

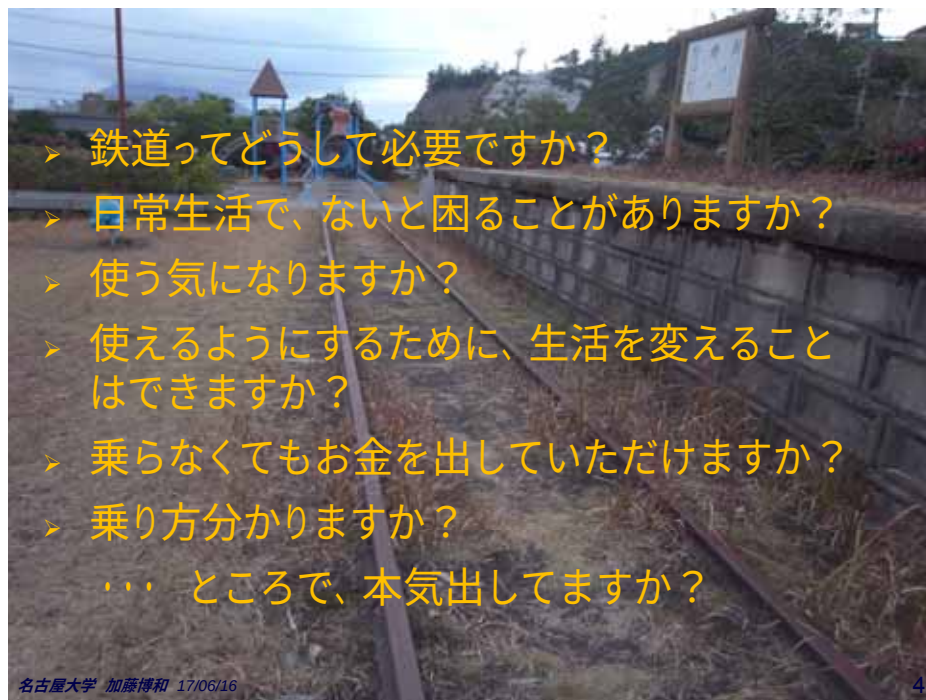


地域の状況や移動ニーズ (生活スタイル)に合わない路線設定

- ◆ 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か？



- 鉄道ってどうして必要ですか？
- 日常生活で、ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- 使えるようにするために、生活を変えることはできますか？
- 乗らなくてもお金を出していただけますか？
- 乗り方分かりますか？
- … ところで、本気出してますか？



百回の陳情より 一回の利用

- ◆ 50年前から分かっている人はいた
- ◆ 誰かに助けてもらってとりあえず残ったとしても、それを活用して地域が活性化しなければ意味はないし、守っていくこともできない
- ◆ 改善されないまま残れば、将来もっと深刻な形で問題が再燃する
- ◆ 当事者意識を持つことが大前提
- ◆ 「使わないけど残せ」はアウトオブ論外！

鉄道は「贅沢な」交通機関

- ◆ 「高速」「定時」「大量」
- ◆ しかし「カネがかかる」「自由度が低い」
 - 利用者が少ない線区には向かない(改善策が限られる)し、費用効率性も低い
- ※公共交通の存在意義を事業採算性で評価してはならない(事業収益以外に、社会に多様な便益をもたらすから)。ただしその大半は地域内に帰着する。
- ◆ カバーできる地域・人が限られる
 - 「ザルの福祉」。鉄道だけでは「おでかけの足」は守れない(地域公共交通網充実の必要性)

「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)

廃止の危機から再生しつつある鉄道の「ツボ」



和歌山電鐵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!?

- ・「動物駅長」や「アテンダント」(えちぜん鉄道) だけでは守れない
- ・なくなったらマジに大変なことになる(実際なった)という共通認識
- ・しかし、生半可では残せないだろうという共通認識
- ・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

(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だし、
他人任せでなく自分たちで守ろうとしたかどうか？



「あるべき」から「やってみせる」へ

- ◆ 自分たちが主体的に考え、取り組んだ方が、
地域に合ったいいものができる(適材適所)
- ◆ そういう前向きな人たちでないと、助ける気にも
なってもらえない

地域公共交通政策に臨む際に とるべき態度は、ここ15年で激変

- ◆ 地域公共交通を国や鉄道・バス会社が管理運営する時代は、収益性低下に伴い終わった(規制緩和による、内部補助<事業者の帳尻合わせ>からの解放)
- ◆ 同時に、法令や補助・支援制度も、「地方分権」を前提とするものに変化してきた
 - その方が、やる気があるところはいいものができる
 - 国ではとても抱えられない。現場から遠くいい案も出せない
 - ほうっておくとジリ貧(何でもそうだが)。今や、自治体・地域・住民・利用者が主役になって動かないと、なくなってしまう(事業者任せでは限界)
- ◆ そのためにも、なぜ公共交通が必要か、なぜ維持しなければならないかを真剣に考え、要領よく体现する必要がある(地域・利用者に何ができるか？)

地域公共交通をJRが担うことの問題

-地域で自己改善のメカニズムが全く働かない-

- ◆ 『モラルハザード』 地域が維持に責任を感じない、あるいは手を出せない
 - そもそも、自治体では手に負えない財政規模、ノウハウ
 - ◆ 内部補助が成り立たないと回らない
 - 新幹線や大都市で乗ってくれるたくさんの人がいるおかげで、ローカル線が維持できるしくみ
 - ◆ ただ、冷静に考えると、その負担ルールは正しいか？
 - 2000年鉄道事業法改正による需給調整規制廃止(規制緩和)で内部補助を否定された(地域が責任を持つ必要)
 - しかしJRは例外(三島会社はそれではもたないので、経営安定基金で経営の独立性を確保しつつ下支え)
- 北海道・・・内部補助が可能となるための収益区間が皆無
ところが、地域は維持に対する主体性が極めて低い
これでは国(すなわち道外)からの支援も正当化しづらい

本日皆さんにお伝えしたいこと

- 地域公共交通は見るものではなく使うものである
- 地域公共交通は「地域の」「地域による」「地域のための」ものである
- 地域みんながチームとなり、心を合わせて取り組む体制が必要である
- 地域公共交通づくりは地域づくりである
- そのような地域公共交通に貢献できる鉄道は鉄道として生き残れるし、貢献できない鉄道を残せば地域公共交通が減じる

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

12

2つの「鉄道神話」

1. 鉄道廃止代替バスは乗客を大きく減らす？

- 単に廃線をぬって走るだけなら減るに決まっている
- 廃線を機に、公共交通網を大きく見直さないとダメ

2. 鉄道が廃止されると地域が衰退する？

- 「自らで鉄道を維持できないような地域だから衰退する」が正解
- 鉄道があってもなくても、衰退する地域は衰退するし、しない地域はしない
- 利用されていないものならなおさら関係ない

結論：鉄道は神棚に飾って拝んでいても全くありがたくない。
地域づくりのための「高級な」道具であり、自ら率先して「守り」「育て」「活かす」もの

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

13

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために



桃花台新交通ピーチライナー
(2006年10月1日廃線)

名鉄岐阜600V線区
(2005年4月1日廃線)



名古屋大学 加藤博和 17/06/16

14

多くの鉄軌道廃止代替バス検討に見る 「役に立たない固定観念」

•鉄軌道存廃問題は、その線区が時代に取り残された結果

•しかし、代替バス化によって乗客が更に減少する例が多い

•これをもって、「鉄道廃止・バス化は公共交通確保の観点から見て失敗であった」「バスではしょせん鉄道の役割をカバーできない」と結論すること自体が噴飯もの

•鉄道存廃論議が、時代から取り残されていた鉄道中心の地域公共交通網をリニューアルするチャンスであることに気付かず、「とにかく鉄道存続」「鉄道代替バス」という固定観念にとらわれ、ニーズとかけ離れた路線網を再設定することこそが本質的問題

•代替バスの路線・ダイヤ設定は、鉄道時代の反省を十分に生かし、各主体の移動ニーズ変化に配慮しつつ、バスの特性（鉄道との違い）を理解した上で行う必要

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

15



線路敷を利用したバス専用道
(通称:BRT) は有効な方策の1つ



しかし廃線後時間が経ってからでないとできないし、カネもかかる

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

16

しかし、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

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

17

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？

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

18



- ・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

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

19



名古屋大学 加藤博和 17/06/16

20

最もやってはいけないこと

=鉄道存続自体を「目的」としてしまうこと

- ◆ 鉄道は高価な、豪華なもの
- ◆ 大量輸送でないと効果が出せない
- ◆ 需要が少ないのであれば、他の方法で安く提供可
(だから、国の補助対象外)
- ◆ しかし、存続が目的となってしまうと、これらのことをすべて忘れてしまう
- ◆ その典型が「イベント頼み」「乗って残そう運動」
- ◆ 地域の生活に根ざしたものでなければ到底持続できない
(観光は水物)

→ 本当に、地域を、公共交通を、それに頼る人々の生活を大事に思うなら、これからが本番！

万が一廃止決定となったとしても、それでやる気がなくなるなどもってのほか！

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

21

キーワードは・・・



名古屋大学 加藤博和 17/06/16

22

公共交通活性化・再生の5カ条

～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
 - ◆ 地域でどのようなおでかけサービスの供給が可能かを洗い出す
 - ◆ 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・自律型への脱皮
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
 - ◆ 失敗を恐れるのではなく、対応を間違えないこと

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

23

JR北海道の路線を考える際の留意点

以下の両者をごちゃごちゃにせず吟味すべき

◆ 幹線輸送(旅客・貨物)

- ◆ どちらかというと道・国が主体となる話題(トップダウン)
- ◆ 対: 高速道路(バス)・航空機

◆ ローカル輸送(旅客)

- ◆ どちらかというと市町村が主体となる話題(ボトムアップ)
- ◆ 対: バス・乗合タクシー・オンデマンド交通

→ こういった整理の中で、上下分離・公有民営など(すなわち役割分担)の議論も可能となる

幹線としての重要性を追求するなら・・

- ◆ 他モードに比べた優位性を確保するためには、いまの速度ではダメ。最高速度200km/hを視野に(線形改良・重軌条化・踏切除却・信号システム置換・高性能車両導入など)
 - これは大規模投資が伴う
 - 中途半端になったことでいまの苦境を招いた
- ◆ 利用僅少区間では主要駅のみ残して普通列車を廃止。地域輸送はバス等に任せ、駅の結節点・拠点化を推進

→ (貨物も走る)新幹線に近づく必要

地域公共交通づくりは 「まちづくり・むらおこし」の入門編

地域公共交通は、沿線の限られた地域に大部分の便益をもたらすそれ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が最も重要
(「それを走らせること」自身を目的とすべきではない)
- 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はいけない。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」
「鉄道を活かしていく」とは、まさにこういうこと(文化！)
- 「お願い」しているヒマがあったら、「自分で」やってみたらどうか

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

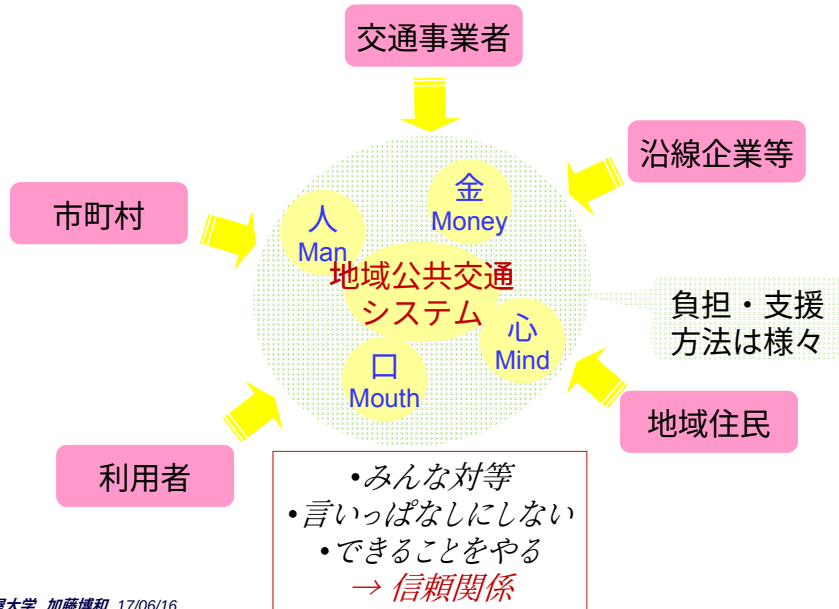


Photo M. Fukumoto

- ・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
公共交通づくりを越え、「まちづくり」「ひとづくり」へ

地域みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



地域公共交通活性化協議会(法定協議会) (活性化再生法6条)

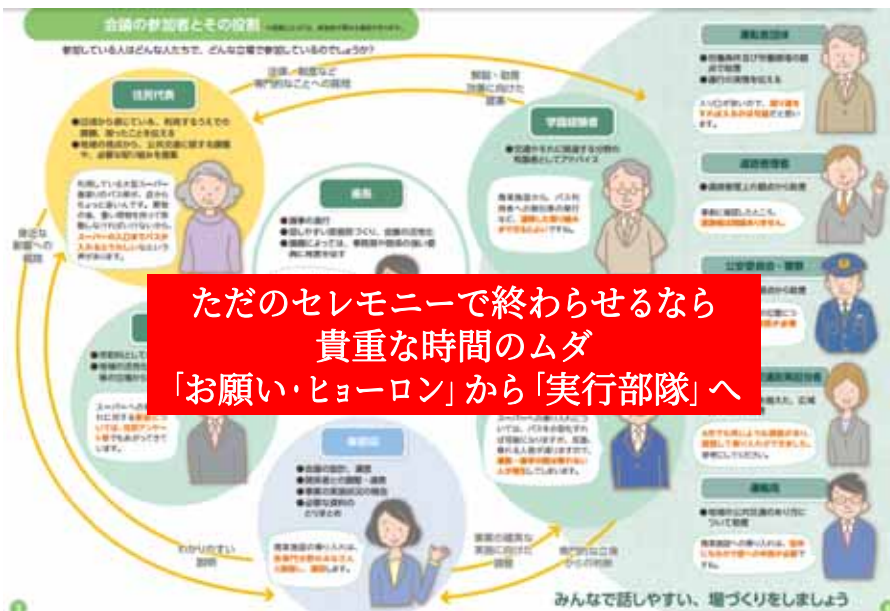
「ステークホルダー(利害関係者)会議」

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- ◆ 関係者が一堂に会する
- ◆ 目的を共有する
- ◆ どう実現するかを遠慮せず議論する
- ◆ 決まったらみんなで協力してどんどんやる

→ 協議会を経て決めたこと(目標、各メンバーがやること、やり方、見直し方)が書かれているのが「地域公共交通網形成計画<網計画>」

※鉄道「上下分離」のための「セレモニー会議」と誤解している人が多いのが嘆かわしい、そもそも「上下分離」は会計操作

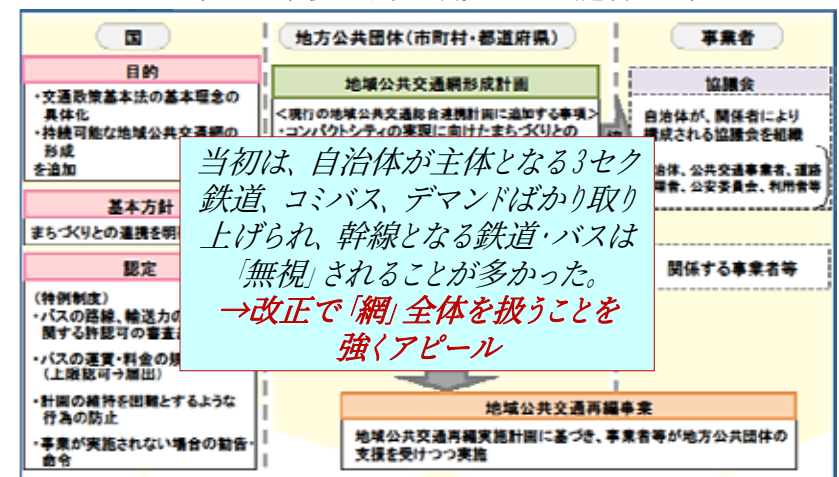


中部運輸局リーフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」

https://www.twb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

「地域公共交通活性化・再生法」

2007年10月施行、2014年11月(中規模の)改正法施行
いずれも衆参全会一致。まもなく施行10年



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

-改正前の取組の不十分な点を踏まえて-

1. **地域戦略との一体性**
→ 役に立たないものを「残せ」と言うのはなし
2. **総合的なネットワーク形成**
→ 鉄道単体だけで考えない
3. **多様なモードの組み合わせ**
→ 適材適所の交通機関を導入し、互いに結びつける
4. **広域性**
→ 単独市町村で検討するのは必要だが不十分
5. **住民等関係者の連携**
→ 地域全体で熟議し、必要なことに連携して取り組む
6. **数値化した目標設定と評価**
→ あることでどんな効果があるか科学的・客観的に評価



JR、若桜鉄道<輸送密度500人台>、バス(日本交通・日ノ丸自動車・町村営)、タクシー、公共交通空白地有償運送
従来は全くバラバラ

→ 「まとまり」「つながる」網づくり



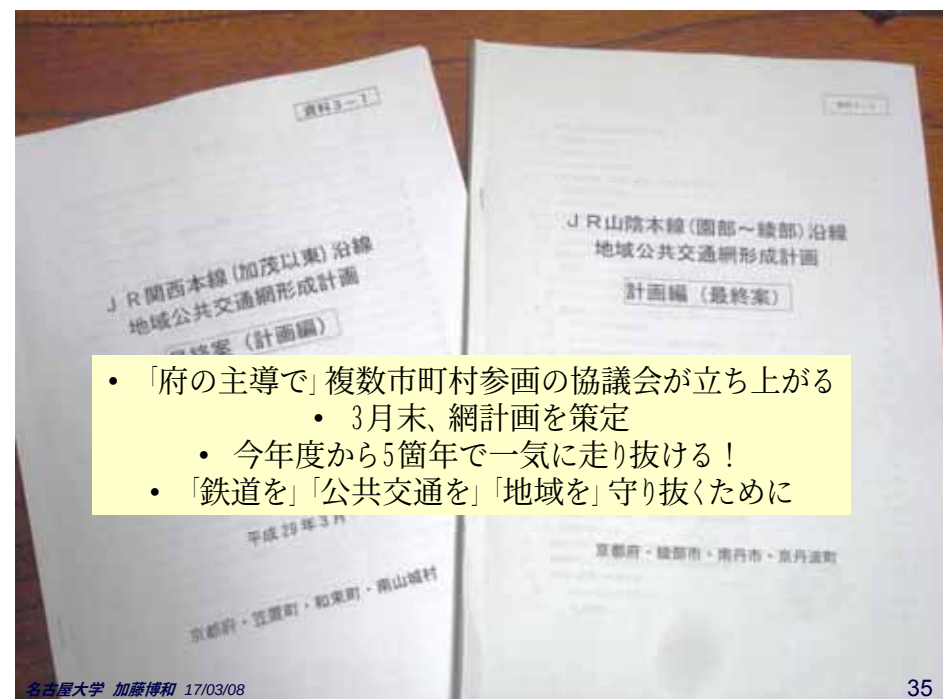
「歴史的和解！」あれだけ仲が悪かった人たちが、話ができるようになって、心を合わせて、地域のくらしを支える「おでかけ」手段を死守！

→ これこそ「地方創生」の芽生えではないのか？

◆ 地域公共交通政策の「憲法」

- ◆ この計画をつくらなくて、場当たり的でない政策ができるのか？
- ◆ 必要な地域公共交通サービスを提供する「網」を明らかにし、その実現策を示すもの
- ◆ コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、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
- ◆ 目的と評価指標を明確に。スケジュールをきちんと書く(自分たちがどのようにPDCAを進めていくかを具体的に)
- ◆ 関係者(全委員)がそれぞれ「何をやり」どう「連携」するか、地域の状況や計画の目的に則し「具体的に」書かれるべき
- ◆ 網計画をつくり実行していく組織が「協議会」

鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね？
これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが…



- ・「府の主導で」複数市町村参画の協議会が立ち上がる
 - ・ 3月末、網計画を策定
 - ・ 今年度から5箇年で一気に走り抜ける！
- ・ 「鉄道を」「公共交通を」「地域を」守り抜くために



持続可能な地域公共交通網形成に関する 努力義務(活性化再生法4条)

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

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

37

楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる

「おでかけ」しやすくすることは、
地域をいきいきわくわくにするための方法の1つ
それには「乗って楽しい」「降りても楽しい」が必要

- ◆ **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
- それを提供することで、QOL(Quality Of Life)を向上し、地域の豊かさを増進させるサービスを提供するのが公共交通網の存在意義
- そういう公共交通網をつくるためには、地域の様々な主体が「一所懸命」に取り組まなければならない
- その取り組み自体が、地域を盛り上げる原動力に
- ◆ つまり、地域公共交通を頑張ることで、地域をよくできる
- ◆ この大事なことを他人任せにしているようでは、地域をよくできるわけがないし、だれも助けてくれない

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

38

時間が全くない中で・・・

- ◆ 10路線13区間！ 1,237km！ 同時多発！
- ◆ JR西・東は1路線ずつ順番に廃線しているが、JR北にその余裕はない(2020年度末までに手元資金枯渇見込み)
- ◆ 多くの例では、廃線が固まると線路・車両メンテナンスをあまりしなくなる(→ 存続が決定してもその後が大変)

残す意味があるかどうか？
残せる力が地域にあるか？
残すならどう残すか？
残さないならどう代替するか？
どう「急いで熟議」「急いで行動」するか？

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

39

みなさんに今ぜひお願いしたいこと

皆さん自身が「地域のおでかけの足」を我が事と
とらえ、それを提供する地域公共交通システムを
(残すためでなく)活かす活動に「現場で」参画しよう！

- ◆「地域の」「地域による」「地域のための」移動手段を自分
たちで「つくり」「守り」「育て」ていこう！
- ◆ 分かりやすく気軽に使えるものにしよう！
- ◆ 人(住民・観光客)を呼び込もう！
- ◆ 手段やしきたり、昔話にこだわらず、目的にこだわろう！
- ◆ 「人」「金」「心」「口」のうちムリせず出せるものを出そう！
- ◆ どうすれば使い倒せるかを考え、何でもやってみよう！
- ◆ 公共交通を、地域のことを考えるきっかけにしよう！

それによって、おでかけが楽しくなり、いい地域になります！

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

40

今ならまだ間に合います！

北海道の皆様が、鉄道網を自らの手に
取り戻し、自らが考え、取捨選択し、活
かすことで、地域の役に立つ公共交通
網を再生させること、その中で、必要な
鉄道が残り活かされ、持続可能な地域
をしっかりと支えるありがたい存在にして
いくことはきっとできます。

もちろん、私も支援します！

名古屋大学 加藤博和 17/06/16

41

加藤博和

検索

URL:

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

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

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応
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！

(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>