

人口減少・超高齢化を のりこえる力強い 地域公共交通づくり

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
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
(一社)中部貸切バス適正化センター会長
加藤博和



百回の陳情より 一回の利用

(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
→将来もっと深刻な形で問題が再燃する
→当事者意識が大事
「まず自分から行動する」

1

みんな勝手なことばかり言っていたのが 負のスパイラルを止められなかった原因

- ・利用者「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…」
- それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり
- 互いに話し合って取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

解決策1: ITによるコミュニケーション
解決策2: 地域コミュニティ

「普通の路線バス」だってみんなで頑張ればよくできる 豊鉄バス レイクタウン線

(愛知県豊橋市)



- ・豊橋鉄道大清水駅(終日15分ヘッド)から南に2~3kmの住宅団地。坂はない
- ・自動車メーカー社員・家族が主に居住
- ・利用者減のため存続困難に
- ・地域でバス存続運動が盛り上がり、定期券・回数券集団購入(自治会の補助)や利用促進の取組
- ・事業者も路線見直し(さらに南のレイクヒルズに乗り入れ、駅北のショッピングセンター<豊橋南プラザ>に昼間帯乗り入れ、団地内フリー乗降)など
- ・市はこれら活動をバックアップする一方、補助打ち切り基準(最低乗車数)を設定しプレッシャー(トリガー方式)
- ・危機に陥って10年近く経つが現在も存続

「あるべき」から「ありがたい」へ

- ・ 鉄道が廃線になると沿線が衰退する
 - ・ オンデマンド交通や自家用車ライドシェアはバスより安く利用者にとっても便利なはずだ
 - ・ なぜあちらの地域にはバスが走っているのにうちの地域にないはけしからん
- こういう「シーズありき」の発想はすべて『論外』
- 多くの場合、地域公共交通が減びる主な原因
- ・ 公共交通は「手段」。目的あつての「手段」。なぜその公共交通が必要ですか？
 - ・ 乗っていただき、ありがたがっていただける公共交通をつくり出す、そのためにどんな「手段」が有効かを「現場・利用者起点」で吟味し設定する、というプロセスが大事
- ※「ありがたい」とは「あることが難しい」こと

ようこそ、地域公共交通政策の世界へ！ ご愁傷様ですが(笑)、頑張りましょう！

- ・ 大都市部など一部を除けば、ここ40数年ずっと衰退
 - ・ 近年、必要と言われるようになったが、いい特効薬も処方箋もまだない
 - ・ 一方、**地域公共交通政策は地方分権がかなり進んだ**。「国の需給調整規制の下で交通事業者が担う」体制が終わって15年近くもたった
 - ・ 自治体が主体となることが求められているが、その体制や対応は**ピンキリ**。**自治体間格差は開くばかり**
 - ・ しかし、遅れているところも挽回可能(下克上あり)
 - ・ そして、実は、**地域活性化を考える「カギ」ともなる**
- **皆さんが頑張っとうまくやれば改善可能！**
「ツボ:正しい認識と態度」を知ることが必要

「地域公共交通」の大半は「自称」 そして、2つの「バイ」

- ・ ショーバイ(商売)路線
 - 「採算性」が大事
 - **事業者路線(補助路線含む)の多くはこれ**
 - **タクシー事業は典型**
 - ・ アリバイ路線
 - 「あること」が大事
 - **自治体路線(コミュニティバス)の多くはこれ**
 - **デマンド交通は典型**
- **本当の「地域公共交通」=「地域や利用者にありがたがっていただける公共交通」はどうすればつくり出せるか？**
- 事業者主導で自治体が補助する自主運行バスでも、自治体主導で事業者が受託運行するコミバスでもない、**対等の立場でいっしょになって走らせる路線(パートナーシップ、協働)**
- **みんなが乗り合うことで効率的(お値打ち)になる。流れをつくり出す。そして楽しくなる**

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

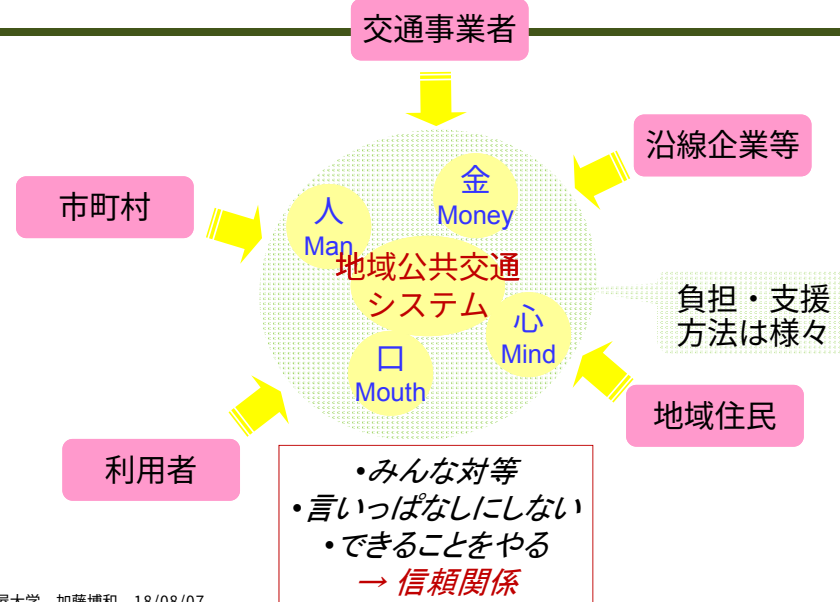
これこそが、
ホンモノのコミュニティバス
(自治体バスとコミバスは全く違う)



- ・ 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、現在は200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

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 18/08/07

8

「一所懸命」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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

9

「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
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

10

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

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)、「神戸」18年7月
- ◆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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

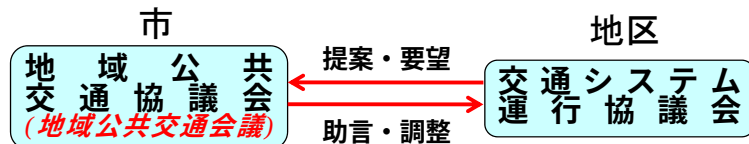
11

地域公共交通コーディネートの仕組例

-三重県松阪市（1市4町新設合併）：「立候補」方式-

過去：要望型

- ①地区：公共交通を走らせてほしい・・・陳情・要望
- ②責任・費用負担：行政頼み・・・補助金ありき
- ③企画・運営：行政主導・・・住民・利用者はクレイマー



現在：参画型（協働事業）

- ①地区：公共交通を走らせたい・・・企画書作成、参画者（沿線住民＋企業・病院等）の自主的組織化
- ②責任・費用負担：地区も分担・・・利用者（運賃）＋地区（協賛金・運営協力等）＋行政（コーディネート、サポート）
- ③企画・運営：地区と行政が相談して決める・・・市全体の地域交通戦略に照らして調整し、認証

地域住民と自治体の協働で成立した、9人乗りの「半」デマンド乗合サービス

松阪市機殿・朝見地区コミュニティバス

（事業主体：松阪市、運行主体：三交タクシー）2008.7.14運行開始



Photo 松阪市役所



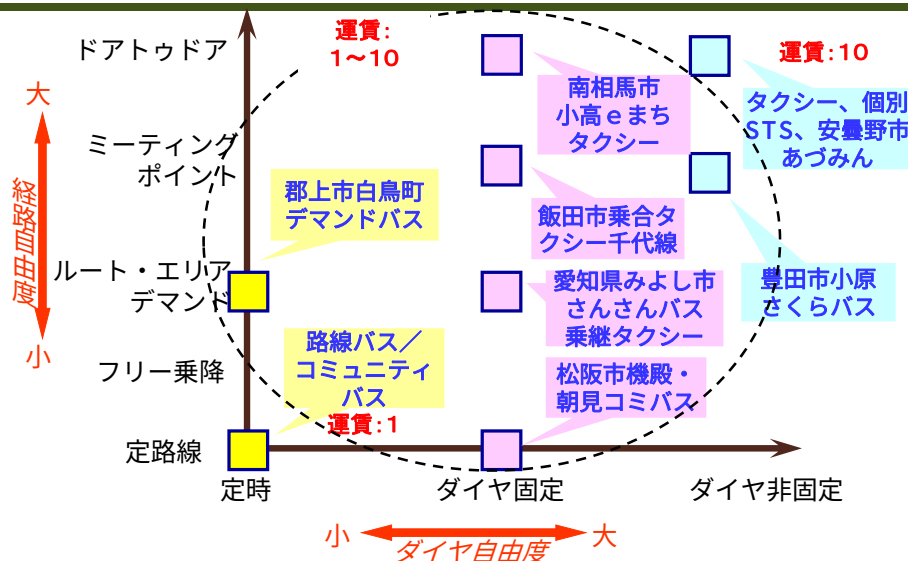
- ・地区の運行協議会
：ルート・ダイヤ等
検討、
利用促進活動
- ・市：費用負担

・田園の中に数十戸単位の集落が十数カ所バラバラに点在。しかも、集落内の道路は狭く通り抜け不可

・地区と市との話し合いの結果、定時定路線とデマンドを組み合わせた運行とする
（定時定路線部分はなるべくまっすぐ走り、デマンド部分はそこから飛び出した部分を運行）

「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-



まちづくり/おこしに貢献できる

「おでかけ」ネットワーク

= 「地域公共交通網形成」

- ・地域内：だれでも安心して暮らせる地域

「生活」支援・・・地域主導？

クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ（通学・通院・買物等）移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
→「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

- ・地域間：だれでも楽しくお越しいただける地域

「交流」支援・・・自治体主導？

来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス
→「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「欠損補助」「委託運行」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
- 「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(調整・意識共有の「場」づくり)

・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

これこそ「地域公共交通網形成計画」(後述)に書くこと

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

16

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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

17

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」

地域公共交通会議

- 【主宰者】
市区町村(複数市区町村共同、都道府県も可)
- 【構成員】
市区町村、住民代表、利用者代表、都道府県、地方運輸局(又は支局)、
旅客自動車運送事業者(又はその団体)、一般乗合旅客自動車運送事業に
係る労働組合の代表者、道路管理者、都道府県警察、学識経験者 等
(地域の実情に応じて)
(※事業によって構成員を変更して分科会形式とすることも可)
- 【目的】
・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(市町村運営バスの
の必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、
例えば地域の交通計画を策定
・輸送の安全、旅客の利便の確保方策等を説明(地方運輸局において審査)

- 事業者へ委託する
こととなった場合
- 事業者によること
が困難な場合

つまり、地域公共交通会議は、
一般路線バスも含めて
ホンモノのコミュニティバスへと
進化させるための作戦会議
→さらに活性化再生法の協議会
は全モードに拡大

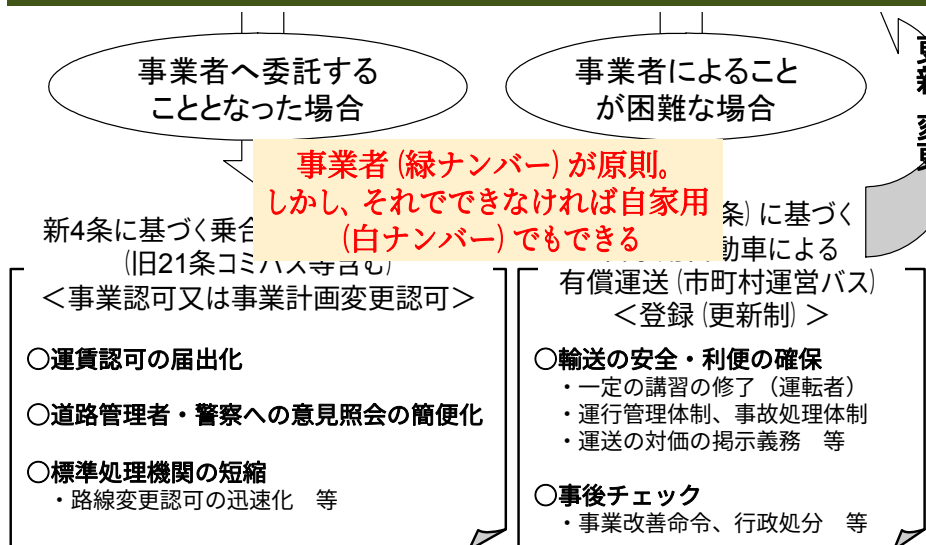
「市町村の公共交通を 市町村が自ら決める」 ための場(特区)

- ・ 地域として必要な路線(乗合バス)の変更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・車両など)
- ・ 通常の乗合事業ではできない「オンデマンド運行(区域運行・路線不定期運行)」「タクシー車両利用」も可能に
- ・ しかし一番大切なのは…
「一般乗合路線なら何でも認定できる」こと(法的には一般路線とコミバスで何ら差はない)

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

18

限られた地域資源をいかし「おでかけ」 確保のため、できる人ができることをやる



名古屋大学 加藤博和 18/08/07

19



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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

20

ライドシェアと自動運転は不可分

- ITによって、買い手と売り手が直接結ばれるようになった(こうなると**ポータルサイトの力は絶大**)
- 空車の活用も容易に
→ 自家用車(実車率は10%以下)ライドシェアが有効
- しかし、商品が交通だと、売り手が制約されてしまう(許認可、運転手が必要)
- 自動運転になればこの限定が外れる(ニーズ指向へ)
- よって、自動運転とライドシェアは相性がよい(コンテナやパレットと同じく、共有化へ)

✓ **ただし、自動運転の一般化は少なくとも20年先**

→ **それまでは運転手は必要**

✓ **中大量輸送機関もなくなる(輸送力が足りないから)**

→ (共有化・半ば公共交通化した)クルマとどう結びつけていくか？

→ **中大量輸送機関をどのように運行するか？**

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

21

「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)

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

22

(クルマがなくても)「おでかけ」できること 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てこそ存在し続けられる

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

23

27

地域公共交通が「健幸」を実現！？ 「健康」＋「幸福」

- ・ 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
 - ・ 自動運転の一般化は2030年代以降
- ・ 安心して免許返納できる、運転できなくても暮らしていける社会づくりが急務

- ・ 高齢化社会における公共交通の役割(クロスセクター効果の1つであるという仮説)
- ・ お年寄りになっても心身が弱らないようにする(予防)
- ・ 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる(緩和)

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じと思えばよい

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

そもそも、公共交通は「赤字」が世界の常識

- －「路線バスを運行するために、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
(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」とする
(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

地方部における地域公共交通網形成は？

- ・ 地域の軸となり、コンパクト市街地をつくりだせる幹線(鉄道・地域間幹線バス・航路)の充実、そのための広域連携が重要
 - 多くは長年、進歩がないまま来てしまった。今後は「試行錯誤」の輪の中に入れてカイゼンを図らなければならない(ローカル鉄道活性化にもこの文脈が必要)
- ・ それ以外の路線(フィーダー)は「集約地区での」(単なる乗換点でなく、そこ自体が「降りても楽しい」)幹線との結節によって集約の推進力と効率的な利用拡大に資する
- ・ なお、撤退地域は高齢者等弱者が残される可能性が高く、シビルミニマムの公共交通(オンデマンド等?)が担保される必要

試行錯誤を続け、幹線路線バス＋フィーダーデマンド交通へ

岐阜県輪之内町



・2003年4月:路線バスでアクセス不便だった近隣市(大垣・羽島)への路線を新設

- ・ 国県補助を活用(地域間幹線)
- ・ 両系統は乗継可能なダイヤ

・2007年11月:他自治体と共同で維持してきた旧21条バスの廃止に伴い、コミバスの町内路線を新設

- ・ 地域公共交通会議を活用
- ・ 幹線系統と連携

・2010年10月:町内路線を再編し、町コミュニティバス2路線を運行開始。1路線は安八町・海津市平田に乗り入れ

- ・ 町外の集客施設へアクセス

・2015年1月:町コミュニティバス町内線を廃止し、デマンドバスに変更

- ・ 羽島方面、安八・海津方面も昼間はデマンド化

**ポイントは「メリハリ」と結節！
幹線・支線の分化と階層ネットワーク
（ただし好例は僅少。慎重に！）**

幹線:「軸」
流れをつくり出す

定時性
速達性
大きな輸送力
駅・停留所の拠点性

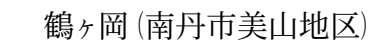
鉄道、LRT
BRT、幹線バス

支線:「面」
全体をカバーする

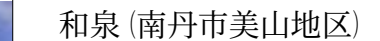
時間・経路の柔軟性
少量多頻度
簡潔性と連結性の両立

支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

- ・ 結節点(拠点)整備
- ・ ダイヤ・運賃・案内のシームレス化



停留所で待つことができ、近くに地域拠点施設もある
(接続ダイヤにならないならこのような施設は必須)



宮脇 (南丹市美山地区)



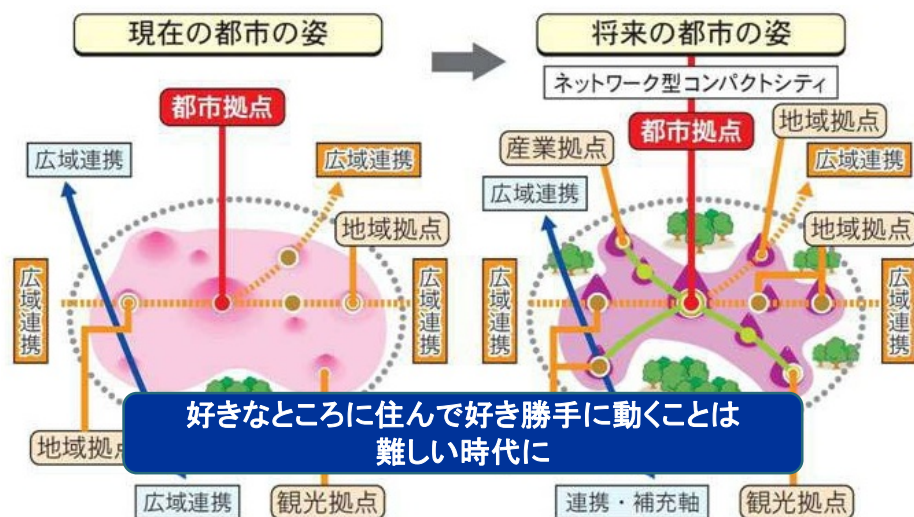
- スムーズに乗り継げるのが結節点にとって最も大事
- 究極は、バス同士が扉を接して乗り継げ、運賃も通しであること
- つまり、結節点にとって大事なのは、ハコモロよりダイヤ・運賃・案内のシームレス化



「小さな拠点」と公共交通はセット



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



名古屋大学 加藤博和 18/08/07

36

日本の都市は 「ダイエット」「シェイプアップ」が必要

人口増加期：「だらしない拡散」

スクラップ＆ビルド(使い捨て)
都市域の無秩序な拡大
土地利用の無駄使い
→ 持続不能社会

人口減少期：「かしこい凝集」

各地域の身の丈に合った空間形成
土地利用の最適効果の発揮
→ 持続性社会へ

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

37

改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行

〇立地適正化計画の作成

- ・市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関する施設の立地の適正化に関する計画(「立地適正化計画」)を作成することができる。
- ・立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - ・居住誘導区域(居住を誘導すべき区域)及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - ・都市機能誘導区域(居住に関する施設の立地を誘導すべき区域)及び市町村が講ずべき施策等

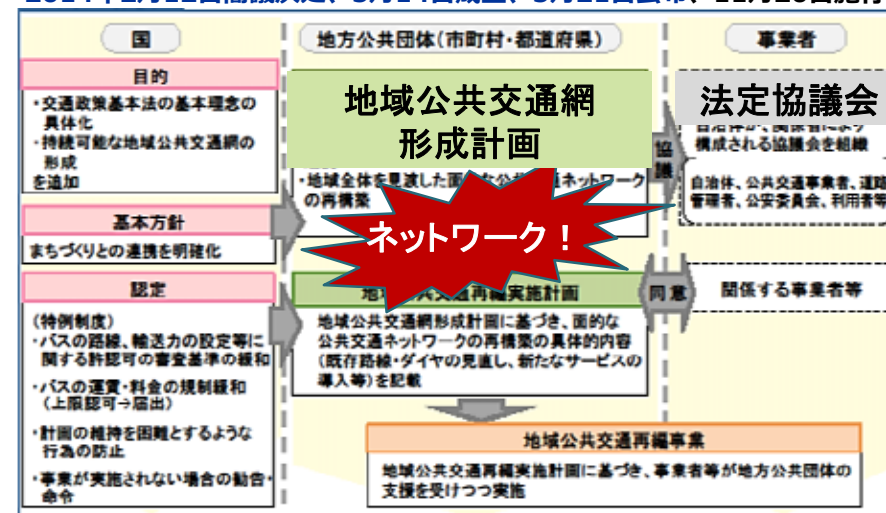


名古屋大学 加藤博和 18/08/07

38

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



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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

39

地域公共交通網形成計画策定状況（平成30年6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6月末までに、**422件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**23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

再編実施計画について、
・前に認定を受けた路線
・策定目的のある路線

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

数は多くレベルも上がってきたが、
相変わらずひどい内容も散見される 40

地域公共交通網形成計画（活性化再生法5条） っていつつくるの？ 今でしょ！

- 地域公共交通政策の「憲法」
 - － これをつくらないで、場当たりのでない地域公共交通政策ができるのか？
住民や首長・議員・他部局に公共交通の必要性を訴えられるのか？
 - － 地域にとって必要な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
 - － よって、コミバス・デマンド・3セク鉄道だけでなく、一般の路線バス・鉄道・タクシー・（自家用有償運送）を包括した計画として策定すべき（すべて再編しなければならないという意味ではない）
- 「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（だから会計がある）
 - － 諮問機関ではなく実施本部
 - － 計画で「戦略」「役割分担」「PDCA」を明記 → 目的と評価指標も明確に
 - － 関係者（全委員＋α）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（つまり、具体の各取組の実施主体に委員全員の名前がある）

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

41

金と労力をかけただけの価値がある 計画（進め方マニュアル）をつくりませんか？

- 単に書いただけなら時間とカネと紙のムダ
 - 要は、利用者・住民に喜んでいただける、地域の価値を高めることができる公共交通が実現できればいい。それに寄与してこそ計画をつくる意味がある
 - ミッションを簡潔・明瞭に（調査結果などを本文に長々と書くべきでない。概要版がむしろ重要）
 - 今後の検討事項リストではなく検討結果としての施策の中身を書く。（今後の検討事項を書いてあるだけなら、計画策定してはいけない！ よって「検討」はNGワード）
 - だれが読むのかを意識する（地域の人たちが読めて納得でき行動できる）
 - 担当者の「遺言」（政策の継続性）。これを見たら新入りでも担当ができるよう、後々までマニュアルとして使えるものに
 - 実施スケジュールと評価・見直プロセスを具体的に書く。ただPDCAサイクルの絵が示されていても何をしたらよいかさっぱり分らない
- 以上がもしできていないなら、実行計画をきちんとつくるか、具体の検討を行った上で網形成計画の改定を行うこと！

（これは、コンサル任せでなく事務局が書かないといけないこと！）

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

42

改正地域公共交通活性化・再生法の キーワード（活性化・再生の基本方針）

-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」「走らせろ」はなし
2. 総合的なネットワーク形成
→ コミバス・デマンド・三セク鉄道だけで考えない
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
→ 単独市町村での検討は必要だがそれだけでは不十分
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

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

43

鉄道・地域間幹線バスでは 都道府県の関わりも重要

1. 鉄道網の維持改善と、地域間幹線バス網計画（鉄道網の補完、高校・総合病院への足の確保など）
2. 各地域での一体的な路線網維持・再編（市町村界での分断を防ぐ）
3. 市町村の計画策定の支援、相互調整

- ・ 市町村でできないことをやる
- ・ 広域での公共交通の品質確保に努める



鳥取県東部地域公共交通網形成計画（法定計画、2017.3策定）

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、地域の暮らしを支える「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？



公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザインを通じた「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

→ そのために「サービスとしてのモビリティ」(MaaS)発想が必要

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

48

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

統合型予約配車システムのメリット

- 航空機・新幹線からタクシー、カー・サイクルシェアまで一括で検索でき、必要に応じて予約でき、決済もできるしくみ
 - それによって、運行効率改善(稼働率・実車率向上)、安全性担保(リアルタイム運行管理)、利用者の運行情報アクセス性向上(顧客の拡大)の三位一体が期待できる
 - 検索から分かる「利用者の要望」を活用した公共交通網見直しもスピード感を持って進められる
- システムができるまでもやれることはたくさんある(情報提供の一括化、乗継利便性の向上など。そのためにも各路線・サービスのオープンデータ化が必須)

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

49

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
 - ◆ パラバラではダメ。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

50

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

「地域の」「地域による」「地域のための」

公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

テスト必出事項、網形成計画に書かれていないといけない

- 1. 目的の明確化**
 - ◆ 地域の課題に即した「おでかけの足」を考える
 - 2. 適材適所**
 - ◆ 身の丈に合ったオーダーメイドなものを
 - 3. 一所懸命**
 - ◆ みんなが方向性を共有し役割分担して実働
 - 4. 組織化**
 - ◆ 地域の様々な活動と同期
 - 5. カイゼン**
 - ◆ まずやってみる。そして常に気につけ、磨き上げる
- そして、「現場・利用者起点！」**
 答えは現場にあり、現場にしかない
 それによって、地域みんなで公共交通網をよりよいものとし、地域の魂を吹き込んでいこう！

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

51

「バスは会議室でなく現場を走っている」

「百回の陳情より一回の利用」 「百聞は一乗にしかず」

- とにかく、**自分のお金で乗り、自分の目で見、自分の肌で感じる**ことなしに議論は始められない
- 公共交通に正解はない。教科書も存在しない。頼んでもやってもらえない。ましてや講演で教えてもらえたら大間違い
- **正解は地域のみんなでつくり、全国に発信するもの**
(国の制度や著名な成功事例は、半分合っているが半分間違っていると思うくらいがよい)

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 18/08/07

52

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>