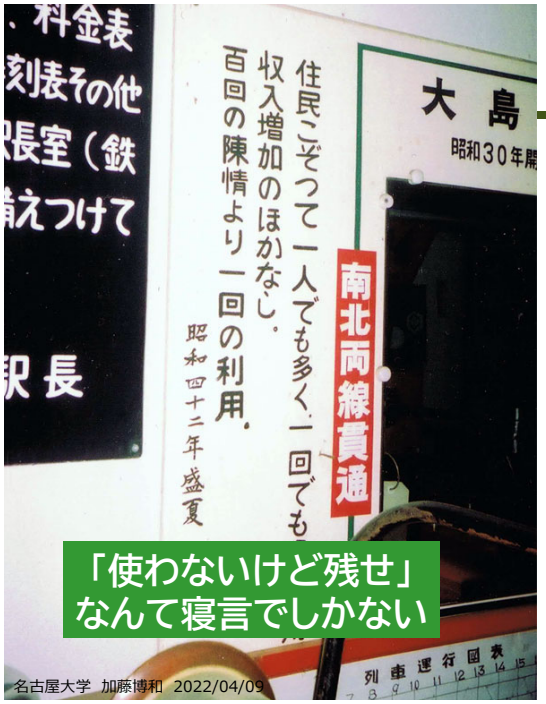
地域公共交通の制度財源検討会(第17回)
（2022/04/09）

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
SusCoDe

「どうすれば地域公共交通にお金を出していただけるのか？～自分たちが変わらなければとても請求できない～」

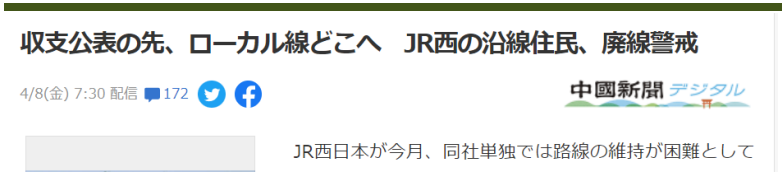
地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
加藤博和



百回の陳情より一回の利用

- 55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

このような発想で、地域の大事な交通手段を守れるのか？
･･･それ以前に子供の教育に悪い！


収支公表の先、ローカル線どこへ　JR西の沿線住民、廃線警戒

4/8(金) 7:30 配信 172

中國新聞 デジタル

JR西日本が今月、同社単独では路線の維持が困難として

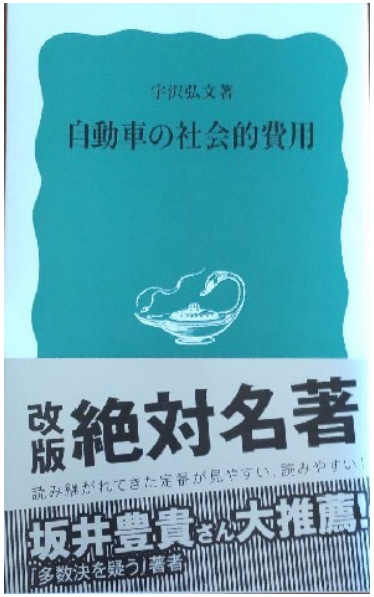
- 55年たっても分からない人もいる
- 通知表をもらうのが嫌で終業式に学校に行きたくないようなもの
- 成績が悪いなら反省して、次どうするか考えるべき
- 今回公表されるのは、5段階の「1」のところ。小数点以下が出ようが出まいが関係ないのでは？

「どうすれば地域公共交通にお金を出していただけるのか？」
答えは簡単
出していただける価値がある
ことを証明するか、
価値が低いなら高めればよい。
そのためには、
自分たちが変わらなければ！
さもなくば、とても請求できない

たぶん、ここにいる皆様の多くは
「地域公共交通は
お金を出す価値がある」
と(根拠もなく)思い込んでいる
のではないですか？

しかし地方では、
そう思う人は少ないです
なぜなら、不便で役立たずだから

そして、現段階で、もし国が
お金を奮発してくれたとしても、
各地域がそれを有効に活用できる
とは全然思えない
なぜなら、
「なぜ必要か？」
「どうすればできるか？」
「何を実現すればいいか？」
があまりにお粗末だから

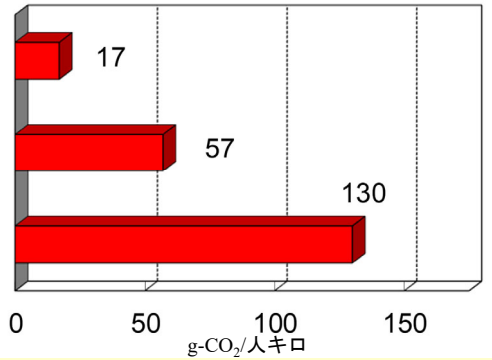


「絶対名著」と私も思うが、
なぜみんな言うことを聞かないのか？
それは、便益を考えていないから
「絶対王者」自動車がもたらす便益は費用を上回っている(と多くの人が認識している)
あと、大事なのは、
自動車の社会的費用は地域によって大きく異なること。つまり、平均値では語れない(適材適所は一律ではない)

乗用車と乗合交通で CO_2排出量はどれくらい違うか？

車両走行に伴う人キロあたり CO_2排出量
(2019年、全国平均)

国土交通省資料



- 個人が自動車から乗合交通に乗り換える場合はこの値でよい
- しかし、転換してもらうために本数や路線を増やす(供給を変える)場合、この値は変化
- 逆効果の場合も(建設時排出卓越、ガラガラ)
  → たくさん乗り合うことではじめて効果が現れる

交通部門の環境負荷評価において
ライフサイクル思考に基づかず
それぞれの利用状況も考慮しない
評価が横行する状況に警鐘

ふくい環境論 最終回
鉄道は本当にエコなのか
利用が少ない鉄軌道は
自家用車よりも1人あたり
CO_2が多くなることもある
根拠が伴う環境社会を
広がる「デマンドバス」
■県内鉄道のCO_2排出■

福井新聞「ふくい環境論」
2012年11月25日朝刊
鉄道は本当にエコなのか

クルマほど便利なものはないけれど‥

- 交通事故
- 移動制約者(交通弱者)
- 局地環境問題(公害):大気汚染、騒音・振動
  - 保険や税で内部化可能
  - クルマ社会でもITや車両・燃料技術進歩でかなりクリアできる(クルマが自動運転、動く空気清浄機に?)
- 道路建設や維持管理の費用
  - (以前は)道路特定財源制度で内部化
- 渋滞
  - 中核市レベルでの処方箋がない
  - 道路建設は自動車交通を誘発
- 中心市街地空洞化と郊外スプロール化
  - クルマ社会である限り、土地利用規制をしないと防げない
  - 日本はそこが弱かったので、大気汚染も一時深刻に
- 地球環境問題
  - 一番解決が困難

これらの問題を起こさない交通体系とは?

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する

魅力に乏しく無個性で
競争力のない都市域

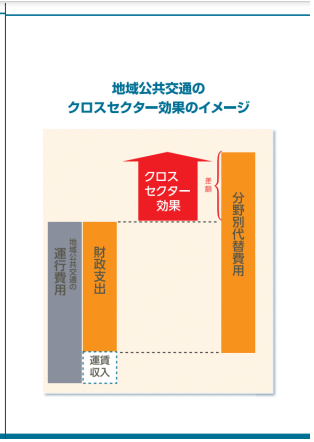
かしこくないし、
楽しくない・・・

クルマは土地を浪費する

出典: ストラスブール市資料

かしこくないし、楽しくない・・・
せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
しかもCO_2もたくさん出る

https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/content/cross_sector_leaflet.pdf



現在言われている「クロスセクター効果」計測とは？

- 運行事業の赤字（欠損）を財政支出と同額と考えている（事業者が持っている分を考えていない＜JRならタダだから、JR廃線は絶対選択されない（笑）＞）
- そもそも「他分野への波及効果」を計測していない
- 特定の廃止代替策との比較をしているだけ。しかも費用を行政負担分しか考えていない（事業収支の検討と同レベル。本来、社会的便益・費用を考えなければならない）

本質的に大事なのは、波及効果の大きさ（社会的必要性＜便益＞）と、かかる費用の妥当性を吟味すること

これらを正面から評価することを避けている限り、お金を払ってはもらえない（請求書を書けない）

なお、「貨幣価値換算」にこだわる必要はない（貨幣価値も、市場で決まった平均値だから）

請求書を書くために・・・
地域公共交通確保維持改善　5つの鉄則 ＋ α

1. 目的の明確化
2. 適材適所
3. 一所懸命
4. 組織化
5. カイゼン

- これらを熟議するのが協議会
- まとめると地域公共交通計画
- それが、地域公共交通政策に関する、利用者への、地域への、そして国への請求書

そして、「現場・利用者起点！」

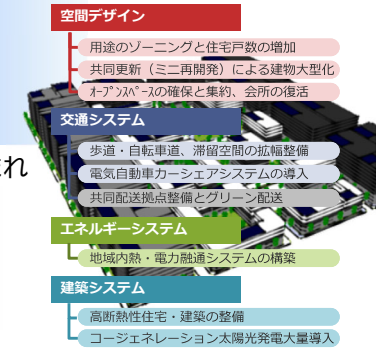
「使いやすく頼りになる、
それゆえに多くの方に乗り合って
『おでかけ』していただける**くらしの足**」は
人もインフラも超高齢化する
今後の日本を支えるとても重要なもの。
それを何とかしようとする人たちは
重要なミッションを背負っている。
その尊い行動を後押しできるよう、
私は戦い続けます！

加藤博和

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
臨床環境学コンサルティングファーム部門　教授

1970年、岐阜県多治見市(JR中央線・太多線)生まれ

「人にも地球にもやさしい
"sustainable"かつ"resilient"な
交通・都市システムを実現する」



<テーマ>

✓交通政策が地球環境や都市環境に及ぼす影響の評価手法
✓脱炭素で巨大災害にも対応できる交通体系・都市構造
✓地域公共交通活性化・再生の方法論
✓地方創生を可能とする都市・地域経営のあり方
✓「臨床環境学」の創成

→ 固定観念にとらわれず新たなパラダイムを切り開き、臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで、閉塞した社会状況を打破する！

※全国100近い市町村の現場で公共交通政策をサポート
一方、国土交通省でもいくつかの委員会で活動

Think Globally! ―所懸命 適材適所 Act Locally!
Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

加藤博和

地域公共交通プロデューサー

国土交通省交通政策審議会委員、(一財)中部貸切バス適正化センター会長

Think Globally! ―所懸命 適材適所 Act Locally!
Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

旧弊な地域公共交通をいかに革新するか

（多くの路線は、いまの運行形態ではとても残れない！）

「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す

- 利用者・地域のニーズに応えられる適材適所な基本コンテンツ(系統・ダイヤ・乗降施設・車両)とシームレスなネットワーク化
- それを必要とする利用者(運賃)／周辺住民・企業(協賛金)／自治体(補助)の三方一両損のビジネスモデル
- スピード感と粘り強さを持ち、現場感覚を起点とした戦略・企画・実施・点検・見直し
- 地域公共交通づくりを通して地域の持続性を高めるまでに至る運動論

→ 地域公共交通サービスのソリューション提示と実現支援

→ 固定観念にとらわれず新たなパラダイムを切り開き、臆せず現場に出て、実際の世の中を変えることで、閉塞した社会状況を打破する！

地域公共交通は「瀬戸際」！

- 大都市部など一部を除けば、ここ40数年ずっと衰退
- 主に経費削減を重ねて継続してきた(補助金受給の条件でもあった)
- それが極限まで達し、運行に必要なギリギリにまで至った(サービスでなく運べればいいという発想に)
- そのため、企画立案や販促などはもってのほか。路線改善なんてとてもできない
- 運転者が足りず超勤・廃休が常態化。給与が上がる見込みもない。こんな業界にだれが入るのか
- 利用減少は底を打ち、自治体はお金を出すようになったが、「お金があっても運転者不足で走らせられない」時代へ
- そこにコロナ禍で「移動」が生活の必然でなくなった

地域公共交通を「費用」としかとらえない
（請求書が書けない）

コロナ後も旅客運送需要は戻りきらない

- 生活交通(低収益):コロナ前比2割程度の乗客減は避けられない？
- 長距離・観光交通(高収益だった):大きな減少になる？

→黒字事業の収益で生活交通の赤字を埋める構造が不可能に(すでに20年前から、法体系で前提とされていない自主的な維持スキームなのだが)

移動が必然でない社会への対応が急がれる
「しかたなく使う」から「選ばれる」へ
選んでもらうためには付加価値が必要

地域公共交通に関してよく見受けられるご意見

1. 高齢者などを対象とした福祉施策である
2. 超高齢化によって利用したい人が増えてくることに対応すべきである
3. 国や交通事業者が主体的に取り組むべきである
4. 収支率(運賃採算性)で判断すべきである
5. デマンド交通、ライドシェアやMaaS、自動運転を導入すれば改善できる
6. 自動運転やITが普及すれば不要となる
7. 鉄道廃止は絶対に許されない
8. 地域の要望をしっかり取り入れることが不可欠である

すべて間違い！

こんな認識だから、トンチンカンな施策が横行
地域公共交通の必要性について「再構築」すべき

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

2015年9月に国連で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年を期限とする持続可能な社会をつくるための国際的な取り組み目標

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGsとは何でしょうか？
- Bottom line(ボトムライン:底辺、基本となる場所、結論)
- すなわち、持続可能な社会にするためには「このくらいやれていないとダメ」という水準
- それが17分類、169項目ある

11.2
2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

SDGsに取り組んでいる自治体なら、当然、この項目もしっかり確認して、達成のための施策を実施していますよね！

1、南伊勢町地域公共交通計画の基本方針

はじめに

最近、SDGs という言葉をニュースなどでよく聞くこ
「Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標
国が、「だれ一人取り残さず」持続可能でよりよい世界を目指し
として採択した目標です。その 169 のターゲットの 1 つ、11.2

「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者
公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全
に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する

このターゲットは、南伊勢町においても重要なものです。

「クルマがなくとも必要な移動ができる」ための地域公共交通
り、南伊勢町もこれまで地域公共交通の確保・維持に取り組んで
そのため、関係者からなる南伊勢町地域公共交通会議を設置
移動全般について、検討・協議し、対応策の実施につなげてきま
少と少子高齢化により、地域公共交通の維持に困難が生じてい
ています。

そこで、今後の地域における公共交通見直しの方向性と

地域公共交通がない＝消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、自力で高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出することも多い（住民票を移さず都市部に住む例も目立つ）
- いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人もなかなか来てくれない（家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒）

→ 子どもが自由に動けることは、
実は地域存続のためにすごく大事なこと

地域公共交通をおろそかにする社会は大人にとっても不自由

- 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
- 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降

↓

クルマもスマホも使えない（mobility/digital divide）人を見捨てる社会へ？

↓

運転できなくても暮らしていける（安心して免許返納できる）社会づくり、こそ急務！

言うのは簡単。実際にそういう社会をつくるための活動が不足！

「ヒョーロンカ」から「実践者」へ！

「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

結論：ありえない！

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
  - 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
  - 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、公共交通を利用できるのか？
  - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？

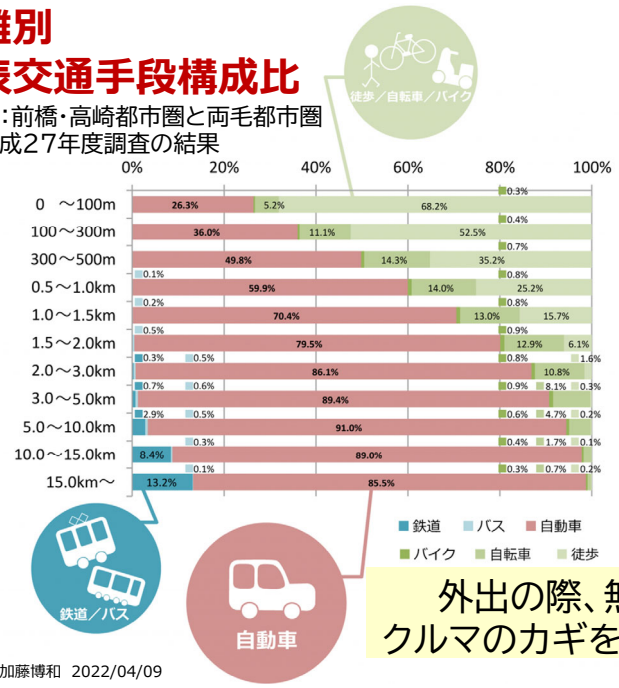
→クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時

- 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
- この対象となる人たちにどう訴求するか？

そのために「プロデュース」が必要

距離別代表交通手段構成比

群馬県：前橋・高崎都市圏と両毛都市圏での平成27年度調査の結果

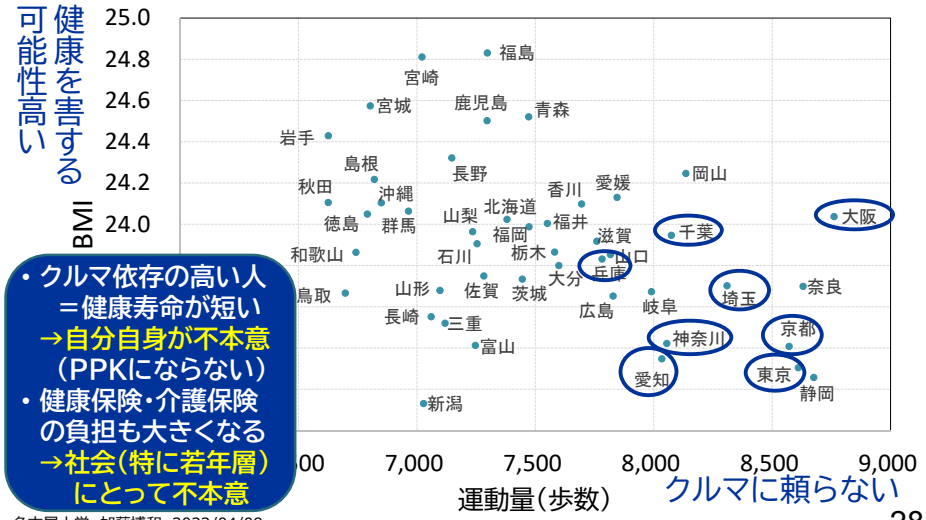


外出の際、無意識にクルマのカギを持つ人多数

田舎ほど運動せず不健康・・クルマ依存だから

歩数とBMIの関係（都道府県、2016、男性）

平成28年度国民健康・栄養調査



・クルマ依存の高い人
＝健康寿命が短い
→自分自身が不本意
（PPKにならない）
・健康保険・介護保険
の負担も大きくなる
→社会（特に若年層）
にとって不本意

だれもが「おでかけ」したくなるために地域公共交通を改善する

地域を楽しくする仕事！

「おでかけ」は、ただ動ければいいわけではない

乗って楽しい　（本源需要）：交通**手段自体**に魅力がある

降りても楽しい（派生需要）：必要な**ところ**や行きたい**ところ**に行ける

→そんなリアルな「おでかけ」を

クルマに頼ることなく可能とすることで
住民の「健幸」（Healthy and Happy）を実現し
地域のQOL（Quality Of Life）を高め
安全安心を守り、豊かさを増進させる。
その結果、コロナ後も「おでかけ」が楽しくでき
地域が持続可能となる（SDGs）ことに貢献できてこそ
公共交通は存在し続けられる

要するに、楽しくない「おでかけ」は滅びる
（それがITやロジスティクスの目標）

「乗って楽しい」「降りても楽しい」公共交通って？

（例えば・・）総合病院乗り入れは「路線バス勝利の方程式」
しかし、本当にいいことなのか？

→ 病院は基本的には「降りて楽しい」ところではない
→ そこへの利用が一番多いバスは「乗って楽しい」か？
→ 高齢者は病院しか行くところがない？（事実上サロン化？）

- 「公共交通づくり」は、「集まりたい場所づくり」とセットであるべき（例えば、商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど）
- 駅・ターミナルといった乗継拠点の居心地をよくすることも重要（明るく、テーブル、WiFi）

→ それによって「おでかけ」が楽しくなり、「くらしが」「地域が」楽しくなることが本当の付加価値

さてみなさん、市内に「集まりたい場所」ありますか？
（これが都市マス・立適・総合計画など他計画との関係）

高山市「虹流館（こうりゅうかん）くぐの」
久々野支所ほか複合公共施設

乗継拠点にはいまどき
このくらいの設備は必要
WiFi、電源、テーブル、明るく外からよく見える
座る場もなく立たせているようでは論外

菰野町コミュニティバス「かもしか号」

- 車内はフリーWi-Fi利用可能。USBコンセントあり
- デザインは三重県立菰野高等学校の生徒が制作

「乗って楽しい」「降りても楽しい」おでかけを提供できる地域公共交通は「健幸」を実現！

「健康」＋「幸福」

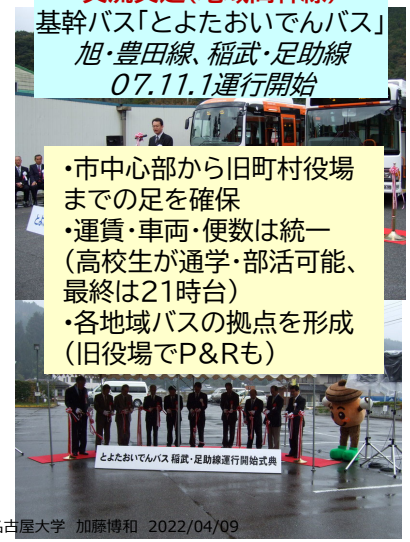
- 超高齢化社会に対応するために必須
  - お年寄りになっても心身が弱らないようにする
  - 弱ったとしてもできるかぎり自力で判断し行動できる
  - クルマに頼らずとも生活でき、交通事故も防げる
- 子どもにとっても動きやすい環境づくり
  - 保護者の負担軽減
  - 子ども間のコミュニケーション促進、地域への愛着醸成
  - 人口減少・高齢化の抑制

公共交通コアターゲット「3K」をまず押さえる
子ども<高校生>・高齢者・観光客
そして、みんなが安心して暮らせる地域へ

基幹路線はインフラととらえ、市は責任もって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

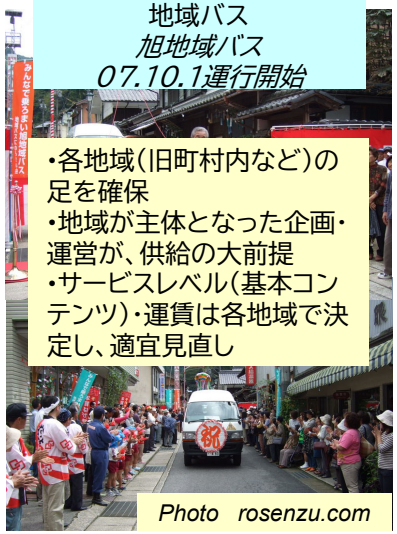
豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通（地域間幹線）
基幹バス「とよたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始



・市中心部から旧町村役場までの足を確保
・運賃・車両・便数は統一（高校生が通学・部活可能、最終は21時台）
・各地域バスの拠点を形成（旧役場でP&Rも）

地区交通（地域内フィーダー）
地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始



・各地域（旧町村内など）の足を確保
・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
・サービスレベル（基本コンテンツ）・運賃は各地域で決定し、適宜見直し

Photo　rosenzu.com

「メリハリ」と「結節」が肝要
幹線・支線の分化と階層ネットワークで効率化

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・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

- 幹線を担えるサービスレベルが確保できるか
  特にローカル鉄道
- 幹線と支線を結び付けるための結節点（拠点）整備
  ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

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→おでかけサービス提供

幹線：速達・定時

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

端末：細かくカバー

地域内：だれでも安心して暮らせる地域

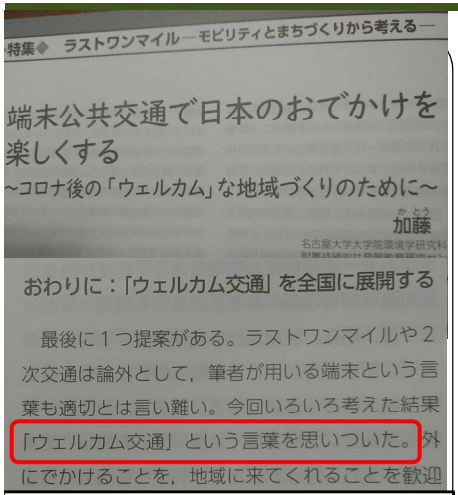
「生活」支援

・・・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

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→おでかけサービス提供


特集◆ ラストワンマイル―モビリティとまちづくりから考える―

端末公共交通で日本のおでかけを楽しくする
～コロナ後の「ウェルカム」な地域づくりのために～

加藤

おわりに：「ウェルカム交通」を全国に展開する

最後に１つ提案がある。ラストワンマイルや２次交通は論外として，筆者が用いる端末という言葉も適切とは言い難い。今回いろいろ考えた結果「ウェルカム交通」という言葉を思いついた。外にでかけることを，地域に来てくれることを歓迎

加藤博和：端末公共交通で日本のおでかけを楽しくする ～コロナ後の「ウェルカム」な地域づくりのために～、運輸と経済、Vol.82、No.2、pp.12-18、2022.2

端末：細かくカバー

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？

「二次交通」「ラスト（ファースト）ワンマイル」「フィーダー」という、意味の分からない言葉をやめましょう

「ウェルカム交通」へ

→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ

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→おでかけサービス提供

幹線：速達・定時

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？

速達・定時
大量輸送
（省土地・低炭素）
そして、安全・安心
よって幹線を担える

→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

低炭素・低費用で魅力的な都市・交通システム実現のための「長期」スパイラル

＜交通戦略（網形成計画）＞

コンパクト化を誘導しうる交通ネットワーク

公共交通・非動力交通の充実

ライフスタイルも変化

＜都市計画マスタープラン・立地適正化計画＞

公共交通を有効に機能させうるコンパクト化

公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・

30年計画で頑張ればよい（その間に建物は半分近く建て替わる）

さて、問題です

次の英語の略語について、元の表記を書け。また、日本語で何と言うか？

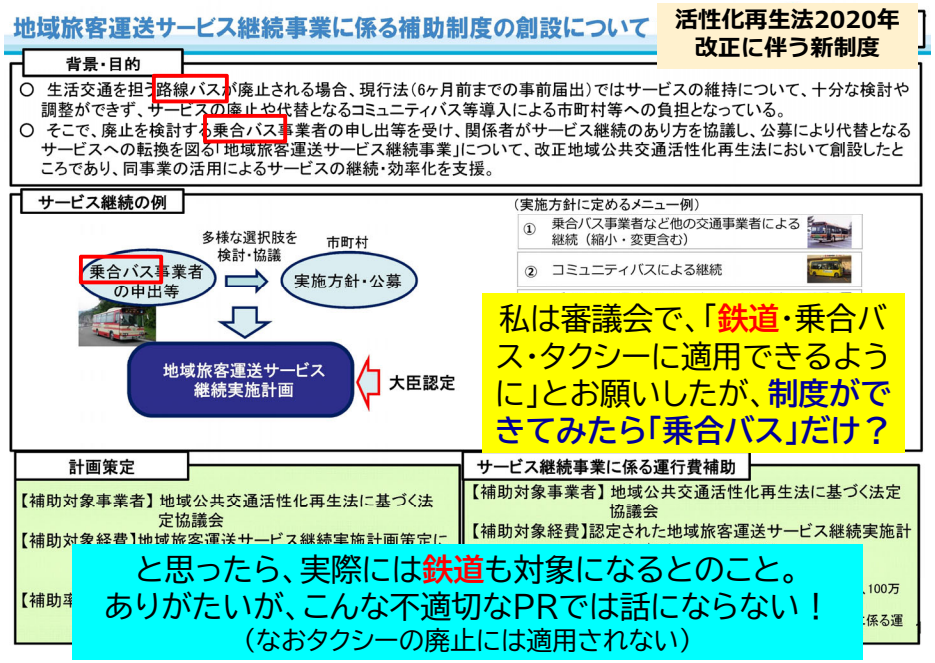
1. LRT
   Light Rail Transit
   軽便鉄道・軽快電車
   (間違いの例:低床路面電車)→路面でなくてよい
2. BRT
   Bus Rapid Transit
   快速バス交通
   (間違いの例:連節バス)→連節でなくてよい

いずれも、Mass Transitとしての存在意義を「お値打ちに」高めるための方策

この追求が今の日本で全くできていない

既存の地方鉄道のトリアージが迫られる
-幹線公共交通を担えるか否か？-

- クルマではマネできない速達性・定時性、そしておトク感をいかに出すか？
  → 郊外の無料P&R。待たずに乗れ、専用軌道・レーンで信号待ち知らずの高速安定走行。集客施設・地区へ楽々アクセス。フィーダー交通との完全結節
  → クルマに対抗するためには、表定速度50km/h(都市内20km/h)、30分ヘッド(都市内15分ヘッド)は必要
  → このレベルを保つために、相応の補助や優遇が担保されることが出発点
- そのようなテコ入れが不可能・無意味な路線をどうソフトランディングさせ、便利にするか？(有り体に言えば代替交通確保策)
  → 単純並行の『使えない』代替バスとしないためのソリューション創出のしくみづくり



私は審議会で、「鉄道・乗合バス・タクシーに適用できるように」とお願いしたが、制度ができてみたら「乗合バス」だけ？

と思ったら、実際には鉄道も対象になるとのこと。
ありがたいが、こんな不適切なPRでは話にならない！
(なおタクシーの廃止には適用されない)

地域公共交通特定事業（活性化再生法２条５）の一部
～「幹線を高度化する事業」がほとんど活用されておらず残念～

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*

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
  → *自治体が下を保有する上下分離、自治体の起債対象化*

上記3特定事業(青字)のフル活用による
幹線公共交通レベルアップが不可欠だが・・・
第2期交通政策基本計画(R3～8)にも数値目標なし

「上下分離でない鉄道高度化」「BRTでないバス高度化」といった中核市レベルの幹線網改善に使いやすい事業がない

名鉄岐阜600V(2005年)、桃花台新交通(2006年)、神岡鉄道(2006年)の廃止代替交通にかかわった結果、

『廃線処理投手』
『鉄道おくりびと』

の悪名をいただく

(私が廃線を決めたわけではないし、廃線がうれしいはずもないのですが・・・だれもやらないし、できないので・・・)

結局、鉄道存廃問題のノウハウ一切を身に付けることに

※なお、鉄道維持の仕事もむろんやっております！(その説明は今回割愛)

※そもそも、地域公共交通再編のエキスパートが少なすぎる

長野電鉄屋代線（2012年4月1日廃線）

- 1922年開業(90年の歴史)
- 千曲川東岸(千曲市・長野市・須坂市)を走っていた
- 長野市中心部(西岸)に向かう路線でないため、**ニーズに合わず、利用者減少**
- 2009年**「長野電鉄活性化協議会」**(活性化再生法の法定協議会)設置。**利用促進のための活動や社会実験**が展開
- しかし、利用は伸びず、2011年2月に廃線が決まる(**協議会で多数決**の結果) **→信頼関係・モチベーションが著しく悪化**

•公的支援や観光需要掘り起こしなど、存続のためにもう少しできることはあったかもしれない。
•しかし、地域ニーズと合わない以上、早晩行き詰まることは明らかだった
•ただ、これで終わったわけではない。**代替バスで鉄道利用者を逃がさないことはもとより、(鉄軌道では困難な)地域ニーズに即した公共交通網にどう転換していくか？**

長野電鉄活性化協議会ワーキンググループ研修会
(長野市若穂支所、2011/07/10)

廃線処理を敗戦処理に終わらせないために
ー魅力ある地域を支える公共交通再生を目指してー

人と環境にやさしい『持続可能な』交通のかたちを明らかにし、実現のための“現場で役立つソリューション”を提案する!

名古屋大学大学院環境学研究科准教授
地域公共交通プロデューサー
加藤 博和

最もやってはいけないこと

＝鉄道存続自体を「目的」と思ってしまうこと

- 鉄道は高価な、豪華なもの
- 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、他の方法で安くできる（だから、国の補助対象外）
- しかし、存続が目的となってしまえば、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、これからが本番！
廃止決定でやる気がなくなるなどもってのほか！

バスは会議室でなく現場を走っている

基本は、「地域にとって必要な公共交通サービスを現場・利用者起点で考え、つくり出す」意欲と行動

→ **制度を活用し、地域の状況を理解し、現場で連携・協働して対応策が提示・実行できる「仕事人」こそが必要！**

- *制度・政治の混乱をチャンスに変え*
- *旧弊な固定観念を打破し*
- *公共交通悲観論・役割終焉論を排除し*
- *自治体や住民に「楽しい公共交通」づくりを胸張って提案し実現できる*
- *それこそが地域を、そして日本を救うきっかけとなる！*
- *まちがっても、廃線処理を敗戦処理と思ってはならない！*
- *夢の日本縦貫鉄道：河東線90年の心意気を受け継いで！*

実はこれこそが本当の「モビリティ革命」！

そう、仕事人は、あなたなのです！

•便数確保。定時性に配慮し、朝は快速便・高速道路経由便<2020年3月末廃止>を運行。長野中心部方面への路線も新設
•所要時間は延びたが、高校・総合病院の前など停留所位置を工夫しカバー（駅からかなり遠かった）
•運賃は鉄道時代と変わらず（普通運賃はもとより、通学定期では割引や鉄道との連続運賃を維持）

→ 地域住民が主体的に検討に参画

→ ラッシュ時渋滞に悩まされるも、利用者数は3割減にとどまる

鉄道代替交通 成功のポイント

- **並行にこだわらない。むしろ並行させるべきでない場合もある**
  - 旧駅より、公共交通で行きたいところを重視する
  - 少しでも速く走れるよう設定する（どうしても時間がかかり定時性も劣る）
  - 関連する地域の全路線を見直す（増便も視野に）
  - コミバスなどと結節することで役割分担する
- **運賃設定をよく吟味する**
  - 通学で値上げにならないようにする（全線格安定期を出すなど）
  - 通院で値上げにならないようにする（回数券、会員割引制度など）
  - 鉄道との乗継で値上げになったり支払が面倒になったりしないようにする
- **主要停留所をきちんと整備する**
  - 旧駅の活用、公共施設・商業店舗等活用、もしくは新規整備
- **乗換等の案内を分かりやすくする**
  - 配布用総合路線図を出す
  - 看板やサイン、アナウンス、車両案内を一体的に考える
  - 接続が分かる時刻表を出す
  - 日頃利用しない住民や来訪者へ「あること」を知ってもらう工夫をする

徹頭徹尾、利用者の立場になって考えることが、再生への道

残すにせよやめるにせよ
「あしたへ」と言えるように！

みんな勝手なことばかり言っている間に・・・
地域公共交通は奈落の底へ・・・

長年続いてきた「負のスパイラル」

- 利用者・地域　「不便だし、何か言っても変わらないし・・・」
- 事業者　「利用が少なくては経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・・」

→それぞれがこう思っているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり

※なくなるから地域が衰退するのではなく、いまの地域公共交通が「使えない」から地域が衰退する

→互いに腹を割って話し合い、その結果に基づいて協力して取り組むことができれば、いい方向（つまり「正のスパイラル」）に転換できるのでは？

共創の典型例としての「コミュニティバス」のはずが・・・

東京都武蔵野市「ムーバス」
（1995.11運行開始）
2020.1に累計5,000万人達成
東京23区に接する人口稠密地域

・「企画・運営」と「運行」の分離による新しいビジネスモデル
　自治体　　：企画・運営（委託）
　交通事業者：運行（受託）
→　事業収支に煩わされない
・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「適材適所」な公共交通実現に寄与

自治体による公共交通確保策の標準に
→　ところが、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（最近はデマンドでも・・・）

さらに「コミュニティバス＝自治体運行バス」というカン違いがまん延

地域住民・地元企業主体のNPOによる「**共創型**」路線バスサービスの**さきがけ**

「生活バスよっかいち」

2002.11.1運行開始　*https://www.rosenzu.com/sbus/*

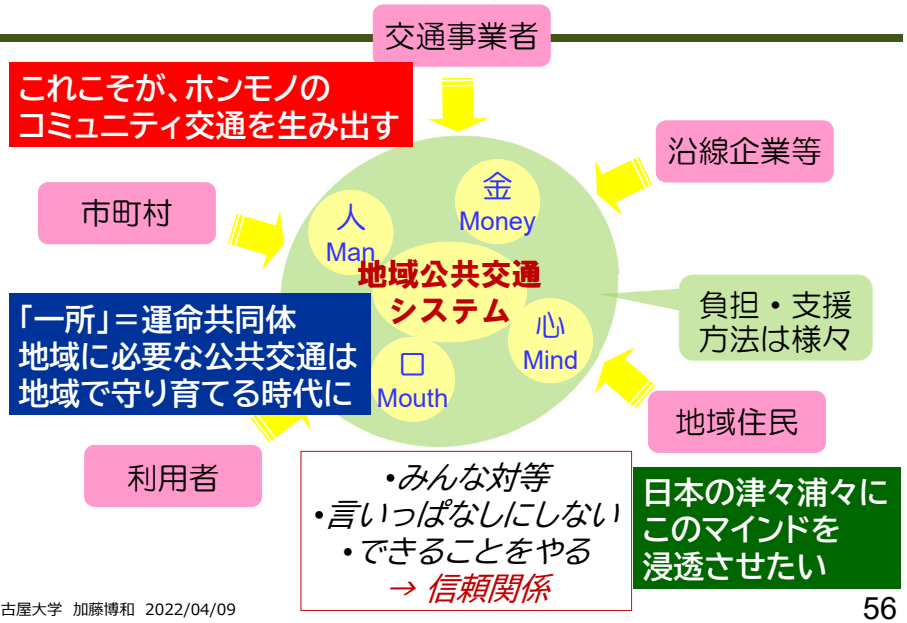
2002.10.27出発式

・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）

・発案から半年弱で運行にこぎつける（当初は無償、後に旧21条→新4条、前例がないと運輸局に言われ難航した）
・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<で来たので国に許可された>）
・住民、沿線企業・病院、市、交通事業者の「心」が共有された
・有償化後、利用者が増える（賽銭効果）
・あくまで、安全安心のプロである事業者に依頼　→ **19年以上も続いた理由**

しかし、いま、資金不足で存続が危ぶまれる状況

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる。すなわち共創



公共交通は「結果がすべて」

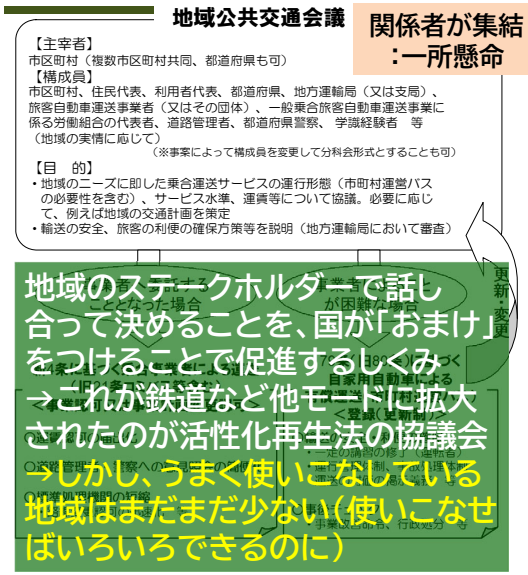
- 結果とは「利用が多く出てきたこと」
  - したがって、結果はできてから3年後くらいにしか確定しない
  - 「思いついてやってみた」という段階で評価してはならない
- それ以外の価値は結局、「利用の多さ」と比例
- よって、「利用をどう引き出すか」が本質

※ここでの「利用」は、数でなく割合（ターゲットの利用顕在化率）

こう見ると、「共創」の危うさがわかる

- 共創自体が目的化しやすい
- 共創すれば「利用が多くなる」わけではない（少なくなることもしばしば）
- 共創は長続きしない宿命（持続性が低い）
- ついでながら、共創が国の援助（関与ではない）を弱めるためであってはならない（国は地域公共交通の適材適所が分からないから地域主体を求めると考えるべき）

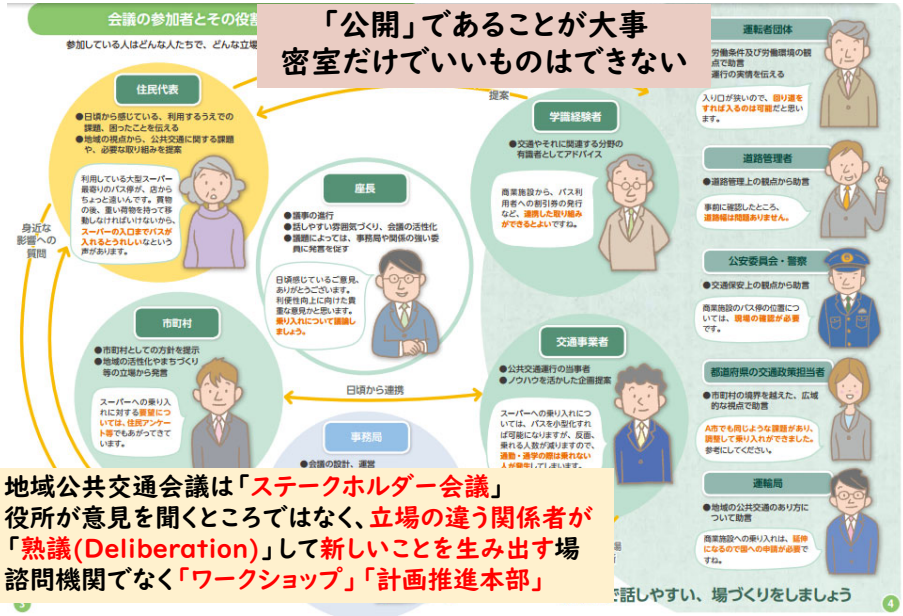
2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議
「地域公共交通会議」・・・まさに一所懸命の場



「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（乗合バスのみ）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（法的に一般路線とコミバスで何ら差はない）

「公開」であることが大事
密室だけでいいものはできない



地域公共交通会議は「ステークホルダー会議」
役所が意見を聞くところではなく、立場の違う関係者が「熟議（Deliberation）」して新しいことを生み出す場
諮問機関でなく「ワークショップ」「計画推進本部」

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://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

あってはならない「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（広報・webはもとより、停留所や車内など目の届くところ）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！
バス路線廃止などの重要事項を書面協議で済ますなど、
会議をなるべく開かないという発想は言語道断。やる気あるのか？

廃止が危惧される鉄道沿線の自治体の悪い例（といってもこんなところばかりだが・・・）

- 地域を走る鉄道がもともと大赤字。災害で運休し、もう復活できないかもしれない（実際に、後に廃線となってしまった）
- 沿線某市では網形成計画を策定しているが、鉄道線のことはほとんど書かれていない。そもそも法定協議会のメンバーに当該鉄道事業者が入っていない
- 理由を聞くと「補助対象事業者でないから」とのこと（ｽﾞｯｺｹ）

→「補助のために協議会を開く」こと自体アウトオブ論外だが、いまだにこういう主体性・責任感ない自治体は多数（こんな態度で鉄道廃線に反対できるのか？）

→そもそも、廃線されそうなのに必要と言うなら、「補助対象」にしなきゃダメでしょうが！

- 代替バスはとても不便。しかし鉄道の方向性が決まらなければそのまま。これで通っている高校生がかわいそう（3年しかないのに・・・）。卒業後出ていってしまうのでは？

協議を効率的かつ有意義に行うために

- 地域公共交通会議の制度ができた当初は、自治体担当者、バス事業者の双方から面倒だという言葉が聞かれた
- その後、バス事業者には、自身の立場を説明したり、住民・利用者や関係行政機関の意見を聞くことができる場として活用できるという意識が広まっていった
- ところが、主宰者たる自治体の担当者の一部には、開催に手間がかかるという意識が根強い
- 資料のデジタル化や、ITを用いた会議運営、部会・幹事会の活用によって負担軽減・効率向上が可能。そのために、自治体・事業者、そして運輸局の手続きやデータ管理の電子化・オープン化が急がれる

有識者委員が適確な知識を持ち、地域にとって必要な公共交通サービスとそのための運賃・公的補助の水準を見いだすための熟議をリードすることが大事

国の「交通政策基本計画」地域公共交通関連の数値指標

地域公共交通網形成計画の策定総数（第1回、2014～20年度）
【2020年度 100 件】
実際には600件！

計画は今年2021年5月に改定

地域公共交通計画の策定総数（第2回、2021～25年度）
【2025年度1200 件】

「努力義務にしたのだからこのくらいは当然」とのこと

地域公共交通計画（2020年法改正で名称変更）って いつつくるの？　今でしょ！

- 地域公共交通政策の「憲法」
  - 本気で取り組むなら当然つくらないといけないもの
  - つくらないで、場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか？
  - 住民・利用者や首長・議員・他部局に（そして永田町・霞ヶ関の皆様に）公共交通の必要性を訴えられるのか？
- 何を書くのか？
  - なぜ地域公共交通が必要か？（目的）
  - それを実現するために、公共交通網をどうつくりかえ、どう魅せていくか？（適材適所）
  - そのためにだれが何をやるか？（一所懸命、組織化）
  - 計画の進行をどう確認し見直すか？（カイゼン）
  - 担当者の「遺言」（政策の継続性）

※できる限り短く！

協力・協議調整	2021	2022	2023	2024	2025	2026 以降
県・沿線自治体	関係者協議・調整・検討					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（地域間幹線系路線）					
交通事業者	地域公共交通確保維持事業の活用による路線維持（フィーダー系路線）					
協会・タクシー協会 国土交通省	大津市・地域住民・交通事業者の三者協働での協議、検討、実証実験実施 本格運行のルールづくり	状況に応じた本格運行への移行				
地域住民 察・国土交通省・県	自動運転、MaaS*の実装に向けた取組 その他、新たな輸送サービスの導入に向けた社会実験への参画					
交通事業者	国の各種支援策の活用 公共交通の安全性のＰＲ		（※国の支援の （※ワクチン開			
交通事業者	ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実施		（※ワクチン開			
協力・協議調整	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026 以降**
津市・交通事業者	地域組織の立ち上げ（各年度１地域以上）・運営支援					
バス事業者	地域の要望に応じた出前講座の実施					
－	庁内調整の実施					

えっ？2026年度以降も検討なの？　しかも1.1が！
検討ばかりで実行なし！
これが計画と言えるのか？

地域公共交通確保維持改善　5つの鉄則
～これを「地域公共交通計画」に書く！～

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・クリエーター」
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
   - バラバラではダメ。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

地域公共交通会議・活性化協議会の「スーパー協議会」化が必要

以下4つの会議の機能を併せ持つ強い権限

- 地域公共交通活性化・再生協議会（法定）
  - → 地域公共交通計画の実施をリードする推進本部へ
  - → データ集約、共通運賃化のとりまとめも期待
- 地域公共交通会議（法定）
  - → 乗合バスに限らず鉄道やタクシーの供給方策検討も
- 自家用有償運送運営協議会（法定）
  - → 空白地有償については緑ナンバーとのシームレス検討が必要
- タクシー適正化・活性化協乗合議会（法定）
  - → 公共交通としての「乗用」タクシーの役割と確保策を

地域公共交通に関するありとあらゆることがワンストップで「一所懸命」議論し実行できるようにすべき！　その尊い取組を国が支援すべき！

地域公共交通の公的維持スキームは「健康保険」のしくみと同じ

「公共交通は赤字」は世界の常識（東京・大阪が異常）
地域の基盤として必要だから地域で支えるのが当然
エレベータ・エスカレータと何が違うか？

- 公共交通維持のために、例えば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（つまり乗らない人も負担）
  （人口数万人の自治体なら、住民1人あたり年間数千円、月間数百円、1日数～数十円） → 保険料（これに国の支援＜特別交付税＞原則8割）
- そのかわり、公共交通を安い運賃で利用できる
  （例えばワンコイン<100円>など） → 自己負担

つまり、「1日たった数～数十円で、
あなたの「おでかけ」をがっちり保障！」

保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか？
これだけの負担をして公共交通を運行する意味があるのか？
→ 公共交通政策とは「保険料や自己負担を納得して払っていただけるサービス」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

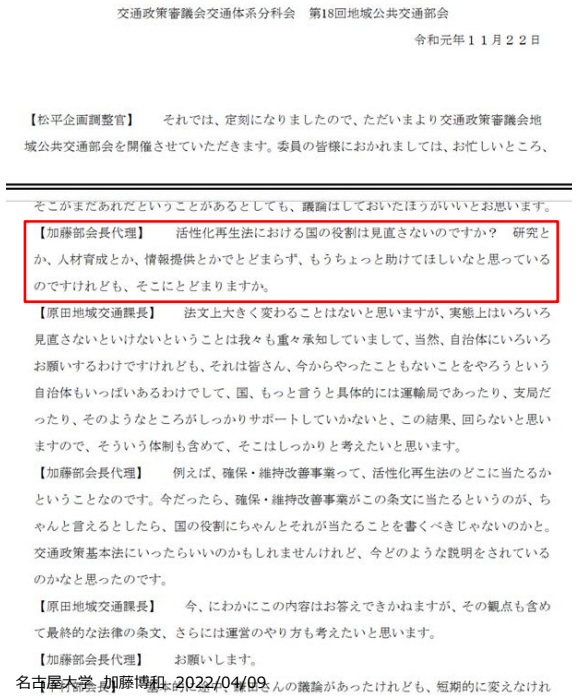
持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務
（地域公共交通活性化再生法４条　2007年施行、2014年改正）

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

地域が主体的にならないと、改善できず、自覚や行動も緩慢
事業者が情報提供し、前向きの案を示さないとラチがあかない

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する努力義務（地域公共交通活性化再生法４条　2020年改正）

1. 国：情報の収集・整理・分析・提供、助言その他の援助、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　（※質の向上とは「定時性の確保」「速達性の向上」「快適性の確保」のこと＜活性化再生法施行規則3条＞）



交通政策審議会交通体系分科会　第18回地域公共交通部会

令和元年１１月２２日

【松平企画調整官】　それでは、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会地域公共交通部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、

そこがまだあれだということがあるとしても、議論はしておいたほうがいいとお思います。

【加藤部会長代理】　活性化再生法における国の役割は見直さないのですか？　研究とか、人材育成とか、情報提供とかでとどまらず、もうちょっと助けてほしいなと思っているのですけれども、そこにとどまりますか。

【原田地域交通課長】　法文上大きく変わることはないと思いますが、実態上はいろいろ見直さないといけないということは我々も重々承知していまして、当然、自治体にいろいろお願いするわけですけれども、それは皆さん、今からやったこともないことをやろうという自治体もいっぱいあるわけでして、国、もっと言うと具体的には運輸局であったり、支局だったり、そのようなところがしっかりサポートしていかないと、この結果、回らないと思いますので、そういう体制も含めて、そこはしっかりと考えたいと思います。

【加藤部会長代理】　例えば、確保・維持改善事業って、活性化再生法のどこに当たるかということなのです。今だったら、確保・維持改善事業がこの条文に当たるというのが、ちゃんと言えるとしたら、国の役割にちゃんとそれが当たることを書くべきじゃないのかと。交通政策基本法にいったらいいのかもしれませんけれど、今どのような説明をされているのかなと思ったのです。

【原田地域交通課長】　今、にわかにこの内容はお答えできかねますが、その観点も含めて最終的な法律の条文、さらには運営のやり方も考えたいと思います。

【加藤部会長代理】　お願いします。

【[illegible]】　[illegible]さんの議論があったけれども、短期的に変えなけれ

「国がやるべき？」

- 自分たち地域がちゃんと頑張らないと、国も助けてくれない（助ける意味がない）
- でも改正前は、国が助けてくれるかどうか法律的に不明確だったので、そこを付け加えていただいた
- そしてそもそも、すでにできることはいろいろある（真剣に現場で取り組んでいれば分かること）
- さあ、あなたの現場は、胸を張って国（あるいは全国の皆さん）に請求書を出せますか？

MaaSは「公共交通網形成」（シーズ）を「旅客運送サービス」（ニーズ）に変換する

Mobility：モビリティ（移動<おでかけ>しやすさ）

as　　：としての

a　　：1つの

Service：サービス

「バラバラ」を「1つのサービス」に。でも、あくまで手段

MaaSの新解釈、いや、真解釈！

M　：もっと

a　：あなたらしく

a　：あんしんして

S　：せいかつできるために

これこそ地域公共交通のアウトカム

大手を振って請求書を出せるようにするため大至急すべきこと

1. 乗合バスだけでなく鉄軌道やタクシーについても法定協議会で議論し、地域住民・自治体・事業者の三位一体を形成（しないところは論外）
2. 熟議と行動に基づき「適材適所」を生み出す「共創」を能動的に行っている地域を、国が物心両面で支援する制度の整備（主体的でない地域に手を回す必要はない）
3. （鉄道だけを見ず、）地域公共交通システム全体が提供するサービスをどのように変えていくべきかの適材適所を導いてくれる地域公共交通プロデューサーの参画（その前に育成）

「100回のヒョーロンより1回の行動」

名古屋大学

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
SusCoDe

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: https://www.facebook.com/buskato

地域公共交通の戦略立案や再編、地域参画、鉄道存廃検討などに、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ならば、どこへでも出かけて協力します！
地域を楽しくするため、ぜひ一緒に仕事しましょう！
※「地域公共交通プロデューサー急募！」FBページ
https://www.facebook.com/groups/595400001217151

Think Globally! 適材適所　一所懸命 Act Locally!
Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.