

国土交通省近畿運輸局  
/バス交通の確保・継続に向けたシンポジウムin滋賀  
(14/03/27、滋賀県守山市)

地域公共交通を地域の手に取り戻し、  
役に立つものに変えていこう  
～交通政策基本法と地域公共交通  
活性化・再生法改正案を踏まえて～

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  
国土交通省交通政策審議会委員  
加藤 博和

皆さんと一緒に考えたいこと

1. 地域に公共交通はなぜ必要なのでしょう？
2. なぜ自治体・地域・利用者が事業者とともにその維持・改善に取り組まないといけないのでしょうか？
3. そして、どのように取り組めばよいのでしょうか？

地域公共交通は「減びの道」まっしぐら！

－運転手が全然集まらない！－

- ◆ 利用者減少が止まらない！
  - ◆ 対応1:経費節減
    - 既に極限。給与削減ばかりで従業員のやる気が出ない
    - 事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない
    - クルマは古く汚くなる。基本的な安全性や、従業員の技倆・やる気の確保ができずモラル低下
  - ◆ 対応2:利便性切り下げ
    - 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
- ◆ 事業が持続不可能に
  - 利用者が減少しているのに、それをまかなう人員（特に運転手）が確保できない（北陸道事故の背景）
  - 担い手がいなくなることによる地域公共交通破綻が現実に必要なお金が事業者や従業員に支払えていない  
※近年「地域を支える仕事」と銘打ったバス運転手募集も

“当たり前”では全然ない！  
「なぜ地域公共交通は必要か？」

- ◆ 「公共交通」があると、地域は、住民は、どう変わるでしょうか？
  - ◆ 実はあってもなくてもほとんど変わらない？
- ◆ 「公共交通」を守り育てるためにはどれだけのお金と手間がかかりますか？
  - ◆ ありがたみがわからないので安ければ安い方がいい？
- ◆ いま地域を走っているバス・鉄道は「公共交通」と言えますか？
  - ◆ 実は全然その役割を果たしていない？

→ そもそも、必要な「公共交通」とはどのようなもので、どのように支えていけばいいのかについて、地域でまともに話し合ったことがない？

## 「コミュニティバス」は救世主たいたか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」  
(1995.11運行開始)

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…)
- さらに、路線バスとコミュニティバスが全く別の二重体系に

- 「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・  
リスク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「わかりやすく」  
「使いやすい」公共交通を実現

## 安直なデマンド交通導入は 公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい。歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
- 空バスやムダな迂回がなくなり、経費効率化？
- 需要に応じて走るの、サービスレベルが向上？
  - ◆ そもそもそういう効果が出る場所は、定時定路線のバスには不向きなところ (もともとつまづいていた)
  - ◆ デマンド交通を導入すると、利用が少なくても経費が減るので、改善する気がなくなる。つまり、政策検討が停止する
  - ◆ 本当にその地域には、定時定路線にまともなほどのニーズがないと確認したか？ そういうニーズをつくり出す努力をしたか？ 逆に一般タクシーでできることがないか検討したか？
  - ◆ この問いかけをやめ、見かけの利用者数や補助額、収支率で公共交通を判断するようになったら、自治体に公共交通担当など不要 (タクシー会社にやってもらえばよい)

## クルマはたしかに便利だけれど… - 今日的な公共交通の付加価値とは -

1. モビリティ・ディバイド (移動制約者) の発生  
…クルマが使えるかどうかで、暮らしが全く違う  
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地域では安心して暮らせない。これでまちが生き残っているのか？
2. クルマに頼った社会構造の行き詰まり感  
…クルマ社会による地域コミュニティ分断・衰退  
「乗合」によって「コミュニティ」を守り、つくりだす  
歩かないと不健康。生活習慣病増加。PPK (ピンピンコロリ) にならず
3. 地域づくりへのマイナス  
…クルマ依存による中心市街地空洞化と郊外スプロール  
まちのかたちは発散、個性 (地域らしさ、景観、風土) を失い、賑わいも生まれない
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

要するに「安心でいきいきわくわく」なまちにならない  
だから「だれでも乗れる」公共交通は必要 (社会的意義がある仕事)  
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ので、地域で支える仕組み必要

## 地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

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  
昔は事業者の内部補助で帳尻が合ったが…

- ◆ 一般に、コミュニティバス・路線バス運行に、年間数千万円規模の欠損補助 (時には協賛金・負担金) 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 (だれがどれだけ出して支えるか?)  
これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか  
→ 基本は「保険料・自己負担を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  
→ 負担してこそ、責任も参画意識も生まれる

## 地域公共交通は 分かりにくいことで客を逃している ～モータリゼーション・少子化のせいだけじゃない！～

- ◆ クルマは既に半自動時代
  - ◆ オートマで運転は楽
  - ◆ カーナビに従って運転すれば目的地に行ける
  - ◆ ITS推進で、事故防止も渋滞回避もエコドライブも進む
- ◆ それに比べ、いちいち調べないといけない公共交通は面倒極まりない
  - ◆ 鉄道でさえわかりにくいのに、バスではお手上げ
  - ◆ しかも劣等感を植え付けるサービスレベル（外でマイカーからの視線にさらされながらいつ来るかわからないバスを不安げに待つ。乗ってもどんどん抜かれていく）
- ◆ そもそも、案内が貧弱（分かりやすくする気がない？）
  - ◆ 一見さんお断り？
  - ◆ 「輸送」＝「乗せてやる」。クルマがなかった時代の発想
  - ◆ せっかく改善しても、利用者に伝わらなければ意味がない

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

8

## 「不便」の正体 公共交通は「一見さんお断り」？

- ◆ 本当に不便な場合も多い
- ◆ しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもある
- ◆ いつでも、どこへでも行ける自家用車と違い、公共交通は特定の時間・行先にしか利用できない
- ◆ しかし、場合によっては自家用車より便利なこともあるのに、それが認識されていない
- ◆ あるいは、たまに使いたい、環境のために使いたいと思っても、使い方が分からないという人もいる  
→ 「使い方が分かるようにする」ことが重要  
(某バス会社社長:路線バスは「不便」でなく「不安」)

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

9

## 路線バスを「くるり」と変える - 澄んだ目で現場を見て固定観念にとらわれず現場を変える -

- ◆ お客様・地域のニーズに応えるコンテンツの提供
  - ◆ 見かけでなく本当のニーズとは？
  - ◆ 移動サービスを通じて地域に豊かさをもたらす
- ◆ お客様・地域に選んでいただけるサービスの提供
  - ◆ 少し高くても、待っても、こちらの方がよい、と納得させる
  - ◆ そのために「分かりやすく」「使いやすく」を徹底
  - ◆ 利用者が運賃を、自治体・地域が補助金や負担金を払う気になるには何が必要かを考える
  - ◆ それが収益を、給料を高くすることにつながる

→ **これができる事業者は残っていけるし、  
そんな事業者やそれをサポートできる自治体がある地域も残っていける**

→ **どうすれば「くるり」できるのか？**

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

10

## 「需要」と「ニーズ」の把握が重要

- ◆ **需要**: 顕在化しているもの (行っているor行いたい)  
→ アンケートが有効
- ◆ **ニーズ**: 潜在的なもの (気づいていない)  
→ 膝詰め (グループインタビューやワークショップ)  
が有効

### 調査手順

1. まず現状の移動状況や気持ちをはき出してもらう
2. 情報を提供し、考え、気づいてもらう
3. 関係者で、どうすべきか、何ができるか話し合う
4. 考えをまとめなおしてもらう

→ ニーズとその充足方法が見いだされる

いづれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

11



## ターゲットを明確に

- ◆ クルマに乗れない人・・・確実に囲い込む
  - ◆ 通院: 病院・処方せん薬局とタイアップ。診療時刻調整
  - ◆ 高校通学: 進路決定段階からバス情報を流す。高校別時刻表配布。部活対応。放課後対応
- ◆ クルマに乗れる人・・・1年に一度でいいから乗ってもらえるようにする
  - ◆ 通勤: ノー残業デーのまちなかへの便、深夜便
  - ◆ 買物: 停留所位置。荷物置場。特典付与
  - ◆ 観光: 見て乗って楽しいバスを走らせる

※クルマに乗れなくなるほど体が弱ったときには公共交通にも乗れない

## みんなが集まれる場所

### (公共交通の行き先となる)はありますか？

- ◆ 病院？
    - ◆ 確かに病院乗り入れは公共交通「勝利の方程式」だが・・・
    - ◆ 必要だけと、本当の意味で行きたいの？
    - ◆ ほかにない、送迎を頼みやすいから？
  - ◆ 駅・バスターミナル
    - ◆ 昔は何も考えずそれでよかったが・・・
  - ◆ ショッピングセンター、市(マーケット、縁日)
  - ◆ 飲食、酒場、買い食い、コミュニティカフェ
  - ◆ こども広場・児童館
  - ◆ 図書館・生涯学習施設
- 特に用は決まっていなくても、行くと楽しい場所  
公共交通整備と一緒に作り出すのが大事  
おでかけが自由にできることで、皆豊かに暮らせる

## 「おでかけ」手段づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

限られた地域にほとんどの便益をもたらす「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)

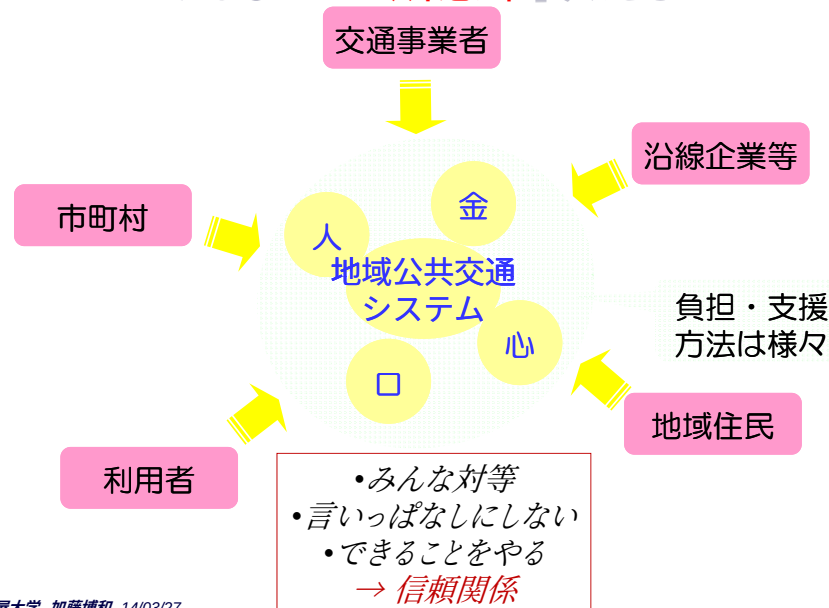
- 地域ニーズの把握をきっかけに、たくさんの人に利用され、喜んでいただけるものをどうつくり出すかが問われる  
(「それを走らせること」自身を目的としてはいけない)
- そのためには、地域を知り、地域に入り込み、地域を巻き込んで取り組まないといけない。そのプロセスを経験することで、まちづくり・むらおこしの手がかりをつかむことができる
- いい地域公共交通づくりは、地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、ひいては持続可能な地域をつくり出す
- これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」  
地域自らが公共交通をよくする取り組みが、  
地域をよくすることにつながる

## 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やデマンド交通を走らせたり、運行欠損補助を増額する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  
＝「一所懸命」になれる「場」づくり

## みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 14/03/27

16

## 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)

- ・発案から半年もたずに運行にこぎつける (無償→旧21条)
- ・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

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

17

## 地域住民組織が主体的に企画するコミュニティバス 岐阜市芥見東・南地区「みどりっこバス」

(2008年6月1日運行開始、日本タクシーが運行)



・**地域住民**: 「運行協議会」をつくり、路線・ダイヤ・運賃などを自ら決定。利用促進活動も実施

・**市**: 存続基準・補助上限を設定の上で運行支援・事業者選定

- ・イメージキャラを作成。バスにとどまらず地域のキャラクターに成長
- ・ダンスの会、歌声喫茶など自主イベントを企画
- ・車内ボランティア (40名) による乗降支援や案内など  
→ バスを守り育てることで、地域を守り育てる

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

18

## 「一所懸命」が有効な理由

- ◆ **地域公共交通を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**
  - ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
  - ◆ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
  - ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
  - ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
  - ◆ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力
- ◆ **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、説明会でなく懇談会) 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)

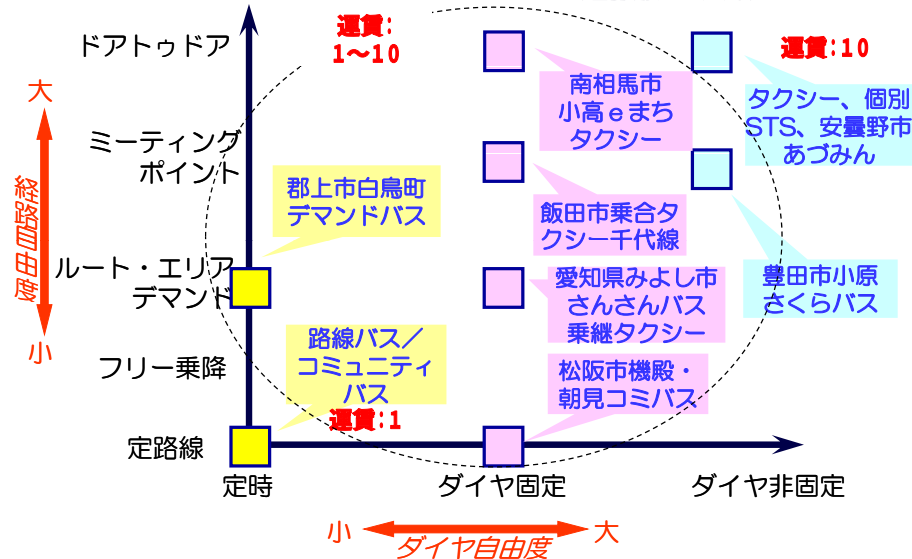
名古屋大学 加藤博和 14/03/27

19



## 「適材適所」を実現する輸送手段

～コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数～



名古屋大学 加藤博和 14/03/27

20

## 「一所懸命」成立の前提条件

～「新しい公共」言うだけなら簡単ですが、待っていてもできません～



- 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  
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

21

## 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

松阪市三雲地区  
「たけちゃんハートバス」  
(12/10/01運行開始)



名古屋大学 加藤博和 14/03/27

- ◆ 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、「美旗」12年4月運行開始
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」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、「三雲」12年10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、12年9月1路線、12年10月1路線、13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
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月試験運行開始

22

## おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

### ・「おでかけ」確保戦略の確立

- ～公共交通戦略: 「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: 「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」)

### ・交通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 14/03/27

23

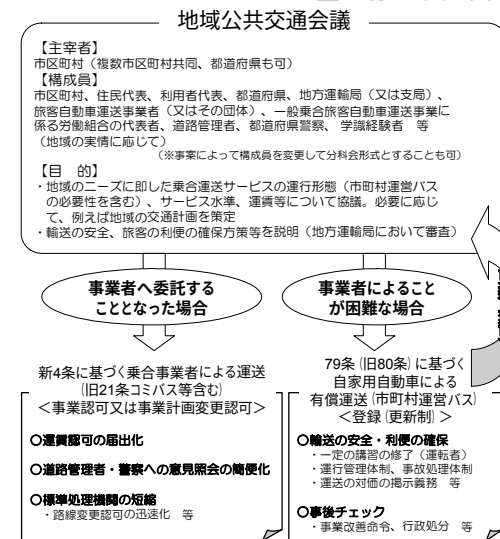
# 公共交通確保維持改善 5つの鉄則

～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
  - 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。担い手を生み出す
- 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
  - 国の制度も下から意見を出してアップデートしていくべき

# 2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議

## 「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（特区）

- 地域として必要な路線を自ら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）
- 一般乗合路線ならなんでも認定できる**
- デマンド運行、タクシー車両利用も位置付け
- ただし、**「有償運送は基本的に緑ナンバーが担う」「どうしようもないときのみ白ナンバーが担う」という大原則は堅持**
- サービス内容は自治体、安全安心は国、という分担**



## あてはまらない「地域公共交通会議」「法定協議会」

- 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
- 協議事項があるときしか開かない（のでジャンジャンにしたい）
- 事前に委員への資料配布をしない
- 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形（停留所や車内など）で提示していない
- 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない（開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外）
- 傍聴者がいない（PRしていない）
- 住民・利用者代表がしゃべらない（しゃべりやすくする工夫をしていない）
- 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない（バスは会議室でなく現場を走っている）
- 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）
- 規定の委員しか集めない

この程度のことをやっていなくて、  
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！



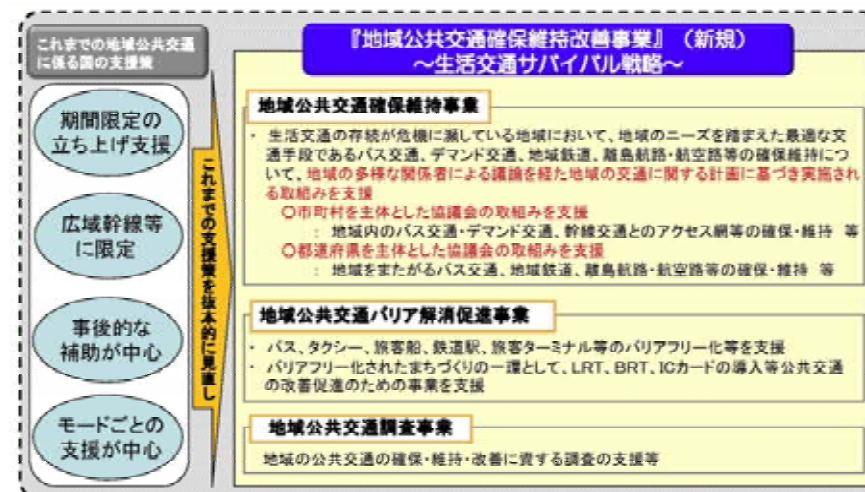
# 地域公共交通総合連携計画って いつつくるの？ 今でしょ！

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
  - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、一般路線バス・鉄道・一般タクシーを含めた包括計画として策定すべき
  - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→目的と評価指標を明確に
  - ◆ 生活交通NW計画（路線網のうち国庫補助対象のもの）、地域協働推進事業計画（MM・PR等）は連携計画の詳細計画として位置づけられる
  - ◆ 担当者の「遺言」（政策の継続性）
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
  - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
  - 要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織（予算が組める）
  - ◆ 取締役会。全参画者が事業に実質的に取り組む必要
  - ◆ 現場委員（住民・利用者・運転者）をできるかぎり活性化する

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

28

# 「活性化・再生」から「確保維持改善」へ

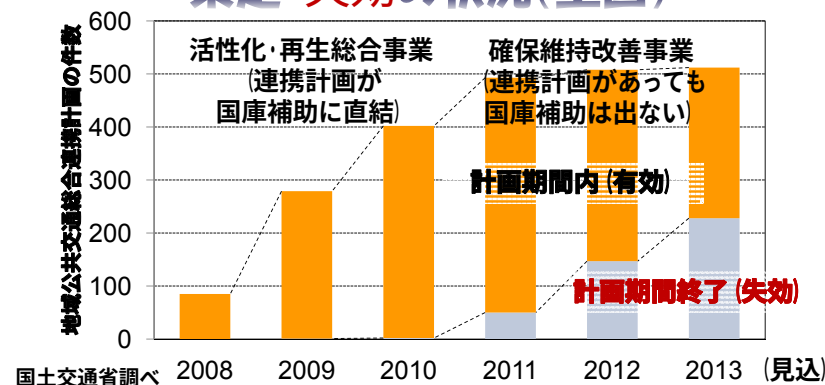


23年度から、公共交通への国庫補助制度が大変革（旧制度は全廃）  
国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」  
（それ以上は、地域で頑張る必要）

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

29

## 地域公共交通総合連携計画の 策定・失効の状況（全国）



やる気のあるところはフル活用。しかし…  
金（国庫補助）の切れ目が縁の切れ目？  
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…  
地域協働推進事業によって再び増加（またカネかよ）

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

30

## 地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年6月 日本再興戦略（成長戦略）
  - ◆ 「安心して歩いて暮らせるまちづくり」の中に「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築（今年度中に結論）」と位置づけ
- ◆ 2013年7月 地方分権改革有識者会議地域交通部会
  - ◆ 地方が、移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ◆ 2013年9月～ 交通政策審議会地域公共交通部会
  - ◆ 新たな制度的枠組検討：地域公共交通活性化・再生法改正

公共交通は重要！

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

31



## 地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年12月 交通政策基本法施行
  - ◆ 国の交通政策に関する基本理念、基本計画策定とその実施体制を規定
- ◆ 2014年秋？ 改正地域公共交通活性化・再生法施行？
  - ◆ 「連携計画」 → 「形成計画」
  - ◆ 特定事業として「再編事業」新設
  - ◆ 協議会の立場強化
  - ◆ タクシー・自家用有償運送の公共交通としての位置づけ
- ◆ 2015年4月 地方分権一括法施行？
  - ◆ 自家用有償運送に関する事務の地方移譲と運用見直し

とにかく動きが速い！  
うまく活かそう！

## 交通政策基本法

(11/1閣議決定、  
11/27成立、12/4施行)

基本理念(第2～6条)

- ◆ 国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
- ◆ 交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
- ◆ 環境負荷削減を念頭に
- ◆ 交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ◆ 関係施策との連携、関係者間の連携による推進

法律名が変わり  
交通政策を詳細に定義

「国の体制づくり」  
を規定  
(現場には直接関係ない)

基本理念が一通り整理  
必ず1回精読されたし！

交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

交通政策基本計画は  
交通政策審議会  
(計画部会)で  
今年夏頃中間とりまとめ  
→16年度予算に反映

## 交通政策基本法第16条

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定  
「国が…施策を講ずる」

## 交通政策基本法第9条

(地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

計画策定は義務でない  
しかし、「施策を策定し実施する責務」  
実施は自治体、国はそのサポート

## 交通政策基本法第11条 (国民等の役割)

国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

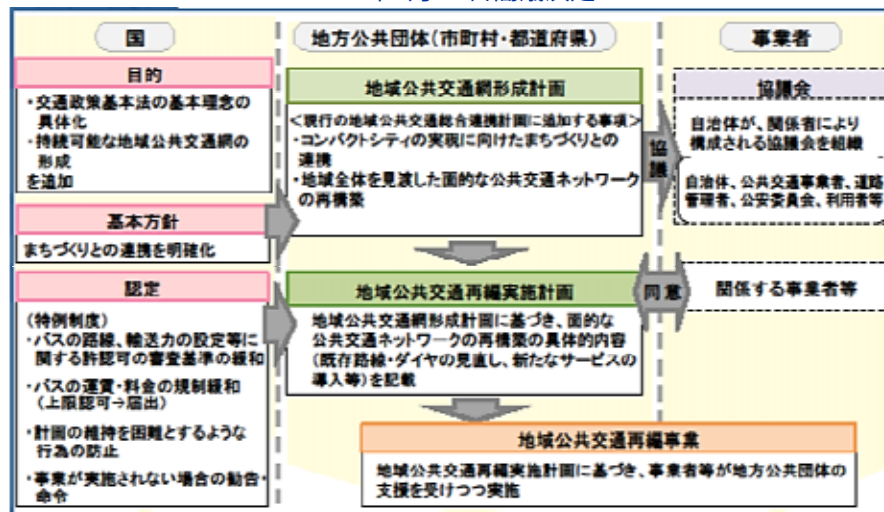
自ら動かないとできない！  
しかし、自分だけではできない！

## 交通政策基本法第6条 (連携等による施策の推進)

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、**地方公共団体**、運輸事業その他交通に関する事業を行う者(以下「**交通関連事業者**」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「**交通施設管理者**」という。)、**住民その他**の関係者が**連携**し、及び**協働**しつつ、行われなければならない。

## 「地域公共交通活性化・再生法」改正案

2014年2月12日閣議決定



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

## 交通政策基本法制定を受けた 地域公共交通活性化・再生法の見直し

### ◆ キーワード

1. 地域戦略との一体性
2. 総合的なネットワーク形成
3. 多様なモードの組み合わせ
4. 広域性
5. 住民等関係者の連携
6. 数値化した目標設定と評価



## 交通政策基本法制定を受けた 地域公共交通活性化・再生法の見直し

- ◆ 地域自らが「考え」「つくり」「守り」「育てる」従来のしくみをさらに強化。
- ◆ 都道府県は、市町村と共同で法定協議会をつくれるようになる
- ◆ 国の支援を、頑張っている地域に重点化 → 既にH26予算要求に盛り込み

## 連携計画から形成計画へ ～地域公共交通網形成計画～

- ◆ 交通 → 交通「網」(network)
    - ◆ 一部でなく全体を考える
    - ◆ コミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
    - ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に
  - ◆ 追加された事項
    - ◆ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
      - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
    - ◆ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
- ※移動制約者対応という観点は弱い

## 地域公共交通再編事業と実施計画 -新たに加わる「特定事業」-

### <内容> 詳細な路線網計画

- ◆ 形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)を記載

### <特例> 事実上の「権限移譲」

- ◆ バス路線・輸送力設定等に関する許認可の審査基準緩和
- ◆ バス運賃・料金の規制緩和(上限認可→届出)
- ◆ 計画維持を困難とするような行為の防止
- ◆ 事業が実施されない場合の勧告・命令

### <条件> パートナースhip

- ◆ 自治体と交通事業者の合意

## パートナーシップ(協働)交通

- ◆ 事業者主導で自治体等が補助する自主運行バスでない
- ◆ 自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない
- ◆ 自治体と事業者がパートナーシップを組んで路線網を「つくり」「守り」「育てる」ことを通じて、公共交通活性化・再生を図り、地域魅力向上へつなげる
- ◆ 具体的な形としての「公設民営」「公設民託」「車両リース」

## 交通政策基本法第10条

### (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に**重要な役割**を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する**施策に協力するよう努めるものとする。**
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、**当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

地域公共交通に関する諸制度の改革は、現場を担う交通事業者・労働者の活躍を期待している

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

44

## 「みんなの想い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、役に立つものに変えていこう

- ◆ 住民の想い: 必要なおでかけが確保された生活環境
- ◆ 自治体の想い: 豊かで魅力的な地域
- ◆ 事業者の想い: 存在意義があり、収益も出る事業運営
- ◆ 運転手の想い: やりがいがあり苦しくない仕事場

全部合わせると、

**「安心でいきいきわくわくできる地域を支える公共交通を自ら守り育てる」体制**

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、改善を進めていける**「場」をつくり広げること**
- ◆ だれの指図を受けるのでもなく、人任せにせず、できる範囲で、しかししかし**「行動」すること**

それは、「あなたがまず動く」ことから始まります！

名古屋大学 加藤博和 14/03/27

45

加藤博和

検索

E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

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