

安全安心で地域に貢献できる バス事業の再構築を目指して ～役に立つ移動手段確保が 地域を持続可能にする！～

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教授
国土交通省交通政策審議会委員
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和

二足のわらじ？

- **Think globally: 「机上で」地球環境問題に取り組む**
 - 交通システムの「地球へのやさしさ」(CO₂などの排出量)をはかり、地球にやさしい交通を実現する方策を提案
 - 国立環境研究所「脱温暖化2050」研究プロジェクトに参画
 - 都市・地域の「低炭素化」を進める手法の検討を進める
- **Act locally: 「現場で」人にも地球にもやさしい交通体系やまちづくりに取り組む**
 - 名古屋市など各地の自治体・交通事業者と協力し、交通計画・環境計画の策定・見直しを進める
 - 地域公共交通プロデューサーと称して活動するように
 - 国の委員会にも参加し、制度見直しにも関与
 - **「土木屋」として、机上と現場をつなげ、傍観でなく飛び込んでソリューションを見つけ実行することに注力**

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

1

空海（774-835、諡号は弘法大師）

日本中どこに行っても伝説が残り、まつられ、
1000年以上経った今でも、多くの方が遍路を行い、
命日に開かれる縁日が賑わうのはなぜか？

◆宗教家・思想家として

- ◆真言宗の開祖
- ◆密教を究める

(分かる人は限られる。最澄＜伝教大師＞も教えを請うた)

◆実務家として

- ◆語学
- ◆書(弘法も筆の誤り)
- ◆絵画、彫刻(曼荼羅:密教の世界観を描き伝える)
- ◆教育(綜芸種智院)
- ◆土木事業(満濃池の修理＜アーチ式、余水吐き＞)

基礎環境学を猛勉強？

Global

臨床環境学を猛実践？

Local

2

現場で頼られる「臨床医」：お大師様に学ぶ

大きなヴィジョン (strategy) ・多数の細かなツール (tactics) ・そしてそれらを支える基盤 (logistics)

- そのための「勉強」(専門家目線)と「コミュニケーション」(市民目線)
- interpretationできるように気をつける
- 診断・処方ノウハウをつける(どう助言し、行動するか?)

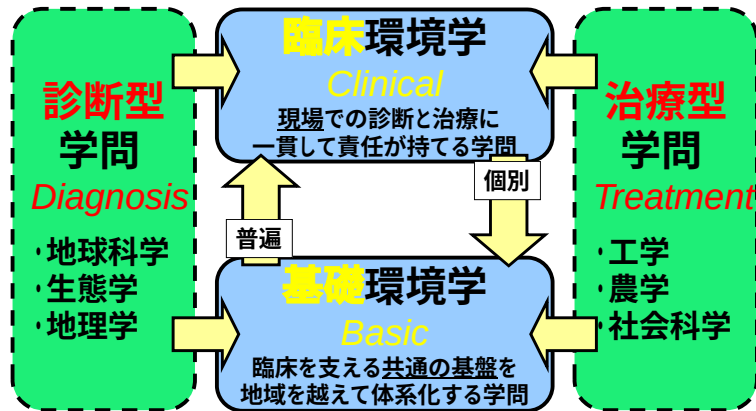
実際にやってきた勉強は？

- 土木計画・交通計画一般(どこでも飛び込むのが土木屋の本懐)
- 環境問題のメカニズム分析と評価の方法論(メインの研究)
- 統計学と「社会学」(経済学、経営学、マーケティング理論)
- とかく世の中の仕組みに疎い土木の弱点を補う

心構えは？

- 突破力をつける。覚悟を決める
- 空気を読む(人の話を聞く。自説を押しつけない)
- 謙虚になる(失敗を恐れない。失敗したらすなおに撤回する)
- 自分でやってみせる。つくってみせる(口だけ、人任せは信頼されない)

3



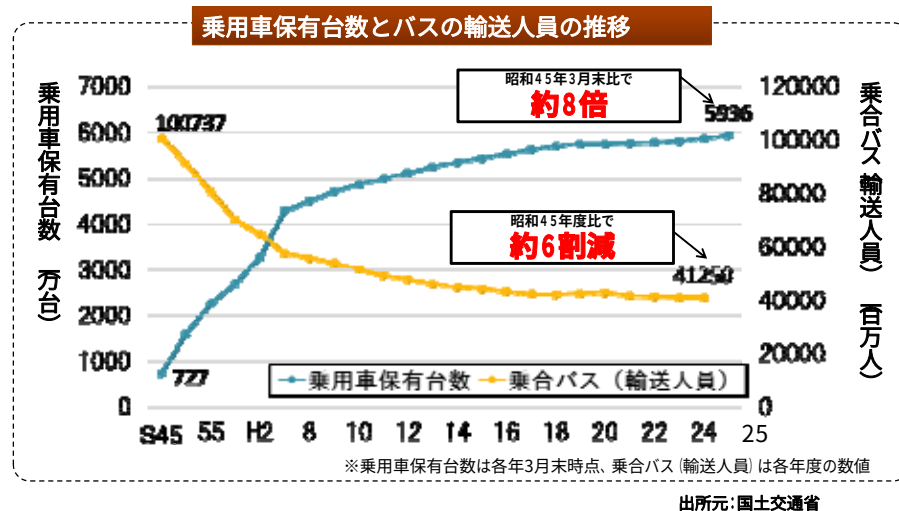
※「臨床環境学®」は、名古屋大学の登録商標です。

「地域公共交通」の立て直しにかかわることに

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**軌道経営者**
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)

バス輸送人員の減少傾向



「変わるきっかけ」をつかめるか？

したり顔で解説しているだけでは役に立たない

- よく言われる「衰退の理由」: モータリゼーションと少子高齢化
→ 公共交通がなくても暮らしていける
公共交通だけに頼っているのは不便
→ しかし、それだけが原因か？
- 影の (重要かつ深刻な) 理由: 公共交通は旧態依然、十年一日 (世の流れについていけない)
→ 根本は土地利用=交通政策だが、そこに行く前にやるべきことがたくさんある (やらないと次に進めない)

ここがヘンだよ バス事業「七不思議」

日本バス協会バス活性化シンポジウム(2003.9.25)で使用したスライド

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かない
(「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

名古屋大学 加藤博和 18/10/24 → 「14年たった今も新鮮？」とはどういうことか！

8

公共交通は わかりにくいことで客を逃している

～モータリゼーション・少子化のせいにするな！～

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

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 18/10/24

9

公共交通利用促進ネットワーク since 2002

■目的:利用者と事業者・行政との間に立つ

公共交通の「メニュー」である「路線」「ダイヤ」を利用者・市民に理解してもらえることに資する活動

活動を通じて「利用者にとって必要な案内とは何か」を追求

■メンバー・組織:ボランティアで自由に活動

本業の傍ら、余暇時間を利用して活動

任意団体。依頼の場合、実費以上の費用は求めない

組織内に上下関係はない

各メンバーが「やりたいことを」「やれる範囲で」行うことをモットーに、通常は個々で活動

必要に応じて、互いに連絡、協力、分担して活動する場合も「裏方」である

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

10

名鉄岐阜(旧・新岐阜)駅前 バス市内線4番のりば



名古屋大学 加藤博和 18/10/24

11

路線再編などはムリだが
案内の改善なら我々でもできる

- ・ 名鉄岐阜・JR岐阜など主要停にバス路線のりば総合案内板が整備されていない
- ・ バスマップなど、路線網案内用のチラシが準備されていない
- ・ 系統番号、経由地表示など、案内をわかりやすくするコンテンツが統一されていない
- ・ ※系統番号(記号): 岐阜バス・ひらがな(一部路線のみ)、旧市営・数字、旧名鉄・なし → これはこれでわかりやすいが、
 - ー 予算がなくとも変えられるはず
 - ー だが、岐阜は系統が複雑なので、一筋縄ではいかない
 - ー やれることから取り組むことに
「岐阜市内のバスを利用しやすくするプロジェクト」
とりあえずインターネット上で
(岐阜バスインフォメーション: 岐阜バス時刻表公開)



2008年4月、行先番号導入(7年かかる)



案内ワーディング統一

- JR・名鉄岐阜駅BTの各のりばへの系統割り付けを、行先番号(つまり方面)と整合
- 車両LED方向表示、停留所看板時刻表・系統図、総合案内板、配布時刻表・バスマップでの、経路・停留所統一および行先番号表示

→ その後、行先番号ルールが
路線再編ルールに発展

→ 複雑な路線を(肯定した上で)
どう案内するか、から
案内のしやすい路線にどう
変えていくか、へ変革

→ これによる幹線の明確化が、
連節バス導入や幹線・支線
システムにつながる

岐阜市内バスマップ

最新版:2018年10月発行(過去27回) <http://www.rosenzu.com/qifubus/>



- ・岐阜市総合交通協議会（法定協）が発行
- ・市・事業者・支局が協力
- ・公共交通利用促進ネットワークが作成

その他、幾つかの事業者・コミュニティバスの路線図作成に協力
 ・事業者・行政提供データと独自調査データに基づく
 ・デザイン・構成は自前
 ・依頼元に作成原稿を渡すまでを担当（印刷・配布は依頼元）

バスのりば案内看板



JR岡崎駅コンコース

名鉄岐阜駅前(公道上)

個人グループの活動がここまで至るのは極めてまれ
・改正時に対応することがモットー

- データの早期取得が可能(自分たちのサイトへ)
- 「案内しやすさ」の観点から、のりば割り付け等へ意見を出し、反映されることも

公共交通利用促進ネットワークの 存在意義とは

ディープなマニアならではの
「調査力」と「お客様目線」

「調査力」

- ・ バス路線網の最新状況を把握するのがいかに難しいかを思い知らされている
- ・ それを突破するための情報網とノウハウと行動力を有する(事業者HPや自治体広報等のチェック、出発式にだれか必ず行く、など)

「お客様目線」

- ・ どういう案内をしてもらうと分かりやすいかを知り尽くしている
- ・ それを実現するためのノウハウを積み重ねている

利用者(ニーズ)起点でのカイゼン

見える化



魅せる化



見直す化

公共交通マーケティング研究会を12月に立ち上げ
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/startup.html>

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できない
一方、地域が何もしなくても走るので、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ぉ!」

「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…）

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)

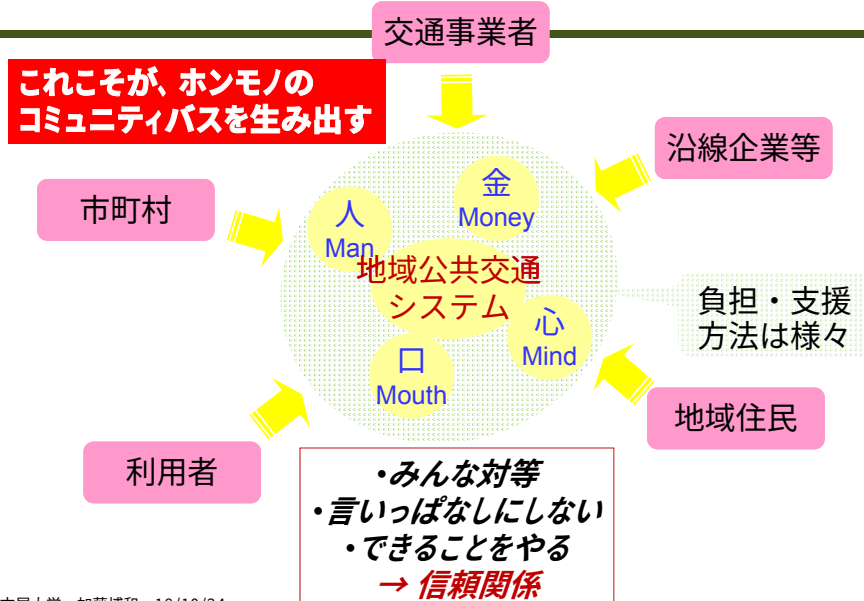


2002.10.27出発式

- ・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)

- ・発案から半年弱で運行にこぎつける（当初は無償、後に旧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
- ・有償化後、利用者が増える（費銭効果）

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



「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・運賃収受
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

27

「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
→だけでは言葉が全然通じない
- ④インタプリター(言葉が通じるよ
うになればコーディネーターへ)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
それがないとキーパーソンも活躍できない

※ 行政: やっかい払いではない。お金で解決できないだけ面倒
ここで研究者に何ができるか?

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



名鉄岐阜600V線区
(2005年4月1日廃線)

近年はJR西日本・三江線が廃
線決定。JR北海道でもいくつ
かの線区で検討。呼び出され
ないことを切に願うが・・・

存続運動の時にいた外の人た
ちは、廃線が決まった瞬間い
なくなる。そこで廃線処理投手と
して呼び出される

桃花台新交通ピーチライナー
(2006年10月1日廃線)



地域の状況や移動ニーズ (生活スタイル) に合わない路線設定

- ・ 駅の位置が悪い(高校、総合病院、商業施設、そ
の他集客施設の多くは遠いところに立地。一方、バ
ス停は近くにある)
- ・ P&Rも考えられていない(駅へ乗り入れる道路も貧
弱なことが多い)
- ・ 高速走行できない(高速道路の延伸は進む)
- ・ 災害にも脆弱

復旧させる意味は?

そのお金でほかにやるべきことはないか?
ところで、沿線の方はいま、かなりお困りでしょうか?

「適材適所」 全国のローカル鉄軌道が迫られる「選別」

- ・ 自家用車・バス等にはマネできない「高速」「定時」「大
量」輸送を活かせる場で、おトク感をいかに出すか?
→ 無料P&R。待たずに乗れ、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。フィーダー線と完全結節
→ クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市間100km/h、
都市内20km/h)、30分ヘッド(特急60分ヘッド)は必要
→ この実現に、相応の補助や優遇が公的に担保されることが重要
(多くの地域で、運賃のみでは実現困難)
- ・ 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
ランディングさせるか?
→ 「単純並行の代替バス」とせず、地域にとって本当に
必要な公共交通網を全体的につくり直すことが必要
→ どうしても残すなら、観光路線しかありえない(大井川鐵道など)



上毛電鉄 (群馬県)
群馬型上下分離で役割明確化
考えられる限りアイデアを形に

32

キーワードは・・・



「残す」から「活かす」へ

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

33

廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」



和歌山電鉄株式会社名誉永久駅長
(元・社長代理)
故・「たま」女史
「かわいい」と言っている場合ではない！
何と、駅長・役員は猫でも務まる時代に!?
(専門家・研究者を否定?)

- ・「動物駅長」や「アテンダント」だけでは守れない
- ・ 基本コンテンツ (ダイヤ・駅・車両および他モードとの連携) の抜本的改善による利便性向上を基盤とした、地域での存在感醸成
- ・ シンボルとしての「たま」、メッセンジャーとしての「アテンダント」

(廃止か否かではなく) 再生するか否かは紙一重の差
→ 地域がその路線に存在意義を見いだせた上で、
自分たちで守ろうとしたかどうか?

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

34

なお、駅長にはなれなかったが・・・



たま女史が活躍した和歌山電鉄と同じ両備グループに属する「井笠サバスカンパニー」の相談役となり、バスサービス見直しを現在実施中

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

35

代替交通をじっくり検討するのはかなり困難

- (1) 代替交通手段検討時間の不足
- (2) 代替交通手段検討手法の不在
- (3) 代替交通関係者の低いモチベーション
- (4) 自治体・行政間の考え方の違い

日頃から「有事」に備えておかないといけない！

ところが、鉄道存廃を「我が事」と考えていない
地域・自治体は、日頃からの取組もおろそか
そのため、存廃決定後の動きもトンチンカンに

長野電鉄屋代線（2012年4月1日廃線）

1922年開業（90年の歴史）

千曲川東岸（千曲市・長野市・須坂市）を走っていた
長野市中心部（西岸）に向かう路線でないため、利用者減少

2009年「長野電鉄活性化協議会」（地域公共交通活性化・再生法の法定協議会）設置。利用促進のための活動や社会実験が展開

しかし、利用は伸びず、2011年2月に廃線が決まる（協議会で多数決の結果） → 信頼関係・モチベーションが著しく悪化

・公的支援や観光需要掘り起こしなど、存続のためにもう少しできることはあったかもしれない。

・しかし、地域ニーズと合わない以上、早晩行き詰まることは明らかだった

・ただ、これで終わったわけではない。代替バスで鉄道利用者を逃がさないことはもとより、（鉄軌道では困難な）地域ニーズに即した公共交通網にどう転換していくか？



- ・便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便を運行。長野中心部方面への路線も新設
- ・所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫しカバー（駅からかなり遠かった）
- ・運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期割引や鉄道との連続運賃を維持）

→ 地域住民が主体的に検討に参加

→ ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる





岐阜県白川町・東白川村 (白川郷<白川村>ではない)

- ◆ 山間地域。4つの谷を1日数便のバス(民営)がJR白川口駅まで走り、主な集落で通院通学や来訪が可能だった

- しかし、運転手が定員の半分しか確保できず、2016年4月から大減便、休日全休
- 2つの谷で高校通学不可能に
- タクシーも1台しかない
- すでに県内トップの人口減少。町内唯一の高校も閉校
- 現在でこ入れ中
- こういう地域は今後続出

名古屋大学 加藤博和 18/10/24



40

この地域をどう思いますか？

高校生の町長への投書

「この町に高校生は住んではいけないってことですね！」

- 実際問題、高校生が暮らせない町は「消滅決定」
- では、この町は消滅してもよいですか？
 - 「このままだと消滅する」と言う…診断
 - 「こうすれば消滅を避けられる」と示す…処方
 - 「そのために一緒に頑張ろう」と寄り添う…治療

地域を奮い立たせ、立ち直らせる。それが『臨床』

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

41

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、残る方々の仕事がきつくなり、安全性にも懸念(軽井沢事故の背景)
- 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
 - 補助金もらってガラガラのバス・電車を走らせるのではダメ
 - 誇りとやりがいを持つ職場づくりと、安定的な路線維持による車両確保体制づくりが必要(公共交通の存在感や大切さを実感できる必要)

ここまでは誰でも言える。で、その方法論は？

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

42

貸切バスの安全・安定運行に懸念が・・・

- 高速ツアーバス(貸切バスを用いて高速バスを運行)の法的位置づけ
- 貸切バスの諸問題



- 国土交通省「バス事業のあり方検討会」2010年12月～12年3月(途中、震災で中断)
- 最終とりまとめに基づく新制度のパブコメが5月2日締切、その後実施の予定が・・・



4月29日関越道事故
見直しを余儀なくされる

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

43

根源的な原因は？

収益性 (すなわち付加価値) が低いので
必要な経費が払えない

□安全に…当たり前

□速く…自力では限界がある

□快適に…それにお金を払ってくれる人は
多くない

→品質競争が成立しにくい

→価格競争にならざるを得ない

→コストを下げるしかない

→**当然の品質 (=安全) を落としてしまう**

重大事故は低頻度メガリスク

- ・ ハインリッヒの法則
- ・ 不運 (低頻度に起こる悪いこと) が重なって発生
- ・ しかし起これば会社そして業界全体に致命的ダメージ
- ・ 避けるためには、複雑に絡んだ要因を解きほぐし、つづいていかなければならない
- ・ ただし、めったに起こらないことに対応しても顧客が喜んでくれるわけではない (付加価値を感じないから)

→**公的規制の必要性**
**(適正なビジネスが
できるように)**



価格競争が引き起こした運転者不足

- ・ 規制緩和後の運輸業界は価格決定力を買い手に握られてしまった
- ・ 需給調整規制をすれば価格は上げられるが、そのお金が安全担保に回る保障はなく、競争がなくなる弊害も大きい
- ・ 安全規制を担保できる仕組みがなければ価格が安全を担保できないレベルに落ち込む可能性
- ・ **その時、直接の犠牲になっているのは運転者。そう
なるとなり手がなくなる**

高速・貸切バス制度に関する再検討

新「バス事業のあり方検討会」 (2012年10月～13年2月)

- 監査のあり方検討会
- 過労運転防止検討会
- **貸切バス運営・料金制度WG**

→ **「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」**

「回復プランフォローアップ会議」 (2013年10月～)

- 運転者確保・育成に向けた検討会

**運賃・料金適正化は「回復プラン」貸切バス安全性向上の
3本柱の1つ (ビジネス環境適正化・改善)**

貸切バス運賃・料金制度WG

2012年7月開始

- ・ 合理的で実効性ある制度の構築を目指す
 - ・ 貸切バス事業者、旅行業者、関係行政、有識者で構成
 - ・ 実務ベースで議論
 - － 2012年度：全体枠組み
 - － 2013年度：原価調査、詳細な適用方の決定
- ※かなり厳しい議論が展開された
- 2014年4月新制度スタート、2015年4月より本格実施

なぜ貸切バス運賃・料金制度を見直さなければならないのか？

需給調整規制撤廃：競争激化による実勢価格低下

- 安全軽視、労働条件悪化を招く
- 大事故を引き起こすリスクを増大
- 運転者不足の要因にも

参入規制強化？

- － 小規模事業者がハイリスクという客観的根拠なし（むしろ、「5両参入→その後大規模化」がハイリスク）
- － 安全確保策や労働条件改善策でやるべきでは？

監査の厳格化？

- － むろん必要だが、現状の要員では十分できない（それゆえ、方法の合理化を徹底すべき）
- － できたとして、運賃を上げられるか？（現状の市場環境で規制対応コストの価格転嫁ができるか？）

どうすれば守る気になるか？

1. 分かりやすい

- － 計算・説明が簡単

2. 納得できる

- － 計算法や単価などの根拠が明確

3. 守らないと大変なことになる

- － 監査でのチェック
- － 違反なら厳しい処分



2016年1月15日
軽井沢スキーバス事故

軽井沢スキーバス事故は 起こるべくして起こった？

- 原因説明はまだできていない
- 当初、バス事業者も旅行会社も「安全をおろそかにしてはいない」とコメント
- ところが実際は法令違反多数
- 旅行会社は法令に基づく運賃をバス事業者に支払っていなかったことが大きく報道。というか、守る守らない以前に、旅行会社はもとより、運行事業者も制度自体を全く理解していなかった
- 運賃違反が直接の原因ではないにせよ、業界の問題構造を端的に示す事象である

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成28年6月3日） 概要	
平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、再発防止策について徹底的に検討し、総合的な対策をとりまとめ。	
基本思想	
今回のような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、 ○ 国は貸切バスの安全運行に関する遵守事項を強化し、その徹底を図ること。 ○ 国は貸切バス事業者のルール違反を早期に是正させるとともに、不適格者を排除すること。 ○ バス事業者、旅行業者は安全確保を最優先に据え、両業界等は協力・連携してルール遵守の環境整備を推進すること。	
総合的な対策	
(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	① 運転者の技量チェックの強化 ② 運行管理の強化 ③ 車両整備の強化 ④ 事業用設備の強化 ⑤ その他、貸切バス事業の適正化のための各種負担の強化
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	① 違反事項の早期是正と処分の厳格化等 ② 許可更新制の導入等による不適格者の排除 ③ 不適格者の安易な再参入の阻止
(3) 監査等の実効性の向上	① 国の監査・審査業務の見直し ② 事業者団体の自浄作用の強化 ③ 民間指定機関による適正化事業の活用
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	① 実質的な下乗入れ運賃防止等の取引環境の適正化 ② 利用者に対する安全情報の「見える化」 ③ ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	① ガイドラインの策定 ② 導入促進に向けた支援等

民間による貸切バス適正化機関の設置が法制化

一般財団法人
中部貸切バス適正化センター 貸切バス事業の適正化を推進して輸送の安全と利用者の利便を確保します

HOME | 業務のご案内 | 事業者の皆様 | 貸切バスご利用の皆様 | センターの概要



- まずは業界自らが適正化のため巡回指導
- 悪質な業者は国が指導・処分

主な地域公共交通プロデュース活動

- 分かりやすく、使いやすく、そしてお値打ちに -

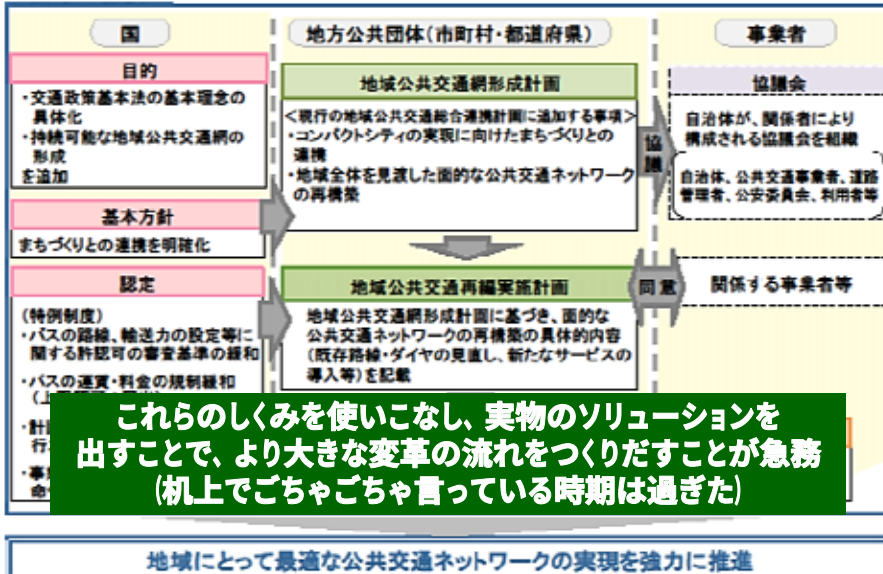
- 情報提供
 - 東海3県（路線図ドットコムへの協力）、岐阜（配布マップ、案内板、停留所掲示、方向幕）、その他地域のバスマップ、配布時刻表、HP
- 住民主導型交通立ち上げ
 - 生活バス四日市・徳島応神（自律型）、松阪（立候補型）
- 鉄道廃止代替交通確保
 - 岐阜600V、神岡、桃花台、屋代
- 鉄道とバスの一体化
 - 明知鉄道
- 生活圏単位での公共交通再編
 - 北設楽郡、南信州
- 路線バスとコミバスの一体化
 - 高山、一宮、稲沢
- 路線バスと船の一体化
 - 鳥羽
- 公営交通の立て直し
 - 名古屋、長崎

◆ こういうことができる人をまったく育ててこなかった

◆ 大学・高专にも、国・自治体にも、ほとんどいないのが現状

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



名古屋大学 加藤博和 18/10/24

56

地域公共交通網形成計画策定状況 (平成30年9月末現在)

改正地域公共交通活性化再生法の施行(2014年11月)以降、2018年9月末までに、431件の地域公共交通網形成計画が策定され、28件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

The table lists the status of regional public transport network formation plans across various prefectures. It includes columns for the prefecture, the number of plans designated by the Minister of Land, Infrastructure, and Transport, and the number of plans approved by the prefectural governor.

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

全国で431件(1741市区町村)

57

岐阜県白川町・東白川村 地域公共交通システム

2018年10月1日スタート

- 路線バス事業者
 - タクシー事業者
 - 住民ボランティア
- がタッグを組んで、高校通学・高齢者移動をカバー (もちろん、どなたでも使えます)



名古屋大学 加藤博和 18/10/24

身近で便利な公共交通を目指して 白川町・東白川村の新しい公共交通がよいスタート

白川町・東白川村では住民のみなさんが安心して暮らすことができるように、日常の移動手段を確保することを目的とする「白川・東白川地域公共交通網形成計画」を策定しました。

策定後、平成30年10月1日から新しい公共交通の仕組みがスタートします。地域・事業者・行政が三位一体となり「作り」「守り」「育てる」仕組みづくりを目指します。



58

統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から**手元の情報端末**を用いて自動的に利用可能な手段・経路を**リアルタイム**で提示し、必要に応じて**配車**してくれるシステム
- MaaS (Mobility as a Service)

導入のメリット

- ✓ 普段利用しない人でも分かりやすい
- ✓ 需要に応じた運行が可能
- ✓ 混載等による効率化が可能 (相乗り等)
- ✓ オペレーターを通さなくてよい (通してもよい)

車両の現在位置が把握できる

ボタン1つで予約・配車可能



実際の活用例

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

59

公共交通事業は「運送業」から 「ライフスタイル提案型産業」へ

- ・ マーケティング・リサーチ
- ・ 顧客満足(CS)
- ・ 商品開発・企画
- ・ 広報宣伝
- ・ モニタリング・改善・PDCA、..

→ サービス業では当たり前の言葉。

しかし、従来の公共交通事業ではあまり聞いたことがない
技術革新・サービス向上とは無縁だったことが不思議

運ぶこと自体に付加価値はない
「公共交通という道具」を使って「ライフスタイル提案」を果敢に行う
コミュニティビジネスに脱皮しないと生き残れない
(「地域に根付いた」事業体であることが付加価値を生み出せる)

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

60

「みんなの思い」で地域公共交通を地域の手に取り戻し、いきいきしたものに変えていこう！

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

これらを全部実現することができる、
「みんなが安心して住み続けられる持続可能な地域」を支える
「みんなが利用したくなる持続可能な公共交通」を
「みんなで守り育てる」体制

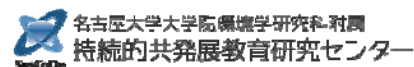
そのために大事なのが「現場起点」(自治体担当者のよりどころ)

- 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、うまく制度を使いこなして「行動」すること

さあ、スタートです！ 現場であなたができることはあります！
体がうずうずするでしょう！ 明日でなく今日から動きませんか！

名古屋大学 加藤博和 18/10/24

61



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](https://www.facebook.com/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>