

地域の、地域による、地域のための 『おでかけの足』づくりが 地域を魅力的にする

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

日本は、今まで幸せな時代だった

- ✓ 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
- ✓ そして、偶然にも！大災害が少なかった

「水と安全はタダ」？

何も考えないで税金さえ払ってれば、そこそこの
QOL(Quality Of Life)を得ることができた

東日本大震災とともに、これらの前提がすべて崩れ
去った!!(気づいていなかったか、気づかないふりをし
ていただけという話もあるが・・・)

あって当然？ 地域公共交通（鉄道・バス・タクシー）

お住まいの地域内の移動で路線バス・鉄道に
最近乗ったのはいつですか？

あるとしたらどこに行って何をしたいですか？

ないと困ることがありますか？

使う気になりますか？

維持のため何をしていただけですか？

・・・気にかけていないと、知らないうちに・・・。



「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
地元住民を乗せ走っていた
公共交通を支える被災地の生活



Photo M.Fukumoto

地域住民組織による公共交通運営の「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
 その上、経費も削減

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
 もつながる(=地域力)
 しかし、これは大変な手間がかかる



そもそも「地域公共交通」とは？
 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)

- **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**をいう。
- **公共交通事業者**(2条2)
 - イ 鉄道事業法による**鉄道事業者**
 - ロ 軌道法による**軌道事業者**
 - ハ 道路運送法による一般**乗合旅客自動車**運送事業者
 及び一般**乗用旅客自動車**運送事業者
 - ニ (略)
 - ホ 海上運送法による一般**旅客定期航路**事業等を営む者
 - ヘ (略)

「おでかけ」できることの大切さ
 それが、**地域公共交通の一番の存在意義**

クルマがあれば地域公共交通はいらない？
 クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
 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」しなくても済むのはいいけど、
 「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？
 「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、
 生活を、そして地域を「いきいきわくわく」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

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ける

→「おでかけ」を提供することで、**地域のQOL(Quality Of Life)を
 高め、安心安全を守り豊かさを増進させるのが地域公共交通**

「いまは乗らないけど、将来クルマが
 運転できなくなったら利用したい」
 という声をよく聞きますが・・・

- **公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから
 使っているのが現状**

クルマはカーナビ・オートマで半自動。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、バス
 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？

**結論: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**

クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要

「当事者意識」が大事

お客さんがいても走らせることができない

- ・ バス運転者の給料は2002年から10年間で2割減、労働時間は2割増。タクシー運転者の給料は更に安い
- ・ 運転者の平均年齢はバスが50代前半、タクシーは60歳近い。若年の新規入社は非常に少ない
- ・ 高齢化による自然減、低待遇による離職の増加で、残る方々の仕事がつくなり、安全性にも懸念(重大事故リスク)
- ・ 全国で運転者は不足。それによる減便・廃止を余儀なくされる路線バス事業者も珍しくない。コミバスも入札不調が目立つ。タクシーも稼働率低下で、遊んでいる車が多い
- ・ そして近年では、貸切バスの需要拡大によってバス車両不足が深刻化(発注から納車まで1年以上)

→ 誇りとやりがいを持てる職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要(つまり公共交通の存在感や大切さを実感できる必要)

ぶっちゃんけ、不採算で担い手不足の公共交通をムリして走らせる必要はあるのか？

「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ウチにも…」

乗合自動車、乗り合ってこそバス、ステータスシンボルでない

「地球環境に優しい乗り物？」

ガラガラなら逆効果

「交通弱者のためには必要？」

むしろ不公平な手段(「ザルの福祉」)。数ある交通手段の「一種」に過ぎない

地域公共交通は目的でなく手段
利用されありがたがられるものでなければ
存在意義(税金投入意義)はない
どうすれば払ってもらえるか(意義が見いだせるか)？

国の公共交通行政はこの15年で大きく変化 「監督」から「調整」「支援」へ

収益性前提の「地域独占」による路線網維持が行き詰まった
自治体・地域は要望が陳情、あるいは自力で走らせるかしかができない
一方、地域が何もしなくても走るの、公共交通必要性の自覚が生まれない



「規制緩和」・需給調整規制撤廃(鉄道・貸切バス:2000年、乗合バス・タクシー:2002年) → 「内部補助」の否定

- ・採算路線・補助路線…事業者間の競争原理による活性化
- ・不採算路線…マネジメントの主役を

「(独占)交通事業者 + 旧運輸省」から「自治体」に交替
交通事業者:社内や役所でなく、「お客様や地域を向いた商売」への転換
自治体:沿線住民:不採算路線維持に対する「モラルハザード(危機感のなさ)」解消



いい交通システムができる原動力になるはずだが…
自治体:「そんなこと聞いてないよお！」

地域が主役となって「おでかけ」 (移動) 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、地域・自治体が自ら決め、実情に合わせコントロール
「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える際の大事な要素(地域全体の方向性を考える必要)

「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事
そこに参画・協力するのは、住民・利用者の権利であり義務でもある

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

- 路線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で、それを税金で支払う
(住民1人あたり数千円) **保険料**
 - そのかわり、バスを安い運賃で利用できる
(例えばワンコイン<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**
(自己負担が1~3割程度のところが多い)
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「保険料や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

「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、成人に)
2016.5に累計4,000万人達成

- 「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)
→ 交通事業者の言いなりでない
→ 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
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…)

「いい公共交通」って？

- (例1) 総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？
高齢者は病院しか行くところがない？(でかける口実がつかれない？)
- (例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた
これは、本当にいいことなのか？
商店街が何も努力しなければ共倒れになる

- 「利用が多ければ」「収支率が高ければ」よいわけではない
- 公共交通づくりは、集まりたい、行きたい場所づくりとセットであるべき(商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど)
それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

「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

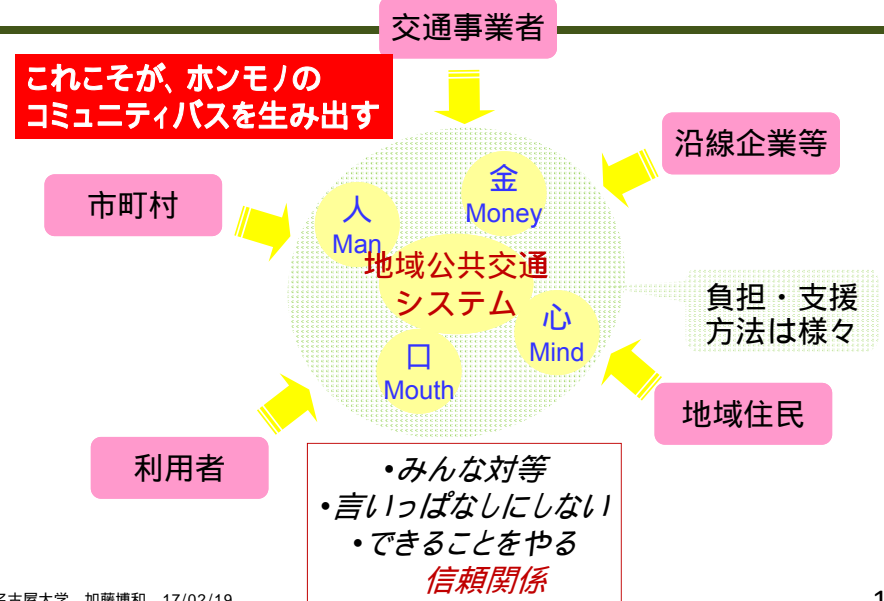
タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
地域・事業者・市の「三位一体」
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
乗合タクシー(運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
商店街は、中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ
クルマに頼らずいつまでも住んでいける「低炭素なまち」へ!

乗合公共交通の存在と「まちのにぎわい」

- 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)
- 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」=「にぎわいがない」
=「個性がない」=「まちが衰退する」

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



負担する(支える)方法

-金だけではない-

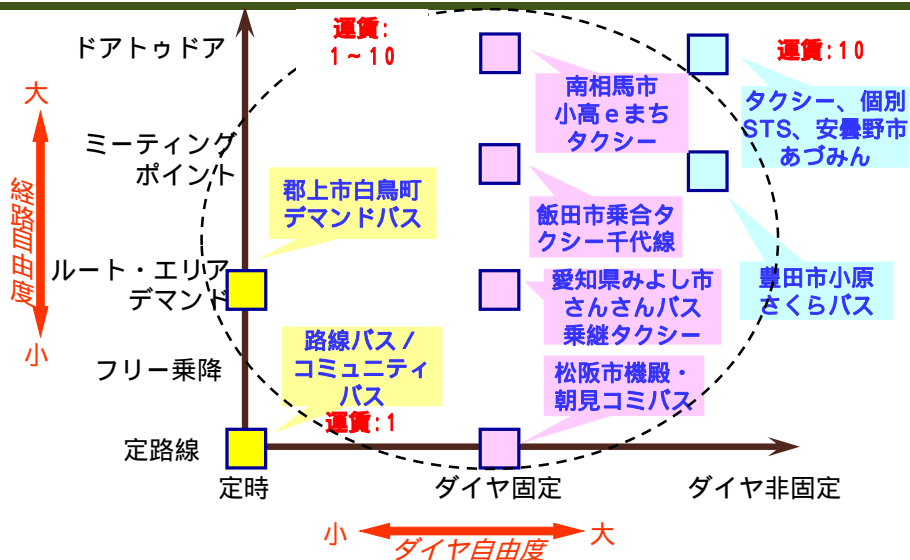
人：人材抛出	運営：運行内容の企画・立案 運行：運転・運賃收受 支援：ノウハウ提供 応援：運行への協力・広報・営業
金：資金抛出	運賃(委託費)の支払 運賃以外の提供(協賛金、寄付など)
心：意識を持つ	存在を意識し、現状を認識 存在は意識
口：意見を言う	建設的な意見 エゴ的な意見 苦情

「一所懸命」(=連携と協働)の中身

- 意識の共有
 - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
 - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
 - 役割分担
 - 連携協働
 - PDCA
 - 適材適所

「適材適所」を実現する輸送手段

-包丁だけでなくナタも果物ナイフも使いこなせ！-



「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～



公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動

理解し下支えする自治体

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

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
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (地域公共交通活性化再生法4条、2007年)

1. 国: 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県: 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. 市町村: 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. 公共交通事業者等: 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

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 (これぞコミュニティバス)



豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13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、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」03年11月(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
- ◆ 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
- ◆ 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、14年9月2路線、15年9月2路線、16年9月1路線
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆ 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
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

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

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を踏まえ、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。

バラバラではできない！

地域組織との連携・協働(例)

- ・**自治会、町内会**
 - ・地域の意見を集約し、また運行を支援する役割
 - ・運営主体となる可能性もある
 - ・商業施設・病院等集客施設との連携も考えられる
- ・**商工会議所、商工会**
 - ・地域活性化の目的が共有できれば、運営主体として好適
 - ・経済感覚が強いことが利点でもあり欠点でもある
- ・**PTA、女性会、老人会**
 - ・運営主体となることは困難だが、支援・広報機能は高い
- ・**NPO等(地縁でなく目的で集まった組織)**
 - ・その本来目的達成のために公共交通が必要という発想が生まれるかがポイント

公共交通事業者に必要な3つの力

-自称しているだけではむしろ「害」-

・企画力

「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
 固定観念を覆す新たな商品開発
 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

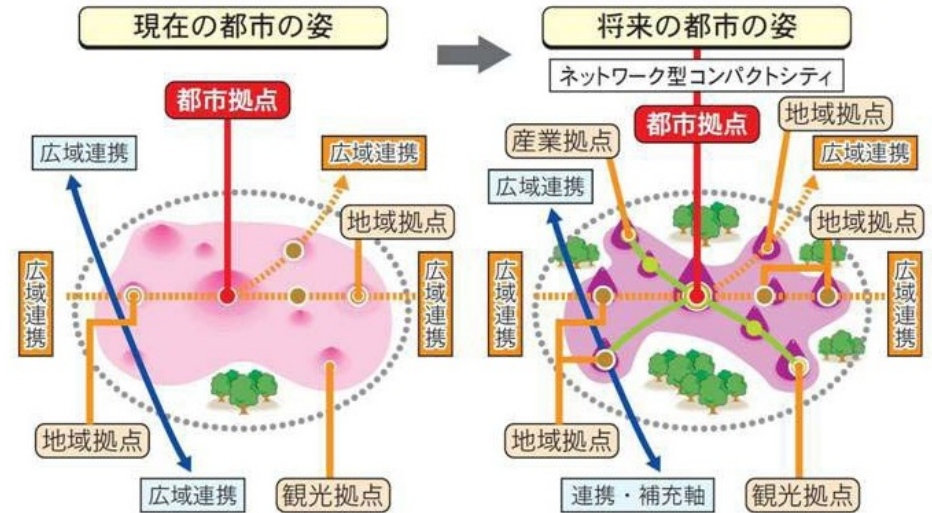
・提案力

「一皮向けた」商品のPR
 新企画の仕掛け役
 地域活性化への取り組み
 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

・サービス力

「心地よい移動」をどう提供するか

コンパクト+ネットワーク・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



「小さな拠点」と公共交通はセット



低炭素で住みやすいまちを支える交通システム

-線引きできなければ、魅力的な交通システムでひきつける-

まちなか: 徒歩・自転車(コミュニティサイクル)と、エレベータ的公共交通もしくはカーシェアリング(自家用車は入れない)

まちへの出入り: 公共交通が主(自転車も可能とする)。クルマはなるべく、郊外の駅(パークアンドライド)かまちの入口(フリッジパーキング)でせき止める(ロードプライシング、セルシステム)

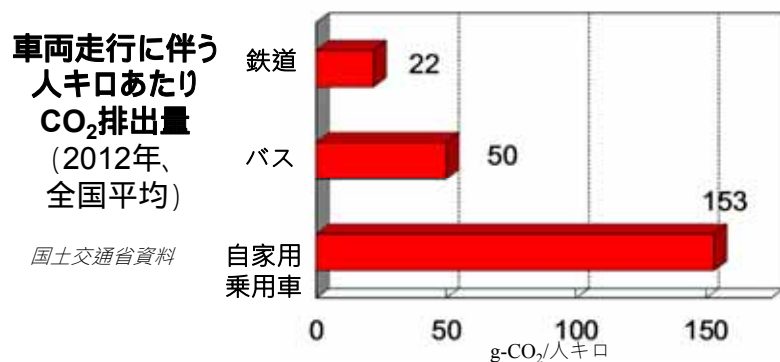
いなか: クルマが基本。バス・パーソナルモビリティ等がサポート

物流: クルマが基本だが、鉄軌道でできるところは担当。
 新しい手段の開発が必要か?

IT代替で旅客交通は減らせても、物流は減らせない
 むしろ増えるだろう

将来的には物流がより深刻な課題に

自動車と乗合交通で「地球へのやさしさ」はどれくらい違うか？



自動車より乗合交通の方がCO₂が少ないのは当然
乗り換えるだけで大きく減らせる
しかし、転換してもらうために本数や路線を増やすと**逆効果の場合も(建設時排出卓越、ガラガラ) たくさん乗り合う工夫が重要**

市街地・小地域・端末における低速交通の可能性 ～車内だけでなく、沿道とも一体になれる！～



群馬県桐生市「MAYU」(eCOM-8)

電動。最高速度19km/h。9人乗り
中心部観光のほか、中心部に近い公共交通空白地での運行実験(ライダー)も実施中

「まちと一体になれる」・・・車内でのコミュニケーションだけでなく、車内と車外とのコミュニケーションにも資する(乗っていてめちゃ楽しい)

公共交通網とのリンクが大事

地域で支えるスキームが好適

中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応

ボトムアップ型公共交通と 再生可能エネルギーは親和性が高い

個人では導入困難な低炭素車の導入がしやすい
乗合 + 低炭素車で人にも地球にもやさしい

地域で作り出したエネルギーを使って走るボトムアップ型公共交通が、地域の「おでかけ」を支える
地産地消(「地域の」「地域による」「地域のための」)

電気自動車は発電方法によって低炭素性が大きく異なる

化石燃料に依存しないことがとても大切

「おでかけの足」のデザインは、持続可能な 「まちづくり・むらおこし」デザインの入門編

地域内にほとんどの便益をもたらす「地域のおでかけの足」
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

いい「おでかけの足」を地域自らデザインすることで「おでかけ」を楽しむできれば、**地域住民のライフスタイルを変え、魅力を高め、誇れる景観を創り出し、そしてふるさとを持続可能とすることができる**

これこそが地域公共交通の「存在意義」であり「付加価値」

さらに地域自身がつくり出したエネルギーの利用で地産地消に

ぜひみなさんも「今日から」始めませんか！

加藤博和

検索 

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

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](#)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます

(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>