



### 園福線バス 存続の岐路

2023/02/15 05:00

西日本ジェイアールバス園福線  
園部駅～桧山(ひのきやま)～福知山駅(52km)  
1939年から運行



発着点の園部駅に到着する園福線のバス (南丹市で)



西日本JR 府などに「維持困難」

通勤通学の足 代替模索

府内で運行されている路線バスが、乗客数の減少で存続の岐路に立っている。昭和初期から府北中部を走る園福線は、運行する西日本ジェイアールバス(大阪市)が昨年末、府などに対し「運行維持は困難」と申し出た。府南部でもバスを巡る環境は険しさを増しており、沿線自治体などが路線維持に向けて知恵を絞る。(川本修司)

園福線は南丹市園部町から国道9号を通り、京丹波町経由で福知山市へと至る51・8キロの路線。沿線にある府立福知山高三和分校や須

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16



皆さんも、一刻も早く  
戦列に加わってください

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

## 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

この長ったらしい名前の法律(笑)の略称を

「公共交通法」

実際は  
「地域交通法」  
になりました!

現在は「活性化」が多いのですが、これだと「公共交通法」なのかわかりません。

これでは、公共交通を元来していくための各県にも支障があります。

そこで、これから「公共交通法」と呼ぶことで、略称として定着させたいと私(加藤博和<名古屋大学>)は考えました。

皆さん、ぜひご賛同ください!

名古屋大学 加藤博和 2023/02/24

# 「地域公共交通」とは？

地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

（2007施行、2014大きな改正、2020大きな改正）

## ● 地域公共交通（2条1）

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関

## ● 公共交通事業者（2条2）

- イ 鉄道事業者（鉄道事業法）
- ロ 軌道経営者（軌道法）
- ハ 一般乗合旅客自動車運送事業者  
一般乗用旅客自動車運送事業者  
自家用有償旅客運送者<対象旅客を特定しない>（道路運送法）
- ニ（略）
- ホ 一般旅客定期航路事業等を営む者（海上運送法）
- ヘ（略）

これを「おでかけ」と呼ぶ

# 地域公共交通に関してよく見受けられるご意見

1. 高齢者を対象とした福祉施策である
2. 超高齢化によって利用したい人が増えてくるので、それに対応すべきである
3. 国や交通事業者が主体的に取り組むべきである
4. 運賃採算性(収支率)で存在意義を判断すべきである
5. LRT、デマンド交通、ライドシェアやMaaSを導入すれば改善できる
6. 自動運転やITが普及すれば不要となる
7. 鉄道廃線は絶対に許されない
8. 地域の要望をしっかりと取り入れることが不可欠である

**すべて間違い！**  
こんな認識だから、トンチンカンな施策が横行  
地域公共交通の必要性について「再構築」すべき

# 改めて、地域公共交通はなぜ必要でしょうか？

意外と、理由を言えない人が多い  
大きく3つ

1. **だれでも気兼ねなく**  
「おでかけ」できること
2. 「おでかけ」が楽しくなり  
**「まち」が楽しくなること**
3. 「おでかけ」を**効率的**にすること



**それによって、地域を持続可能とすること**

# SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



2015年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年を期限とする持続可能な社会をつくるための国際的な取り組み目標



SDGsとは何でしょうか？

- **Bottom line (ボトムライン)**: 底辺、基本となる場所、結論)
- すなわち、**持続可能な社会にするためには「このくらいやれていないとダメ」という水準**
- **それが17分類、169項目ある**



11.2

2030年までに、**脆弱な立場**にある人々、**女性、子供、障害者及び高齢者のニーズ**に特に配慮し、**公共交通機関の拡大**などを通じた交通の安全性改善により、**全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。**

**SDGs**に取り組んでいる自治体なら、当然、この項目も**しっかり確認して、達成のための施策を実施していますよね！**

**地域公共交通がない = 消滅決定地域**

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、自力で高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出することも多い(住民票を移さず都市部に住む例も目立つ)
- **いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人もなかなか来てくれない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)**
- **子どもが自由に動けることは、実は地域存続のためにすごく大事なこと**
- **そして、高齢者や公共交通来訪者にとっても必要**  
**(公共交通コアターゲット「3K」をサポート:**  
**子ども<高校生>・高齢者・観光客)**



1、南伊勢町地域公共交通計画の基本方針

はじめに

最近、SDGs という言葉をニュースなどでよく聞く。「Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標」国が、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し、として採択した目標です。その169のターゲットの1つ、11.2।

「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する

このターゲットは、南伊勢町においても重要なものです。

「クルマがなくとも必要な移動ができる」ための地域公共交通、南伊勢町もこれまで地域公共交通の確保・維持に取り組んで、そのため、関係者からなる南伊勢町地域公共交通会議を設置、移動全般について、検討・協議し、対応策の実施につなげてきま、少と少子高齢化により、地域公共交通の維持に困難が生じてい、ています。

そこで、今後の地域における公共交通見直しの方向性とそ

**小豆島 (香川県)**

- **土庄**<とのしょう>**町**:西部+豊島<てしま>、1.2万人
- **小豆島町**:中東部、1.3万人(池田町と内海<うちのみ>町が合併)
- 平成の大合併では当初、3町で合併協議していたが、町役場の位置をめぐる対立で土庄町が離脱
- 2006年、小豆島町誕生
- 高校は土庄高校・小豆島高校、総合病院は土庄中央病院・内海病院があった

# 小豆島（土庄町・小豆島町）のバス路線

運行：小豆島オーリーブス

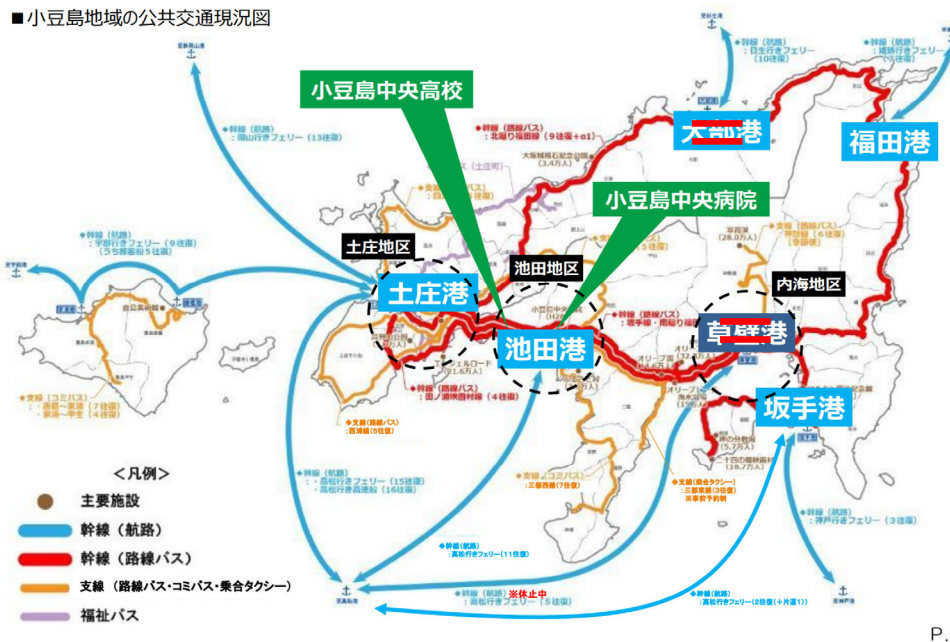
2010年、経営破綻した事業者から路線を譲受。地元出資のバス会社



- 自治体と協力し、2016年に路線を大幅見直し。同年の総合病院統合、翌年の高校統合に合わせ、**全島から通院・通学可能に**
- 大人片道運賃を**上限300円**に(以前の最高運賃は1,180円)。全線乗り放題のフリーパスは大人1日券1,000円・2日券1,500円

# 小豆島地域公共交通計画の策定③

■小豆島地域の公共交通現況図



## 地域交通法

平成19年制定	平成26年改正	令和2年改正
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会が設置できるようになった。</li> <li>「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりと連携(コンパクト・プラス・ネットワーク)、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画に規定。</li> <li>バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務化。</li> <li>「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成21年6月18日 <b>小豆島地域公共交通協議会を設立</b></li> <li>平成22年3月 <b>小豆島地域公共交通総合連携計画を策定(H22~H27)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年3月20日 路線バスの大胆な運賃設定(上限300円)など <b>抜本的な路線再編を実施</b>するため、<b>小豆島地域公共交通網形成計画を策定(H28~H32)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年10月 航路との接続利便性向上を図るための路線バスダイヤの改正等を盛り込んだ、<b>小豆島地域公共交通計画を策定(R3~R7)</b></li> </ul>

このとき(2016年)に抜本的再編を実施

## 「小豆島地域公共交通網形成計画」(2016~21年度) 計画における数値目標の達成状況について

- 高齢者**
  - 目標1: 新たな拠点(池田地区)における平均乗降人数を5,000人/月以上とする。 **※小豆島中央病院**
  - ➡ **達成(11,220人/月【オーリーブス株乗降客調査による】)**
- 高校生**
  - 目標2: 路線バスの通学定期券購入者数を**小豆島中央高校全生徒数の15%以上**とする。
  - ➡ **達成(購入者数の割合31.8%【507名中、161名が購入】)** H31.4.30現在
- 観光客**
  - 目標3: **フリー乗車券販売枚数**を対前年度以上とする。(瀬戸芸開催時期は対前回)
  - ➡ **一部達成(H30年度販売枚数: 25,317枚 対前年度比: △2,817枚)** [(再編前)【H27: 8,323枚(再編後) H28: 20,733枚 H29: 28,134枚】]
- 目標4: 路線バスの**年間利用者**を1.7倍にする。(現況H24年度⇒将来H32年度)
- ➡ **達成(H30年度利用者: 704,012人 対H24年度比: 2.1倍)**





これから、日本中の郊外住宅地が、オセロのようにどんどんひっくり返っていく

### 大阪府交野市 妙見東団地 (人口1,500人)

- 急坂を上らないと行けない
- バスは時間1本
- 団地内には店舗はおろか、自販機さえない
- 急速に高齢化(これでは中高生も暮らせない)



## 地域公共交通をおろそかにする社会は大人にとっても不自由

- ・ 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
- ・ 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降

クルマもスマホも使えない(mobility/digital divide)人を見捨てる社会へ？

運転できなくても暮らしていける(安心して免許返納できる)社会づくり、こそ急務！

言うのは簡単。実際にそういう社会をつくるための活動が不足！

「ヒョーロンカ」から「実践者」へ！

## 「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

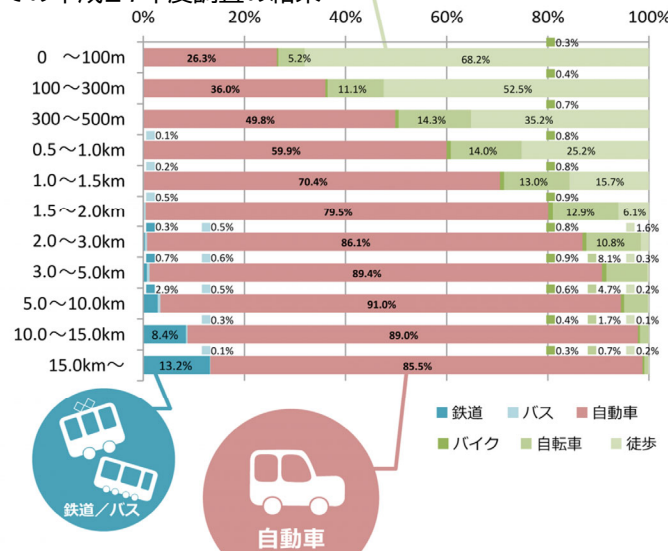
**結論:ありえない！**

- ・ まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
    - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
    - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
  - ・ そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
    - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
  - クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
  - この対象となる人たちにどう訴求するか？

そのために「プロデュース」が必要

## 距離別 代表交通手段構成比

群馬県:前橋・高崎都市圏と両毛都市圏での平成27年度調査の結果



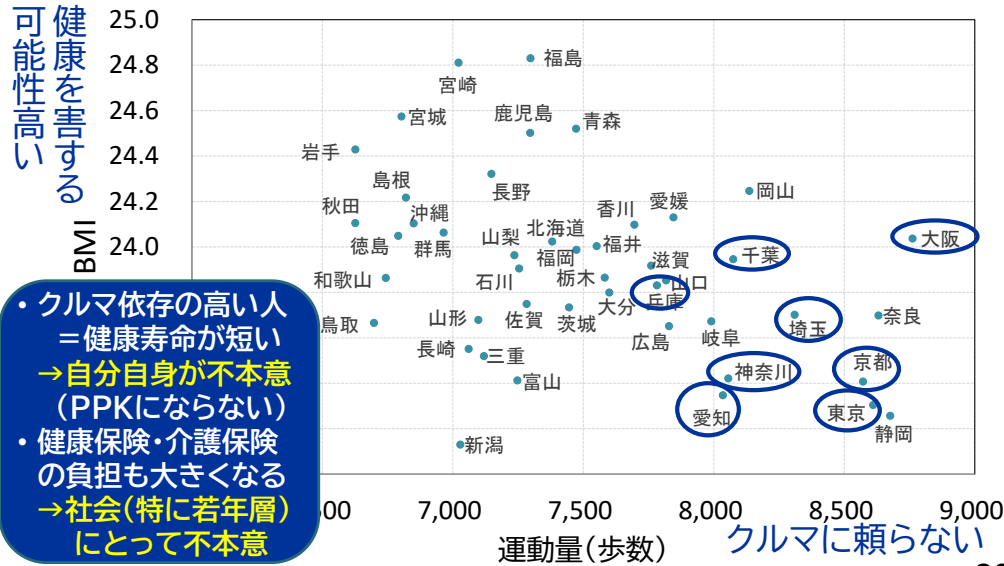
歩かない、から歩けない、へ？

高齢化が進んでも、公共交通利用は増えない？

# 田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係(都道府県、2016、男性)

平成28年度国民健康・栄養調査



健康を害する可能性高い BMI

・クルマ依存の高い人 = 健康寿命が短い  
→ 自分自身が不本意 (PPKにならない)

・健康保険・介護保険の負担も大きくなる  
→ 社会(特に若年層)にとって不本意

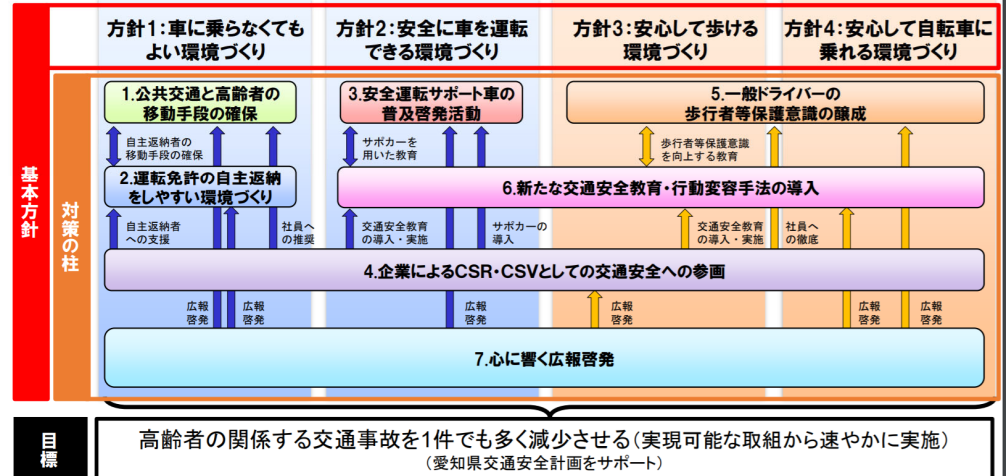
名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

# 愛知県警察「高齢者の交通安全対策グランドデザイン」(2019年3月策定) より

## 警察が公共交通利用促進を呼びかける時代に

### グランドデザインの7つの対策の柱

高齢者の交通安全にかかる愛知県の現状を踏まえ、「高齢者の関係する交通事故を1件でも多く減少させる」ことを目標に7つの対策の柱を設定し、2030年までを推進期間としてグランドデザインに示す対策を推進していきます。



名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

# 本質的に大事なものは、波及効果の大きさ(社会的便益<必要性>)と、かかる費用の妥当性を吟味すること

運賃(直接的な便益の代償)だけでは赤字だけど社会的に必要な理由。そのために公的補助を投入する理由



- ・ これらを正面から評価することを避けている限り、受益者からお金を払ってはもらえない(税投入できない)
- ・ 「貨幣価値換算」にこだわる必要もない(ここで値付けされるから)
- ただし、これら間接価値はおおむね利用者数に比例する傾向
- 結局、「多くの利用があることが大事」(利用者数民主主義)
- たくさんの方々に利用されありがたいがられるものに

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

# 地域公共交通の公的維持スキームは「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識(東京・大阪が異常) 地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然 エレベータ・エスカレータと何が違うか?

- 公共交通維持のために、例えば年間数千万円規模の欠損補助が必要で、それを税金で支払うとする(つまり乗らない人も負担) (人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数~数十円) → 保険料(これに国の支援<特別交付税>原則8割)
  - そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる(例えばワンコイン<100円>など) → 自己負担
- つまり、**「1日たった数~数十円で、あなたの「おでかけ」をがっちり保障！」**
- 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか? これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか?
- 公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」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

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16



# 世界では「低炭素で気兼ねなくおでかけでき暮らしやすい」地域とするための交通まちづくりがアツい！



持続可能なまちづくり(魅力向上・環境・福祉・健康・防災・コスト等)の観点から、交通体系再編、過度のモータリゼーションからの脱却を、欧米諸国では「政策」として強力に推進  
**市民の支持も得られる**

日本では富山市が先行  
既存の「どうしようもなかった」  
鉄道線をLRT(Light Rail Transit)化(富山ライトレール)  
→ **まちの軸として誇れる存在に**  
→ **コンパクトシティへ展開**  
**カギは「乗る公共交通」**



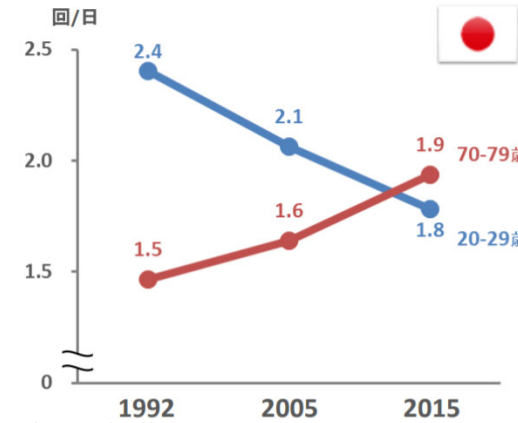
名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

# そもそもコロナ禍前は、若者は「おでかけ」を減らし、一方で高齢者は増やしていた

## 全国の都市における人の動きとその変化

—平成27年全国都市交通特性調査 集計結果より—

### 3 年齢階層別 一日あたりの移動回数



名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

- 若者: 外出しなくてもIT利用や配送でいろいろなものが得られる  
→ 交通はどんどん見放される。クルマよりスマホ  
→ どうやって外に引っ張り出すか?
- 高齢者: 外出したいけど運転は怖いし公共交通は不便で使えない  
→ どうやって安全・安心に動いていただくか?

# 地域公共交通サービスの品質とは「おでかけ」のレパートリー

地域を楽しくする仕事！

## ○品質=「乗って楽しい」×「降りても楽しい」

**乗って楽しい** : 交通手段自体に魅力がある  
**降りても楽しい** : 必要なところや行きたいところに行く

➤ おでかけ品質が高いと交通需要量も大きく、乗合が起きて移動が割安、省エネ・低炭素(集積の経済)

## ○おでかけレパートリー(repertory)

高品質なおでかけがどれだけ多く提供できるか

➤ そういう地域はQOLが高くなり、にぎやかになる  
(地方の公共交通はレパートリーが貧弱だから「おでかけ」する気が起きない)

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

2023年度 十勝バス 日帰り路線バスパック  
お花とガーデン好きの方へ

「真鍋庭園」バスパック 日本最大級の「ガーデン」、深呼吸したくなる♪  
【申込対象者】  
大人/1,080円・小人/440円  
★内容★バス乗車券+入園券  
【申込対象者】  
大人/1,280円・小人/440円  
★内容★バス乗車券+入園券+グリーンセンター100割引券  
【申込対象者】  
大人/2,040円・小人/820円  
★内容★真鍋+空湯+空湯+真鍋+帯広駅 ガーデンセンター(2000坪以上)より、見られるお花畑は、こちらがおすすめ♪  
●お花畑11ヶ所開園  
●帯広駅乗車45分はバスで約10分、1時間間隔で運行  
系統番号:11212をご利用ください。  
●園内が広く予約制♪ プラス4,500円(グループ) 無料(1日)またはお預り合わせください。  
※2023年度のお花畑ツアーにはお花畑の保護とメンテナンスに配慮し、ゆとりが確保されます。紅葉まで季節を変えて楽しみたいです。カフェでの食事やエプロンなどの準備も楽しめます♪

「六花亭アートヴィレッジ中札内美術館」  
六花の森・道の駅」バスパック ガーデンと芸術鑑賞、道の駅では十勝の食を満喫しよう！  
【申込対象者】  
大人/2,600円・小人/1,260円  
★内容★帯広駅→道の駅までの送迎バス乗車券+道の駅入園券+道の駅美術館入園券+六花の森入園券+道の駅美術館入園券+特別クーポン  
●六花亭アートヴィレッジ中札内美術館  
営業期間:4/22~10/22の土日祝、GW(5/1~5/7)、夏期(8/11~8/16)  
六花の森 営業期間:4/22~10/22  
●帯広駅→中札内までの送迎バス乗車券、(60)尾花神社に2乗車券をください。  
六花の森へは道の駅でレンタサイクル(有料)がおすすめです。  
●「六花亭アートヴィレッジ」中札内美術館」バスパック  
大人/2,000円・小人/1,010円  
●「六花の森」バスパック 大人/2,100円・小人/1,010円 になります。  
●六花の森では六花の森の芸術鑑賞から場所まで芸術鑑賞と複雑な道の駅、美術館では1分1秒に開かれた六花の森の芸術鑑賞と複雑な道の駅、道の駅がなくてもは十勝の産物と十勝の食を満喫します♪

# 「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけ商品

名古屋大学 加藤博和 2023/10/16

2023年度 十勝バス 日帰り路線バスパック  
グルメ&スイーツ好きの方へ

「どん田の豚丼」バスパック 地元の超人気店、並んでも食べたい♪  
【申込対象者】  
大人/1,220円・小人/1,040円  
★内容★バス乗車券+食事券(豚丼1杯)  
●送迎バス(日曜日・年末年始を除く)  
●帯広駅→帯広16丁目または4条16丁目  
系統番号:帯広16丁目(帯広)、帯広16丁目(帯広)  
●帯広の「どん田」豚丼は、地元で有名な「どん田」が地元の人気店、並んでも食べたい超人気店、コースメニューから選ぶのが嬉しい! 開店時間(午前11時) 満席に行けずお断りします♪

「十勝ベーグル 限定スイーツ」バスパック  
スイーツ王国とも言われている帯広でしか味わえない限定スイーツを堪能できます♪  
【申込対象者】  
大人/740円・小人/520円  
★内容★バス乗車券+スイーツ1杯  
●送迎バス(貸切等ご利用できない場合あり、要電話確認) 0155-20-6888  
●帯広駅→帯広28丁目 徒歩バスで約15分  
系統番号:(1)281(60)721(73)791は15分~20分間隔で運行  
●営業時間:11時~17時(ラストオーダー16時)  
●5ヶ所以上の食感のベーグルを使用した、「北海道ポチャのベーグル&クリームチーズ」&「ブレインベーグル」の2種類をご用意します。お預りしたい商品をお知らせください。

「満寿屋」バス乗車+ビート資料館」バスパック  
北海道産産品の歴史を学び、十勝産100%小麦を使用したパンを堪能♪  
【申込対象者】  
大人/750円 ※小人設定なし  
★内容★バス乗車券+入園券+満寿屋「パン工房」特別クーポン  
●送迎バス(年末年始を除く)  
●帯広駅→帯広西12条34丁目バスで約25分、(60)帯広31(70)721(72)帯広産産品に2乗車券をください。  
●ビート資料館では歴史・食料・観光・農業など(学)にすることができます。隣接する「満寿屋」は東京直営店です。

# みんな勝手なことばかり言っている間に・・・ 地域公共交通は奈落の底へ・・・

## 長年続いてきた「負のスパイラル」

- ・利用者・地域 「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
- ・事業者 「利用が少なくて経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」

→それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり

※なくなるから地域が衰退するのではなく、いまの地域公共交通が「使えない」から地域が衰退する

→互いに腹を割って話し合い、その結果に基づいて協力を取り組むことができれば、いい方向(つまり「**正のスパイラル**」)に転換できるのでは？

# 地域公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

## 1. 目的の明確化

## 2. 適材適所

## 3. 一所懸命

## 4. 組織化

## 5. カイゼン

- ・ これらを熟議するのが協議会
- ・ まとめると地域公共交通計画
- ・ それが、地域公共交通政策に関する、利用者への、地域への、そして国への請求書

そして、「現場・利用者起点！」

# 共創の典型例としての「コミュニティバス」のはずが・・・



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」  
(1995.11運行開始)

2020.1に累計5,000万人達成  
東京23区に接する人口稠密地域

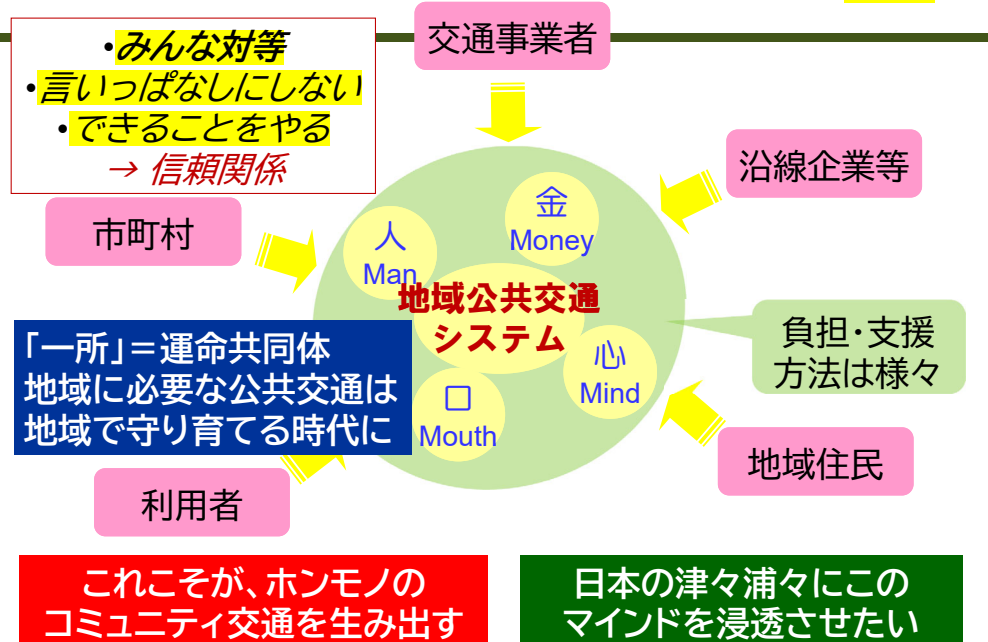
- ・「企画・運営」と「運行」の分離による新しいビジネスモデル  
自治体 : 企画・運営(委託)  
交通事業者: 運行(受託)  
→ 事業収支に煩わされない
- ・それによって可能となった新しい基本コンテンツ設定  
小回り循環、停留所間隔200m、小型バス、100円運賃  
→ 旧弊な路線バスの概念を覆す  
→ 地域に合った「適材適所」な公共交通実現に寄与

自治体による公共交通確保策の標準に

→ ところが、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「コミュニティバス=自治体運行バス」というカン違いがまん延

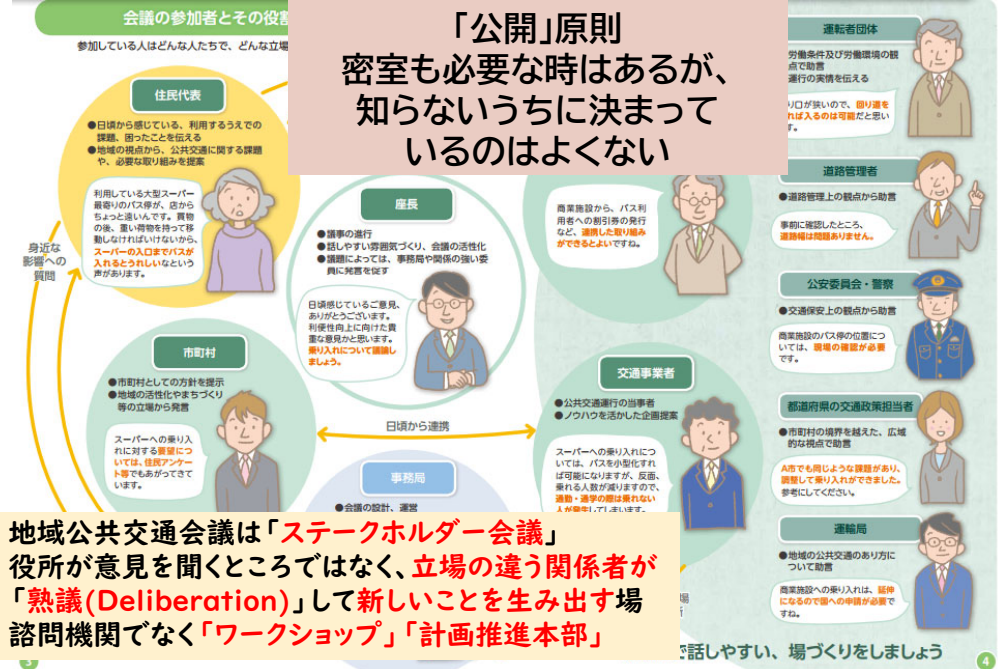
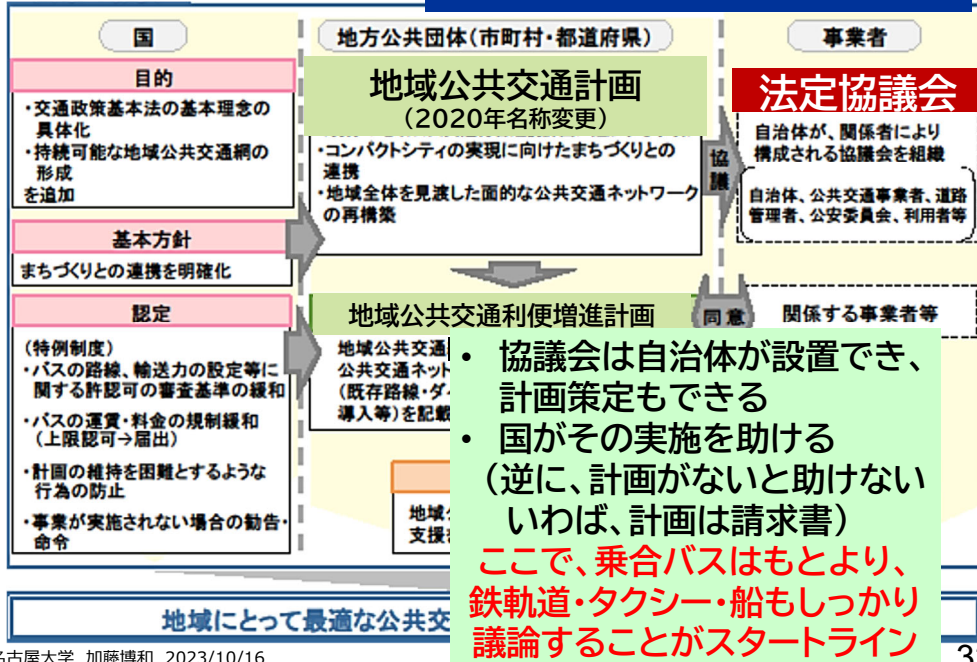
# 「一所懸命」みんなでつくり守り育てる：まさに共創





# 地域交通法の大枠

協議会は「諮問機関」でなく「戦略推進本部」



中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min\\_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf)

## 「乗る乗る詐欺」を防ぐために「需要」と「ニーズ」の把握が重要

**需要**: 顕在化しているもの(実際行っているor行いたい)  
 → アンケートが有効<ただし地方だとこれは極めて少ない>

**ニーズ**: 潜在的なもの(気づいていない、だから不要、ではない)  
 → **膝詰め**(グループインタビューやワークショップ)が有効<利用が少ないところは特に>

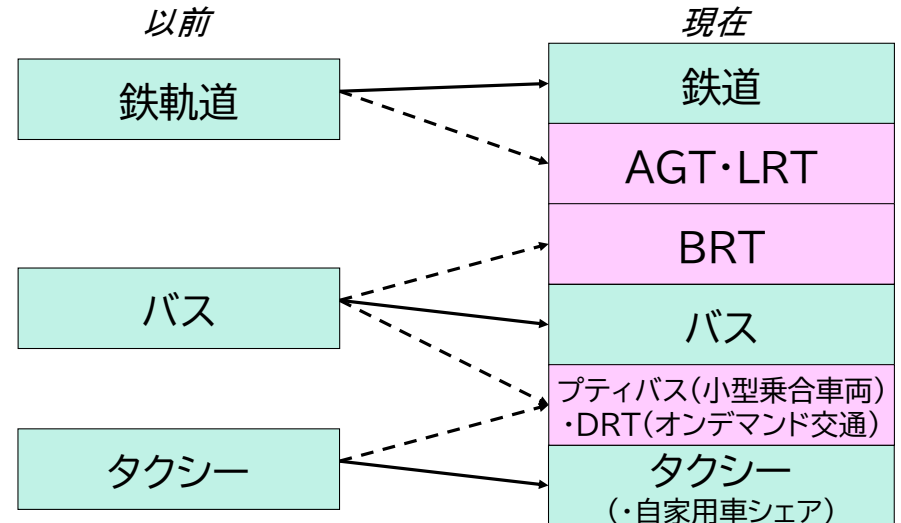
### 調査手順

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、何が出来るか話し合う
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

いずれにせよトップダウンやコンサル丸投げではダメ

※往々にして、地域の今後をどうしていくかのヒントもある

## 適材適所を実現する「交通機関シーズの多様化」



新たなモビリティツールが全く育ってきていないことが日本のダメなところ

## さて、問題です

次の英語の略語について、元の表記を書け。また、日本語で何と言うか？

### 1. LRT

Light Rail Transit

軽便鉄道・軽快電車

(間違いの例: 低床路面電車) → 路面でなくてよい

### 2. BRT

Bus Rapid Transit

快速バス交通

(間違いの例: 連節バス) → 連節でなくてよい

いずれも、**Mass Transit**としての存在意義を「お値打ちに」高めるための方策

この追求が今の日本で全くできていない

## 「幹」： 世界でも著名な、名古屋が誇るBRTシステム -基幹バスとガイドウェイバス-



鉄道とバスの中間的公共交通システム  
→ 環境改善効果も期待  
費用対効果の高いBRT(Bus Rapid Transit)は現在、世界的に流行  
連節バス化、自動運転化を目指すべき

## 「幹」： 郊外電車と路面電車が直通する 福井のLRT（トラムトレイン）



郊外で高速走行、都心で街へすぐ行ける  
費用対効果の高いLRT(Light Rail Transit)は現在、世界的に流行  
郊外でのバス等フィーダー交通との結節、より高速な運転が必要

## Mass Transit（大量乗合輸送）の存在意義 （この追求が今の日本で全くできていない）

速達・定時

大量輸送  
（省土地・低炭素）

そして、安全・安心

よって幹線を担える



# クルマは土地を浪費する



出典: ストラスブール市資料

かしこくないし、楽しくない・・・  
 せっかくの土地がもったいない  
 体がなまって健康にも悪い  
 しかもCO<sub>2</sub>もたくさん出る

# 「まちのにぎわい」と乗合公共交通

- 乗合交通機関は、「同一方向に」「まとまった」交通需要がないと存在し得ない。  
 (交通需要) = (目的地の魅力) × (交通手段の便利さ)  
 ※むろん、まとまっていた方が費用対効果が高いし、CO<sub>2</sub>排出も少ない。スペースも少なく済む
- 乗合交通機関のないまちとは？
  - 魅力ある(つまり、「にぎわい」のある)場所がない(あるとすればクルマでは運びきれない)
  - 歩いて鑑賞するに堪えない景観に陥る(運転手は景色を見ないので)

「公共交通が維持できない」=「にぎわいが無い」  
 =「個性がない」=「まちが衰退する」

ただし「乗合=密(不快)」→「ほどほどに密で快適」へ

# 既存の地方鉄道の「トリアージ」が迫られる - 幹線公共交通を担えるか否か？ -

- クルマではマネできない速達性・定時性、そしておトク感をいかに出すか？
  - 郊外の無料P&R。待たずに乗れ、専用軌道・レーンで信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー交通との完全結節
  - クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市内20km/h)、30分ヘッド(都市内15分ヘッド)は必要
  - このレベルを保つために、**相応の補助や優遇が担保される**ことが出発点
- そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせ、便利にするか？(有り体に言えば代替交通確保策)
  - 単純並行の『使えない』代替バスとしないためのソリューション創出のしくみづくり

# 「枝」: ちよい乗りシステム(構想)

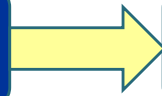
- なごや交通まちづくりプラン(2014)
- バス以下、タクシー以上
- 自動運転や予約配車システムで「地区の横型エレベータ」(高頻度化)
- 地区(小学校区~中学校区)でマネジメント
- 主要生活施設を網羅し高齢者・こどもの用足しに使える
- 幹線と接続して高密な網を形成

いまだ実現せず  
 ただし、それに近い  
 コンセプトの実験はある  
 そこをやらないと残れない

## 必要なこと・・・公共交通網全体が提供する サービスレベルの向上（自家用車に対抗可能な）

- ・ 幹線・・・定時性、速達性、快適性を向上(クルマより圧倒的に早く)
  - ・ 支線・・・きめ細かく、気兼ねなく、しかし冗長でなく
  - ・ 結節点・・・スムーズで、その場も魅力的に
  - ・ 乗継誘導・・・そのためにこそMaaSはあるべき
- ※オンデマンド交通の予約がアプリできて、店の特典クーポンが出る程度でMaaSと呼ぶのは余りに英語力が低い

移動自己責任社会



おでかけ  
ウェルカム社会

## いま交通の世界ではやっている言葉 だけどちゃんと意味を理解している人はほとんどいない

Mobility : モビリティ (移動<おでかけ>しやすさ)

as : としての

a : 1つの

Service : サービス

でもこれは、  
目的じゃな  
くて手段

バラバラな公共交通機関を「1つのサービスに」

## MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M : もっと

a : あなたらしく

a : あんしんして

S : せいかつできるために

地域公共交通はこれを実現するためにある

## おでかけ環境の「調整」「組織化」

「補助」「コミバス・デマンド」「ボランティア任せ」でない、**自治体の主体的役割**

### ・「おでかけ」確保戦略の確立

- 「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
- 「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり(いわゆる福祉交通)
- 「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

これらを「地域公共交通会議」で決め、  
「地域公共交通計画」に書き留め共有する





