

地域公共交通シンポジウム in 北海道  
 ~地域で導き出す最適な地域公共交通  
 体系の形成に向けて~  
 (札幌市、18/12/07)

名古屋大学大学院環境学研究科 附属  
 持続的共発展教育研究センター

# 地域を支える公共交通網の 再整備は待ったなし！ ~前に進むのか？このまま 立ち止まり続けるのか？~

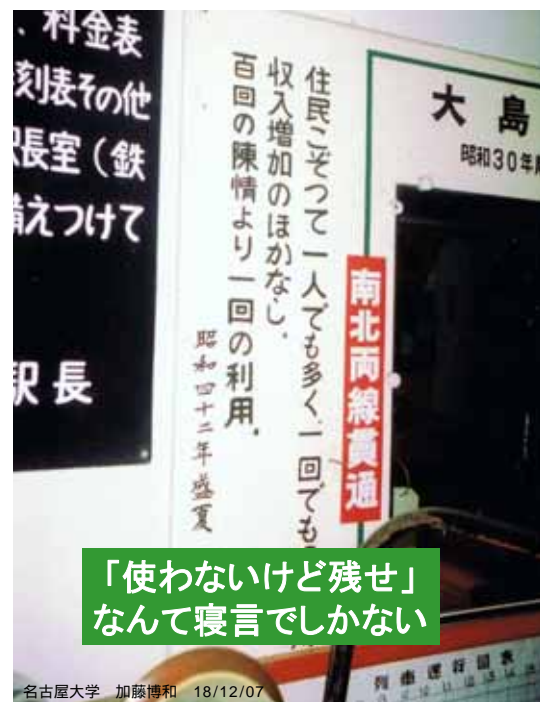
地域公共交通プロデューサー  
 名古屋大学大学院環境学研究科教授  
 国土交通省交通政策審議会委員  
 加藤博和



- 多くの駅が自治体設置、NPO・地縁団体等による指定管理
- それぞれの団体が工夫を凝らす。地域との結びつきも強い



このような映像が撮れるなら  
 残していける可能性はある



## 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
- 自己改善されないまま外部からの支援で残れば、利用減は止まらず、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

## 自分が動いて初めてみんなが助けてくれる

「国が支援策を示さない段階で、地元が対応策を検討するのはおかしい」

「資金ショートが懸念されているが、出資者である国に増資などをお願いすればしのげる」

→ 愚劣極まりない！

「みんなで乗れば、未来が変わる。」のは確かだけど、そもそも「みんなで乗れるか？」が問題

- 「乗って残そう」はいいけど、「残すために(ムリして)乗る」は長続きしない
- 「乗る気になるサービスを提供可能なコンテンツ」であることが必要
- いまの路線、ダイヤでそういう訴求は可能か？

みんなが乗れば未来が変わる。

公共交通の  
利用促進に向け  
道民キックオフ  
フォーラム

12月22日  
開催時間 14:00~18:00 (受付13:30)

会場 札幌パークホテル(旧パークホテル)  
札幌市中央区南10条西3丁目

参加無料

パネリスト

1. 主催者挨拶
2. 基調講演
3. 基調講演
4. 基調講演
5. パネルディスカッション
6. 閉会挨拶

基調講演「フォーラム」

基調講演 1 加藤博和 (名古屋大学 工学部教授)

基調講演 2 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

基調講演 3 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

基調講演 4 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

基調講演 5 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

基調講演 6 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト

パネリスト 1 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト 2 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト 3 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト 4 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト 5 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)

パネリスト 6 藤田 雅弘 (国土交通省 国土政策課長)



## 鉄道は「贅沢な」交通機関

- 「高速」「定時」「大量」が得意  
→ その得意分野が活きるような改良・維持を怠ってはならない
- 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(改善策に限られる)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ので、地域自身が受益と負担のバランスを考えることが大切。その上で外からの支援が考えられる。
- 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(フィーダー確保による網充実の必要性)

「適材適所」でないと淘汰されるのは必然



## 大事なのは、「鉄道を残す」ことではなく 「地域公共交通を充実する」こと

1. **地域公共交通**は目的でなく手段
  2. **地域公共交通**は適材適所が大事
  3. **地域公共交通**の存在意義はそれ自体の採算でなくまち全体の採算で決まる
  4. **地域公共交通**を主体的に守るのは地域自身
- 以上の心構えに基づいて選択・行動すれば道は開ける

## 地域公共交通の「あいうえお」

- あ**りがたい(あることが難しい)
- い**きがいづくり(健幸)
- う**んてんいらず(安全安心)
- え**んのしたのちからもち(肝腎かなめ)
- お**でかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

## 楽しく「おでかけ」できる地域が生き残れる ～自治体の覚悟の違いが、レベルの差をどんどん広げている～

- だれもが「おでかけ」しやすくすることは、  
地域をいきいきわくわく楽しくするための方法の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

## 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10月)

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

## おでかけ環境の「調整」「組織化」

「公的補助」「コミバス運行」でない、もちろん「要望」「陳情」でもない、自治体が主体的に果たすべき役割

### ・「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」)

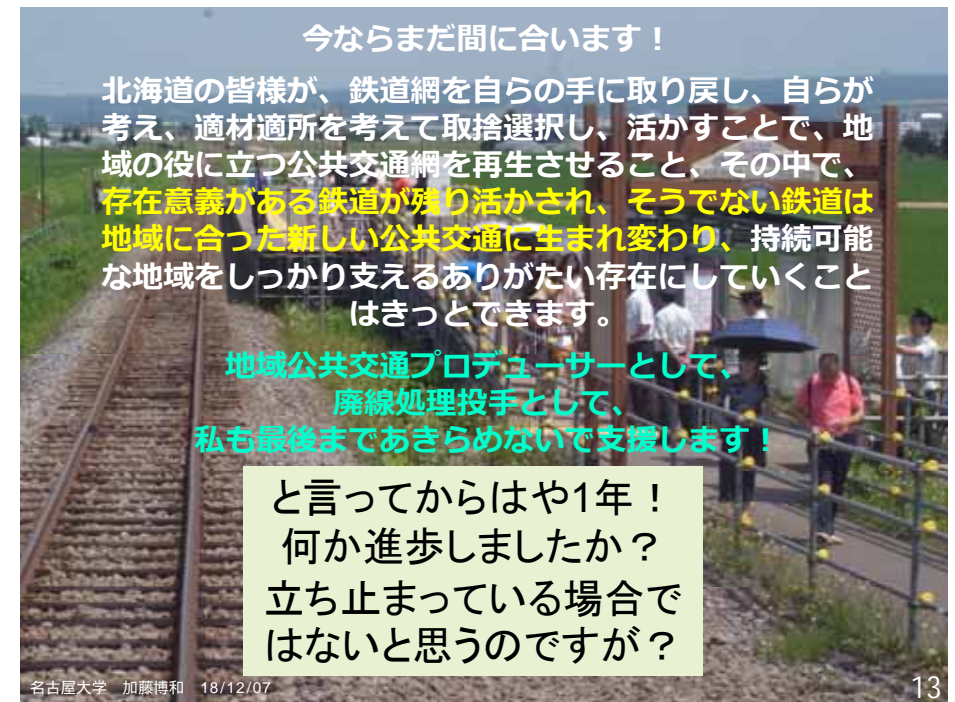
### ・交通ネットワークの維持発展

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「網形成計画」<後述>に書くこと





## 「醜態」をさらしたままでいいのか？

そもそもこれを「醜態」と感じるデリカシーは欲しい

- とりあえず走らせている鉄道代行バスは不便極まりない
- その代行バスと路線バスが並行して、しかもけっこう近い時刻で走っている。運転士不足のご時世に

→ 結局、必要ないってことですか？

鉄道も、公共交通も・・・

→ なぜ必要なのか考えたことがありますか？

「助けてくれるのが当然」って、当然ではない！

必要ないもの、自分たちが積極的に何とかしようとしていないものを、どうして他が助けてくれようか？

## 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

- 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。よってより多くの人を救える（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
- 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、これからの本番！

そして、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！（それこそが地域を衰退させる原因）

## 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？

- 「自らで鉄道を維持する気が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  
(以前は「鉄道がないところは嫁も来ない」と言われたが、あっても不便なら何ら関係ない)

## 鉄道が残るだけでは意味がない



- 観光列車が好評で、鉄道が維持できても、だれも降りてこなければ街は賑やかにならない
- 車内・駅で売れる地元産品も限定されるならすそ野は狭い

人が行き交い、お金を落と  
してこそ存在意義がある



## 鉄軌道存廃検討における課題

### 短期的課題:

- ・代替交通確保(特に通学)
- ・並行道路対策

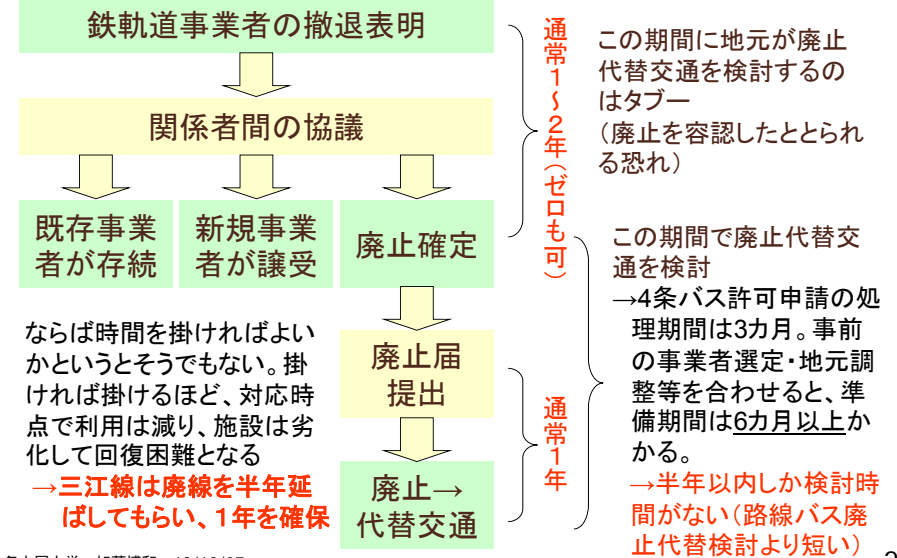
→ 検討が必ずしも十分でない?

### 長期的課題:

- ・公共交通網の衰退
- ・都市構造の郊外拡散、  
中心市街地空洞化加速
- ・地域の活力減退、観光への悪影響
- ・地球環境問題、少子高齢化対応

→ 存廃検討では大きな議論  
(結局は、費用対効果と負担の問題に帰着するが)

## 鉄道存廃論議は「短時間しか与えられない」のに「不毛な時間の浪費」に陥りやすい



## 「まず地域が必要性の根拠と自らのやる気をきちんと示す」ことなくしてはスタートラインにも立てない

- ・どのくらい利用されているか?
- ・どのくらい金がかかるか?
- ・どこを直せばどのくらいよくなるか? そのための投資に意味があるのか?

→ そんなことも調べないで存廃論議などできるわけがない(現状を見ない人の無責任な空論では妥当な結論は得られない)。ましてや国(つまり全国民)に訴えかけることなどできるはずがない

→ 日頃からの事業者とのコミュニケーションがなかったことがここに至った大きな理由では?

## まちづくり/おこしに貢献できる「おでかけ」品質を保証する地域公共交通網

### 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

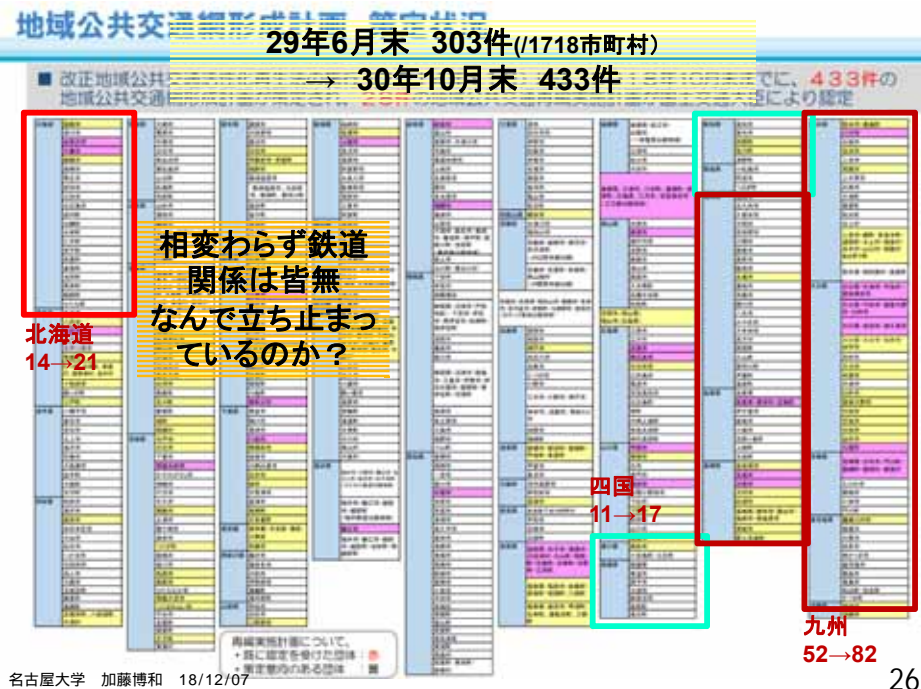
## 鉄道は貢献できていますか?



# 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」**
  - この計画をつくらないで、場当たりの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、**鉄道・一般路線バス・一般タクシー**を含めた包括計画として策定するべき
  - 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」**

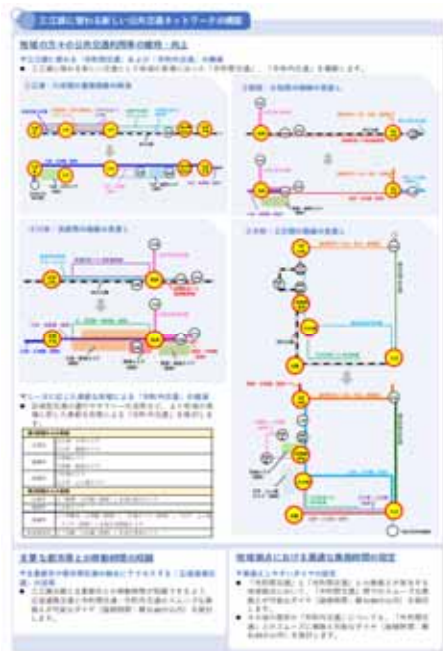
**網計画は「やる気」の表明**  
 鉄道を大事と言うなら当然、この計画はつくっているでしょうね？  
 これさえやっていないのではアウトオブ論外ですが...





# 地域の状況や移動ニーズ（生活スタイルや観光コース）に合わない路線設定では存続困難

- 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)
  - 高速走行できず、乗り心地も悪い(一方、高速道路の延伸は進む)
  - 災害にも脆弱
- 特に鉄道は自由度が低く費用がかかるので、改善が困難



キーワードは・・・





## 「活かす」ための心構え

1. 駅を人が集まれる、たまれる場所にしよう
2. 路線上の各地区を互いに知り、交流を増やせる機会をつくろう
3. 域内の公共交通や末端交通を結節させ、それが容易に分かるようにしよう
4. ダイヤを意識したスケジュールを徹底しよう
5. 路線の必要性をみんなが理解し、明快な目標を立てそれをみんなが意識できるようにしよう



## 神岡鉄道（岐阜県飛騨市） 2006年12月1日廃止

代替交通は2006年11月に決定（日本で初めて地域公共交通会議で協議が整った路線）  
日常利用者（約30人）のニーズを考慮

<https://rail-mtb.com/course/okuhida-gou/>

2015年9月に地域公共交通再編実施計画認定（日本で2番目）。10月に全面再編

レールバイク「ガッタンゴー」  
2007年に開業。鉄道時代より利用者（観光客）が増加



**「JR関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通活性化協議会」<京都府、相楽東部3町村>**

- 網計画に基づき、鉄道線を補完する広域バスが2017年10月運行開始。駅前整備も着々
- 沿線のバス等も鉄道に合わせた見直しが進む
- JRの協力も得て、「駅プロジェクト」（地域による駅の改善）も進捗
- 府が全面的にバックアップ

全国でこういう能動的な動きが起きている  
こういう能動的な取組を国が一括で支援するしくみ

こういう時代なのに、「お願い」ばかりで自分は何もしなくてすむなんて考えるのはあまりに脳天気

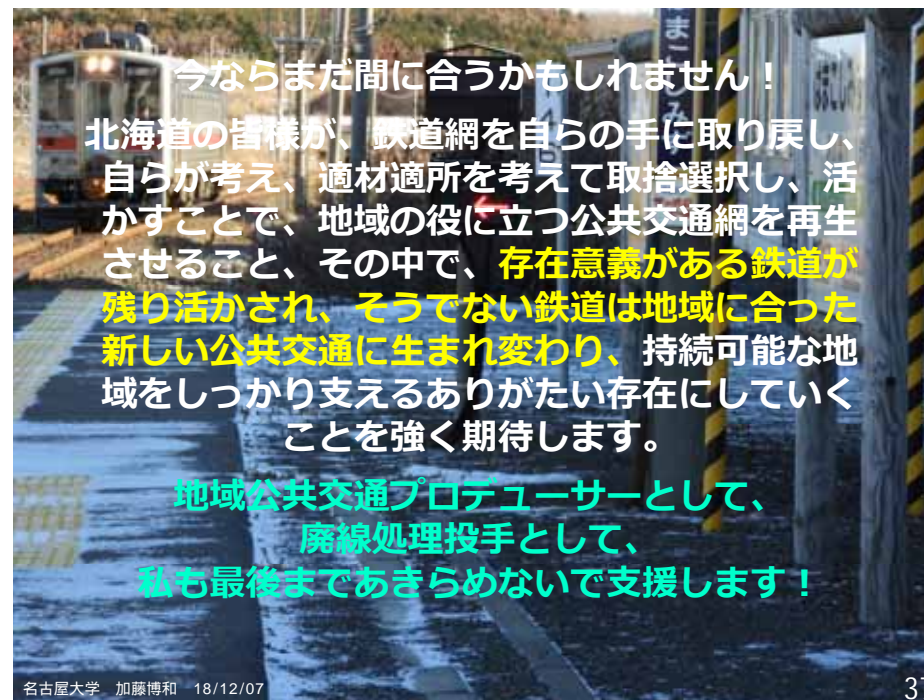
## みなさん、1つでいいので 新しいことをやってください！ そうすれば「守り」「育てられます」

- 活動に具体的に協力する
- より便利になるよう意見を言う
- 定期券を買う。協賛をする、募る
- 人に勧める。宣伝する
- 実際に乗る

こうやって、貴重な公共交通が残り、それが多く利用され、人を呼び込み、幸せを運ぶまさに郷土の誇りとなる！

## 百回の陳情より一回の利用、そして、 「百回のヒョーロンより一回の行動」

- 当事者意識が足りないのは致命的
- 「べき」は既得権に過ぎない
- スピード感が必要。時間をかけて考えているとマイナスになることがある
- やる気(アピール)がないところに支援は来ない
- 網計画＝やる気の表明
- 「どうすれば乗るか」を考えることが唯一考えるべきこと(非利用価値・存在価値は確かにあるが、利用者が少ないと小さい)
- 地域でこぞって支える(草の根でもクラウドファンディングでもよい)
- 大事なものは鉄道を残すことではない！ だれでもおでかけできる地域をつくり、それによって地域を持続可能とすることである



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](mailto: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](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)  
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>