

追加コメント — 総評にかえて —

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
加藤博和

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)
むしろ、まとまっていた方が費用対効果が高い
- 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」

「乗り合える」コミュニティ交通づくりは 「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作り出すかが最も重要
(「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」**
- **都市計画ではできない試行錯誤を、「インフラを伴わない公共交通」で行うことができる。そしてそれを「地域のみんなで行う」ことが非常に重要である** <自治体にとって今後「ど真ん中」の政策>

「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・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動。
 - 一方、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？**

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

- 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

やたら有名で視察・報道も多いが・・・



世界的にメジャーな予約配車システムを日本で初導入した公共交通空白地有償運送

スマホ予約・クレカ決済のみであったが、現在は電話予約・現金払いも可能！（言い換えると、適材適所ではなかった！）



NPOの皆様のご苦労には頭が下がるが、この種の活動自体は全国各地で先行的取組が従来から多数ある（のにどうしてみなそんなに注目するのか？）

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

56

なぜ「とびぬけてすごいわけでもない」ものが話題になるのか？

- 地域がそれぞれの「尊い」（新しい、ではない）取組を発信していない（実際問題、する必要もない）
- マスコミ・識者の情報収集のアンテナが低い（あるいは、ニュースバリューが低いと感じる）
- 皆さん、公共交通のツボ（要点、何が大事か）を全然分かっていない（まともに勉強しないで議論しても的外れ）
 - 「地域の足を確保すること」の上位目的は何で、そのためにどのような戦略・戦術が必要か、からスタートする必要がある！
 - そのためにも、「地域の足」を論じるなら、「ホンモノの現場を見て」「話をして」「最新の制度・技術を勉強して」いただきたい

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

57

公共交通空白地有償運送（旧：過疎地有償運送）の実例 - 「公共交通空白地（旧：過疎地）」とは、タクシー・バス事業者が（補助を出しても）相手にしてくれない地域のこと -

- 飛騨市河合町・宮川町「ポニーカー」（北飛騨商工会）：クルマを持つ住民がボランティア運転手となるタクシー的輸送を担う（運転手の高齢化が懸念）
- 富山県氷見市「ますがた」（NPO法人八代地域活性化協議会）：マイクロバスによる乗合運行。市中心部へ直行（会員制だが収支が読める利点）
- 神戸市北区「淡河（おうご）ゾーンバス」（NPO法人上野丘さつき家族会）：地区の福祉施設車両の問合利用。昼の通院・買物・行事便と夜の路線バス接続帰宅便
- 静岡市葵区清沢地域「やまびこ号」（NPO法人フロンティア清沢）：乗用車で路線バスフィーダー・デマンド輸送
- 浜松市天竜区佐久間町「NPOタクシー」（NPO法人がんばらまいか佐久間）：全町NPOによるタクシー的輸送

やむにやまねずの活動を、公共交通たるタクシー・バス事業者が相手にしなかったり、時には妨害するというのはどうなのか？
だから自家用車ライドシェアが出てくるのではないが

一方、ボランティア有償運送の活動はかなり厳しい状況に陥っている（上記2箇所の×は最近廃止になった）。いよいよ事業者とのコラボが必要

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

58

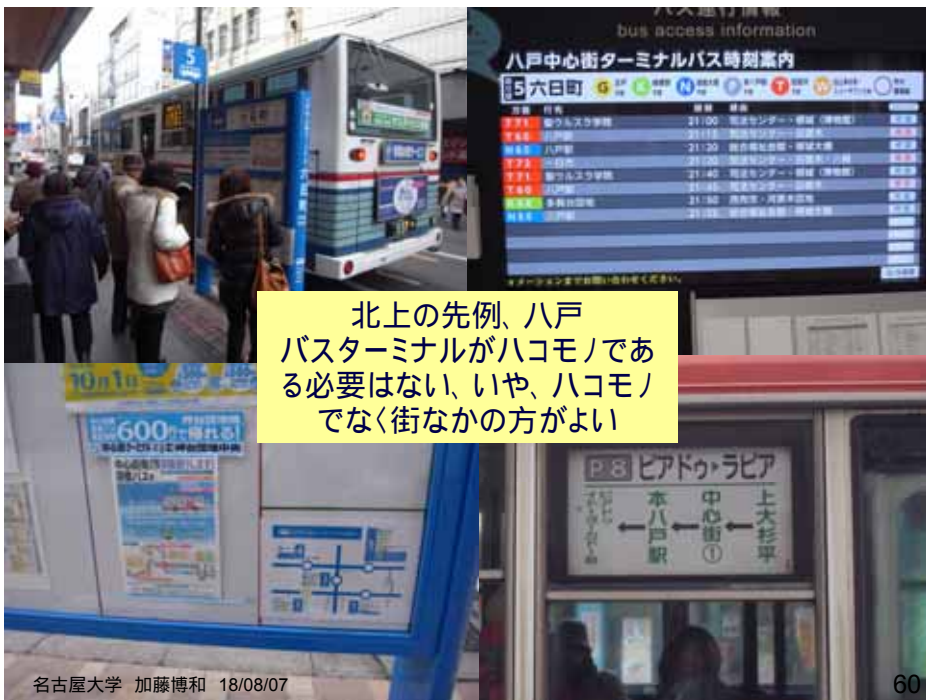
公共交通事業は「運送業」から、おでかけデザインを通じた「ライフスタイル提案型産業」へ

- 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**

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

59



北上先の例、八戸バスターミナルがハコモノである必要はない、いや、ハコモノでなく街なかの方がよい

名古屋大学 加藤博和 18/08/07



複雑な路線も分かりやすく見せることはできる 61

名古屋大学 加藤博和 18/08/07



「魅せる化」
これを見て、いろんなところに行きたいと思わせるラインアップになっているか？ それを体系的に訴えかけているか？

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

市街地・小地域・端末における低速交通の可能性
~Green Slow Mobility 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ラストワンマイル運行実験(フィーダー)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、車内と車外の間で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)

フィーダー・歩行支援として地域公共交通網を補完できる地域で支えるスキームが好適
電動・中山間地でのガソリンスタンド撤退にも対応。自動運転とも好相性

名古屋大学 加藤博和 18/08/07

□ 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。

▶ 自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、「サービスの「かけもち」を可能とする。

| 現状 | 活用内滑化案 | |
|---|--|---|
| <p>【乗合バス】</p>  <p>350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第82条)</p> | <p>【乗合バス】</p>  <p>350kg以上の荷物を運ぶことが可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不備</p> | <p>【タクシー】</p>  <p>荷物を運ぶことが可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> |
| <p>【貸切バス・タクシー】</p> <p>旅客運送に特化</p> <p>【トラック】</p> <p>貨物運送に特化</p> | <p>【貸切バス】</p>  <p>荷物を運ぶことが可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> | <p>【トラック】</p>  <p>人を運ぶことが可能とする (旅客自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> |
| <p>【自家用有償旅客運送者】</p> | <p>自家用有償旅客運送者が自家用自動車に350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第78条第3号の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> | |

(過疎地域前提だが) ついにこんなことができる時代に

京丹後市 E V 乗合タクシー

(注: これはバスです)



平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型 通称「丹タク」 EV乗合タクシー

この宅の玄関先から病院、駅、スーパーへ、EV乗合タクシーに停泊所はありませんので、対象地域内ならどこへでも、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

運行日時 年中無休・予約制 (平日は15分単位、土日祝は30分単位)

運賃 お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内) 小学生以上・児童福祉の学校(施設)学費は保護者負担で無料) ※網野町・久美浜町を超えて乗車される場合は、区域外運賃としての前乗に250円が別途かかります。 ※グループ予約は別途 乗車人数により異なります。 ※入居予定の住民は乗車できません。

対象者 地域住民の皆様・観光客など

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹タク)の「代行・輸送サービス」

- 買い物代行 (15分ごとに400円) 買い物代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。
- 見守り代行 (別途見守り) 1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が届きまわっていないかなど、見守り・安否確認をいたします。
- 図書館代行 (15分ごとに400円) 利用カードをお預かりし、本の借受・返却を代行いたします。
- 病院予約代行 (15分ごとに400円) 診察券をお預かりし、診察順番の申込みを代行いたします。
- 小荷物輸送サービス (15分ごとに400円)

見た目はタクシー、でも許可はバス(乗用許可でなく乗合許可<区域運行、地域公共交通会議で協議>)。それによって「ひと」「もの」「こと」の混載が可能に(過疎地域に限らない、むしろMaaSと好相性)

大事なのは、「(地域にある)ニーズ・目的から(自由に)運行コンテンツを作る」こと

「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わっていこう!

- 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サービス」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、しかししかしこく、うまく制度を使いこなして「行動」すること

地域公共交通は、地域を面白くするためのツールです!