

背景:日本にようやく普及してきた 地域公共交涌計画。しかし・・・

- ◆ 2000年 改正鉄道事業法:鉄道の需給調整規制廃止
- ◆ 2002年 改正道路運送法:乗合バスの需給調整規制廃止 地方バス路線運行維持対策補助の見直し
 - → 国の地域公共交通への関与の限定 都道府県主宰のバス協議組織の設立(地域協議会)
- ◆ 2006年 改正道路運送法
 - → 市町村主宰のバス協議組織の法定化(地域公共交通会議)
- ◆ 2007年 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
 - → 地域公共交通総合連携計画(連携計画)、モード横断
- ◆ 2008年 地域公共交通活性化·再生総合事業
 - → 連携計画・法定協議会の普及
- ◆ 2011年 地域公共交通確保維持改善事業(サバイバル戦略)
- → 生活交通ネットワーク計画・・・ *雲行きが怪しく・・・・* 名古屋大学 加藤博和 13/06/01

本発表の目的

そもそも公共交通は地域が必要に応じてデザインし 運営していくもの。国はサポート

その運営組織が法定協議会・地域公共交通会議。 目的・目標や具体策、役割分担を「計画」として規定

- 地域公共交通活性化・再生法制定以後普及が進ん だ連携計画が現在どうなっているか?
- ◆ 連携計画と生活交通ネットワーク計画との関係は?
- ▶地域公共交通計画が日本に定着するためにどのよう な制度見直しが必要か?

地域公共交涌会議••06年改正道路運送法

- ◆ ステークホルダー会議:現場委員も参画
- ◆ 一種の「特区」:協議が調うと規制緩和・・・運賃設定 が自由に、デマンド運行・乗合タクシーが可能に

しかし・・・

- 1)公共交通計画策定は(推奨するものの)任意
- 2)関係者の参加を強制できない
- 3)乗合バス事業にしか法的効力を発揮しない

場当たりな開催

「熟議型」と「手続き(セレモニー)型」の二分化

運輸局に言われ訳も分からず開催、という自治体多数

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

地域公共交通会議方式の弱点

- •バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界) これでも大半のことはできる ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には (法的には)無力
- •公共交通計画・戦略の策定が任意 場当たり的な開催になる懸念
- •メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者) 出てきてもらわないと協議にならない

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

地域公共交通活性化・再生法での改善

•バス・タクシーしか協議対象にならない(道路運送法の限界)

これでも大半のことはできる

ただし、鉄道・航路再生や、それらとバスとの連携には (法的には)無力鉄道再生や鉄道・バス連携には無力

「<u>地域公共交通特定事業」として多モードに展開</u> 「新地域旅客運送事業」による新モード導入の円滑化

•公共交通計画・戦略の策定が任意

場当たり的な開催になる懸念

「<u>地域公共交通総合連携計画</u>」策定を規定

•メンバー参加への拒否権がある(特に交通事業者)

出てきてもらわないと協議にならない

公共交通事業者・道路管理者等の参加応諾義務 非常に強い権限が付与(むろん、議会が優先)

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

_

1

連携計画とは?

活性化·再生法第5条

「地域公共交通の活性化及び再生を 総合的かつ一体的に推進するための計画」

- 1.方針
- 2.区域
- 3.目標
- 4.目標達成のために行う事業、その実施主体に関する事項
 - ・・・交通機関運行はもとより、改善・利用促進事業も含まれる
- 5.期間
- 6.その他、計画実施に関し当該市町村が必要と認める事項

ぶっちゃけ、つくるのは簡単

連携計画策定における留意事項 -規定に合っているだけでは十分でない-

- ◆ 地域公共交通政策の「憲法」
 - → コミバス・デマンドだけでなく、路線バス・鉄道を含め た全体計画として策定するべき
- ◆ どう「連携」するかが書かれるべき
 - ◆ 関係者間の「連携」
 - ◆ モード・路線間の「連携」
 - ◆ 生活圏内の地域間の「連携」
- ◆ 「法定協議会」は連携計画を策定・実施する組織
 - ◆ 協議機関でなく実行機関(「取締役会」)
 - ◆ メンバーの実質的な役割分担の明確化が重要
 - ◆ スケジュールやPDCAサイクルを規定する必要

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

旧制度と新制度の違い

<地パス補助事業>

対象:地域間幹線バス路線

運行· 重面

協議 都道府県の地域協議会

計画:生活交通確保3力年計画

期間: 3年。更新可

<活性化再生総合專業>

対象: 地域公共交通すべて 運行・車両および調査・利用促進 協議:市町村の法定協議会

計画:地域公共交通総合連携計画

期間:3年(調査は1年)。更新なし

鉄道運行補 助は対象と されず

事業仕分け: B低限必要な運行の 確保に特化すべき 政策コンテスト 圧倒的な支持

利用促進活 動補助は対 象外に

<地域公共交通確保維持改善事業(生活交通サバイバル戦略)> 対象: 生活交通を担う地域公共交通すべて。 バスは運行のみ

協議: 都道府県(幹線、離島アクセス、鉄道パリフリ)・市町村(福祉タク)

の生活交通ネットワーク計画協議会

計画:生活交通ネットワーク計画

期間: 3年。更新可

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

活性化・再生は

NGワードに

10

連携計画とNW計画の違い

- ◆ 連携計画 = 総合事業
 - ◆ 必要な路線網の計画・・各地域の自主性を尊重し、それを 国が支援 包括的な計画となりうる
 - ◆ 協議会が補助を受ける
 - ◆ MMや地域活動も支援対象
- ◆ 生活交通NW計画 = 確保維持事業
 - ◆ 実質は補助路線リスト・・国が定めた要件に合うものを支援 包括的な計画となりえない(名前が不適切)
 - ◆ 事業者が補助を受ける・・協議会が公共交通全体をマネ ジメントする役割が弱くなる。交通事業者の申請メリットなし
 - ◆ 地域内フィーダーでは自家用有償運送も対象となったが、 手続きが難しいため実際には適用困難
 - ◆ MMや地域活動は支援対象外

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

地域公共交通総合連携計画の 第定・失効の状況(全国)



忘れられた連携計画

- ◆ 総合事業(調査/計画事業)は連携計画を普及させ るために実施。実際、効果はてきめん
- ◆ しかし、確保維持改善事業以降、連携計画は策定し ても補助がもらえないため、策定・更新しない自治体 が多い(一部、連携計画や法定協を廃止する例も)
- ◆ NW計画に移行する自治体が多いが、補助要件に合 わないことや、手続きの問題等さから、移行を断念す る自治体も散見

計画より補助金?

国(局・支局)もそういう助言

をやると補助が出ますより

学識者はどう行動しているか?(本発表の目的)

11

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

まとめ

総合事業で(補助金狙いが多かったとは言え)、連携計画は普及し 好例も多数出てきた。この流れを止めず、公共交通計画の いっそうの定着や成果発揮にどうつなげるか

- ◆ 連携計画の重要性(pricelessな)や活用策を再整理し提示
- ◆ 実証実験や調査事業を踏まえた見直し・更新を推進
- ◆ 国庫補助が得られる<u>NW計画(下位)や都市・地域総合交通戦略(上位)との関係・連動</u>の明確化(縦割り打破!)
- ◆ NW計画で明示された<u>定量的目標設定と評価の考え方</u>を連携計画にも導入(ただし<u>評価指標やプロセスは全面的に見直しが必要 < 国交省検討会</u>で議論中 >)
- ◆ 法定協議会の活性化·実質化
- ★ 法定協議会を補助の受け皿にするよう制度変更が必要 協働推進事業(2013新設)の活用がポイント?(補助狙いはダメ!)

「国に言われて」でな〈「自分たちが何をしたいか」に意識転換 それを文書化したのが「計画」に(<u>もちろん任意計画でもよい)</u> それが積み上がって「国の制度」に

連携計画っていつつくるの? 今でしょ!

名古屋大学 加藤博和 13/06/01

12

加藤博和

検索

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

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