

交通政策基本法成立はスタートライン ～これからどう動くか？～ 地域公共交通の現場を念頭に

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

ところで、ちゃんと読んでますか？
「交通政策基本法」

これによってどんないいことがあるの？
何ができるの？ 何がしたいの？

読んでもいないのに喜んでいる方を
よく見かけるもので…

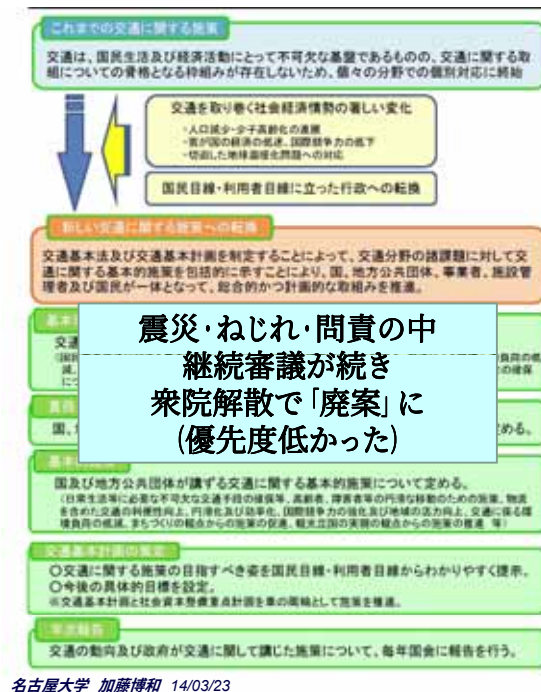
日本の地域公共交通は「減びの道」に入った！ -担い手がいなくなる！-

- ◆ 利用者減少が止まらない！
 - ◆ 対応1:経費節減
 - 既に極限。給与削減ばかりで従業員のやる気も出ない
 - 事業改善検討要員がカットされ、自社で新規施策や企画・広報ができない
 - それどころか、基本的な安全性や、従業員の技倆・やる気の確保ができずモラル低下
 - ◆ 対応2:利便性切り下げ
 - 利用者がますます減り、地域の評判も下がる悪循環に
- ◆ 事業が持続不可能に
 - 利用者が減少しているのに、それをまかなう人員(特に運転手)が確保できない(北陸道事故の背景)
 - 担い手がいなくなることによる地域公共交通破綻が現実に必要なお金が事業者や従業員に支払えていないためNPO移送サービスも同じ
 - ※近年「地域を支える仕事」と銘打ったバス運転手募集も

交通基本法 人々が交わり、心の通う社会をめざして

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント	
1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築	
① 移動権の保障による地方のあるべき社会の実現	② 地域の課題を踏まえた地域公共交通の確保、再生、活性化
◆ 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、新交通等の多様な交通手段による地域公共交通を確保し、活性化、自家持と公共交通の交通手段の最適な組合せ(ベストミックス)を構築。 ◆ 近年における交通手段や乗り物のバリエーションを考慮。 ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術(ICT)を活用したマネジメントの交通サービスなど新しい交通手段を活用。	◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が互いに意見を交換し、その実情に即した持続可能な方法を構築することが基本。「計画→実施→評価→改善(PDCA)」を通じて不断に発展し。 ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。 ◆ 国の補助制度を充実するとともに、国庫収支の増進の自主的な取組を促して一掃交付する仕組み。 ◆ 交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進	
① 世界の歩みを行く環境負荷の少ない交通体系、まちづくりの形成	② 電気自動車の大規模普及と周辺環境の整備
◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」に向けて、経済的誘因、まちづくり政策、制度設計などを組み立て、地域活性化対策や自動車保有抑制の策に資する。環境負荷の少ない交通機関や自動車に転換。 ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国・県・市町村の形成、新たな市町村の創設、経済成長。	◆ 電気自動車の大規模普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一貫的に推進。 ◆ 電気自動車と新たな個人向け乗り物(パーソナル・モビリティ)を含め、多様な乗り物の連携・連携に貢献させるという新しい課題に向き合うことが必要。
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちと持続交通網の連携	
◆ 交通網の充実により、人々がたくましく暮らして、賑わいのある「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域創出へ。	

民主党・社民党が衆院選マニフェストに盛り込み
“一丁目一番地” …「移動権の保障」



交通基本法

人々が交わり、心の通う社会をめざして

2011年3月8日
法案が閣議決定

＜基本理念＞

- ・ニーズ充足
- ・機能確保・向上
- ・環境負荷低減
- ・役割分担・連携
- ・安全

＜取組＞

- ・関係者一体で総合的・計画的取組推進
- ・国民・利用者目線

「移動権保障」盛り込みは時期尚早と判断

↓
国の交通政策のあり方を規定する法律に

4

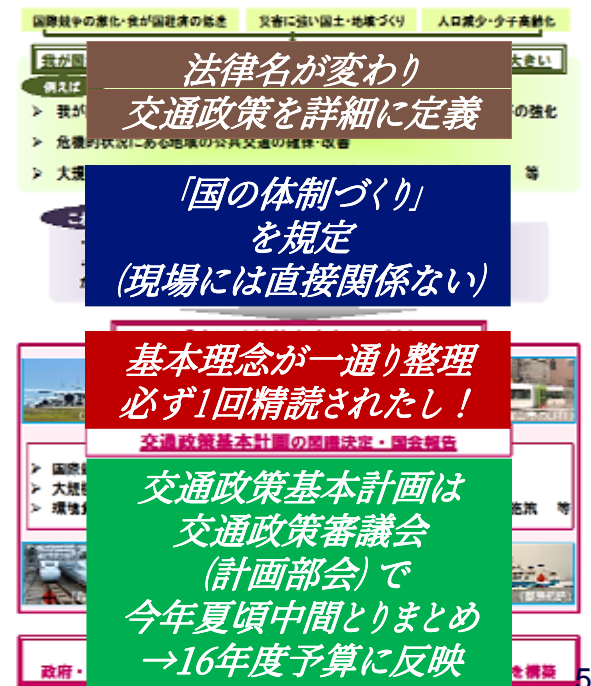
交通政策基本法

(11/1閣議決定、
11/27成立、12/4施行)

基本理念 (第2～6条)

- ◆ 国民生活の安定向上・国民経済の健全な発展に不可欠。需要の充足が重要
- ◆ 交通の機能確保・向上が必要。災害時への対応にも配慮
- ◆ 環境負荷削減を念頭に
- ◆ 交通手段間の適切な役割分担と、有機的・効率的な連携
- ◆ 関係施策との連携、関係者間の連携による推進

名古屋大学 加藤博和 14/03/23



交通政策基本法第16条

(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等)

国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

移動権に代わる規定
「国が…施策を講ずる」

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

6

「おでかけ」確保は大切！

- ◆ 「おでかけ」(accessibility) は、単に「動き回る」(mobility) こととは異なる
- ◆ IT環境があれば「おでかけ」せずともいろいろできるが、本当にそれでよいのか？
- ◆ 「おでかけ」が自由にできないとQOLが大幅に低下し、できない地域は持続不可能となる
- ◆ やれることが限られている(人口減少、経済停滞、環境問題、防災・減災)以上、取捨選択は必然(好きな場所に住んで好き勝手に動く訳にはいかない)
- ◆ 「おでかけできる」ことは権利、しかし「おでかけしやすい環境をつくる」ことは自治体の役割(国の役割ではない、自分たちで決定できるし決定すべき)
- ◆ 「どうすれば全体としてうまく回るか」を考える必要(自治体「おでかけ環境確保」戦略の必要性)

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

7

交通政策基本法第9条 (地方公共団体の責務)

1. 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
2. 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

計画策定は義務でない
しかし、「施策を策定し実施する責務」
実施は自治体、国はそのサポート

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10条 (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

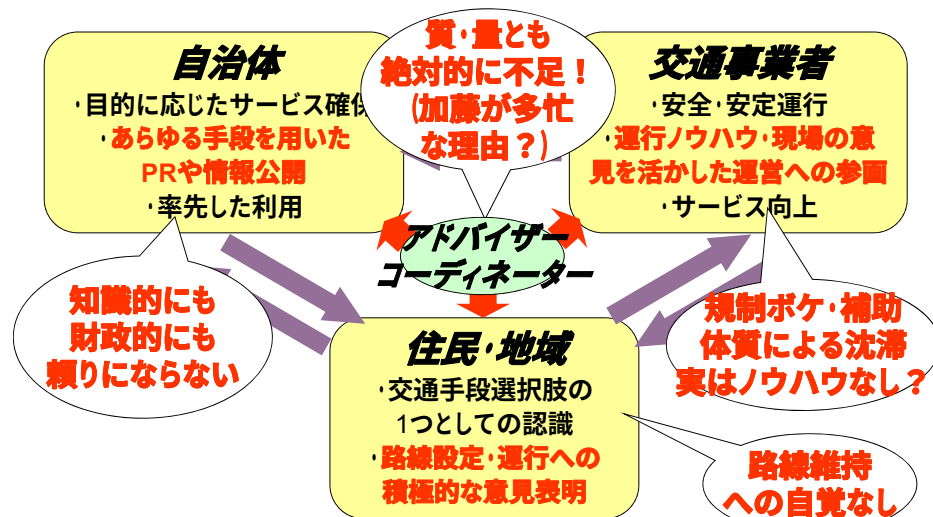
1. 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。
2. 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

ちゃんとできるのか？

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。

主要プレイヤーの「三位一体」が いい路線をつくり育てる、といっても…



名古屋大学 加藤博和 14/03/23

12

「コミュニティバス」は救世主となったか？



東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

- ・「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

→ しかし、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…)

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

13

自治体は公共交通に取り組む理由が 分かっていない？

- ◆ 市町村が、市町村運営バス (コミュニティバス) 路線の役割で重視する項目 <中部運輸局調査、2009>
 - ◆ 1位: 公共交通空白地対応
 - ◆ 2位: 廃止代替対応
 - ◆ 3位: 移動制約者対応、目的・機会確保対応
- 「公共交通空白地」「廃止代替」
- ただ埋めればいい、結ばばいい…
- …お客様を見ない、まさに供給者側の自己満足発想
- 「移動制約者」…発想はよいが、コミバスで対応できるか？
- 福祉とは、生活交通とは、住民が保証されるべき機会・QOLとはどのようなものかがきちんと考えられていない？
- しかし自治体は最近までそんな仕事はなかったので仕方ない
- 3つの大切なこと: 「おでかけ」の目的・機会に対応する
- 「多数の人が乗り合う」そして「現場・お客様起点」

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

14

「地域の」「地域による」「地域のための」 だれもが「おでかけ」しやすい環境づくり

- ◆ 単にコミュニティバスやデマンド交通を走らせたり、路線バスの欠損補助をするというのでは表面的
- ◆ 「おでかけ」が必要な理由、それを公的に維持する必要性や水準を明らかにする
- ◆ それをどのように具体化するかを考える
- ◆ それを誰がどのように支えるのかを考える

関係者全員が集まって、「おでかけ」のことを
「考え」「つくり」「守り」「育てる」重要性
＝「一所懸命」になれる「場」づくり、そして「行動」へ

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

15

地域住民組織が運営・運行。これぞ真の「コミュニティバス」？

水尾自治会バス

(京都市右京区嵯峨水尾地区、1966年より運行)



- 運賃 (一般・1乗車) 250円
- 定時定路線運行
- 2003年3月に旧80条許可取得 (それまでは・・・)

- **地域住民**: 世帯負担金 (1,000円/世帯・月) を負担
- **市**: 運行費補助 (年100万円を上限)

約30世帯、150人弱の山間集落。
JR嵯峨野線保津峡駅まで4km

地域住民組織が運営・運行し、市が支援する路線バスサービス

京都府舞鶴市自主運行バス

(1973.11に最初の運行が開始)



Photo M. Fukumoto

- **地域住民**: 路線バス撤退や定期航路廃止後、「バス運行協議会」を組織し、主体となって運行 (79条許可)
- **市**: 車両購入・運行助成。ノウハウ支援。運転者講習実施

- 市内7地区 (協議会) で運行。ニーズにあった路線・ダイヤ設定
- ※ 市内主要幹線は民営バス
- 路線廃止後、運行されるところとされないところがある (必要性は、負担を考慮して自ら判断する)

住民・事業者・自治体が協働して「足」を確保

郡上市八幡町小那比 (おなび) 地区乗合タクシー

(事業主体: 小那比自主バス運行組合、運行主体: 郡上タクシー)

1987年9月運行開始



八幡市街地から遠く離れた過疎地区。路線バス廃止により、高齢者の生活が困難に

- 住民組織 (自主バス運行組合) が市の補助金を得てタクシー会社に運行委託
- 利用者は運行組合からチケットを購入。タクシー会社に予約して利用
- 運行ダイヤ: 毎週月・木曜日 (小那比発800ごろ・市役所前発1400)

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)

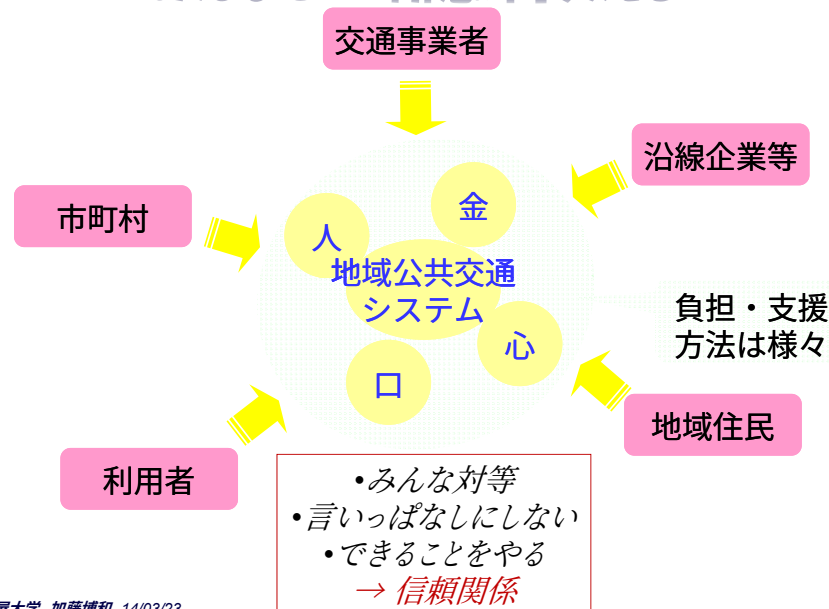


2002.10.27出発式

- 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)

- 発案から半年もたたずに運行にこぎつける (無償→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

みんなで「一所懸命」支える



「一所懸命」が有効な理由

◆ 地域公共交通を適材適所とするためには、当該地域の主体的な参画が必須

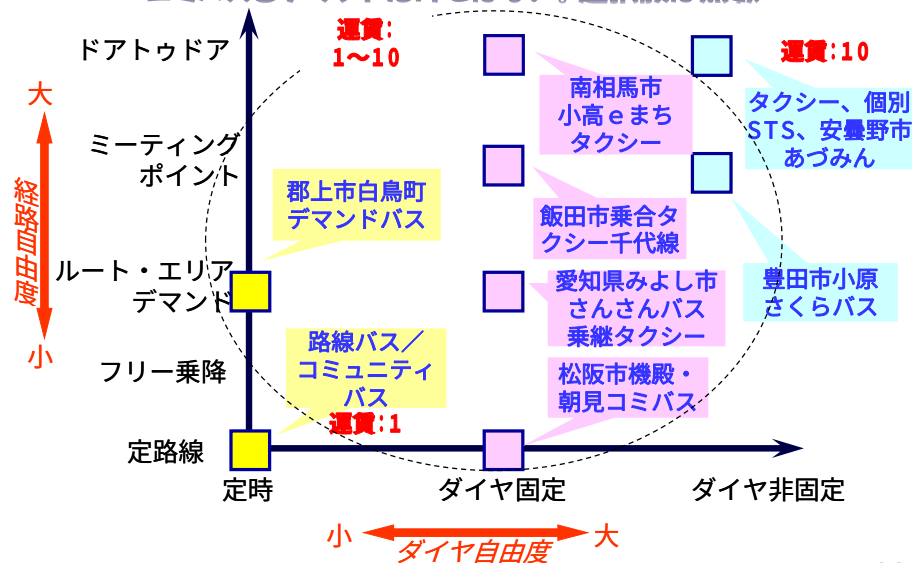
- ◆ 地域公共交通は、当該地域にほとんどの便益をもたらす
- ◆ 地域特性によって必要な公共交通の「かたち」と「支え方」は異なって当然
- ◆ 不採算路線維持に対する自治体・住民の「モラルハザード」解消が必要
- ◆ 「お願い」意識の脱却。「与えられる」から「つかみとる」へ
- ◆ 負担の意味を問い直し、効果を最大化するよう自ら努力

◆ 地域が自ら考え、自ら責任を負うことで、身の丈に合った地域公共交通が作り出される

- ◆ 住民意識はアンケートだけでは分からないし、アンケートだけでは意識変化につながらない
→ グループインタビュー (膝詰め、説明会でなく懇談会) の重要性
- ◆ 「マイバス」意識の醸成 → 活動を通じた地域活性化へ
- ◆ 「適材適所」に完成形はない (自立的なPDCAサイクルの必要)

「適材適所」を実現する輸送手段

ー コミバスとデマンドだけではない。選択肢は無数ー



「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

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

松阪市三雲地区
「たけちゃんハートバス」
(12/10/01運行開始)



名古屋大学 加藤博和 14/03/23

- ◆ 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月運行開始
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」03年11月運行開始 (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月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 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路線運行開始
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」千秋」07年11月運行開始
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月運行開始
- ◆ 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月運行開始
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス「東部東山線」08年7月、「北部線」10年10月運行開始
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月試験運行開始

24

地域主体の「おでかけ」手段確保

- ◆ 「地域の」…それぞれが確保する
- ◆ 「地域による」…できる人がやる
- ◆ 「地域のための」…自ら必要性を考える
 - 過去にもそれはできたし、必要ならやった。しかし「脱法」で
 - 「合法」にするのはもちろん、喚起する仕組みにしていく必要
- ◆ 必要とされ使っていただける手段をつくり出す
- ◆ その「担い手」をつくり出す (緑でも白でも、できればだれでもよい)
- ◆ 使う人も担う人も、その周りの人も幸せになれるようにする (ビジネスモデル)
- ◆ 安全安心を第一に、そして低廉で便利な手段を (企画・運営と運行の分離が進む)

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

25

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「補助」「コミバス・デマンド」でない、自治体の新たな役割

・「おでかけ」確保戦略の確立

- 公共交通戦略: 「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
- 福祉交通戦略: 「移動制約者対応」の必要水準と方法の基準づくり
- 移動手段確保の「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 (新たな交通秩序の確立)

・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

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

26

この10年で地域公共交通の制度は大改革

- × 2002年改正道路運送法…国の需給調整規制廃止
 - + 競争原理導入による効率性向上を意図
- × 2006年改正道路運送法…市町村への権限委譲
 - + 地域公共交通会議・有償運送運営協議会: 自治体運営バスや自家用有償運送の「特区」を関係者が集まって議論
- × 2007年: 地域公共交通活性化・再生法…自治体を中心としたガバナンスのしくみ
 - + 法定協議会: 連携計画の策定・実施
 - + 連携計画: モード連携、関係者連携、地域間連携のための戦略と戦術
- × 2011年: 地域公共交通確保維持改善事業…国が最低限の生活交通確保を資金的に担保
 - + 生活交通ネットワーク計画: 地域間幹線のコミバス化へ

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

27

あてはならない 「地域公共交通会議」「法定協議会」

1. 年間予定がなく開催が行き当たりばったり
2. 協議事項があるときしか開かない (のでシャンシャンにしたい)
3. 事前に委員への資料配布をしない
4. 開催通知や決定事項を地域住民や利用者に分かる形 (停留所や車内など) で提示していない
5. 開催時刻を公共交通の時刻に合わせない (開催通知に書く。駐車場無料券を出すなど論外)
6. 傍聴者がいない (PRしていない)
7. 住民・利用者代表がしゃべらない (しゃべりやすくする工夫をしていない)
8. 現場を知らない委員に見せる、体験させる機会をつくらない (バスは会議室でなく現場を走っている)
9. コミバスやデマンドしか扱わない (事業者路線は話題にもしない)
10. 規定の委員しか集めない

この程度のことをやっていなくて、
「この制度はうまく機能しない」って、当然でしょ！

地域公共交通特定事業

- ◆ 軌道運送高度化事業 (LRT)
 - ◆ より優れた加減速性能を有する車両を利用
→ 上下分離制度の導入、自治体の起債対象化
- ◆ 道路運送高度化事業 (BRT、オムニバスタウン)
 - ◆ より大型のバス (連節バス等) を利用
→ 交通規制等道路交通円滑化措置と併用、自治体の起債対象化
- ◆ 海上運送高度化事業
 - ◆ より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ◆ 乗継円滑化事業
 - ◆ 接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- ◆ 鉄道再生事業
 - ◆ 事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る
→ 計画策定の間、廃止予定日が延期できる
- ◆ 鉄道事業再構築事業 (後で追加)
 - ◆ 市町村等の支援による旅客鉄道事業の経営改善
→ 計画策定の間、廃止予定日が延期できる

現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念

地域公共交通総合連携計画って いつつくるの？ 今でしょ！

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
 - ◆ コミバス・デマンドだけでなく、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
 - ◆ 「戦略」「役割分担」「PDCA」→ 目的と評価指標を明確に
 - ◆ 生活交通NW計画 (路線網のうち国庫補助対象のもの)、地域協働推進事業計画 (MM・PR等) は連携計画の詳細計画として位置づけられる
 - ◆ 担当者の「遺言」 (政策の継続性)
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間、モード・路線間、生活圏内の「連携」
→ 要するに「バラバラではダメ」
- ◆ 「協議会」は連携計画をつくり実行していく組織 (予算が組める)
 - ◆ 取締役会。全参画者が事業に実質的に取り組む必要
 - ◆ 現場委員 (住民・利用者・運転者) をできるかぎり活性化する
バス事業者や住民からでも連携計画の提案ができる

路線バスだってみんなで頑張ればよくできる

京成バスシステム 柏井線

(千葉県市川市)



- ◆ 利用者減のため減便
- ◆ 地域でバス対策の団体が立ち上がり、NPO主体運行を視野にサービス改善を申し入れ (後に分裂)
- ◆ 団体・事業者にも市も加わって繰り返し協議 (市川東部バス検討会)
- ◆ 住民の様々な協力 (乗降調査、乗車運動、新聞折込でのPRなど) を条件に試験的に増便
- ◆ 協議組織を法定協議会に位置づけ (市川市公共交通協議会)、連携計画策定。総合事業実施
- ◆ 大きな増客効果が現れ、補助不要にまで回復

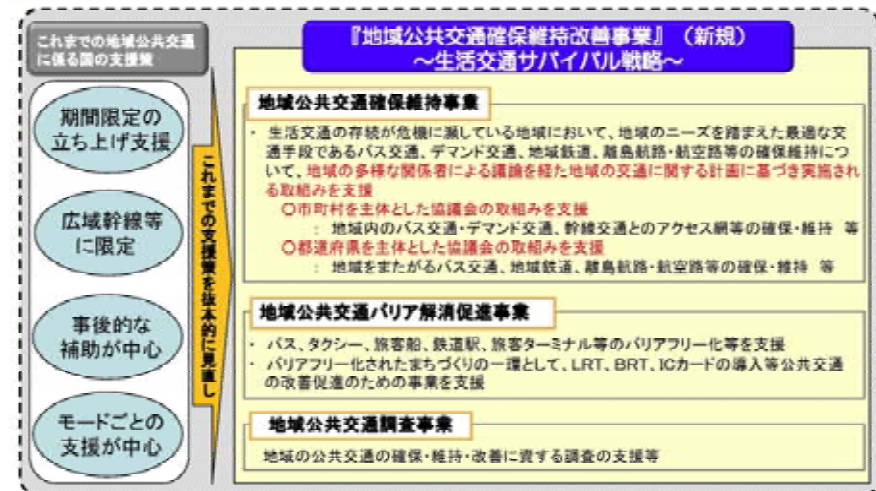
「おでかけ」確保に関する制度体系の要点

-すでにいろいろできるようになっていた！-

- × **地域公共交通活性化・再生法 (07年)** : 競争力の高い基幹モード・結節点整備への支援 (コミバス・デマンド普及ではない)
- × **改正道路運送法 (06年)** : 地域が支える支線・端末モード整備と福祉交通政策ツールの確立 (コミバス・デマンド・自家用有償だけではない)
 - ステークホルダー会議: 現場の主導・参画による公共交通網再編が可能に
 - これら新しい仕組みを活かし、魅力的な地域づくりに資する交通計画・戦略を、自治体主導で自由な発想で考える
- × 「固定観念に満ちた現状を迫認する場」でなく「自治体の『おでかけ』確保政策の合意と実現の場」としての各協議会
 - みんなが意識を共有し、生産的に議論する場に
- × 『連携計画』によって、地域間「アイデア」競争が活発化
 - 魅力的で持続可能な地域づくりに資する交通サービス

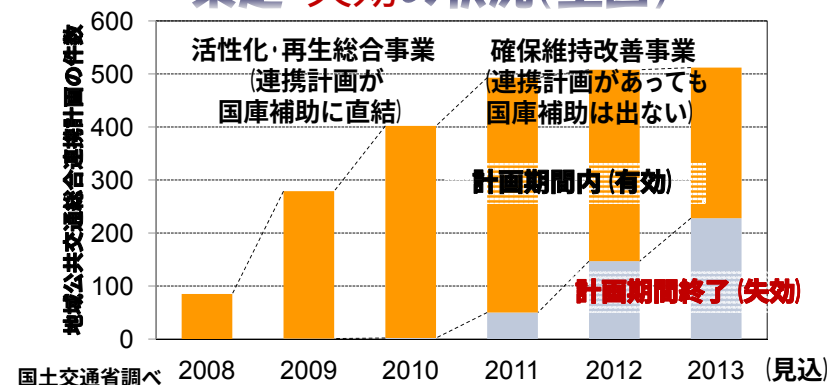
この流れの中、タクシーと自家用有償運送が周回遅れに

「活性化・再生」から「確保維持改善」へ



23年度から、公共交通への国庫補助制度が大変革(旧制度は全廃)
国「地域に最低限必要な移動手段の確保を時限なしで支援」
(それ以上は、地域で頑張る必要)

地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況(全国)



やる気のあるところはフル活用。しかし…
金(国庫補助)の切れ目が縁の切れ目?
計画の必要性が全然理解されていない証拠。情けない…
地域協働推進事業によって再び増加(またカネかよ)

確保維持事業の第三者評価に見る自治体間格差

-中部運輸局は各自治体プレゼンと質疑をみっちり-

- ◆ コミバスや3セク鉄道だけでなく、地域公共交通全体を作り直す
- ◆ モードの種類にこだわらない
- ◆ ネットワークづくりを指向している
- ◆ 関係主体が実質的に「連携」「協働」している(事業参画している)
- ◆ 自治体エリアでなく生活圈単位で検討している
- ◆ 利用者・住民にうまく参画してもらっている
- ◆ 目的、そして評価・見直しの考え方がはっきりしている

地域特性を考慮し、顧客のニーズに応える
(利用者数が多く、満足度が高く、公的補助も正当化しうる)「ソリューション」がつかれるか?

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年6月 日本再興戦略(成長戦略)
 - ◆ 「安心して歩いて暮らせるまちづくり」の中に「コンパクトシティの実現及び移動機会の増大を図るため、地域の関係者間の役割分担と合意の下で公共交通の充実を図る仕組みの構築(今年度中に結論)」と位置づけ
- ◆ 2013年7月 地方分権改革有識者会議地域交通部会
 - ◆ 地方が、移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ◆ 2013年9月～ 交通政策審議会地域公共交通部会
 - ◆ 新たな制度的枠組検討: 地域公共交通活性化・再生法改正

地域の「おでかけ」手段確保は重要！

地域公共交通政策を巡る最近の流れ

- ◆ 2013年12月 交通政策基本法施行
 - ◆ 国の交通政策に関する基本理念、基本計画策定とその実施体制を規定
- ◆ 2014年秋？ 改正地域公共交通活性化・再生法施行？
 - ◆ 「連携計画」→「形成計画」
 - ◆ 特定事業として「再編計画」新設
 - ◆ 協議会の立場強化
 - ◆ タクシー・自家用有償運送の公共交通としての位置づけ
- ◆ 2015年4月 地方分権一括法施行？
 - ◆ 自家用有償運送に関する事務の地方移譲と運用見直し

とにかく動きが速い！
うまく活かそう！

今後の地域公共交通改革の骨子(私案)

－「やればできる」から「やる気にさせる」へ－

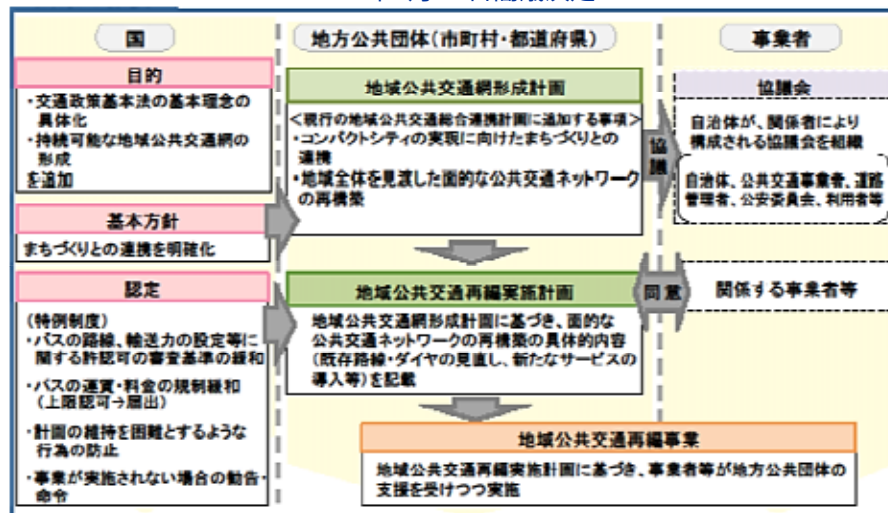
- ◆ 活性化再生法定協議会の権限強化と事務合理化
 - ◆ 国庫補助受給主体(対象拡大/用途自由化)
 - ◆ 再編実施計画: 形成計画、事業計画、国庫補助申請の連動
- ◆ 都道府県協議会の法定協議会化
 - ◆ 地域間幹線計画における都道府県・市町村の連携
 - ◆ 鉄道の位置づけとバス並み補助
 - ◆ 都市間高速バスの位置づけ
- ◆ 事業者と自治体の対等な関係づくり
 - ◆ パートナーシップ契約(連携計画と連動)
- ◆ モードフリーな制度(「おでかけサービス提供」業界の確立)
 - ◆ モード(走っているか)でなくアウトカム(何を地域にもたらしているか)で補助・支援
 - ◆ タクシー(乗用事業としての)を公共交通として機能させる
 - ◆ 自家用有償運送制度を交通政策として位置づける

交通政策基本法制定を受けた 地域公共交通活性化・再生法の見直し

- ◆ キーワード「地域戦略との一体性」「総合的なネットワーク形成」「多様なモードの組み合わせ」「広域性」「住民等関係者の連携」「数値化した目標設定と評価」
- ◆ 地域自らが「考え」「つくり」「守り」「育てる」従来のしくみをさらに強化。
- ◆ 都道府県は、市町村と共同で法定協議会をつくれるようになる
- ◆ 国の支援を、頑張っている地域に重点化 → 既にH26予算要求に盛り込み

「地域公共交通活性化・再生法」改正案

2014年2月12日閣議決定



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 14/03/23

44

連携計画から形成計画へ ～地域公共交通網形成計画～

◆ 交通 → 交通「網」(network)

- ◆ 一部でなく全体を考える
- ◆ コミバス計画やデマンド交通計画ではダメ
- ◆ タクシーや自家用有償運送も対象に

◆ 追加された事項

- ◆ コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
 - ◆ 都市再生特別措置法、中心市街地活性化法と連動
- ◆ 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

※移動制約者対応という観点は弱い

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

45

都市の低炭素化の促進に関する法律(低炭素まちづくり法) 12/08/29成立

● 低炭素まちづくり計画の策定(市町村)

※ 協議・調整を行う低炭素まちづくり協議会(地方公共団体、民間事業者等)を設置可能

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ◆ 民間事業者の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ◆ 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸送の実施
 - ◆ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制

建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ◆ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ◆ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ◆ 占用許可の特例

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

46

「都市再生特別措置法」改正案

2014年2月12日閣議決定

○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連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**(居住に関連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

都市機能誘導区域

- ①区域内に誘導すべき施設(「誘導施設」)について都市計画で「特定用途誘導地区」を定めた場合、用途・容積率規制を緩和
- ②誘導施設を整備する事業者への民間都市開発推進機構による出資等による支援
- ③区域外における誘導施設の建築等を事前届出・勧告の対象とする 等

居住誘導区域

- ①住宅整備を行う民間事業者による都市計画・景観計画の提案制度を導入
- ②区域外における一定規模以上の住宅等の建築等を事前届出・勧告の対象とする
- ③区域外における一定の区域を「居住調整地域」として都市計画で定めた場合、一定規模以上の住宅等の建築等を開発許可の対象とする 等

生活サービス機能の計画的配置を図るエリア

公共交通

地域公共交通活性化再生法改正との連携(調和と規定)

まとまった居住の推進を図るエリア

名古屋大学 加藤博和 14/03/23

47

「公共交通は会議室でなく
現場を走っている」

現場は人も金も心も口も
全然足りません

皆さんも現場へ出て
地域の皆さんと一所懸命になって
交通政策基本法の実践を通じて
いい日本をつくっていきませんか？

加藤博和

検索

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

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案やコミバス・DRT導入、路線バス改編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！

東海3県の路線バス情報のページ

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

東海3県（愛知・岐阜・三重）の路線バス情報、特に、山間地域のバス・過疎バス・自治体運営バスなど、メジャーなメディアでは分からない情報を重点に提供

（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>