

役に立つ生活交通 = 「おでかけシステム」  
を地域が主役となって作り出すために  
～制度改正の大波にもまれることなく  
うまく乗りこなそう～

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  
加藤 博和

## 地域が主役となって 「おでかけ」手段をつくり直す時代へ

-お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

- ◆ 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を「地域自ら」明らかにする
- ◆ それをどのように具体化するかを「地域自ら」考える  
(たくさんのやり方を検討できる時代に)
- ◆ それを誰がどう支えるのかを「地域自ら」決める

「おでかけ」の保証水準は、自治体・地域が  
実情に合わせコントロール可能 (地域自ら決めるべき)

「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える  
ことの大事な要素 (地域全体の方向性を考える必要)

「おでかけ」政策は自治体の重要な仕事  
(国の法律によって強制されるものではない)

## 生活を支える「おでかけ」(移動)

-ライフラインとしての公共交通-

- ◆ 仕事、コミュニケーション、物資調達・・・  
「おでかけ」できなければ、生活は、できないか大幅  
に制限される
- ◆ 「つながっている」「いざというとき使える」という安心感

だれでも乗れる「おでかけ」手段は  
QOL(生活の質)を保障する役割  
なくてはならない「インフラ」?  
どうやって確保・維持・改善するのか?  
「インフラ」なら、行政任せでいいのか?  
そもそも、今の公共交通等が「おでかけ」手段と  
して機能しているのか?

## 公共交通活性化・再生の5カ条

-答えは現場にある！現場にしかない！-

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・クリエイター」
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」で見ると
  - ◆ 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
  - ◆ お願ひ型・評論型から参画型・自律型への脱皮
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きところとなる
  - ◆ 失敗を恐れるのでなく、対応を間違えないこと

# おでかけ環境の「コーディネート」

-「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割-

## 公共交通・福祉交通戦略の確立(この2つは「対」)

公共交通戦略は「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

福祉交通戦略は「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」)

## 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

# 使いこなしていますか？ 地域公共交通会議

-市町村が公共交通を自ら決める「特区」-

## ◆ コミバス・デマンドの新設や改編のための会議？

- ◆ 路線バスの自由な見直しにこそ効果を発揮する会議
- ◆ コミバスと路線バスを別個に考えていても力が出ない。路線バスとの競合を協調に変えるための場
- ◆ 法定協議会を兼ねれば機能アップ(連携計画策定・実施ができる。鉄道や船なども範疇に入る)
- ◆ まちがっても、コミバス・デマンド交通をつくるためのアライイ・セレモニー会議ではない！

## ◆ 開くのが面倒。前のほうが楽だった？

- ◆ 地域公共交通会議が面倒なのではなく、旧21条・80条が「いい加減」であった
- ◆ 各市町村の実情に応じて楽に運営する方法はある(共同開催、幹事会等活用、他の協議会との一元化、など)

# 連携計画への支援策

## 「地域公共交通活性化・再生総合事業」

-結局、お金がもらえないと進まない?-

- ◆ 協議会が補助を受ける(事業主体となる)
  - ◆ 法定協議会は、連携計画策定・実施のため独自予算を持つ国補助と市町村等負担金を合わせて実施  
これを使うと運輸連合(全事業者共通・通し運賃)も可能に
- ◆ 3カ年の時限つき(立ち上げへの補助)
  - ◆ 補助金でなく「アイデア料」(計画の内容と実施状況で査定)
  - ◆ 使途の自由度高い(自治体・地域のやる気をかき立てる)  
もともと3年で終了予定。短期間で自治体のレベルを上げることを狙う
- ◆ 自治体の裏負担を前提としない
  - ◆ 様々なメンバー形態や負担方式(つまり、アイデア)が可能  
国補助がないから予算決算はゼロ円、というのは変

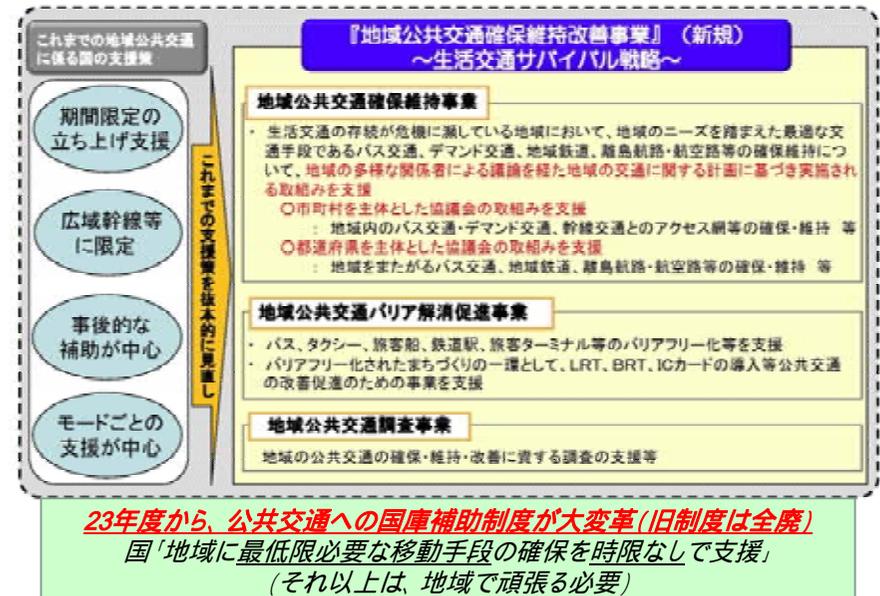
## 3つの「連携」

- ◆ 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」

要するに「バラバラではダメ」ということ  
 これこそ、活性化・再生法のエッセンス  
 まちがっても、連携計画は、  
 補助をもらうためにつくるのではない！

交通基本法案にもこの考えが強く反映

## 「活性化・再生」から「確保・維持・改善」へ



## ハンゴを外された「サバイバル戦略」

-すなおに従うと自動的にいい公共交通ができればいいのだが……-

- ◆ 「移動権保障」を掲げた交通基本法をサポートするための財源として提案
- ◆ しかし、現段階では位置づけが明確でない(法案16・17条とは関連)
- ◆ 水面下で想定されていた予算規模(数千億円)・性格(一括交付金)からかけ離れている
- ◆ (仕分け・行政レビューの影響を受け)補助要件・手続きが現場から見て非合理的で、支援が非常に中途半端
- ◆ モード間の縦割りもそのまま

## ならば、新制度にどう対応すればよいか？

-実は、今までどおりでよい！-

1. (地域公共交通活性化・再生法定協議会を兼ねた)地域公共交通会議をフル活用する
  - ◆ 特区制度(地域事情に合わせて国のスタンダードを乗り越えられる)
  - ◆ 地域公共交通に関するありとあらゆることをワンストップで議論
  - ◆ 予算を持ち、独自の事業ができる
  - ◆ 現場委員参画と公開原則、評価のしくみを活かしPDCAを回す(シャンシヤンは無意味)
  - ◆ 部会・幹事会などをつくることで、効率的かつ闊達に議論する場をもつ
  - ◆ 各地域の公共交通運営協議会にも参加してもらう
  - ◆ 年4回は開き、宿題も出す(委員は評論家でなく取締役)
2. 地域公共交通総合連携計画を策定し実施する
  - ◆ 補助要件などとらわれず、包括的・マルチモードな計画をつくる(コミバスやデマンド交通計画ではない)。調査事業も活用可
  - ◆ できる限り、協議会参画団体には1個以上の事業を担当してもらう
  - ◆ 既に計画事業を終えたところは、第2次計画を策定し移行する
  - ◆ 住民提案制度も活用する
  - ◆ <ここだけ追加>連携計画の実施計画の1つとして、生活交通ネットワーク計画を策定する(いきなりネットワーク計画をつくってはダメ！)

## 地域公共交通活性化・再生諸制度は 交通事業者・労働組合の活躍を期待している

- ◆ このままいけば、運転手不足によって地域公共交通は減じる
- ◆ 運ぶだけ(既存ビジネスモデル)なら付加価値ゼロ
- ◆ しかし、地域公共交通を役に立つものにするための「適材適所」「一所懸命」「コーディネート」「品質保証」は、現場の参画・協力・誘導あってこそ可能
- ◆ そして、今でも、公共交通の基幹は鉄道・バス・タクシー事業者が担っている
- ◆ **そこにこそ、交通事業者の今日的付加価値がある！**
- ◆ **これに貢献できる活動をしてこそ、組合は職場・雇用を守り、地域を守ることができる！**  
現場に立脚した企画提案力・サービス力が、運行受託や企画提案が採択されるための源泉(付加価値)に  
そして、魅力ある事業に生まれ変わることができる！  
**制度を利用して前向きな提案を恐れずやってください！**

## 自治体地域公共交通担当者様に ぜひやっていただきたい5つのこと

1. 「おでかけ」の足確保を基軸に置く
2. PDCA・現場起点が機能する「地域公共交通会議」を開く
3. 真の「連携計画」をつくり実行する
4. 適材適所の「コミュニティ交通」をつくり出す一所懸命の体制を確立する
5. みんなが支えなくなるネットワークへ育てる「コーディネート」に努める

加藤博和

検索

**E-Mail: [kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto: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

## (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。

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>