

JR連合 第12回政策シンポジウム

『チーム公共交通』形成に不可欠な、 JRに期待される役割

- どうすればチームに入れるか教えます！ -

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

なぜ地域公共交通が必要なのでしょう？

- ・ 利用者は当然として、利用されていない方にはどんな恩恵があるのでしょうか？
- ・ 利用者の運賃だけで維持できない地域で、わざわざ維持しなければいけない理由は何でしょうか？ また、どうやって支えるべきなのでしょう？
- ・ そもそも、地域公共交通とは何でしょうか？

そもそも「地域公共交通」とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(2007施行、2014大きな改正)

- ・ **地域公共交通** (2条1)
地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される**公共交通機関**をいう。
- ・ **公共交通事業者** (2条2)
イ 鉄道事業法による**鉄道事業者**
ロ 軌道法による**軌道経営者**
ハ 道路運送法による一般**乗合旅客自動車**運送事業者及び一般**乗用旅客自動車**運送事業者
ニ (略)
ホ 海上運送法による一般**旅客定期航路**事業等を営む者
ヘ (略)

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力義務 (活性化再生法4条)

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

○計画の構想段階から実施段階までトータルな支援システムを構築

- ・地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定経費等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して補助要件の緩和等の措置を適用

○経路バス（再編前）
（従来の系統が運行区域毎の対象）

○経路バス（再編後）
（乗換ポイント、支線バス、乗換え拠点、支線バス）
（再編すると運行要約の輸送量等の条件に差が生じる場合もある）
輸送量要件や広域性要件を緩和し、支援を維持・充実

CITYNETS
・公共交通マップの作成支援

交通空白
・安全安心な環境等に対する
補填サービスの向上
・コミュニティバスによる交通空白解消
・小規模団地や高齢化システムの導入経費も補助が強化
・デマンドタクシー等の導入
・定時便の確保（都立大特設車）
・高コスト路線においても、駅前中心でバスの乗降点を増やす、停発時間の短縮、歩行者との利用促進の工夫も推進化

山間部
郊外部

乗換え拠点
・指図駅線を再編し乗換え拠点を設定
・拠点エリアにおける連携型の公共交通ネットワークの形成

平成27年度予算要求事項

事業仕分け・政策コンテストを経て、2011年度に大変革（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）」

赤字路線を維持するためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

事業者の内部補助で帳尻が合えば
好都合だが、今やとても難しい

2000・2002年の需給調整規制撤廃で
内部補助は否定されているが、
JR(鉄道)は原則続けざるを得ない状況だった
それができることが誇りであったとも言えるか？

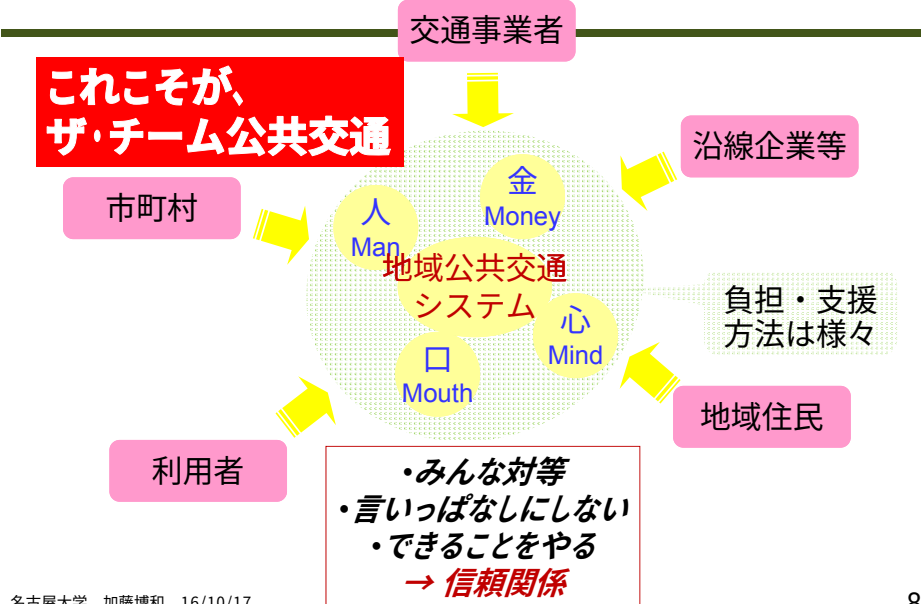
今や、そのパンドラの箱を開けざるを得ない
どう変わらなければならないか？

- **ショーバイ (商売) 路線**
 - 「採算性」が大事
 - 事業者路線（補助路線含む）の多くはこれ
 - 特にタクシー事業は典型ではないか？
- **アリバイ路線**
 - 「あること」が大事
 - 自治体路線（コミュニティバス）の多くはこれ
 - 特にデマンド交通は典型ではないか？

6

[illegible]

みんなで「一所懸命」つくり守り育てる



名古屋大学 加藤博和 16/10/17

8

「一所懸命」の中身

- 意識の共有
 - 公共交通を自ら「つくり」「守り」「育てる」ことの必要性をきちんと考える
- 本音の議論
 - 目的が共有化されているからこそ、利害を調整するために真剣に議論ができる
- 決まれば迷わず実行
 - 役割分担
 - 連携協働
 - PDCA
 - 適材適所

名古屋大学 加藤博和 16/09/29

9

「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～



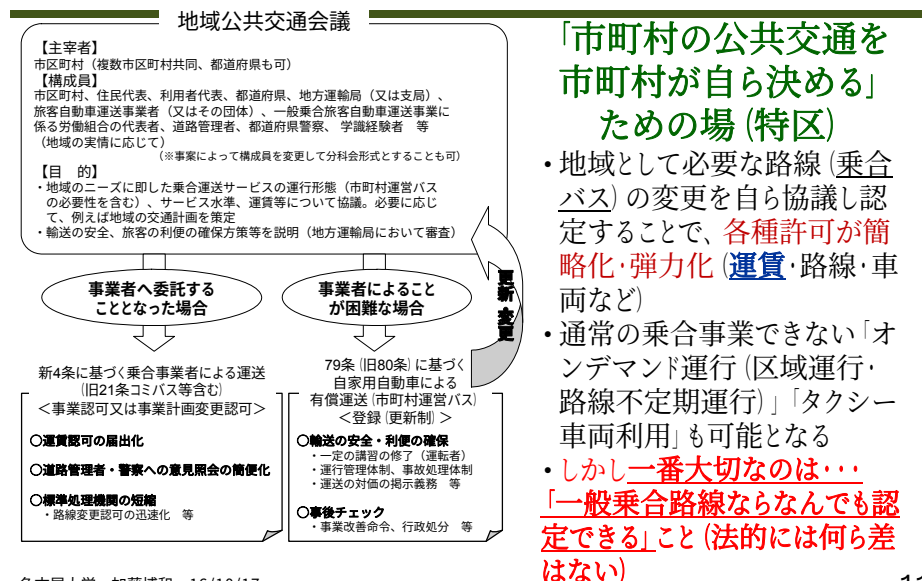
- 公共交通を必要とする
地域住民の願いや活動
- 理解し下支えする自治体
- 協力的であり、あわよくば
新しいビジネスにしようと
する交通事業者
- 主体間の利害関係を調整する
コーディネーター
(当初はインタプリター)

意識共有できる人たちが集まり、行動できる場の必要性
何かをするために腹を割って話をし、分かり合う

名古屋大学 加藤博和 16/10/17

10

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」



名古屋大学 加藤博和 16/10/17

11

地域公共交通会議および法定協議会は
法的に必要なセレモニーという
側面もありますが、
一番大事なものは
「ステークホルダー（利害関係者）会議」
すなわち「一所懸命の場」
だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民代表、利用者代表、
運転者代表、道路管理者、交通管理者、その他

- 関係者が一堂に会する
- 目的を共有する
- どう実現するかを遠慮せず議論する
- 決まったらみんなで協力して走る

地域公共交通会議（道路運送法）の弱点

・乗合しか協議対象にならない

- これでも大半のことはできる
- ただし、鉄道・航路再生、タクシー活性化や、
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

- 場当たりの開催になる懸念

・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

地域公共交通活性化・再生法での改善

・バス（乗合）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、タクシー活性化や、
それらとバスとの連携には（法的には）無力
- 「地域公共交通特定事業」として多モードに展開
- 「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

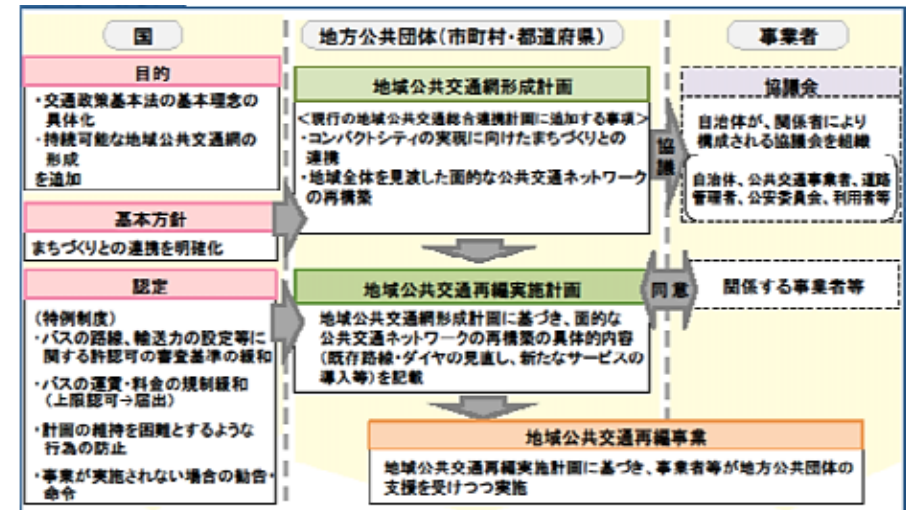
- 場当たりの開催になる懸念
- 「地域公共交通総合連携計画（→ 網形成計画）」

・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
- 公共交通事業者等の参加応諾義務・協議結果遵守義務
- ※ 非常に強い権限が付与（ただし当然、議会が優越）

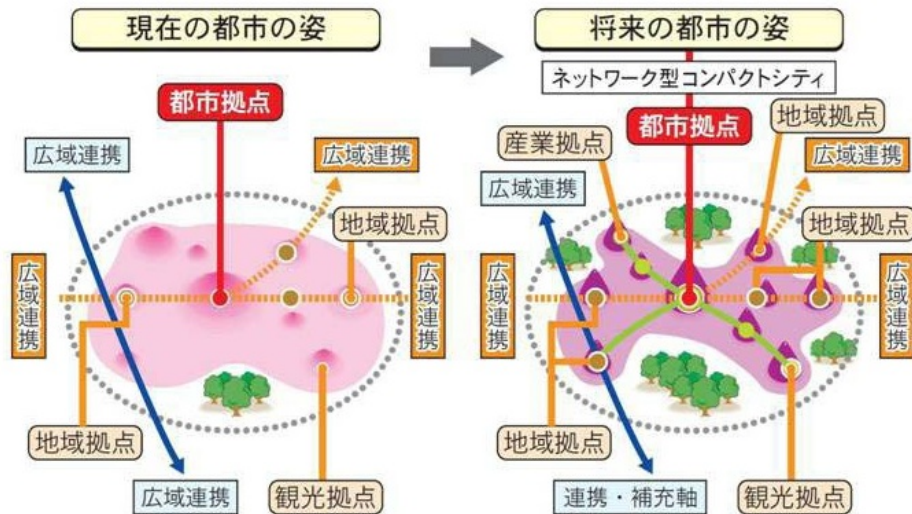
改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



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

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる 「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 16/10/17

16

「小さな拠点」と公共交通はセット



名古屋大学 加藤博和 16/10/17

17

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」

- これをつくらないで、場当たり的でない地域公共交通政策ができるのか？
- 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。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）
- 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
- 簡潔・明瞭に。調査結果などを本文に長々と書くべきでない
- 担当者の「遺言」（政策の継続性）

「協議会」は網計画をつくり実行していく組織（予算を持てる）

- 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

ところで、JRはこの計画策定にどれだけ主体的に関わってきたか？

名古屋大学 加藤博和 16/10/17

18

この10年は隔世の感・・・

取組：3セク支援、自治体バス運営、路線バス補助が大半

→ 深化、展開（バス網の再編・充実、デマンド交通の普及、地域主体型交通の増加）

ステークホルダー会議：ほとんどの市町村でなかった

→ 大半の市町村で設置（地域公共交通会議<2006>、法定協議会<2007>）

計画：ほとんどなかった（場当たりや役所内計画が多数）

→ 地域公共交通総合連携計画600件、網形成計画185件

※交通政策基本法はあまり関係ないことに注意

こういう激変の中・・・

JRは蚊帳の外ではなかったか？

JRの活性化協議会参画は、JRも自治体も消極的

そしてJRの労組は・・・

バス労組は地域公共交通会議に出ていたが・・・

名古屋大学 加藤博和 16/10/17

19

意識改革なくして「チーム」には入れない

- ・「乗せてやる」発想のままではないか？
 - ・ 分かりやすい、生活パターンに合う、乗りたくなる、へ
- ・「自分たちが中心」と思っていないか？
 - ・ 鉄道という大きな流れは、各所からの小さい流れがあつまってこそ支えられる
- ・「地域とコミュニケーションする」ことをためらってはいないか？
 - ・ 現状をカミングアウトし、やれることをフラットに議論することなくして何も前に進まない

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、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！**

公共交通事業者に必要な3つの力

企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

提案力

- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地球にやさしい公共交通が走る」まちやライフスタイル提案

サービス力

- 「心地よい移動」をどう提供するか

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」

・ だれでも安心して暮らせる地域：「生活」支援

- 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

・ だれでも楽しくお越しいただける地域：「交流」支援

- 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

JR線は、そして組合は、地域でどこを担えるか？

地域公共交通特定事業（活性化再生法2条5）

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

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
→ 自治体の下を保有する上下分離、自治体の起債対象化

現在のところこれらがほとんど活用されておらず残念



「バスは会議室でなく現場を走っている」

「百回の陳情より一回の利用」
「百間は一乗にしかず」

- とにかく、自分のお金で乗り、自分の目で見、自分の肌で感じる
ことなしに議論は始められない
- 公共交通に正解はない。教科書も存在しない。ましてや講演で
教えてもらえたら大間違い。
- 正解は地域のみんなで作り、全国に発信するもの
(国の制度や著名な成功事例は、半分合っているが半分間違
っていると思うくらいがよい)
- そのためにも「現場・利用者起点」の発想が必要不可欠！

公共交通が生活圏域をガッチリ結び支える それを守り育てる取組が地域を盛り上げる

コミュニケーション（人間は人の間にいる）
ソーシャルキャピタル（地域力）
共助（お互い様）

- 経済効率優先社会の中、モータリゼーションとIT化によっ
て個人主義・合理主義が進むとともに失っていった「豊かさ」
「人間らしさ」そして「ふるさと」を取り戻すために…
- だれでもたのしく「おでかけ」できることを当たり前とする
公共交通を「つくり」「守り」「育てる」ことこそ本流ではありませんか！
- それが、コンパクトで個性的な自立した各小地域を結び、
全体としてQOLの高い、持続可能な地域を支える！

地域復興！ その実現にはJRがチームに入ることが必須！
それはまず「現場であなたが動く」ことから始まります！

加藤博和

検索

E-Mail: kato@env.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.env.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

参考資料

(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@env.nagoya-u.ac.jp

<http://orient.env.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

クルマはたしかに便利だけど・・・ -今日的な地域公共交通の付加価値とは-

1. モビリティ・ディバイド (移動制約者) の発生

・・・クルマが使えるかどうかで、暮らしが全く違う
送迎してもらえばよいとはいえ、自力で通学・通院できないような地域では安心して暮らせない。これでまちが生き残っていけるのか？

2. クルマに頼った社会構造の行き詰まり感

・・・クルマ社会による地域コミュニティ分断・衰退
「乗合」によって「コミュニティ」を守り、つくりだす
歩かないと不健康。生活習慣病増加。PPK (ピンピンコロリ) にならず

3. 地域づくりへのマイナス

・・・クルマ依存による中心市街地空洞化と郊外スプロール
まちのかたちは発散、土地を浪費、維持・防災コストもかさむ
個性 (地域らしさ、景観、風土) を失い、賑わいも軸も核も生まれない

4. 地球環境・エネルギー面からも必要に

・・・「乗合」による環境負荷削減・省エネ

だから「だれでも乗れる」公共交通は必要 (社会的意義がある仕事)
しかし、上記1～4は「外部経済効果」 (代金を払ってもらえない)
市場原理ではうまく供給できないので、地域で支える仕組み必要

地域公共交通維持は 「健康保険」のしくみと同じ

赤字路線を維持するためには
当然、だれかが尻ぬぐいしなければならない

- 一般に、コミュニティバスを運行するためには、年間数千万円規模の欠損補助<時には協賛金・負担金>が必要(住民1人あたり数千円) → **保険料**
 - コミュニティバスを安い運賃で利用する(ワンコイン<100円>運賃など) → **自己負担**
- 保険料と自己負担の割合をどの程度にすべきか**
(多くは自己負担が1~3割程度)
これだけの負担をしてバスを運行する意味があるのか
→ **基本は「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」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**
(この中身を議論するのがこの会議です)

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(実感を持つ人を積極的に入れていない)

**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！**

既存の地方鉄軌道のトリアージが迫られる -基幹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)、15分ヘッドは必要
- ここに、**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

鉄道・高速バスに加え(新設含め) LRT・BRTで基幹公共交通網を整備

「地域の」「地域による」「地域のための」 公共交通確保維持改善 5つの鉄則 + α

1. **目的の明確化**
 - ◆ 地域の課題に即した「おでかけの足」を考える
 2. **適材適所**
 - ◆ 身の丈に合ったオーダーメイドなものを
 3. **一所懸命**
 - ◆ みんなが方向性を共有し役割分担して実働
 4. **組織化**
 - ◆ 地域の様々な活動と同期
 5. **カイゼン**
 - ◆ まずやってみる。そして常に気にかけて、磨き上げる
- そして、「現場・利用者起点！」**
答えは現場にあり、現場にしかない
それによって、地域みんなで公共交通網をよりよいものとし、地域の魂を吹き込んでいこう！