる社会づくりへの支援（既存補助制度の白紙見直し）
- 「移動権保障の本命」：タクシー・NPO有償運送の計画手法・供給方策の確立（タク適活法と有償運送運営協の役割、法定交通計画<連携計画の発展形？>との関係）
- 「道路運送法の抜け穴」：無償運行の位置付け

• 生存権保障に必要な移動とは何か？
• 魅力的な移動環境を実現するために何が必要か？
• 自治体はどうかかわるべきか？
という視点から交通計画を検討・実現する方法論整備が急務

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！ぜひ一緒に頑張りましょう！

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）

本研究は科学研究費補助金・基盤研究C(21560554)の助成を受けて行ったものです。

また、国土交通省総合政策局交通計画課から情報提供を受けました。ただし、本研究の内容については国土交通省による監修を受けたものではありません。

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。

本資料を公の講義・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>